Kanton Zürich
Gemeinde Feuerthalen

Teilrevision Richtplanung

Stand: Antrag an die Gemeindeversammlung

# Bericht zum Verkehrsplan und zum Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen

mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Festsetzung durch die Gemeindeversammlung am

Für die Gemeindeversammlung
Der Präsident: Der Schreiber:

Genehmigung durch die Baudirektion am

Für die Baudirektion: BDV-Nr.

**Suter • von Känel • Wild • AG**
**Siedlung Landschaft Verkehr Umwelt**
Förrlibuckstrasse 30 8005 Zürich skw.ch
Tel. +41 (0)44 315 13 90 info@skw.ch

31038 – 30.4.2025

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 3
1.1 Ausgangslage / Handlungsbedarf 3
1.2 Bedeutung des Richtplans 5
1.3 Gesamtplan 1983 7
1.4 Grundlagen 8
2. Leitlinien und Strategien 9
2.1 Übergeordnete Stossrichtung 9
2.2 Vorgaben der Gemeinde Feuerthalen 12
3. Bereich Verkehr 15
3.1 Allgemeines 15
3.2 Ziele der Gemeinde 15
3.3 Übergeordnete Festlegungen 17
3.4 Kommunale Festlegungen 21
4. Bereich öffentliche Bauten und Anlagen 32
4.1 Allgemeines 32
4.2 Ziele der Gemeinde 32
4.3 Übergeordnete Festlegungen 33
4.4 Kommunale Festlegungen 35
5. Kosten 37
5.1 Allgemeines 37
5.2 Umsetzung 38
5.3 Übersicht über die geplanten Verkehrsanlagen 39
6. Mitwirkung 40
6.1 Öffentliche Auflage und Anhörung 40
6.2 Vorprüfung 40

Auftraggeber Gemeinde Feuerthalen

Bearbeitung Suter • von Känel • Wild • AG
Peter von Känel, Projektleitung
Beat Jossi, Sandrina Hartmann, Lea Humbel Sachbearbeitung

# 1. Einleitung

## 1.1 Ausgangslage / Handlungsbedarf

Stand der Richtplanung

Der Gesamtplan aus dem Jahr 1983 (teilrevidiert 1995), bestehend aus dem „Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsplan, Plan der öffentlichen Bauten“, soll gesamthaft überprüft und veränderten Bedürfnissen angepasst werden. Insbesondere ist aufzuzeigen, wie der zusätzliche Verkehr von möglichen Entwicklungsgebieten siedlungsverträglich bewältigt werden kann. Dabei ist insbesondere die Toggenburgstrasse zu erwähnen, welche im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebiets um das Alterszentrum Kohlfirst durchgängig realisiert werden soll.

Linienführung ÖV

Die Situation auf der Kirchstrasse, dem Kirchweg und dem Stadtweg ist infolge der engen Platzverhältnisse für den Busbetrieb umständlich, da Busse nicht kreuzen können und nur mit Absprachen über Funk auf der schmalen Strecke verkehren können. Im Zusammenhang mit der durchgängigen Toggenburgstrasse ist die Linienführung zu hinterfragen.

Verkehrssicherheit

Ein Handlungsschwerpunkt bei der Revision des kommunalen Richtplans ist die Verkehrssicherheit im Bereich von Schulwegen. Besonders die Hauptstrasse in Langwiesen soll sicherer ausgestaltet werden.

Sanierung Zürcherstrasse

Mit der Eröffnung der A4 zwischen Schaffhausen und Winterthur hat die Zürcherstrasse in Feuerthalen und die Winterthurerstrasse in Flurlingen ihre Funktion als Hauptverbindungsstrasse verloren. Zusammen mit dem Büro Wüst Bauingenieure AG hat das Büro SKW 2010 ein Vorprojekt ausgearbeitet, das eine attraktive und ortsbildgerechte Strassenraumgestaltung, einwandfreie Zufahrten zu den angrenzenden Grundstücken und die Aufhebung von nicht mehr benötigten Bushaltestellen vorsieht. Der Strassenquerschnitt soll auf die tatsächliche Verkehrsbelastung ausgerichtet werden unter Berücksichtigung der Ausnahmetransportroute. Dieses Konzept wurde in der Zwischenzeit durch den Kanton realisiert. Der Abschluss der Arbeiten erfolgt 2014.

