



Gemeinde Dällikon  
Kanton Zürich

Revision Richtplanung

# **RICHTPLANTEXT MIT ERLÄUTERUNGEN**

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 10. September 2024

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion:

BDV Nr.:

**SUTER  
VON KÄNEL  
WILD**

**Planer und Architekten AG**

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich  
+41 44 315 13 90, [www.skw.ch](http://www.skw.ch)

31017 – 10.9.2024

**Auftraggeber**

Gemeinde Dällikon

**Arbeitsgruppe**

Max Koch, Bauvorsteher Gemeinderat  
Stefan Schibli, Werkvorsteher Gemeinderat  
Vito Calderone, Abteilungsleiter Bau + Umwelt  
Manuel Brack, Gemeindeingenieur, EFP AG

**Bearbeitung**

SUTER • VON KÄNEL • WILD  
Peter von Känel, Projektleiter  
Silas Trachsel, Sachbearbeiter

Inhalt

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>4</b>
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Umfang der Revision der kommunalen Richtplanung	6
1.3	Bedeutung der Richtplanung	6
<b>2</b>	<b>PLANERISCHE VORGABEN</b>	<b>8</b>
2.1	Bund	8
2.2	Kanton	9
2.3	Region	11
2.4	Aktuelle Verkehrssituation	15
2.5	Weiteres	17
<b>3</b>	<b>ZIELE</b>	<b>18</b>
<b>4</b>	<b>AUFHEBUNG SIEDLUNGS- &amp; LANDSCHAFTSPLAN</b>	<b>20</b>
<b>5</b>	<b>VERKEHRSPLAN</b>	<b>22</b>
5.1	Allgemeines	22
5.2	Bestehender Verkehrsplan	22
5.3	Kommunale Festlegungen	23
<b>6</b>	<b>PLAN DER ÖFFENTLICHEN BAUTEN UND ANLAGEN</b>	<b>42</b>
6.1	Gesamtstrategie	42
6.2	Öffentliche Verwaltung und Werke	43
6.3	Erziehung und Bildung	44
6.4	Kultuspflege und Bestattungswesen	45
6.5	Erholung und Sport	46
6.6	Wirkung der Festlegungen	47
<b>7</b>	<b>AUSWIRKUNGEN</b>	<b>48</b>
<b>8</b>	<b>KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN</b>	<b>49</b>
8.1	Allgemeines	49
8.2	Umsetzung Bereich Verkehr	49
8.3	Umsetzung Bereich öffentliche Bauten und Anlagen	50
<b>9</b>	<b>MITWIRKUNG</b>	<b>51</b>

# 1 EINLEITUNG

## 1.1 Ausgangslage

### Stand der Richtplanung

Der Siedlungs- und Landschaftsplan sowie der Verkehrsplan sind Bestandteile des kommunalen Gesamtplans (kommunaler Richtplan), der im Jahr 1984 durch die Gemeindeversammlung festgesetzt wurde und seither unverändert in Kraft ist.

### Revision der Richtplanung

Der Siedlungs- und Landschaftsplan wird im Rahmen der vorliegenden Revision aufgehoben, da die Zielsetzungen und Anliegen neu im Leitbild für die räumliche Entwicklung enthalten sind.

Der bestehende rechtskräftige Verkehrsplan ist nie den veränderten Verhältnissen angepasst worden und soll deswegen revidiert werden. Die Gesamtrevision des kommunalen Verkehrsplans soll den gewandelten Ansprüchen Rechnung tragen und unter anderem die Grundlage für ortsbaulich ansprechende Strassenräume bilden.

Zusätzlich wird zur Koordination zwischen den verschiedenen Trägern von öffentlichen Bauten und Anlagen bzw. von öffentlichen Funktionen ein Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen erarbeitet.

### Gesamtschau – Grundsätzliche Überlegungen als Basis

Als Grundlage für die Revision der Richt- und Nutzungsplanung sowie für Einzelprojekte wurden das 2009 erarbeitete räumliche Leitbild beigezogen, welches konzeptionelle Überlegungen zur räumlichen Entwicklung mit Zielen und Vorstellungen im Sinne einer Gesamtschau macht.

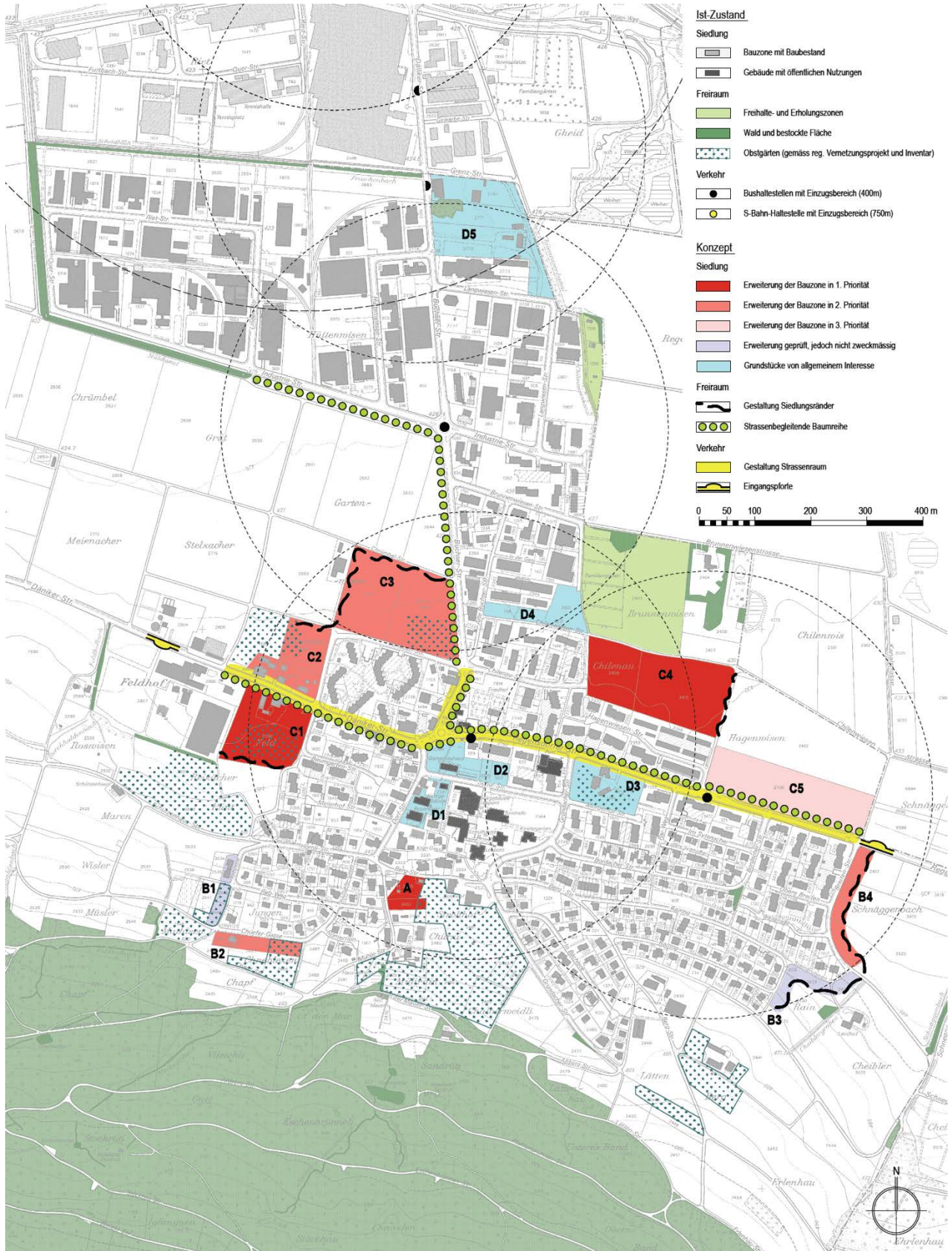
Im Leitbild wird primär die Siedlungsentwicklung behandelt. Die Themen Landschaft und Verkehr sind ebenfalls von räumlicher Wirkung und wurden daher ins Leitbild einbezogen. Insbesondere die Verkehrsthemen werden in der Vorlage zur Revision des Verkehrsplans weiter vertieft und schliesslich behördenverbindlich festgesetzt.

Zu den zu vertiefenden Themen zählen unter anderem:

- die Sicherstellung der Groberschliessung im Siedlungsgebiet,
- die siedlungsverträgliche Gestaltung von Strassennetzen,
- die gestalterische Aufwertung der Däniker- und Buchserstrasse,
- die Erhaltung, der Ausbau und die ansprechende Gestaltung von Naherholungszugängen,
- die Organisation der Parkierung für Auto und Velo und die Sicherung des Angebots sowie
- die Ergänzung und sichere Gestaltung des Langsamverkehrsnetzes.

Andere Themen der Gemeindeentwicklung wie Kultur, Soziales, Wirtschaft, Gesellschaft usw. wurden im Bereich der öffentlichen Bauten berücksichtigt, sofern sie einen Bedarf an Bauten oder Anlagen aufweisen.

Revision Richtplanung Dällikon  
Richtplantext mit Erläuterungen



Leitbild für die räumliche Entwicklung vom 16.6.2009

## 1.2 Umfang der Revision der kommunalen Richtplanung

### Revisionsbestandteile

Die Revision der kommunalen Richtplanung besteht aus den folgenden Bestandteilen:

- Richtplantext mit Erläuterungen
- Richtplankarten 1: 5'000:  
Verkehrsplan und Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen
- Aufhebung Siedlungs- und Landschaftsplan 1984

Die Festlegungen zum kommunalen Richtplan werden im Richtplantext festgehalten und erläutert sowie, soweit möglich, in den zugehörigen Richtplankarten dargestellt.

### Grundlagen

Es sind folgende Grundlagen vorhanden:

- Übergeordnete Planungen
  - Kantonaler Richtplan mit Stand vom 6. Februar 2023
  - Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich vom 9. Januar 2018
  - Regionaler Richtplan Furttal vom 3. Februar 2021
- Kommunale Planungen
  - Kommunaler Gesamtplan vom 17. Mai 1984
  - Leitbild für die räumliche Entwicklung vom 16. Juni 2009
- Weitere Grundlagen
  - Planungsstudie Ortsdurchfahrt Dällikon vom 31. Mai 2016
  - Bauprojekt Ortsdurchfahrt Dällikon vom 29. Januar 2020

## 1.3 Bedeutung der Richtplanung

### Politische und rechtliche Bedeutung

Die Umsetzung der Ziele und Festlegungen im Richtplan ist als Auftrag für den Gemeinderat zu verstehen. Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich. Für die Grundeigentümer hat der Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.

Der Gemeinderat, die übrigen Behörden und die Verwaltung haben bei ihren Entscheidungen auf die Richtplanung zu achten und sich im Rahmen ihres Ermessensspielraums an die Festlegungen der Richtplanung zu halten. Die Entwicklung und Lenkung der Bereiche Verkehr sowie öffentliche Bauten und Anlagen sollen somit im Rahmen der Festlegungen der Richtplanung erfolgen.

Richtplanung als Zwischenstufe

Inhalte	Konzepte	Richtplanung	Nutzungsplanung
<b>Bauen:</b> wo, was, wie, wie viel  <b>Schützen:</b> Ortsbilder, Natur, Bäume, Einzelobjekte, Landschaft, Erholungsgebiete, Aussicht	Entwicklungsleitbild  Vernetzungsprojekt	Siedlungs- und Landschaftsplan  (Inventare)	<b>Bau und Zonenordnung:</b> - Zonenplan - Bauordnung - Kernzonenpläne - Ergänzungspläne (WAL/GAL) - Gestaltungspläne - Sonderbauvorschriften
<b>Verbinden:</b> (Verkehr) Strassen / Wege / Velo / öffentliche Verkehrsmittel		Verkehrsplan	Erschliessungsplan Baulinien Quartierpläne
<b>Versorgen:</b> (Infrastruktur) Wasser/Entwässerung, Energie, Abfall	Energieprogramm	Versorgungsplan (Energieplan)	
<b>Ausstatten:</b> Parkierung, Bildung, Jugend, Alter, Kultur, Erholung, Verwaltung usw.		Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen	Werkpläne

**Planungshorizont**

Die Richtplanung war bis anhin auf einen Entwicklungszeitraum von 20–25 Jahren ausgerichtet, d.h. die Richtplanung zeigt die langfristige Entwicklung auf. Heute erfolgen Anpassungen in der Regel in einem Zeitraum von ca. 10–15 Jahren. Für dringliche Anliegen sind schnellere Anpassungen im Rahmen von Teilrevisionen möglich.

**Raumsicherung und Landerwerb**

Einträge in den Richtplänen bilden die Basis für den Erschliessungsplan, Projekte sowie gegebenenfalls die Raumsicherung und den 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.

Werkpläne bewirken innerhalb ihres Geltungsbereichs ein Veränderungsverbot und erteilen dem anordnenden Gemeinwesen das Enteignungsrecht. Der private Grundeigentümer hat im Bereich einer Festlegung gemäss kommunaler Richtplanung jederzeit das Recht, einen Werkplan zu verlangen, damit er Klarheit über das Ausmass der beanspruchten Landfläche erhält. Er hat zudem das Heimschlagrecht für das vom Werkplan erfasste Grundstück.

**Festsetzung durch Gemeindeversammlung**

Die Revision der kommunalen Richtplanung erfordert einen formellen Festsetzungsbeschluss der Gemeindeversammlung und die Genehmigung durch die Baudirektion.


## 2 PLANERISCHE VORGABEN

### 2.1 Bund


#### IVS

In Dällikon ist ein Strassenabschnitt (Strecke ZH 18; Dänikerstrasse) Teil des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS). Hinzu kommen mehrere Strassenabschnitte von regionaler Bedeutung.


Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung (Bundesinventar)


 Historischer Verlauf mit Substanz

Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung (nicht Bestandteil des Bundesinventars)


 Historischer Verlauf


Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung

 Historischer Verlauf

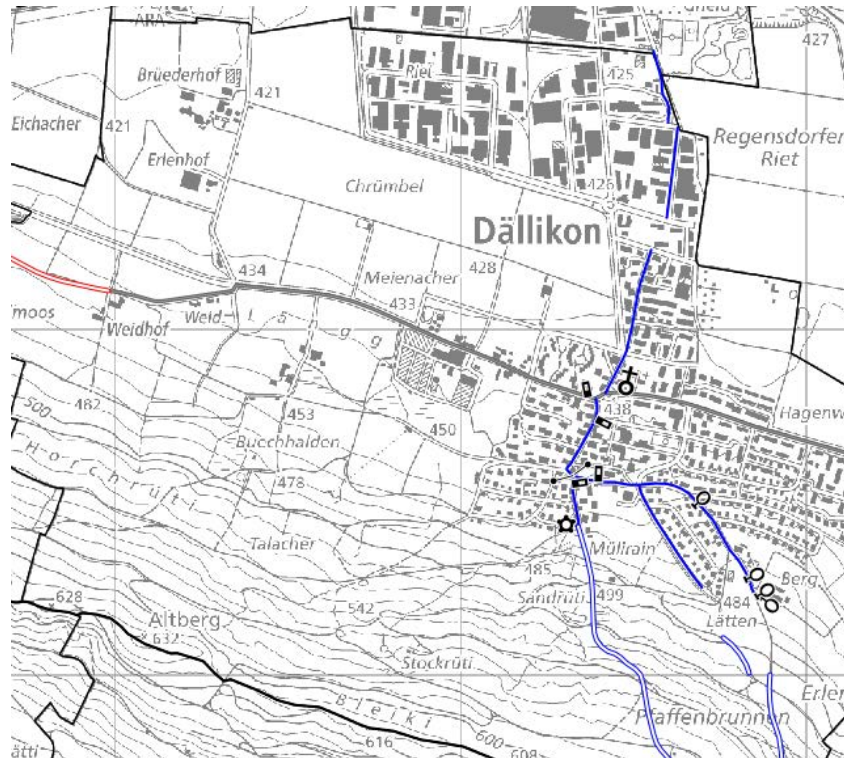
 Historischer Verlauf mit Substanz

Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung

 Historischer Verlauf

 Historischer Verlauf mit Substanz

Quelle: GIS ZH 5.2024



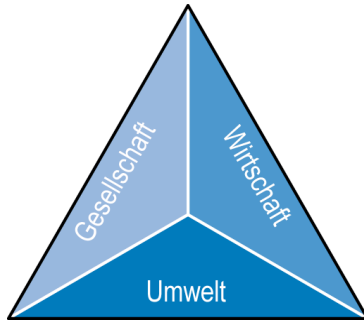
Folgerungen

Die Wegbeziehungen der historischen Verkehrswege sind zu erhalten. Dabei ist insbesondere deren Substanz und die Einbettung in die Landschaft zu berücksichtigen.



## 2.2 Kanton

### Kantonales Raumordnungs-konzept ROK-ZH



Dreieck der Nachhaltigkeit  
Quelle: SKW

Dällikon gehört zum Handlungsraum  
"Landschaft unter Druck"



Raumordnungskonzept Kanton Zürich,  
Karte Handlungsräume im Grossraum  
Zürich

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

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK-ZH), das in den kantonalen Richtplan integriert ist, entwirft eine Gesamtschau der räumlichen Ordnung im Kanton. Für die zukünftige Raumentwicklung gelten folgende Leitlinien:

1. Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern.
2. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.
3. Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und zu fördern.
4. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten ist auf allen Ebenen zu intensivieren und zu unterstützen.
5. Die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit.

Im ROK-ZH werden fünf Handlungsräume definiert und die angestrebte Raumordnung aufgezeigt. Im Vordergrund steht die Stärkung der sich ergänzenden Qualitäten von städtischen und ländlichen Räumen. Dällikon ist dem Raum "Landschaft unter Druck" zugeordnet. Für diesen ergibt sich insbesondere folgender Handlungsbedarf:

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

Die 80/20-Regelung im Kanton Zürich besagt, dass 80 % des Bevölkerungswachstums in den gut erschlossenen urbanen Gebieten, also den Stadtlandschaften und den urbanen Wohnlandschaften angesiedelt werden soll. In den übrigen Landschaften soll 20 % der Entwicklung stattfinden.

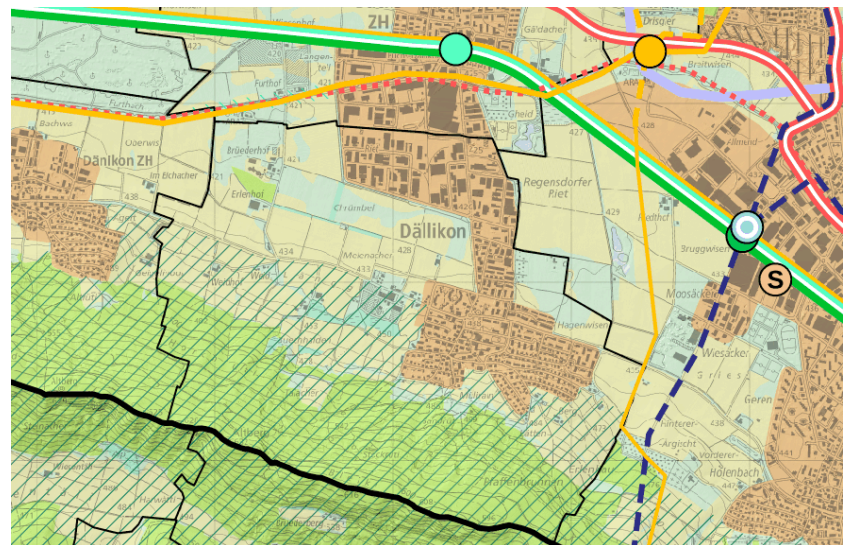
Für Dällikon bedeutet das, hauptsächlich auf die Strategie der Stabilisierung und Aufwertung der bestehenden Siedlung sowie der Innenentwicklung zu setzen.

## Kantonaler Richtplan

Stand: 6. Februar 2023

Ausschnitt kantonalen Richtplan

bestehend	geplant	Siedlung
		Siedlungsgebiet
		Zentrumsgebiet
		Schutzwürdiges Ortsbild
		Landschaft
		Fruchtfolgefläche im Landwirtschaftsgebiet
		Übriges Landwirtschaftsgebiet
		Erholungsgebiet
		Aussichtspunkt
		Naturschutzgebiet (in Gewässern)
		Gruben- und Ruderalbiotop
		Gewässerrevitalisierung
		Landschaftsschutzgebiet
		Landschaftsförderungsgebiet
		Landschaftsverbindung
		Freihaltegebiet
		Übriges Gebiet



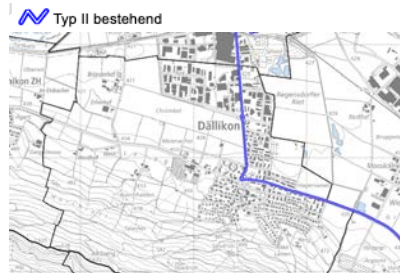
In der Richtplankarte sind die räumlichen Elemente von kantonalen Bedeutung festgelegt. Der wichtigste Inhalt betrifft die Festlegung des Siedlungsgebiets.

Folgerungen

Die Festlegungen des kantonalen Richtplans sind in der kommunalen Richtplanung (Verkehrsplan), im generellen Wasserversorgungsprojekt (GWP) und in der Bau- und Zonenordnung (Zonenplan) zu berücksichtigen. Bauzonen können nur innerhalb des Siedlungsgebiets ausgeschieden werden.

## Ausnahmetransportrouten

Verfügung VD 5241 vom 30.9.2015



Durch Dällikon führt von Buchs nach Regensdorf (Buchser- und Regensdorferstrasse) eine Ausnahmetransportroute des Typs II.

Ausnahmetransportrouten vom Typ II sind Versorgungsrouten, welche eine lichte Höhe von mindestens 4.80 m sowie eine lichte Breite von mindestens 6.50 m aufweisen müssen.

Folgerungen

Die Linienführung der Ausnahmetransportrouten und die entsprechenden Anforderungen (z. B. an die lichte Höhe und die lichte Breite) sind bei der Planung von baulichen und betrieblichen Massnahmen entlang der betroffenen Strassen zu berücksichtigen.

## 2.3 Region

### Regio-ROK als Teil des regionalen Richtplans

Der Regierungsrat hat den regionalen Richtplan der Zürcher Planungsgruppe Furtttal (ZPF) datiert vom 3. Februar 2021 (RRB Nr. 91 / 2021).


Das regionale Raumordnungskonzept (Regio-ROK) als Teil des regionalen Richtplans präzisiert die kantonalen Entwicklungsvorstellungen. Mit dem Zukunftsbild wird die anzustrebende Grundstruktur der Bodennutzung im Jahr 2030 dargestellt. Es definiert sowohl die anzustrebenden baulichen Dichten, die Nutzungsdichte sowie die Nutzungsverteilung und Funktion der Landschaft.

### Zukunftsbild 2030





Quelle: Regio-ROK Furtttal 2011

#### Spezielle Funktionen und Nutzungen

-  Regionalzentrum / Konsum
-  Strategische Landreserve
-  Schutzwürdiges Ortsbild
-  Arbeitsplatzgebiet (Gebiet mit Konzentration Arbeit)
-  Furtbach: ökologische Vernetzung
-  Erholungsflächen
-  Landschaftsorientierte Freiräume
-  Landschaftsspannen / ökologische Vernetzung

-  Schwerpunkte Landschaftsräume
- N Natur
- P Produktion
- E Erholung

#### Anzahl Einwohner + Arbeitsplätze

-  Lockere Bebauung (<50 E+A / ha)
-  Mitteldichte Bebauung (50-100 E+A / ha)
-  Halbstädtische Bebauung (100-150 E+A / ha)
-  Urbanes Wohnen und Arbeiten (150-300 E+A / ha)

#### Verkehr

-  Siedlungsorientierte Verbindungsstrasse



### Zielvorstellungen

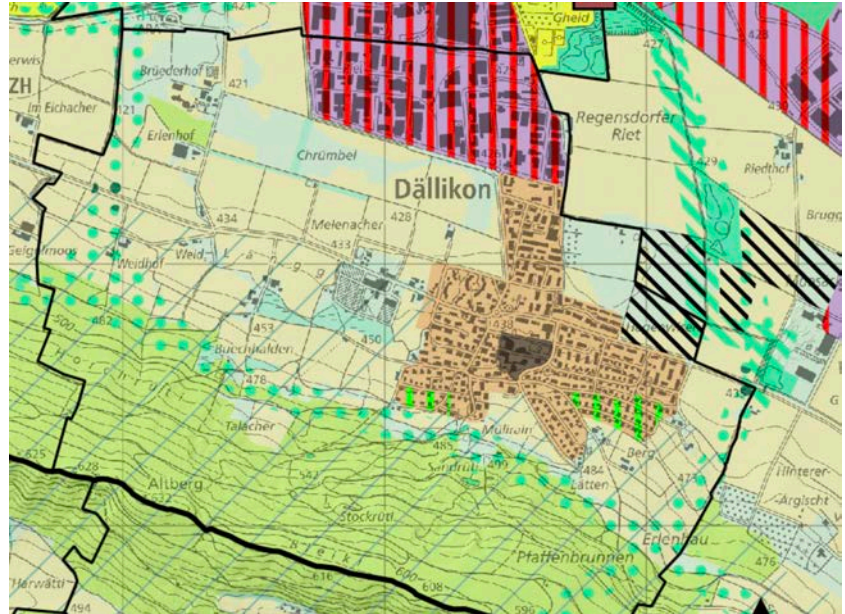
Das Furtttal soll sich auch in Zukunft durch folgende Eigenschaften auszeichnen:

- a) Eigenständige Region zwischen den Zentren Zürich und Baden
- b) Attraktive Landschaft
- c) Gute Erreichbarkeit und Erschliessung
- d) Vielfältige Wohnregion
- e) Bedeutende Arbeitsplatzgebiete mit unterschiedlichen Angeboten

### Regionaler Richtplan Furtttal 3. Februar 2021 Allgemein

Der regionale Richtplan übernimmt die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan, sieht in Ergänzung weitergehende Festlegungen vor und stellt die überkommunale Abstimmung sicher. Die regionalen Richtpläne übernehmen insbesondere eine wichtige Rolle bei der Strukturierung des Siedlungsgebiets. Sie machen Nutzungsvorgaben für bestimmte Gebiete, legen die aus regionaler Sicht anzustrebenden Dichten fest und machen Aussagen dazu, inwieweit für ein Gebiet Veränderungsprozesse angestossen werden sollen.

Richtplankarte Siedlung und Landschaft  
3. Februar 2021 (RRB Nr. 91 / 2021)



Festlegungen Siedlung und Landschaft  
(ohne Inhalte kantonaler Richtplan)

Kanton		Region		
bestehend	geplant	bestehend	geplant	
				Arbeitsplatzgebiet
				Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen
				Hohe bauliche Dichte
				Niedrige bauliche Dichte
				Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung
				Gewässerrevitalisierung
				Vernetzungskorridor

Siedlungsgebiet Dällikon generell

- Erhalten und ergänzen: Wenig Veränderung, nur zurückhaltende Verdichtung

Arbeitsplatzgebiet

- Industriezone Dällikon: Das Gebiet dient weiterhin der industriellen und gewerblichen Nutzung. Es ist eine hohe bauliche Dichte vorzusehen und es wird der Koordinationshinweis Anschlussgleis angebracht.

Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen

- Hallenbad Leepünt und Mehrzwecksaal erhalten

Gebiet mit niedriger baulicher Dichte

- Hanglagen Rairing, Chüefergass: Lockere Bebauung, gut durchgrünt. Die Zonenvorschriften bezüglich Gebäudelänge, Geschoszahl und Abständen sollen sich in der Regel am Bestand orientieren. Bei Bedarf können dazu die Dichtevorgaben von § 49a PBG unterschritten werden.

Gebiet mit hoher baulicher Dichte

- Industriezone Dällikon: An dieser Lage soll eine bauliche Entwicklung und Verdichtung gefördert werden. Es sollen in der Nutzungsplanung gegenüber von § 49a PBG leicht erhöhte minimale Nutzungsdichten festgelegt werden.