Abb. Perimeter der Sanierung
(Quelle: Technischer Bericht 2010)

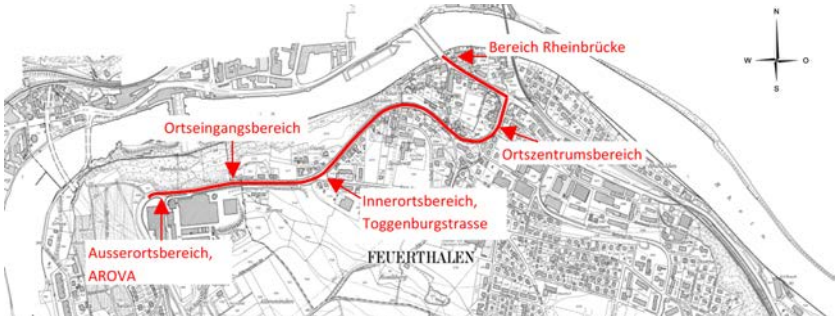



Abb. Ausschnitt Bereich Feuerthalen
(Quelle: Situationsplan zum technischen Bericht 2010)

Tempo 30 abgelehnt

Der Gemeinderat verabschiedete am 21.2.2005 ein Tempo 30-Vorgutachten mit dem Ziel, auf einem Grossteil des Gemeindegebiets eine flächendeckende Tempo 30-Zone zu lancieren. Die Gemeindeversammlung lehnte dieses Anliegen jedoch ab. In der Folge wurden punktuelle Sofortmassnahmen für die Schulwegsicherheit erarbeitet und umgesetzt. Mit der vorliegenden Teilrevision wurden anhand eines Gesamtverkehrskonzepts die Verkehrssituation gesamtheitlich analysiert und verschiedene Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Tempo-30-Zonen) geprüft (vgl. hierzu auch Seite 14).

Abb. Ausschnitt Massnahmen aus dem T30-Konzept
(Quelle: SKW 2005)

### Erarbeitung Gesamtverkehrskonzept als Grundlage für die Richtplanung

Seit mehreren Jahren läuft in der Gemeinde Feuerthalen die Teilrevision des kommunalen Richtplans. Der Entwurf wurde im Jahr 2019 öffentlich aufgelegt. Insbesondere die Erschliessung des Entwicklungsgebiets „Toggenburg“ führte in Teilen der Bevölkerung zu Widerstand. Befürchtet wird Mehrverkehr für einzelne Strassenabschnitte. Deshalb entschied sich der Gemeinderat, die Verkehrssituation gesamtheitlich zu analysieren, daraus den Handlungsbedarf zu erkennen und entsprechende Massnahmen zu formulieren. Da die Siedlungsentwicklung in den kommenden Jahren vor allem im oberen Dorfteil stattfinden wird, wurde dieser Bereich im Rahmen des vorliegenden Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) vertieft bearbeitet. Für eine Zusammenfassung der Konzeptinhalte wird auf Kap. 2.2 verwiesen.

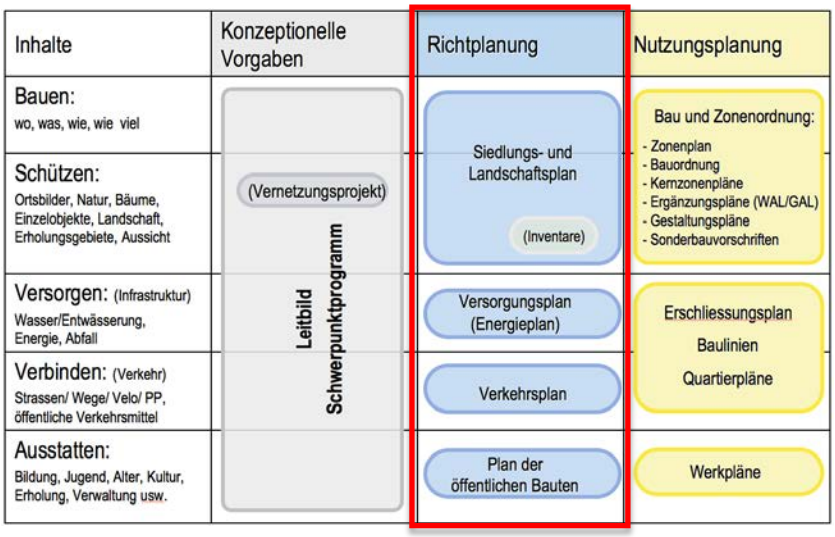
Der Gemeinderat hat dieses Gesamtverkehrskonzept mit dem Schlussbericht vom 16. Dezember 2020 am 8. Februar 2021 genehmigt.

## 1.2 Bedeutung des Richtplans

### Inhalt

Der Richtplan ist eine Auslegeordnung der wesentlichen öffentlichen Aufgaben mit räumlicher Wirkung. Der Richtplan soll der Gemeinde einen möglichst umfassenden Überblick über bestehende und noch erforderliche raumwirksame Vorhaben verschaffen, die verschiedenen Aufgaben aufeinander abstimmen und die künftige innere Entwicklung der Gemeinde festlegen.