Anzustrebende bauliche Dichte gemäss regionaler Richtplanfestlegung für Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

Dichtestufe	Vollgeschosse	Ausnützungsziffer	Baumassenziffer m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>
niedrig	1	15 % – 20 %	0.9 – 1.3
	2	25 % – 35 %	1.2 – 1.9
mittel	2	35 % – 45 %	1.7 – 2.4
	3	45 % – 55 %	2.0 – 2.8
hoch	3	55 % – 65 %	2.5 – 3.2
	4-5	65 % – 105 %	2.7 – 4.8

Anzustrebende bauliche Dichte gemäss regionaler Richtplanfestlegung für Arbeitszonen

Dichtestufe	Baumassenziffer m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>
hoch	5.0 – 8.0

Naturschutzgebiete

- Mühleweiher (Hausweiher, Sandrüti, Feuerweiher, Chapfweiher): Amphibienbiotop
- Buechhalden
- Schuepisacher: Riedwiesen / Extensiv genutzte Wiesen
- Roswiesen: Riedwiesen
- Chrümbel, Stierwiesen, Sandacher, Meienacher: Extensiv genutzte Wiesen

Kantonale Landschaftsförderungsgebiete

- Gebiet Altberg:
  - Rebberge am Südhang erhalten
  - Trocken- und Feuchtstandorte fördern, lichter Wald erhalten; Strukturreichtum von Hecken, Waldrändern und Obstgärten erhalten und aufwerten, Fliessgewässer aufwerten, Vernetzung fördern
  - Aussichtspunkte erhalten
  - Zerschneidung vermeiden, unverbaute Räume erhalten

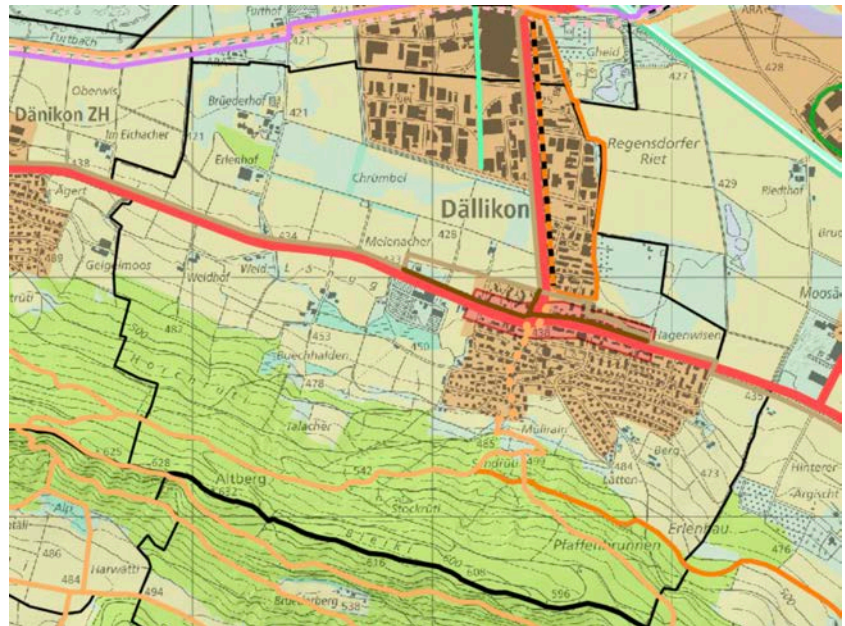
Vernetzungskorridore

- Stierholz-Trübenbach-Oberwiesen-Geigelmoos (talquerend)
- Schwänkelberg-Riet-Hagenwiesen-Erlenhau-Weidgang (talquerend)
- Stockrüti-Hagiweid-Geigelmoos-Buechhalden-Weidgang

Regionale Landschaftsverbindung

- Weid: Querung (regionale) Verbindungsstrasse (geplant)
- Hagenwiesen-Gries: Querung (regionale) Verbindungsstrasse (geplant)

Richtplankarte Verkehr  
3. Februar 2021 (RRB Nr. 91 / 2021)



Festlegungen Verkehr  
(ohne Inhalt kantonalen Richtplan)

Kanton		Region		
bestehend	geplant	bestehend	geplant	
				Verbindungsstrasse
				Umgestaltung Strassenraum
				Radweg
				Fuss- / Wanderweg
				Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
				bei Ersatz aufzuhebender Fuss-/Wanderweg
				Anschlussgleis

Strassenraumgestaltung an HVS / VS

Fuss- und Wanderwege mit Handlungsbedarf

Rad- und Skatingrouten von nationaler Bedeutung  
Regionale Radwege mit Handlungsbedarf

Anschlussgleis

- Regensdorferstrasse, Mündung Buchserstrasse, Dänikerstrasse
- Wanderweg Dällikon Buchs: Bestehender Weg durch Ersatz-Route am östlichen Siedlungsrand von Dällikon ersetzen
- Regensdorf Altberg: Neue Verbindung zwischen Regensdorf und dem bestehenden Wanderwegnetz auf dem Altberg schaffen
- Nationale Skatingroute: Erhalten
- Ortsdurchfahrt Dällikon: Bestehende Route neu für Freizeitverkehr, für Alltagsverkehr neue Route auf Däniker-/ Regensdorferstrasse
- Stammgleis Wüeri West erhalten

## Folgerungen

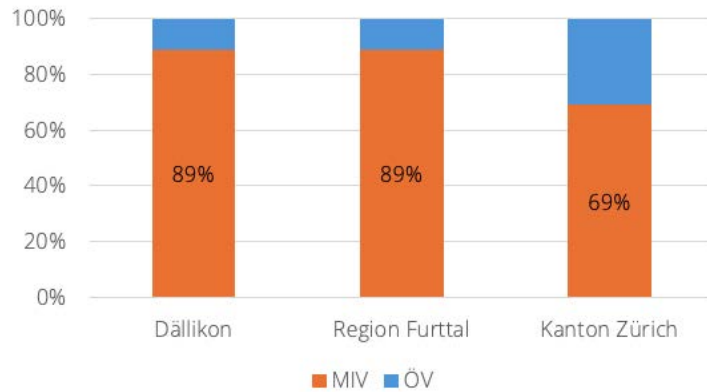
Die Festlegungen des regionalen Richtplans in der Karte und im Text sind in der kommunalen Richtplanung (Verkehrsplan), im generellen Wasserversorgungsprojekt (GWP), im generellen Entwässerungsplan (GEP), in der Hochwasserplanung (Gewässermanagement), in der Bau- und Zonenordnung (Zonenplan) sowie bei Einzelprojekten zu berücksichtigen.

## 2.4 Aktuelle Verkehrssituation

### Aktuelles Verkehrsverhalten

Anhand der Daten des statistischen Amtes des Kantons Zürich lässt sich festhalten, dass der Anteil, der mit dem ÖV zurückgelegten Wege im Vergleich mit der Region Furttal und dem Kanton Zürich in der Gemeinde unterdurchschnittlich ist. Gegenüber den Daten 2016 weisen die aktuellen Werte von 2018 einen etwas geringeren MIV Anteil aus (Dällikon 2016: 93% MIV, 2018: 89% MIV).

Modalsplit (Anteil der ÖV-Wege an allen MIV- und ÖV-Wegen) der Gemeinde, der Region und des Kantons im Jahr 2018  
(Quelle: Eigene Darstellung mit Daten des Statistischen Amtes des Kantons Zürich)



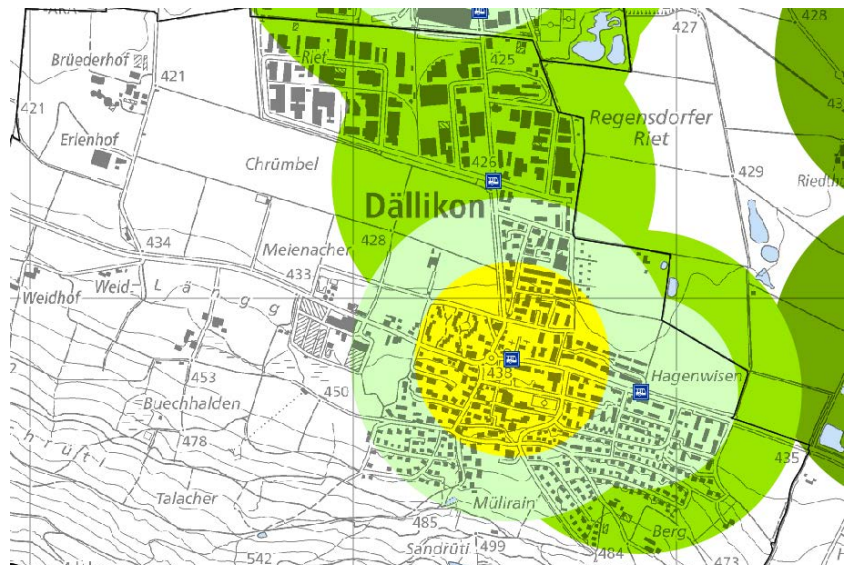
### ÖV-Erschliessung

Die Siedlungsentwicklung soll vorab an Lagen mit einer guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) erfolgen. Mit den Güteklassen A-C gilt ein Gebiet als sehr gut bis gut mit dem ÖV erschlossen.

Da die Haltestelle "Industrie" nur in der Hauptverkehrszeit bedient wird, hat sie keine Verbesserung der Güteklasse im nördlichen Siedlungsteil und im Industriegebiet Dällikons zur Folge.

Ausschnitt ÖV-Güteklassen Dällikon  
(Fahrplanjahr 2022/2023)

- A
- B
- C
- D
- E
- F



## Aktuelle Verkehrsschwachstellen

Auslastung Strassenknoten

Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrassen

Ausschnitt Karte Siedlungsverträglichkeit Strassenraum (Quelle: GIS Browser ZH)

Auslastung Knoten Abendspitze

- überlastet
- kritisch

Siedlungsverträglichkeit Strassenraum

- ~ nicht verträglich
- ~ kritisch
- ~ verträglich
- ~ verträglich, ohne Faktenblatt (DTV < 4000)
- ~ Industrie oder ohne Bezug zur Strasse
- ~ Nutzungsänderung bevorstehend
- ~ keine Beurteilung

Schwachstellen Fuss- und Velowegnetz

Ausschnitt Karte Schwachstellen Velonetz (Quelle: GIS Browser ZH 5.2024)

- ~ Zusätzliche Freizeitverbindung bestehend/Variante
- ~ Nebenverbindung bestehend/Variante

Schwachstellen und Netzlücken

- Schwachstellen

Die Schwachstellen im Verkehrsnetz Dällikons wurden dem GIS-Browser-Tool "Monitoring Siedlung und Verkehr" entnommen.

Der Knoten Däniker-/Buchserstrasse in der Abendspitzenstunde kritisch ausgelastet.

Die Strassenräume der Däniker-, Regensdorfer- und der Buchserstrasse werden bezüglich der Siedlungsverträglichkeit als kritisch oder nicht verträglich beurteilt. Die Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrassen soll im Rahmen der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt verbessert werden.



Das Kantonsstrassennetz ist als Velo-Nebenverbindung festgelegt. Parallel zur Däniker-/Regensdorferstrasse führt eine zusätzliche Freizeitverbindung. Es führt keine SchweizMobil-Route durch Dällikon. Entlang der Däniker-/Regensdorferstrasse fehlt die Radinfrastruktur, weshalb diese Strecke als Veloschwachstelle bezeichnet ist. Die Schwachstelle soll im Rahmen der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt behoben werden.

Der Planungsstudie "Ortsdurchfahrt Dällikon" kann entnommen werden, dass entlang der Kantonsstrassen mindestens einseitige Trottoirs mit einzelnen Querungsstellen bestehen. An den Siedlungsrändern ist es aber teilweise schwierig, die Fahrbahn aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens zu queren. Die Schwachstelle soll im Rahmen der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt behoben werden.



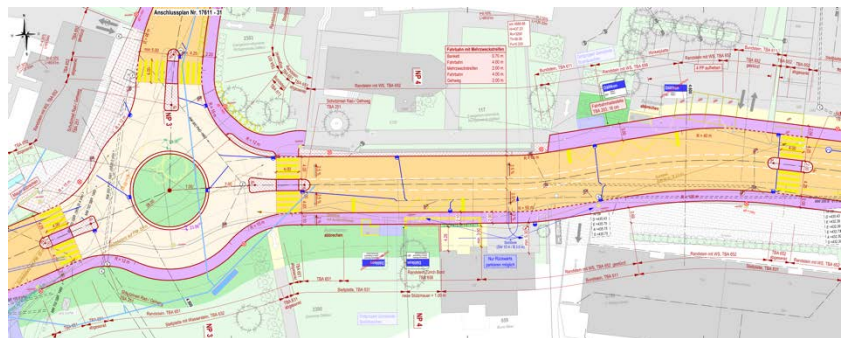


## 2.5 Weiteres

### Umgestaltung Ortsdurchfahrt Dällikon

Auf der Däniker-/Regensdorferstrasse und in einem Bereich der Buchserstrasse plant das kantonale Tiefbauamt eine Umgestaltung des Strassenraums. Es sind neben einer allgemeinen Sanierung des Strassenkörpers beidseitige Radstreifen auf der Däniker-/Regensdorferstrasse, Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger und eine hindernisfreie Sanierung der Bushaltestellen vorgesehen. Als flankierende Massnahme zum Ausbau der Nordumfahrung Zürich (N1/N20) sind zudem zwei Eingangstore geplant. Diese kommen auf Höhe des Feldhofs und der Breitenstrasse zu liegen. Der Perimeter des Bauprojekts umfasst somit einen grösseren Perimeter als die Festlegung im regionalen Richtplan.

Ausschnitt Bauprojekt Ortsdurchfahrt  
Dällikon  
Quelle: Buchmann Partner AG, 2020



### 3 ZIELE

#### Strategieansatz

Gemäss Leitlinien des kantonalen Richtplans, ist die künftige Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf die Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs auszurichten.

Nicht nur das künftige, sondern auch das heutige Verkehrsverhalten sollen sich stärker auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr ausrichten. Die geplanten Massnahmen beim Verkehr gehen dementsprechend von der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und von Verbesserungen im öffentlichen Verkehr aus. Beim motorisierten Verkehr liegt die Priorität bei der siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassenräume sowie der Aufwertung der öffentlichen Räume.

#### Beabsichtigte quantitative Entwicklung

Im regionalen Richtplan wird festgehalten, dass in der Region beim Bi-Modalsplit (Total der Wege mit MIV und ÖV) der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 11 Prozent (Stand 2013) auf 15 Prozent im Jahr 2030 erhöht werden soll. Der Anteil des Veloverkehrs soll beim Tri-Modalsplit (Total der Wege im MIV, ÖV und LV) bei 3 Prozent gehalten werden, für den ÖV werden 15% angestrebt, für den MIV 82%.

Diese Entwicklungen sind auch in der Gemeinde Dällikon anzustreben und entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Jedoch kann aufgrund der bestehenden ÖV-Erschliessung der Gemeinde sowie der Lage der Haltestellen nicht mit einer Steigerung des ÖV-Anteils um 8 Prozentpunkte auf 15 Prozent gerechnet werden, sondern mit einer im Verhältnis zur Zunahme in der Region Furttal proportionalen Steigerung um rund 4 Prozentpunkte auf 12 Prozent.

#### Ziele

Praktisch jede Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr beinhaltet eine Wegetappe zu Fuss oder mit dem Velo. Um einen höheren ÖV-Anteil am Modalsplit zu erreichen, sind somit neben konkreten ÖV-Massnahmen auch Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr notwendig. Insgesamt lassen sich folgende Ziele definieren:

- Dichte Siedlungsstrukturen in ÖV-Nähe (siehe Revision Nutzungsplanung)
- Optimiertes, kundenfreundliches Angebot an Busverbindungen und Haltestellen mit attraktiven Anschlussverbindungen am Bahnhof Buchs-Dällikon
- Angebotsorientiertes Strassennetz
- Siedlungsverträglich und sicher gestaltete Ortsdurchfahrt
- Verkehrsberuhigte Wohngebiete
- Attraktive, sichere und direkte Fuss- und Velowegnetze für Alltags- und Freizeitverkehr
- Attraktive und witterungsgeschützte Veloabstellanlagen an geeigneten Lagen
- Angebote für Elektromobilität

### Exkurs: Angebotsorientiertes Strassennetz für den MIV

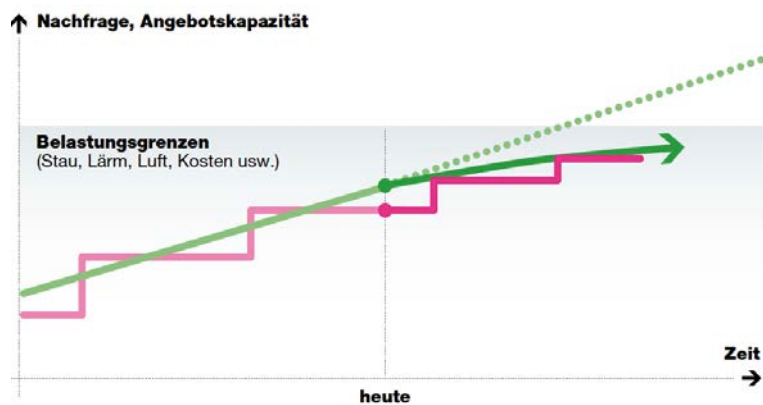
Der motorisierte Individualverkehr führt, wie bereits erwähnt, mit Zunahme des Verkehrs zu erheblichen Belastungen – insbesondere bezüglich Lärm und Luftqualität. Die Verkehrsbelastung muss daher unter der Belastungsgrenze gehalten werden.

Das Strassennetz kann nachfrageorientiert oder angebotsorientiert bereitgestellt werden. Bei einem nachfrageorientierten Strassennetz wird mit einem Strassenausbau auf die Verkehrszunahme reagiert. Erfahrungsgemäss führt dies jedoch zu noch mehr Verkehr, was sich bezüglich der Belastungsgrenzen Lärm und Luftqualität negativ auswirkt und der angestrebten Verlagerung auf den ÖV zuwiderläuft. Beim angebotsorientierten Strassennetz wird das Strassenangebot optimiert vorgegeben und die Verkehrsmenge (Nachfrage) dadurch gesteuert. Es wird in Kauf genommen, dass das Netz in Spitzenstunden an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Damit werden das Umsteigen auf den ÖV oder nach Möglichkeit die Langsamverkehrsnetze attraktiver.

Im Sinne der angestrebten Verlagerung des Verkehrs weg vom MIV, orientiert sich Dällikon im Sinne des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts weitgehend an einem angebotsorientierten Strassennetz.

Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich,  
Nachfrageentwicklung unter Berücksichtigung der Belastungsgrenzen

- ..... Nachfrage Trend
- Nachfrage Ziel
- Angebot optimiert

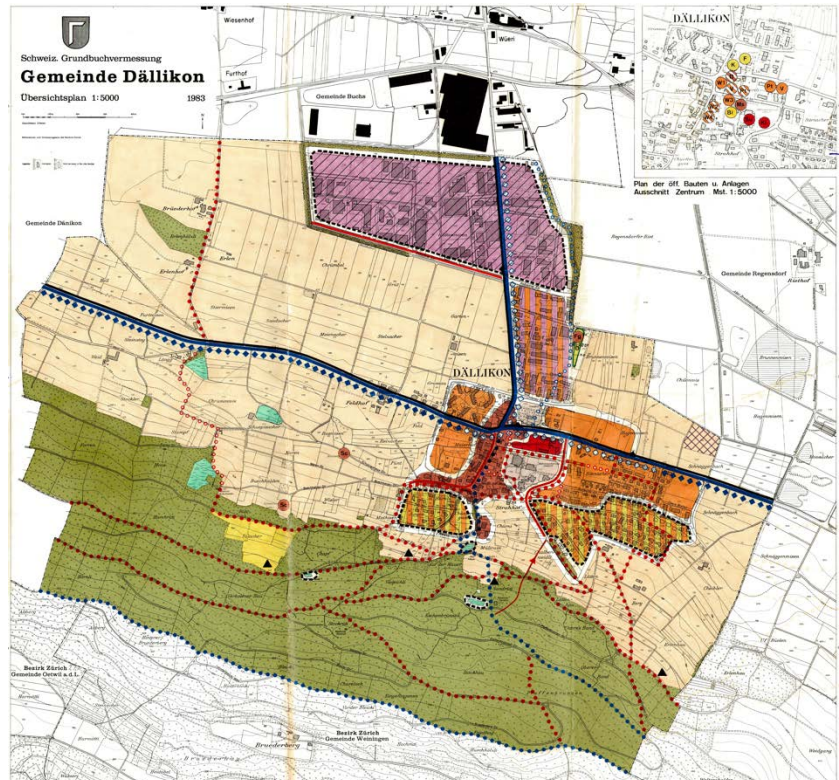


## 4 AUFHEBUNG SIEDLUNGS- & LANDSCHAFTSPLAN

**Vom Gesetzgeber nicht mehr gefordert und genügend Grundlagen vorhanden**

Da genügend konzeptionelle Grundlagen zur Siedlungs- und Landschaftsentwicklung vorliegen und nur der Verkehrsplan gesetzlich gefordert ist (§ 31 Abs. 2 PBG), hat sich der Gemeinderat dazu entschlossen, der Gemeindeversammlung zu beantragen, den Siedlungs- und Landschaftsplan als Teil des kommunalen Gesamtplans von 1984 ersatzlos aufzuheben.

Siedlungs- und Landschaftsplan von 1984



### Auswirkung der Aufhebung

Auf die Themenbereiche des Siedlungs- und Landschaftsplans hat die Aufhebung folgende Auswirkung:

Das Wohn- und Gewerbegebiet, das Gebiet mit hohem Anteil öffentlicher Bauten sowie das schutzwürdige Ortsbild werden durch den Zonenplan gesichert.

Gebiete in einer landschaftlich empfindlichen Lage, wie die die Hanglagen Rairing, werden durch übergeordnete bzw. kommunale Festlegungen in der Nutzungsplanung ausreichend gesichert.

Das Landwirtschaftsgebiet und der Wald werden durch die übergeordneten Planungen genügend gesichert.

Die allgemeinen und besonderen Erholungsgebiete sowie das Trenngebiet sind im Zonenplan bereits einer Freihaltezone respektive einer Landwirtschaftszone zugewiesen.

Die drei kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte (Längg, Schüpisacher und Buechhalden) sind bereits durch die Verordnung über den Schutz und die Pflege von Natur- und Landschaftsschutzobjekten von kommunaler Bedeutung von 1984 gesichert.

Das Gebiet für Materialgewinnung und evtl. Auffüllung wurde vollständig abgebaut. Die Flughafen Zürich AG möchte die Fläche als Kompensation für Fruchtfolgeflächen aufwerten. Im regionalen Richtplan vom 3. Februar 2021 ist ein Gebiet von 12.2 ha zur Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung (geplant) enthalten. Vorgehen ist gemäss Koordinationshinweis und Bedingungen: *«Naturschutzgebiet Nr. 119, Brunnenwiesen Revitalisierung Neuer Breitwiesenkanal (inkl. Gewässerraumfestlegung), Schaffung naturnaher Flächen im Umfang von 10 % der Fläche mit baulichen Eingriffen in Böden Archäologische Begleitmassnahmen, Bestehende Entwässerungsleitung, Bekannte Gefährdungen durch Hochwasser und Hinweisprozesse berücksichtigen und ergänzende Gefahrenabklärung vornehmen»*

## 5 VERKEHRSPLAN

### 5.1 Allgemeines

#### Übergeordnete Richtpläne Verkehr

Im kantonalen Richtplan Verkehr (Stand: 6. Februar 2023) und in der Karte Verkehr des regionalen Richtplans Furttal (Stand: 3. Februar 2021) sind die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

#### Kommunaler Richtplan Verkehr

Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets aufzuzeigen. Er legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen die Verkehrsanlagen von kommunaler Bedeutung fest.

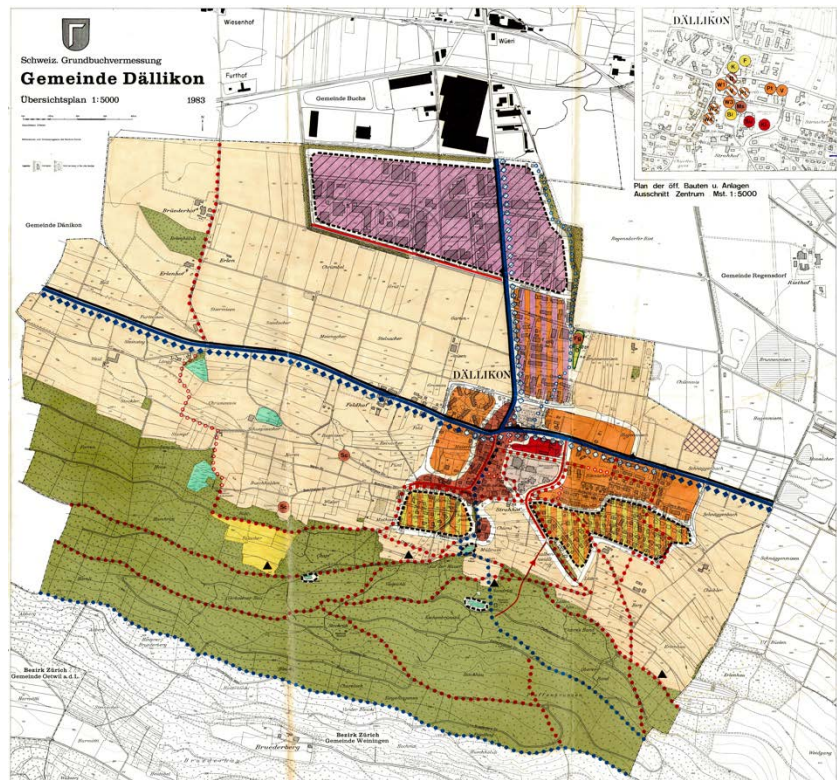
### 5.2 Bestehender Verkehrsplan

#### Kommunaler Gesamtplan Verkehrsplan

Der bestehende Verkehrsplan als Teil des kommunalen Gesamtplans wurde von der Gemeindeversammlung am 17. Mai 1984 festgesetzt und im selben Jahr von der Baudirektion des Kantons Zürich genehmigt (RRB Nr. 4034/1984).

#### Verkehrsplan von 1984

übergeordnete Festlegungen		
BESTEHEND	GEPLANT	
		REGIONALE HAUPTVERKEHRSSTRASSE
		RADWEG
		FUSS- UND WANDERWEG
		BUSLINIE
kommunale Festlegungen		
BESTEHEND	GEPLANT	
		SAMMELSTRASSE
		FUSS- UND WANDERWEG
		BUSHALTESTELLE



## 5.3 Kommunale Festlegungen

### Festsetzungsinhalte

Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets sicherzustellen. Er dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Bau- und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen.

Auf kommunaler Stufe werden neben der eigentlichen Festlegung von Verkehrsanlagen auch Angaben über die Aufgabe der entsprechenden Anlage und den Ausbaustandard gemacht. Damit werden die Festlegungen genauer definiert. Dies ergibt mehr Transparenz, einerseits für die Nachvollziehbarkeit durch die Bewohner von Dällikon, andererseits für die Umsetzung durch die Behörden und die Verwaltung. Der langfristig ausgelegte Richtplan definiert jedoch nur konzeptionelle Inhalte und Ziele, er legt keine konkreten Massnahmen fest. Dies ist Sache der stufengerechten Umsetzung in nachfolgenden Planungen und Projekten.

Die gemäss kommunaler Planung festgelegten Strassen, Fusswege, Parkierungsanlagen etc. sind Sache der Gemeinde. Landsicherung, Bau und Unterhalt gehen damit zulasten der Gemeinde. Die bezeichneten und im kommunalen Verkehrsplan dargestellten Strassen sind die Sammelstrassen (rot) in der Gemeinde. Sie bilden zusammen mit den übergeordneten Strassen (blau) wichtige Elemente der Groberschliessung. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt der Sammelstrassen gehen zulasten der Gemeinde, wobei diese gemäss Strassengesetz bei neuen Strassen bzw. bei auszubauenden Strassen, die damit erstmalig den gesetzlichen Anforderungen genügen, einen Teil der Erstellungskosten in Form von Erschliessungs- bzw. Mehrwertbeiträgen auf die nutznussenden Grundeigentümer überwälzen kann.

### Verbindliche Festlegungen

Die Festlegungen werden einerseits im vorliegenden Dokument umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, im Verkehrsplan dargestellt. Ergänzend wird im vorliegenden Bericht auch die Wirkung der Festlegungen aufgezeigt.

Punktuelle Verbesserungen, Aufwertungen und Ergänzungen bereits bestehender Verkehrsanlagen sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans.

Die eingerahmten und grau hinterlegten Textteile sind verbindliche Festlegungen, die durch die Gemeindeversammlung zu beschliessen sind.

## Öffentlicher Verkehr

### Bahn

#### Festlegungen

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

- Anschlussgleis Industriegebiet Buchs/Dällikon bestehend

*Kommunal*

Die Gemeinde Dällikon

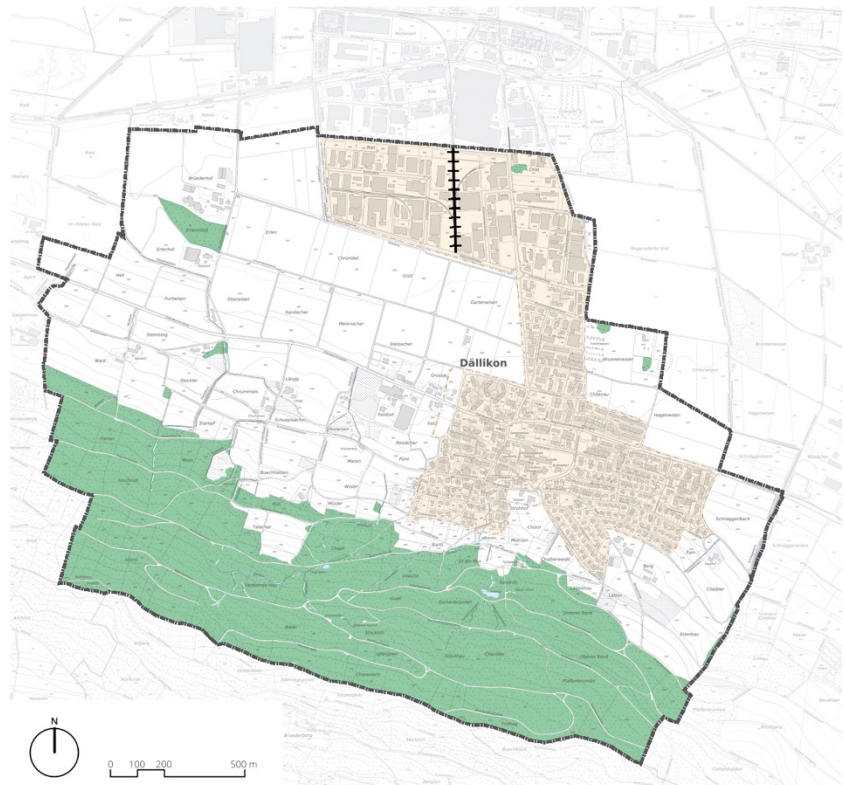
- wirkt auf eine gute Bahnerschliessung an den Bahnhöfen Regensdorf und Buchs-Dällikon hin.