### Richtplanung als Zwischenstufe




### Pflicht zur Erstellung von Richtplänen

Auf kommunaler Stufe sind Richtpläne für die Bereiche Siedlung, öffentliche Bauten und Anlagen, Landschaft, Versorgung und Verkehr bekannt. Auf den kommunalen Verkehrsplan darf nicht verzichtet werden (§ 31 PBG). Teilrichtpläne mit anderen Inhalten sind dagegen nicht zwingend erforderlich.

**Verbindlichkeit und rechtliche Bedeutung**

Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich. Gemeinderat und Verwaltung haben sich im Rahmen ihres Ermessensspielraums an die Festlegungen des Richtplanes zu halten.

Der Richtplan ist auf einen Entwicklungszeitraum von 20 - 25 Jahren ausgerichtet, d.h. der Richtplan zeigt auch die langfristig angestrebte Entwicklung auf.

Der Richtplan muss von der Gemeindeversammlung festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt werden. Für die Grundeigentümer hat der Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.

Einträge im Richtplan bilden die Basis für die Raumsicherung und den Landerwerb. Anzustreben ist 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 ein Enteignungsrecht.

Der private Grundeigentümer hat im Bereich einer Festlegung gemäss kommunalem Richtplan jederzeit das Recht, einen Werkplan zu verlangen, damit er Klarheit über das Ausmass der beanspruchten Landfläche erhält. Er hat zudem das Heimschlagsrecht für das vom Werkplan erfasste Grundstück.

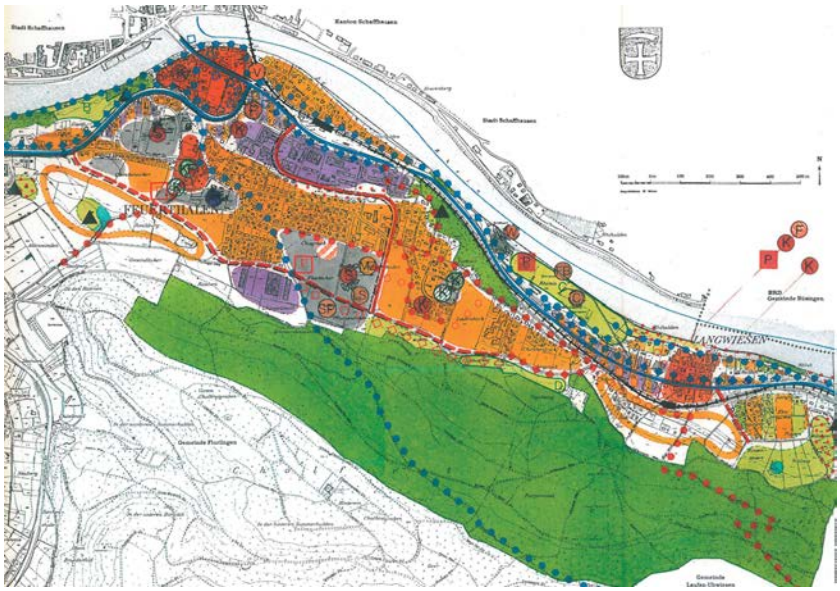
**Politische Bedeutung**

Die Umsetzung der Ziele und Festlegungen im Verkehrsplan sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Der Gemeinderat hat bei seinen Entscheiden auf den Verkehrsplan zu achten; die Entwicklung und Lenkung im Bereich Verkehr soll im Rahmen der Festlegungen des Richtplanes erfolgen.

## 1.3 Gesamtplan 1983

Die Gemeinde Feuerthalen verfügt über folgende Richtpläne aus dem Jahr 1983 (Kommunaler Richtplan, ehemals als Gesamtplan bezeichnet):

Ausschnitt kommunaler Richtplan, bezeichnet als Gesamtplan (1983)




Verkehrsplan

Der kommunale **Verkehrsplan** hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebietes sicherzustellen. Er dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Baulinien und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen. Der kommunale Verkehrsplan wird umfassend revidiert und mit ergänzenden Inhalten auf die aktuellen Gegebenheiten in der Region und in der Gemeinde abgestimmt.

Plan öffentliche Bauten und Anlagen

Die Nachführung des **Plans der öffentlichen Bauten und Anlagen** ist in der Regel zweckmässig. Mit diesem Plan werden frühzeitig Standorte für öffentliche Zwecke deklariert und zusammen mit anderen Instrumenten (Zonenplan, Werkplan) gesichert. Mit der vorliegenden Revision werden neu die bestehenden und die geplanten öffentlichen Bauten und Anlagen aufdatiert.