#### Wirkungen und Erläuterungen:

Eine gute Bahnerschliessung am Bahnhof Buchs-Dällikon in Richtung Zürich und Baden ist für eine Erhöhung des ÖV-Anteils essenziell.

Die Bahnlinie Regensdorf-Wettingen soll auf Doppelspur ausgebaut werden. Das Trasse verläuft komplett ausserhalb des Gemeindegebiets, ist aber für die ÖV-Erschliessung der Gemeinde essenziell. Der Gemeinderat unterstützt den Doppelspurausbau der Bahnlinie deshalb ideell.

+++++ Bahnlinie einspurig übergeordnet





## Buslinien

### Festlegungen:

#### *Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

- Grundtakt von 30 min. geplant
- Die Anbindung von Dällikon an die S-Bahn erfolgt über den Bahnhof Regensdorf

#### *Kommunal*

Die Gemeinde setzt sich beim ZW für ein attraktives Busangebot mit guter Anbindung an die Bahnhöfe Buchs-Dällikon und Regensdorf, mit einem 15-Minuten-Grundtakt nach Regensdorf und einem 30-Minuten-Grundtakt an den Bahnhof Buchs-Dällikon, jeweils mit Halt an allen Haltestellen im Gemeindegebiet, ein. Die bestehenden Buslinien

- Buslinie 449  
Buchs-Dällikon, Bahnhof – Dällikon bestehend
- Buslinie 491  
Hüttikon – Regensdorf-Watt, Bahnhof bestehend
- Buslinie N45  
Regensdorf-Watt, Bahnhof – Boppelsen, Hand bestehend

sind zu erhalten.

### Wirkungen:

Es sollen folgende Punkte erreicht werden:

- Gewährleistung des jeweiligen Grundtaktes (15 und 30-Minuten-Takt)
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen auf die S-Bahn
- Erhalt des Nachtangebotes

### Erläuterungen:

Die Feinverteilung mit dem Bus, eine gute Abdeckung und vielerlei Verbindungsmöglichkeiten sowie direkte Umsteigebeziehungen bilden ein weiteres wichtiges Element, damit der öffentliche Verkehr genutzt wird.

Um den ÖV-Anteil am Modalsplit zu erhöhen und eine genügende ÖV-Erschliessung zu erreichen, ist die Ausweitung des 30-Minuten-Grundtaktes in Richtung des Bahnhofs Buchs-Dällikon unter Berücksichtigung der Bushaltestelle Industrie, sowie die Ausweitung auf einen 15-Minuten-Grundtakt nach Regensdorf von hoher Wichtigkeit.

Es ist festzuhalten, dass Angebotsänderungen (Änderung der Linienführung, Einführung neuer Linien, Angebotsausbau auf bestehenden Linien) im Rahmen des Fahrplanverfahrens nach §19 PVG erarbeitet und festgesetzt werden. Der Verkehrsrat legt dabei das Verbundangebot in einem besonderen Fahrplanverfahren unter Mitwirkung der Gemeinden, der regionalen Verkehrskonferenzen und der Transportunternehmungen fest.

## Bushaltestellen

### Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

### *Kommunal*

• Dällikon	bestehend
• Dällikon, Industrie	bestehend
• Dällikon, Seitenacker	bestehend

### Wirkungen:

Die Lage der Haltestellen untersteht den Vorgaben des ZV. Dennoch werden die Haltestellen im kommunalen Verkehrsplan als Festlegung bezeichnet, da dies die Grundlage für die Sicherung des Raumes ist, um z. B. allfällige Haltestellenausbauten/Wartehäuschen erstellen zu können. Die Ausstattung (Wartehäuschen, Veloabstellanlagen und dergleichen) ist Sache der Gemeinde. Für den Ausbau der Haltestelle (Anlegestelle) liegt die Verantwortung beim jeweiligen Strasseneigentümer (Kanton oder Gemeinde).

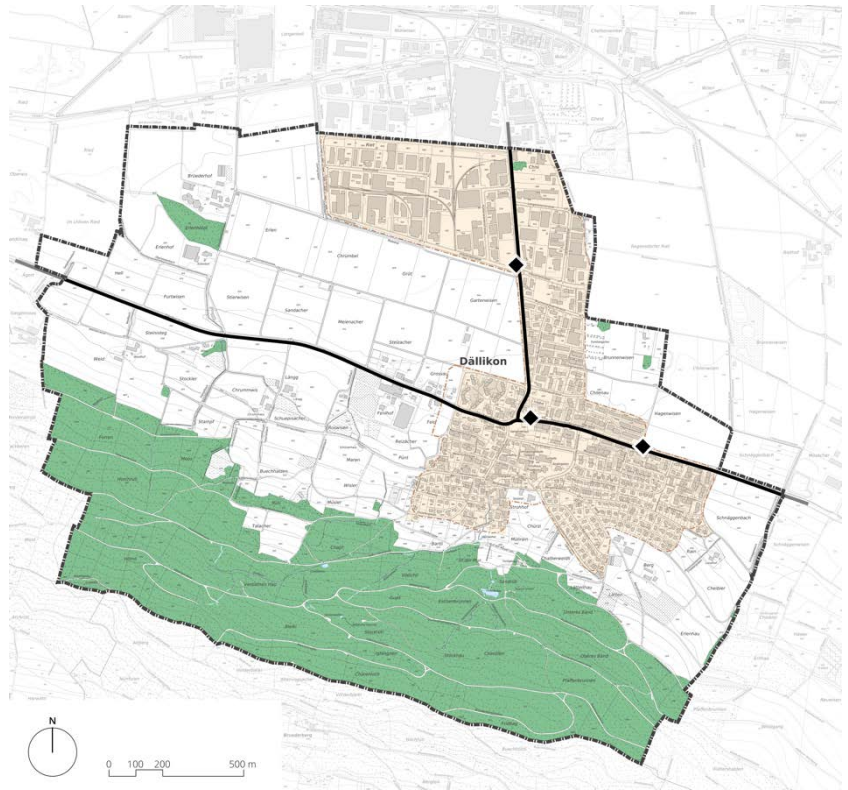
### Erläuterungen:

Nebst den effizienten Buslinien ist die Qualität und Lage der Haltestellen ein wichtiger Qualitätsfaktor der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Bei Sanierungen oder Neuanlagen werden die Haltestellen überprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Licht, Fahrplan, Abfalleimer und ggf. Veloabstellanlagen). Die bestehenden Haltestellen sind noch nicht alle hindernisfrei ausgebaut.

Gemäss Angebotsverordnung (§ 4 AGV) sind zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete ab 300 Einwohnern sowie Arbeits- und Ausbildungsplätze mit mindestens einer Haltestelle zu erschliessen. Die Luftlinienentfernungen sollen 400 m zu Bushaltestellen nicht überschreiten. Die Bushaltestelle Industrie ist deshalb zwingend zu erhalten, insbesondere im Hinblick auf die Innenentwicklung der Gemeinde.

◆ Bushaltestelle kommunal

— Buslinie



## Motorisierter Individualverkehr

### Strassenzüge

#### Festlegungen:

##### *Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

- Buchserstrasse R, bestehend
- Dänikerstrasse R, bestehend
- Regensdorferstrasse R, bestehend

##### *Kommunal*

Sammelstrassen	
• Hauptsammelstrasse Industriestrasse	bestehend
• Quartiersammelstrasse Brunnenwiesenstrasse	bestehend
• Quartiersammelstrasse Chilenaustrasse	bestehend
• Quartiersammelstrasse Dorfstrasse	bestehend
• Quartiersammelstrasse Grundacherstrasse	bestehend
Feinerschliessungsanlagen	
• Restliches Strassennetz	bestehend

#### Wirkungen:

Die übergeordneten Strassen (blau) entsprechen den Festlegungen der überkommunalen Richtplanung. Der Erlass von Baulinien, Bau und Unterhalt sind Sache des Kantons. Dies gilt auch für die Projektierung und Festsetzung der Ausbauprogramme.

Die übrigen bezeichneten Strassen (rot) sind kommunale Sammelstrassen. Diese stellen die Groberschliessung des Siedlungsgebiets sicher. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde, wobei diese einen Teil der erstmaligen Erstellungskosten mittels Mehrwertbeiträgen gemäss Strassengesetz auf die nutzniehenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Das restliche Strassennetz, im Verkehrsplan nicht abgebildet, dient der Feinerschliessung des Siedlungsgebiets. Der Ausbau bzw. der Neubau von Feinerschliessungsanlagen ist i.d.R. Sache der Grundeigentümer.

#### Erläuterungen:

##### Ausbautypen Sammelstrassen

Neu werden die Sammelstrassen entsprechend ihrer Funktion in zwei Ausbautypen unterteilt. Die Hauptsammelstrassen sind wichtige Verbindungsstrassen innerhalb des Siedlungsgebiets. Sie kanalisieren den Verkehr aus dem Siedlungsgebiet und leiten ihn auf das übergeordnete Strassennetz ab. Die Quartiersammelstrassen stellen die Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren her. Sie sind für alle

Verkehrsteilnehmer durchlässig zu gestalten, wobei die Verkehrssicherheit im Vordergrund steht. Der Fussgängerschutz längs der Sammelstrassen in der Bauzone ist je nach Situation in Form eines Trottoirs, eines Gehbereichs oder eines frei geführten Wegs zu gewährleisten. Die Anforderungen stellen anzustrebende Zielwerte dar. Sie basieren auf der Verkehrserschliessungsverordnung VerV und der VSS-Norm SN 40 201.

Anforderungen an Hauptsammelstrassen

Die Hauptsammelstrassen sollen in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte):

Massgebender Begegnungsfall	Begegnungsfall Personenwagen-Lastwagen durchgehend gewährleistet (teilweise aber nicht durchgehend Begegnungsfall Lastwagen-Lastwagen)
Ausbaugrössen	Radius min. 15.00 m Fahrbahnbreite: 5.00–6.40 m
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	Trottoir beidseitig oder einseitig
Weitere Hinweise	Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sind zu berücksichtigen. Die Anforderungen stellen anzustrebende Zielwerte dar.

Anforderungen an Quartiersammelstrassen

Die Quartiersammelstrassen sollen in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte):

Massgebender Begegnungsfall	Begegnungsfall Personenwagen-Lastwagen durchgehend gewährleistet (teilweise aber nicht durchgehend Begegnungsfall Lastwagen-Lastwagen)
Ausbaugrössen	Radius min. 10.00 m Fahrbahnbreite: 5.00–5.70 m (örtliche Einengungen möglich)
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	Trottoir beidseitig oder einseitig
Erscheinungsbild	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Nutzung und Bebauung abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Bauliche Massnahmen ggf. erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird
Weitere Hinweise	Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sind zu berücksichtigen. Die Anforderungen stellen anzustrebende Zielwerte dar.

Verlängerung Quartiersammelstrasse  
Grundacherstrasse

Im kommunalen Gesamtplan von 1984 war nicht die gesamte Grundacherstrasse als Sammelstrasse festgelegt. Da jedoch die gesamte Strasse denselben Querschnitt aufweist, wird die gesamte Strasse als Sammelstrasse festgelegt. Vor Ort hat die Verlängerung keinerlei Auswirkungen und die Strasse bleibt unverändert bestehen.




Anforderungen an Feinerschliessungsanlagen

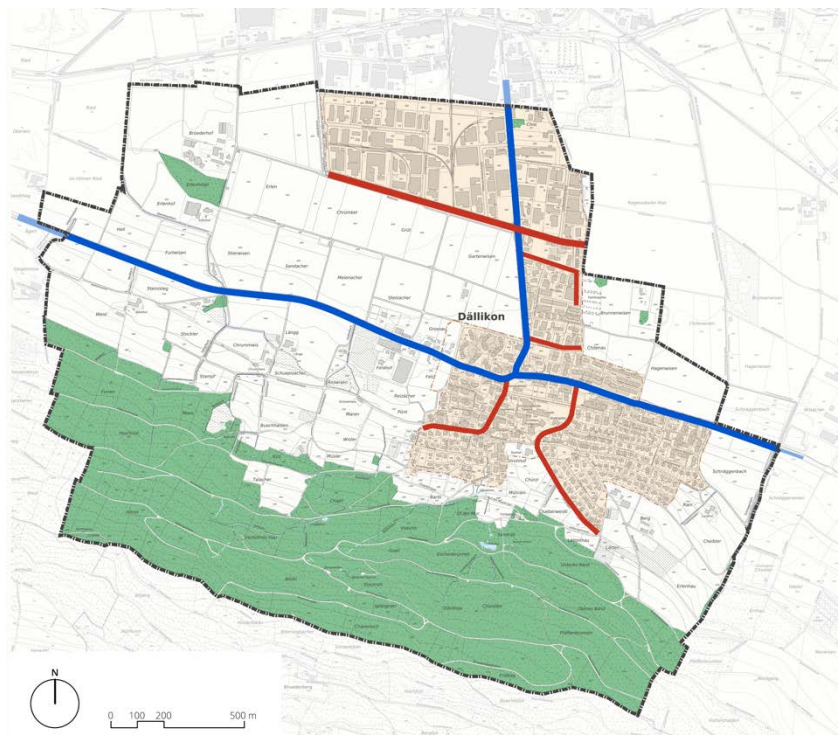
Die Feinerschliessungsanlagen sollen in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte):

Massgebender Begegnungsfall	Begegnungsfall PW-Velo oder PW-PW durchgehend gewährleistet (teilweise aber nicht durchgehend Begegnungsfall Lastwagen-Personenwagen)
Ausbaugrössen	Fahrbahnradius min. 10.00 m Fahrbahnbreite: 4.00–4.80 m (örtliche Einengungen möglich)
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	Trottoir einseitig bei Bedarf
Erscheinungsbild	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Nutzung und Bebauung abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Bauliche Massnahmen ggf. erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird
Weitere Hinweise	Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sind zu berücksichtigen. Die Anforderungen stellen anzustrebende Zielwerte dar.

Massnahmen zur Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Der Gemeinderat hat am 13.4.2007 entschieden, keine Niedriggeschwindigkeitsregimes (Tempo 30, Begegnungszone) einzuführen. Bei Bedarf sollen jedoch bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden. Um das angestrebte Geschwindigkeitsniveau zu erreichen, wurden deshalb 2008 im Umgebungsbereich der Schule bauliche Massnahmen umgesetzt. Es besteht derzeit kein Bedarf an weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen.

-  Hauptverkehrsstrasse/  
Verbindungsstrasse übergeordnet
-  Hauptsammelstrasse kommunal
-  Quartiersammelstrasse kommunal



## Aufwertung Strassenraum

### Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional) [nur geplante Vorhaben]*

Ortsdurchfahrt Dällikon: Regensdorferstrasse, Mündung Buchserstrasse, Dänikerstrasse geplant

### *Kommunal*

An folgenden Abschnitten der übergeordneten Strassen wird eine Strassenraumaufwertung angestrebt:

- Dänikerstrasse (Abschnitt Baumgartenstrasse – Feldhof) Prüfauftrag
- Regensdorferstrasse (Abschnitt Hagenwiesenstrasse – Breitenstrasse) Prüfauftrag
- Buchserstrasse (Abschnitt Grenzstrasse – Chilenaustrasse) Prüfauftrag

### Wirkungen:

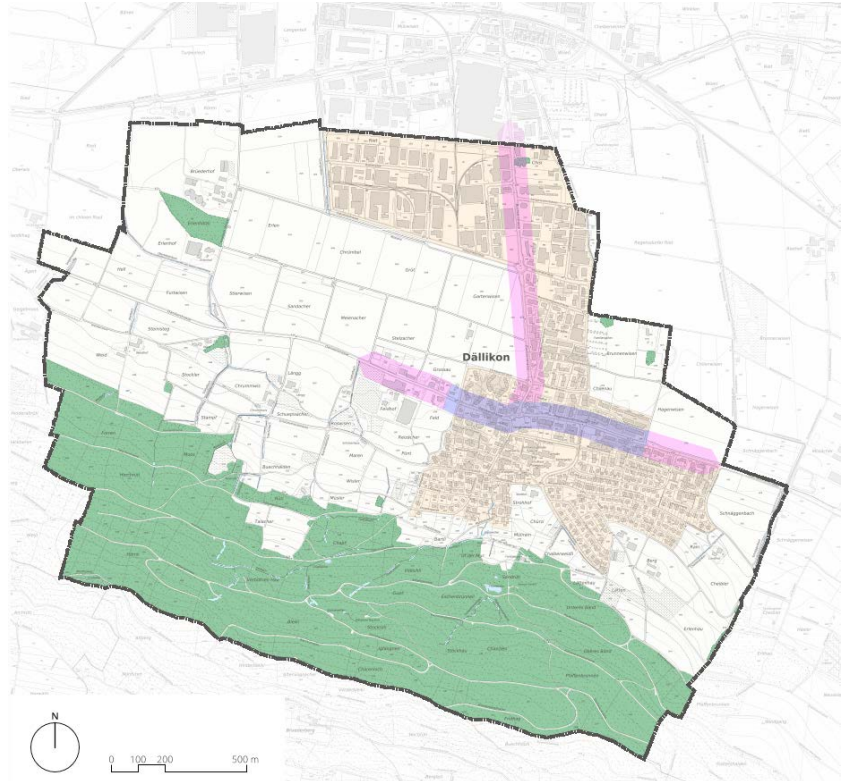
Die kommunalen Festlegungen befinden sich an übergeordneten Strassen, für die der Kanton zuständig ist. Die Festlegung kann daher nur als Prüfauftrag formuliert werden. Die Gemeinde hat aufgrund der Festlegung bei den genannten übergeordneten Strassen darauf hinzuwirken, dass Aufwertungsmassnahmen umgesetzt werden. Für die Mehrkosten der Strassenraumaufwertung gegenüber einem üblichen Strassenprojekt wird auch bei den übergeordneten Strassen die Gemeinde aufkommen müssen.

Die Festlegung "Aufwertung Strassenraum" kann gestalterische wie auch betriebliche Massnahmen umfassen. In der Planung sowie Umsetzung sind auch akustische Prinzipien zu berücksichtigen (vgl. hierzu [www.cerclebruit.ch](http://www.cerclebruit.ch)).

### Erläuterungen:

Die Aufwertung der Strassenräume entlang der Däniker-, Regensdorfer und der Buchserstrasse (Bereich Einmündung) war bereits im Leitbild für die räumliche Entwicklung von 2009 vorgesehen und wird in den kommenden Jahren umgesetzt. Nicht Teil des Leitbilds war die Umgestaltung der restlichen Buchserstrasse. Diese weist jedoch auch Sanierungspotenzial auf. Aufgrund der im südlichen Teil angrenzenden Wohn- und Gewerbebebauung und der im Leitbild verankerten Baumallee bietet sich jedoch auch entlang der Buchserstrasse eine Strassenraumaufwertung an. Da die Gemeinde Buchs entlang dieses Strassenzugs ebenfalls eine Aufwertung vorsieht, kann so die gesamte Buchserstrasse aufgewertet werden.

In Dällikon besteht entlang der regionalen Hauptverkehrsstrassen ein gewisses Lärmproblem. Auf den Gemeindestrassen ist die Lärmsituation grossmehrheitlich aufgrund der geringen Verkehrsmengen und dem geringen Schwerverkehrsanteil als entspannt einzustufen.





## Ruhender Verkehr – Abstellanlagen

### Fahrzeugabstellanlage und Elektroladestationen

#### Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

#### Kommunal

Fahrzeugabstellanlagen	
• Gemeindehaus	bestehend
• Mehrzweckgebäude	bestehend
Elektroladestationen	
• Gemeindehaus	geplant

#### Wirkungen:

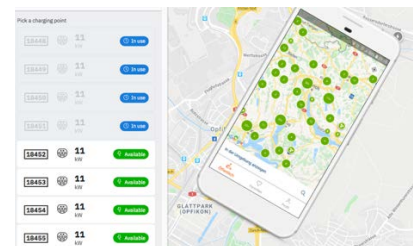
Die öffentlichen Parkieranlagen beim Gemeindehaus und beim Mehrzweckgebäude sind genügend gross dimensioniert. Es ist deshalb kein Ausbau der Parkieranlagen geplant.



Für den Bau und Betrieb von kommunalen Elektroladestationen ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann. Mit der Festlegung der Elektroladestationen wird das öffentliche Interesse an der Erstellung von Elektroladestationen dokumentiert und so die Grundlage für die Landsicherung geschaffen.

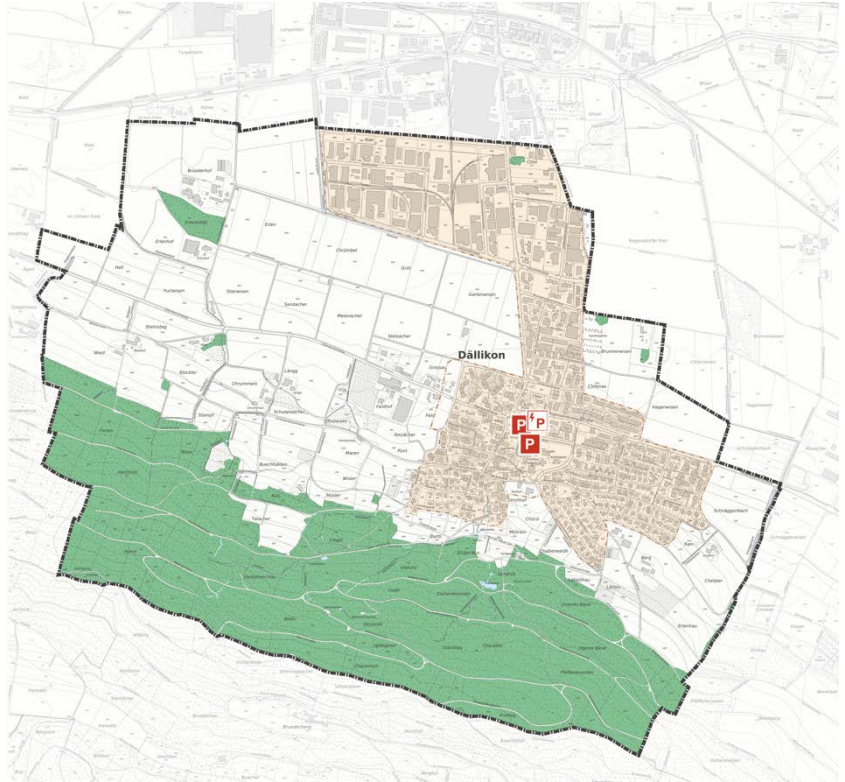
#### Erläuterungen:

Die öffentliche Parkieranlage beim Gemeindehaus bietet sich aufgrund der zentralen Lage in der Gemeinde als Standort für eine Elektroladestation an.

Illustration Elektroladestation  
(Quelle Foto links: www.srf.ch,  
Quelle Foto rechts: chargemap.com)



-  Fahrzeugabstellanlage kommunal
-  Elektroladestation kommunal geplant



## Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse + E-Bikestationen

### Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

### *Kommunal*

• Veloabstellanlage Gemeindehaus	bestehend*
• Veloabstellanlage Schulhaus Leepünt	bestehend*
• Veloabstellanlage Mehrzweckgebäude/Hallenbad	geplant
• E-Bikestation Gemeindehaus	geplant

\* Verbesserung der Funktionalität durch Ausbau/Modernisierung anzustreben.

### Wirkungen:

Die Festlegungen von Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse verpflichten den Gemeinderat, bei grösseren Bauvorhaben von öffentlichen Bauten und Anlagen die Bedürfnisse der Velofahrenden zu berücksichtigen. Es sind oberirdische Abstellplätze vorzusehen oder zu fordern. Die Gemeinde ist verpflichtet, die festgelegten Anlagen zu erstellen (E-Bikestation Gemeindehaus) respektive auszubauen (Veloabstellanlage Mehrzweckgebäude/Hallenbad). Für den Bau, Betrieb und Unterhalt ist die Gemeinde zuständig.

Bei den als "bestehend\*" bezeichneten Veloabstellanlagen ist darauf hinzuwirken, dass die bestehenden Abstellplätze durch geeignetere Lösungen ersetzt oder ergänzt werden. Je nach Situation sind Abstellsysteme, eine Überdachung, eine Beleuchtung und allenfalls ergänzende Massnahmen (z. B. Pumpe) vorzusehen.

Beim Gemeindehaus ist eine E-Bikestation (Elektroanschluss, Ladekasten für E-Bike-Batterie) geplant. Diese soll gemeinsam mit der Festlegung zur Elektroladestation realisiert werden.



### Erläuterungen:

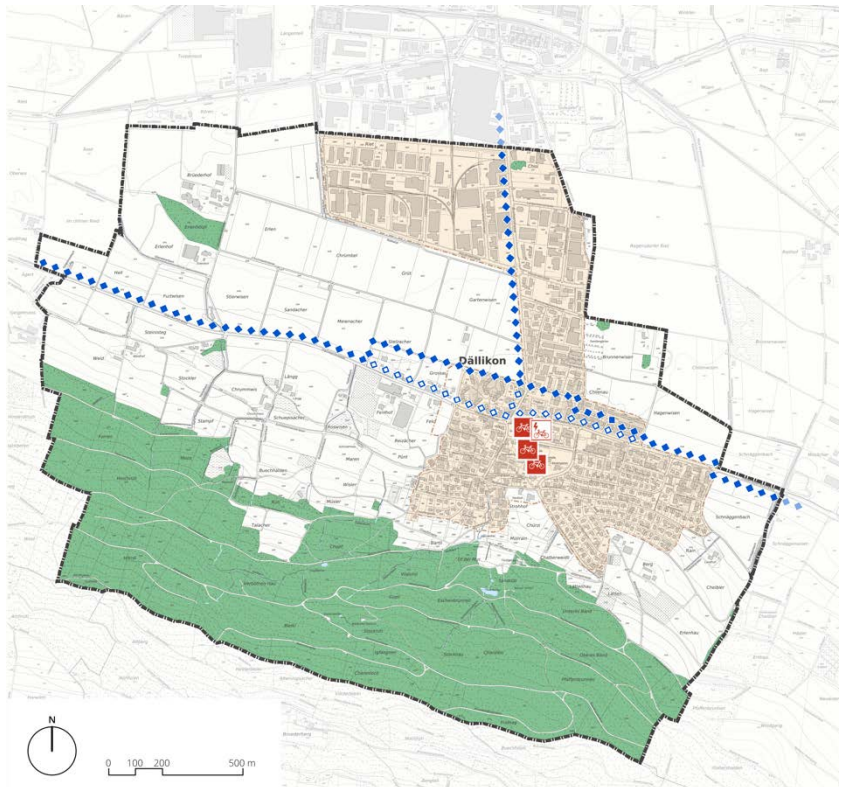
Die Festlegungen der öffentlichen Veloabstellanlagen und der E-Bikestationen ergänzen die festgelegten öffentlichen Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge (siehe Festlegung Parkierung im öffentlichen Interesse + Elektroladestation). Veloabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil des Velonetzes, da sie gewährleisten, dass am Zielort oder Umsteigepunkt das Velo sicher abgestellt werden kann. Dies trägt zur Nutzung des Velos als Verkehrsmittel bei. Die Qualität der Veloabstellanlagen in der Gemeinde Dällikon soll deswegen verbessert werden. Dazu gehören namentlich eine genügende Anzahl, eine benutzerfreundliche Lage sowie nach Bedarf eine witterungsgeschützte und diebstahlsichere Ausführung.

Die Erstellung der E-Bikestationen hat eine symbolische Bedeutung und soll zu einem attraktiven Velonetz beitragen sowie die Bevölkerung motivieren, vermehrt auf das Auto zu verzichten. Sie soll mit der Elektroladestation für Personenwagen kombiniert werden.

Beispiel E-Bikestation mit Stromanschluss  
(Quelle: bike-energy.com)



- ◆◆◆◆◆ Radweg übergeordnet
- ◇◇◇◇◇ Radweg übergeordnet geplant
-  Veloabstellanlage im öffentlichen Interesse kommunal
-  E-Bike-Station kommunal geplant



## Fuss- und Radwege

### Fuss- und Wanderwege

#### Festlegungen:

##### *Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fusswege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Fuss- und Wanderwege eingetragen.

In der Gemeinde Dällikon sind folgende überkommunalen Fusswege als "geplant" oder "bei Ersatz aufzuheben" bezeichnet:

- Bestehender Wanderweg Dällikon – Buchs R, aufzuheben
- Ersatzroute Wanderweg Dällikon – Buchs R, geplant
- Wanderweg Regensdorf – Altberg R, geplant

##### *Kommunal*

Im Plan sind alle festgelegten kommunalen Fusswege eingetragen. Beim bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz handelt es sich entweder um reine Fusswege, um Trottoirs, um Wald- bzw. Flurwege oder um schwach befahrene Erschliessungsstrassen. Um ein dichtes, geschlossenes Netz sicherzustellen, wird folgendes Zwischenstück als geplant festgelegt:

- Fusswegverbindung Rairing – Flurgweg Rain geplant
- Fusswegverbindung Morgentalstrasse geplant

Folgende Massnahmen sind zusätzlich vorgesehen:

- Die Fusswegübergänge über die festgelegten Strassenzüge sind angemessen zu sichern. Dies gilt insbesondere bei den Schulwegübergängen.
- Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Wegnetz zu achten. Die Verbindung nach aussen und zum übergeordneten Wegnetz ist sicherzustellen.
- Unter- und Überführungen im Bereich der Fusswegverbindungen sind hinsichtlich Sicherheit und Gestaltung (Beleuchtung, Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit, Hindernisfreiheit etc.) zu überprüfen.

#### Wirkungen:

Die Bezeichnung der regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bildet die Grundlage für deren Sicherung mit Baulinien, soweit die Wege nicht bereits bestehen. Bau und Unterhalt der regionalen Fusswege sind grundsätzlich Sache des Kantons. Für die kommunalen Wege ist die Gemeinde zuständig. Für Flur- und Genossenschaftswege bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten. Die Wanderwege sowie insbesondere Flur- und Genossenschaftswege sind möglichst auf Naturbelägen zu führen. Ausserdem gilt das Wanderweggesetz.

Im Rahmen der kommunalen Festlegungen ist die Behörde angehalten, bei Planungen und Baugesuchen öffentliche Fusswegverbindungen zu fordern und sich gegenüber dem Kanton für die Umsetzung der Massnahmen an überkommunalen Strassen einzusetzen (Übergänge z. B. mit Mittelinsel sichern), wobei gegebenenfalls eine finanzielle Beteiligung erforderlich ist.

#### Erläuterungen:

Im kommunalen Verkehrsplan wird das grobmaschigere regionale Fusswegnetz mit den kommunalen Verbindungen ergänzt. Da das regionale Wanderwegnetz am Altberg angepasst wurde, wurden die kommunalen Fusswege daran angepasst.

Nicht nur Wege, die im Richtplan bezeichnet sind, können von Fussgängern begangen werden, sondern alle Strassen mit Trottoirs, deren Ausbau den Vorgaben der Verkehrserschliessungsverordnung entspricht. Die aufgeführten geplanten Fusswegverbindungen dienen sowohl der Erschliessungsverbesserung im Siedlungsgebiet als auch der besseren Erreichbarkeit der Erholungsgebiete. Ausserdem leisten sie einen Beitrag zur Schulwegsicherung. Bei Strassenquerungen und an Knoten ist den Bedürfnissen der Fussgänger besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Nach Möglichkeit sollen zudem die Wegverbindungen entlang der Bäche ausgebaut werden.

Die geplanten Fuss- und Wanderwege sind im Siedlungsgebiet mindestens 2.00 m und ausserhalb des Siedlungsgebiets mindestens 1.50 m breit vorzusehen.

Gemäss Art. 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) und Art. 6 der ergänzenden Verordnung (FWV) sind alle bitumen- oder zementgebundenen Deckbeläge für Wanderwege ungeeignet. Bei Wegabschnitten, die diesem Grundsatz nicht entsprechen, ist die Belagssituation langfristig anzupassen. Bei steilen Lagen sind befestigte Wegabschnitte im Hinblick auf einen effizienten Unterhalt zweckmässig. Wanderwege müssen möglichst gefahrlos begangen werden können.

Falls die Begehbarkeit durch Mehrverkehr oder anderweitige Ursachen eingeschränkt werden sollte, ist ein Ersatz bereitzustellen. Daher ist auf eine räumliche Entflechtung von Wander- und Radrouten zu achten.

Die geplanten und auszubauenden Wegabschnitte sind schrittweise zu realisieren und zu beschildern. Ausbaustandard, Belag und sonstige Gestaltung (z. B. Begrünung am Wegrand) der geplanten Wege sind im Rahmen der Detailprojektierung festzulegen. Ausserhalb des Siedlungsgebiets sind alle noch geplanten Fusswege ohne Hartbelag auszuführen. Bestehende Wege mit Hartbelag sollen bei allfälligen baulichen Sanierungen mit Naturbelag ausgestattet werden. Innerhalb des Siedlungsgebiets ist Hartbelag üblich, doch können abschnittsweise auch Wege ohne Hartbelag sinnvoll sein.

Koordinationshinweis:

Weiterführung an der Gemeindegrenze

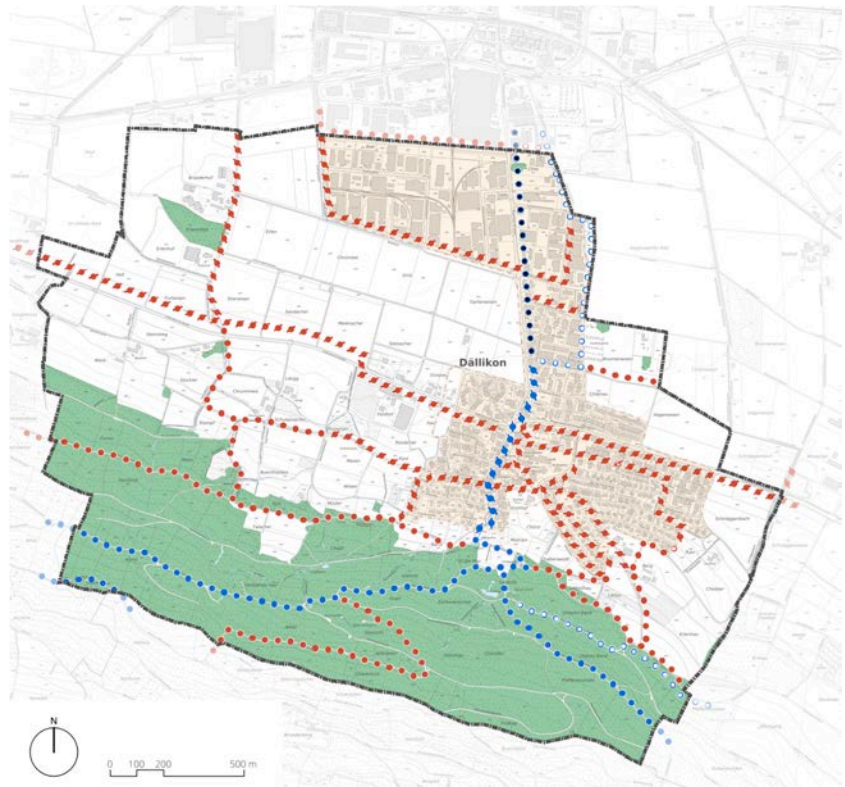
Die kommunalen Fusswege stossen teilweise an die Gemeindegrenze an. Eine Weiterführung ist auf dem Gemeindegebiet der Nachbargemeinden möglich.

Weitere Hinweise:

Historische Verkehrswege

Im Übrigen ist auf das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) hinzuweisen. In Dällikon sind Verbindungen von regionaler und nationaler Bedeutung verzeichnet. Bei baulichen Massnahmen auf diesen Wegabschnitten ist die überlieferte Substanz und der historische Verlauf von Verkehrswegen zu schonen und möglichst unbeeinträchtigt zu erhalten. Dazu ist eine Vollzugshilfe verfügbar. Veränderungen sind bewilligungspflichtig.

- ..... Fuss- und Wanderweg übergeordnet
- ..... Fuss- und Wanderweg übergeordnet geplant
- ..... Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag übergeordnet
- ..... bei Ersatz aufzuhebender Fuss- und Wanderweg übergeordnet
- ..... Fuss- und Wanderweg kommunal
- ..... Fuss- und Wanderweg kommunal geplant
- ..... Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag kommunal



## Radwege

### Festlegungen:

#### *Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Radwege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Radwege eingetragen. In der Gemeinde Dällikon sind folgende überkommunalen Radwege als geplant bezeichnet:

- Ortsdurchfahrt Dällikon (Däniker-/Regensdorferstr.) R, geplant

#### *Kommunal*

Es werden keine kommunalen Radwege bezeichnet. Folgende Massnahmen sind vorgesehen:

- Der Sicherheit der Veloverbindungen, insbesondere bei Kreuzungen, ist hohe Bedeutung beizumessen. Innerorts sind nach Möglichkeit durchgehende, mindestens 1.5 m breite Velostreifen auf den Hauptachsen vorzusehen. Es ist auch auf möglichst schnelle Verbindungen für Velopendler zu achten.
- Für die Förderung der e-Bikenutzung ist im Bereich der Velorouten auf Fahrverbote für Kleinmotorräder zu verzichten, soweit keine Konflikte mit Fussgängern zu erwarten sind.
- Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Velowegnetz zu achten. Die Verbindung nach aussen und zum übergeordneten Velowegnetz ist sicherzustellen.

### Wirkungen:

Trasseesicherung, Bau und Signalisation sowie der Unterhalt der regionalen Radwege ist Sache des Kantons. Der Ausbaustandard wird mit der Detailprojektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festgelegt. Die Gemeindebehörde hat darauf hinzuwirken, dass ihre Vorstellungen geprüft und umgesetzt werden.

### Erläuterungen:

Die Radwege sollen ein zusammenhängendes, gefahrenarmes Netz bilden, welches dem Nahverkehr (Schüler, Arbeitspendler mit Anbindung ans Netz des öffentlichen Verkehrs, Einkaufen) als auch dem Erholungs- und Sportverkehr (Freizeitrouten) dient.

Die Radwege entlang stark befahrener Strassen werden separat geführt oder mit Radstreifen markiert. Um die Sicherheit auf diesen Radrouten zu erhöhen, sind an den Gefahrenstellen (z. B. Knoten) allenfalls noch ergänzende Massnahmen zu ergreifen.

In Dällikon können Radfahrer auf allen Gemeindestrassen problemlos zirkulieren. Eine gewisse Beeinträchtigung für die Radfahrer stellen insbesondere im bergseitigen Siedlungsbereich die Stichstrassen dar. Die Bevölkerung erachtet diesen Umstand aber als nicht problematisch. Es besteht nämlich kein Bedürfnis in der Bevölkerung nach

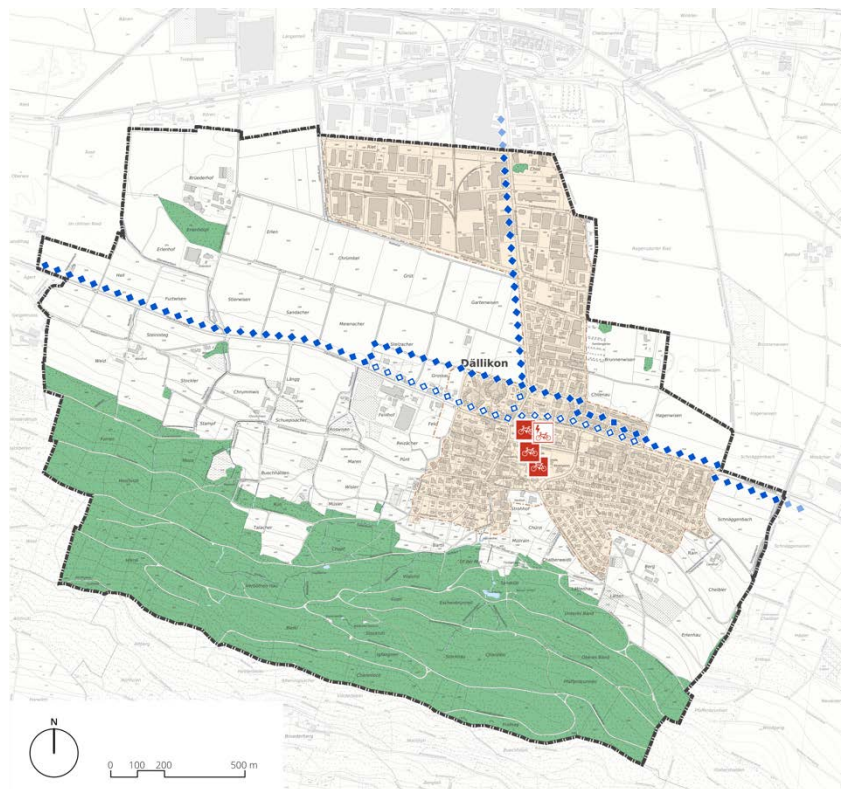


einem kommunalen Radwegnetz. Der Gemeinderat hält die Festlegung eines kommunalen Radwegnetzes deshalb als nicht notwendig. Auf eine separate Radstreifenmarkierung auf den kommunalen Strassen wird deshalb verzichtet. Auch sekundäre Massnahmen wie die Einführung von Tempo-30-Zonen sind nicht opportun, nachdem die Einführung von Tempo-30-Zonen 2007 umfassend geprüft und verworfen wurden.

Strassenraumgestaltungen auf Abschnitten mit geplanten Radwegen sind mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Velofahrer zu projektieren. Dies ist etwa bei steileren Hangneigungen oder bei wechselseitiger Parkierung von Bedeutung.

Im Übrigen sind bei allen baulichen Massnahmen, welche die Festlegungen siedlungsorientierte Gestaltung und verkehrsberuhigte Quartiere betreffen, die Anliegen des Veloverkehrs zu berücksichtigen.

- ◆◆◆◆◆ Radweg übergeordnet
- ◇◇◇◇◇ Radweg übergeordnet geplant
- 🚲 Veloabstellanlage im öffentlichen Interesse kommunal
- 🚲 E-Bike-Station kommunal geplant



## 6 PLAN DER ÖFFENTLICHEN BAUTEN UND ANLAGEN

### Gliederung des Plans öffentliche Bauten und Anlagen

Der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen enthält die für die Raumplanung wichtigen Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse von kommunaler Bedeutung, insbesondere für:

- die öffentliche Verwaltung und Werke,
- die Erziehung und Bildung,
- die Kultur und die gemeinschaftliche Begegnung,
- die Kultuspflege und das Bestattungswesen,
- die Erholung und den Sport.

### 6.1 Gesamtstrategie

### Bedürfnisgerechtes Angebot und Zusammenarbeit

Der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen ist ein Koordinationsinstrument zwischen den verschiedenen Trägern von öffentlichen Bauten und Anlagen bzw. von öffentlichen Funktionen.

Er enthält jene Bauten und Anlagen, die mit der Erfüllung kommunaler öffentlicher Aufgaben im Zusammenhang stehen und Auswirkungen auf die Raumplanung erwarten lassen.

Die öffentlichen Bauten sollen die Bedürfnisse der Bevölkerung abdecken und den Trägern den nötigen Entwicklungsspielraum ermöglichen, wobei in verschiedenen Fällen gemeinschaftliche Nutzungen (z. B. in Zweckverbänden) denkbar sind und angestrebt werden sollen.

## 6.2 Öffentliche Verwaltung und Werke

### Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
V = Vergärungsanlage Brüederhof (R)	Erweiterung geplant	Privat

*Kommunal*

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
Vw = Gemeindeverwaltung	bestehend	Gemeinde
Fw = Feuerwehr und Werkgebäude	bestehend	Gemeinde

### Erläuterungen:

Vergärungsanlage Brüederhof

Die Vergärungsanlage beim Brüederhof soll erweitert werden. Grundsätzlich sind Abfallanlagen innerhalb des Siedlungsgebiets zu realisieren; in der Praxis hat sich jedoch gezeigt, dass in Ausnahmefällen eine Standortfestlegung ausserhalb davon angezeigt ist. Dies insbesondere bei Vergärungsanlagen, weil damit die Immissionen im Siedlungsgebiet reduziert werden können. Die Erweiterung der Vergärungsanlage Brüederhof wird deshalb im Richtplan festgesetzt.

Gemeindeverwaltung

Die Gemeindeverwaltung Dällikon (Vw) befindet sich an der Schulstrasse 5. Es besteht zurzeit kein Ausbaubedarf.

Feuerwehr und Werkgebäude

Das Feuerwehr- und Werkgebäude (Fw) befindet sich an der Dorfstrasse. Es besteht zurzeit kein Ausbaubedarf. Langfristig ist eine Zusammenlegung mit dem Werkhof und der Feuerwehr von Buchs im gemeinsamen Grenzgebiet in der Industriezone angedacht.

ARA

Die Abwasserreinigungsanlage Furthof, welche das Abwasser der Gemeinde Dällikon reinigt, befindet sich auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Buchs und ist deshalb im Richtplan der Gemeinde Dällikon nicht abgebildet. Die ARA Furttal wurde saniert. Die Inbetriebnahme der erneuerten Anlage erfolgte 2022.

## 6.3 Erziehung und Bildung

### Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

### *Kommunal*

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
Ki = Kindergarten Dällikon	bestehend	Gemeinde
Sh = Schulanlage Leepünt	bestehend, Erweiterung	Gemeinde
Th = Turnhalle Leepünt	bestehend	Gemeinde
Me = Mediothek	bestehend	Gemeinde

### Erläuterungen:

Öffentliche Schulen

Als Basis für die Schulraumplanung bzw. zur Klärung des Schulraumbedarfs wurden im Februar 2023 die Schülerzahlen bis 2040 abgeschätzt. Als Grundlage lagen die statistischen Werte bis 2021 vor.

Zum einen wird eine Prognose anhand der statistischen Daten und zum anderen anhand der Ermittlung der Baulandreserven über die Entwicklung der Bevölkerungszahlen erarbeitet. Somit kann mit einem Quervergleich eine Prognose für die nächsten ca. 15 Jahre aufgestellt werden.

Die Anzahl Schüler, welche im Jahr 2040 in Dällikon in die Schule gehen, wird gemäss Prognosen auf rund 432 ansteigen. Das entspricht einer Zunahme gegenüber dem aktuellen Schuljahr 2022/23 (374 Schüler und Schülerinnen) von rund 60 Schülerinnen und Schülern.

Heisst, in den nächsten Jahren besteht ein Bedarf an Erweiterung des Schulraumes, welcher jedoch auf dem bestehenden Schulareal gedeckt werden kann.

## 6.4 Kultuspflge und Bestattungswesen

### Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

### *Kommunal*

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
Ki = Evangelisch-reformierte Kirche mit Kirchgemeindehaus	bestehend	ref. Kirche
Fh = Friedhof Dällikon	bestehend	Gemeinde

### Erläuterungen:

Kirchen und Friedhof

Das Angebot der Kirchen ergänzt das kulturelle und soziale Leben in der Gemeinde und stellt einen wichtigen Bestandteil im Gemeindeleben dar. Die reformierte Kirche (Landeskirche) ist daher Teil des Plans der öffentlichen Bauten und Anlagen.

Die reformierte Kirche (Ki) befindet sich an der Kreuzung Buchser-/ Regensdorferstrasse. Nördlich der Kirche erstreckt sich der Friedhof (Fh) entlang der Räschstrasse und verfügt über genügend Platzreserven.

## 6.5 Erholung und Sport

### Festlegungen:

*Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)*

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

### *Kommunal*

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
Hb Hallenbad Leepünt	bestehend	Gemeinde
Sa Aussensportanlage Leepünt	bestehend	Gemeinde
Mz Mehrzweckgebäude	bestehend	Gemeinde
Sc Schiessanlage mit Schützenhaus	bestehend	Gemeinde
Fg Familiengärten	bestehend	Gemeinde
Fh Forsthaus	bestehend	Gemeinde
Fr Spielanlage Drübei	bestehend	Gemeinde

### Erläuterungen:

Die Gemeinde Dällikon verfügt über ein angemessenes Angebot an Sport- und Freizeitanlagen. Das Mehrzweckgebäude soll saniert werden. Ein Ausbau ist jedoch nicht vorgesehen.

Die bestehenden Festlegungen "Sc Schiessanlage mit Schützenhaus" und "Fh Forsthaus" befinden sich ausserhalb des Siedlungsgebiets. Für beide Standorte besteht eine Standortgebundenheit im Sinne von Art. 24 RPG. Es besteht aber ebenfalls kein Ausbaubedarf.

Auch bei den anderen Sport- und Freizeitanlagen ist kein Ausbaubedarf vorhanden.

## 6.6 Wirkung der Festlegungen

### Wirkung

Mit dem Richtplaneintrag wird dokumentiert, dass ein öffentliches Interesse am Fortbestand, an einer Erweiterung, einer Verlegung oder einem Neubau am festgelegten Standort besteht. Mit den Festlegungen werden die langfristig notwendigen Handlungsspielräume gesichert und die ersten Voraussetzungen für den Landerwerb geschaffen.

Die Planungsarbeiten haben gezeigt, dass aus heutiger Sicht kein Ausbaubedarf bei öffentlichen Bauten und Anlagen besteht. Entsprechend ist kein Land zu erwerben. Zudem sind in der nachgeordneten Planung keine Massnahmen zur Realisierung von Bauten zu treffen (Zonierung, Erschliessung).

Die Schulanlage samt Sportanlagen, die Gemeindeverwaltung und die technische Infrastruktur (Kanalisation und Wasserversorgung) sind auf das beabsichtigte Wachstum ausgerichtet.

Langfristig ist zudem eine Zusammenlegung mit dem Werkhof und der Feuerwehr von Buchs im gemeinsamen Grenzgebiet in der Industriezone angedacht. Die Gemeinde verfügt über das notwendige Land.

Die beiden Festlegungen "Sc Schiessanlage mit Schützenhaus" und "Fh Forsthaus" befinden sich ausserhalb des Siedlungsgebiets. Auch bezüglich dieser Festlegungen ist kein Ausbaubedarf oder andere Absichten vorhanden. Die heutigen nicht störenden Auswirkungen der beiden Anlagen (Emissionen, Verkehr) bleiben somit bestehen.

## 7 AUSWIRKUNGEN

### Verkehrsplan

Die Festlegungen im Verkehrsplan sichern die Groberschliessung des Siedlungsgebiets, die Verbindungen für den motorisierten Individualverkehr und für den Langsamverkehr und stellen dar, wo und wie die Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewährleistet sein soll. Sie sollen zu einem verträglichen Verkehr beitragen und die Qualität der Verkehrsanbindung an die umliegenden Gemeinden sowie auch die Durchgängigkeit sichern.

Durch die Verbesserungen beim Langsamverkehr und die Festlegungen betreffend öffentlichen Verkehr kann der Modalsplit verbessert werden.

Durch die verschiedenen Massnahmen werden die Siedlungsentwicklung und der Verkehr bestmöglich aufeinander abgestimmt und die Wohnquartiere geschont, indem weiterer Verkehr vermieden wird. Im Innerortsbereich und insbesondere im Bereich der kommunalen Sammelstrassen werden Massnahmen vorgesehen, um die Verkehrssicherheit weiterhin zu gewährleisten oder gar zu verbessern.

Die Festlegungen zum Thema "Aufwertung Strassenraum" ermöglichen durch gestalterische und bauliche Massnahmen die Kanalisierung des Verkehrs auf die übergeordneten Strassen. Ebenfalls wird die Koexistenz zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Langsamverkehr verbessert, für einen verkehrsberuhigten Strassenraum gesorgt und eine hohe Aufenthaltsqualität geschaffen. Gleichzeitig fördern die Massnahmen den Langsamverkehr und die Verkehrssicherheit, indem anhand angepasster Querschnitte mehr Platz für grosszügige Gehbereiche und Radwege geschaffen und Querungsmöglichkeiten zwischen den Strassenseiten verbessert werden.

### Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen

Mit dem Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen werden die Raumbedürfnisse der Gemeinde für die absehbare Zukunft gesichert und der erforderliche Entwicklungsspielraum gegeben.

### Siedlungs- und Landschaftsplan (Aufhebung)

Die Aufhebung des Siedlungs- und Landschaftsplans hat keine negativen Auswirkungen auf die Entwicklung in der Gemeinde Dällikon, da die Zielsetzungen und Anliegen in den übergeordneten Planungen, in kommunalen Inventaren, im Leitbild zur räumlichen Entwicklung und in der Nutzungsplanung (Zonenplan) enthalten sind.



## 8 KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN

### 8.1 Allgemeines

#### Kosten mit Nachfolgevorlagen

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt nur schwer 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 in der Nutzungsplanung (z. B. Erschliessungsplan)
- Planungs- und Projektierungskredite
- Baukredite (z. B. Radweg, Strassenraumgestaltung)
- Landerwerb (z. B. Freihaltung)
- Entschädigungen oder Beiträge (z. B. Mehrwertbeiträge)

#### Kosten ohne Nachfolgevorlagen

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. Sanierungen)
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte
- Feinerschliessung (z. B. öffentlicher Weg in Quartierplan)

### 8.2 Umsetzung Bereich Verkehr

#### Punktuelle Massnahmen

Punktuelle Verbesserungen, Aufwertungen und Ergänzungen bereits bestehender Verkehrsanlagen sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans.

#### Prioritäten

Die einzelnen Massnahmen sind bedürfnisorientiert und zeitlich gestaffelt umzusetzen. Dementsprechend sind sie verschiedenen Prioritäten zuzuordnen:

sofort	2025 – 2028	Priorität 1
kurzfristig	2025 – 2030	Priorität 2
mittelfristig	2025 – 2035	Priorität 3
langfristig	nach 2035	Priorität 4

## Umsetzung

Zur Umsetzung der geplanten Festlegungen auf kommunaler Stufe sind folgende Massnahmen und Prioritäten vorgesehen:

	Nr.	Code	Festlegung	Priorität
Öffentlicher Verkehr	1	ÖV	Förderung 15- respektive 30-Minuten-Grundtakt	3
Aufwertung Strassenraum	2	MIV	Dänikerstrasse (Abschnitt Baumgartenstrasse – Feldhof)	1
	3	MIV	Regensdorferstrasse (Abschnitt Hagenwiesenstrasse – Breitenstrasse)	1
	4	MIV	Buchserstrasse (Abschnitt Grenzstrasse – Chilenaustrasse)	3
Eingangstore	5	MIV	Dänikerstrasse	1
	6	MIV	Regensdorferstrasse	1
Abstellanlagen	7	P	Keine	-
Elektroladestationen	8	P	Gemeindehaus	2
E-Bikestation	9	P	Gemeindehaus	3
Fuss- und Wanderwege	10	LV	Rairing – Flurweg Rain	2
Radwege	11	LV	Keine	-

## 8.3 Umsetzung Bereich öffentliche Bauten und Anlagen

Im Bereich der öffentlichen Bauten und Anlagen steht vor allem eine Schulraumerweiterung an. Entsprechende Projekte werden der Gemeindeversammlung vorgelegt.

## 9 MITWIRKUNG

### 1. Vorprüfung Kanton (ARE)

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung vom 10.3.2021 wurde dem ARE zur 1. Vorprüfung eingereicht. Das ARE nahm mit dem Vorprüfungsbericht vom 14.7. 2021 zum Revisionsentwurf der kommunalen Richtplanung Stellung. Die vom Kanton vorgebrachten Bemerkungen und Hinweise wurden weitgehend umgesetzt. Das Leitbild 2009 bildete die Grundlage zu Beginn der Planung. Die grundsätzlichen Stossrichtungen und Zielsetzungen sind jedoch nach wie vor gültig, auch wenn diese derzeit in einzelnen Punkten von den übergeordneten Planungen abweichen. Das Leitbild hat zudem keine Rechtsverbindlichkeit.

### 2. Vorprüfung Kanton (ARE)

Der aufgrund der 1. Vorprüfung überarbeitete Revisionsentwurf vom 28.2.2022 wurde dem ARE zur 2. Vorprüfung zugestellt. Das ARE nahm mit Vorprüfungsbericht vom 4.8.2002 erneut Stellung. Das ARE hat die Darstellung des Siedlungsgebietes im Verkehrsplan und Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen abgelehnt. Es wurde in der Folge die Bauzone dargestellt.

### 3. Vorprüfung Kanton (ARE)

Der aufgrund der 2. Vorprüfung überarbeitete Revisionsentwurf vom 2.5.2023 wurde dem ARE zur 3. Vorprüfung zugestellt. Das ARE nahm mit Vorprüfungsbericht vom 31.1.2024 Stellung. Weil die Gemeinden keine Festlegungen an überkommunalen Strassen erlassen können, wurde gefordert, dass die Festlegung «Aufwertung Strassenraum» als Prüfauftrag formuliert und ausgewiesen wird. Der Auflage wurde entsprochen.

### Öffentliche Auflage und Bericht zu den Einwendungen

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung vom 2.5.2023 wurde vom 14.7.2023 bis 12.9.2023 während 60 Tagen öffentlich aufgelegt. Zur Richtplanvorlage gingen keine Einwendungen ein.

### Anhörung

Während der öffentlichen Auflage fand die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger, namentlich der Nachbargemeinden und der Region, statt. Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung vom 2.5.2023 wurde von den Nachbargemeinden zur Kenntnis genommen. Die Planungsgruppe Furttal hat darauf hingewiesen, dass der regionale Richtplan keine Buslinien mehr festlegt. Der Richtplantext wurde entsprechend angepasst.

### Festsetzung durch die Gemeindeversammlung

Die Gemeindeversammlung hat die vom Gemeinderat beantragte Vorlage am 10. September 2024 unverändert festgesetzt.

### Kantonale Genehmigung

Die Revision der kommunalen Richtplanung erfordert eine kantonale Genehmigung und wird für die Behörden verbindlich. Sie entfaltet noch keine Rechtswirkung für die Grundeigentümer.