Siedlungs- und Landschaftsplan

Der kommunale Richtplan 1983 enthält Aussagen zum Siedlungs-, Erholungs-, Schutz-. Landwirtschafts- und Forstgebiet. Durch das räumliche Entwicklungsleitbild, die Nutzungsplanung (Zonenplan), das Regio-ROK sowie durch den regionalen und kantonalen Richtplan ist die Mehrheit der Vorgaben redundant, weshalb der **Siedlungs- und Landschaftsplan** formell aufgehoben wird.

Versorgungsplan

Die Gemeinde verfügt über einen generellen Entwässerungsplan (GEP, 1999) und ein generelles Wasserversorgungsprojekt (GWP, 1997). 1995 wurde überdies ein kommunaler Energieplan erarbeitet. Weitere Inhalte sind im Erschliessungsplan, im Altlastenverdachtsflächenkataster (VFK) und im Kataster der belasteten Standorte (KbS) aktualisiert. Ein Versorgungsplan für die Gemeinde Feuerthalen existiert in Ergänzung zu den übrigen Teilrichtplänen ebenfalls seit 1983. Da die Inhalte des Versorgungsplans nicht mehr aktuell sind und die übrigen im Bereich Versorgung vorhandenen Grundlagen in genügendem Umfang verfügbar sind, wird der **Versorgungsplan** formell aufgehoben.

Neue Gliederung (Bestandteile)

Die Bestandteile des teilrevidierten Richtplans sind:

- Verkehrsplan und Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen 1:5000 (Übersichtsplan)
- Bericht zum Verkehrsplan und zum Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen

Festsetzung durch die Gemeindeversammlung

Sämtliche Änderungen und die Neufestsetzung des aktualisierten Richtplans erfordern einen formellen Beschluss der Gemeindeversammlung.

## 1.4 Grundlagen

Übergeordnete Grundlagen

- Kantonaler Richtplan, 18.3.2014
- Agglomerationsprogramm Schaffhausen (2. Generation), 14.6.2012
- Gesamtverkehrskonzept für die Stadt Schaffhausen, 1.4.2008
- Regionaler Richtplan Weinland, 17.3.2020
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Winterthur und Weinland (rGVK), 2005
- Regionales Raumordnungskonzept Weinland (Regio-ROK), 30.6.2011

Kommunale Grundlagen

- Kommunale Richtplanung, 1983 / Teilrevision, 1995
- Kommunale Nutzungsplanung, 1995
- Räumliches Entwicklungsleitbild, 2014
- Gesamtverkehrskonzept mit Schlussbericht, SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich, 16.12.2020
- Gesamtverkehrskonzept Massnahmen oberer Dorfteil, SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich, 8.6.2020

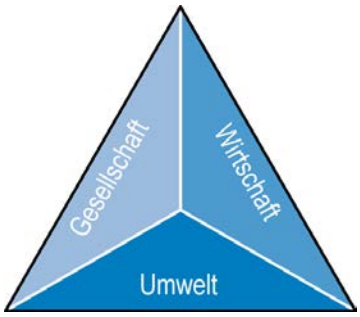
# 2. Leitlinien und Strategien

## 2.1 Übergeordnete Stossrichtung

ROK-ZH – Kantonales Raumordnungskonzept

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK-ZH), welches in den kantonalen Richtplan 2014 integriert ist, entwirft eine Gesamtschau der räumlichen Ordnung im Kanton. Für die zukünftige Raumentwicklung und damit auch für die Verkehrsstrukturen, 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.




Dreieck der Nachhaltigkeit (Quelle: SKW)

Zudem werden fünf Handlungsräume definiert und die angestrebte Raumordnung aufgezeigt. Im Vordergrund steht die Stärkung der sich ergänzenden Qualitäten von städtischen und ländlichen Räumen. Schaffhausen und das angrenzenden Umfeld, indem sich Feuerthalen befindet, sind dem Raum «Urbane Wohnlandschaft» zugeordnet. Für diesen ergibt sich insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- Siedlungen unter Wahrung einer hohen Wohnqualität nach innen entwickeln
- Potenziale in den überbauten Bauzonen, auf brachliegenden Flächen sowie im Bahnhofsumfeld aktivieren und erhöhen
- Arbeitsplätze erhalten und deren Lageoptimierung fördern
- Öffentliche Begegnungsräume schaffen
- Klare Siedlungsränder erhalten und Übergänge zur offenen Landschaft gestalten
- Angebot im öffentlichen Verkehr zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens verdichten
- Unerwünschte Einwirkungen durch Verkehrsinfrastrukturen auf Wohngebiete vermeiden und vermindern
- Ausgewählte öffentliche Bauten und Anlagen zur Stärkung der Zentrumsgebiete von kantonaler und regionaler Bedeutung ansiedeln

Ausschnitt aus der Karte Handlungsräume (Quelle: ROK-ZH)

## Regio-ROK Weinland – Regionales Raumordnungskonzept

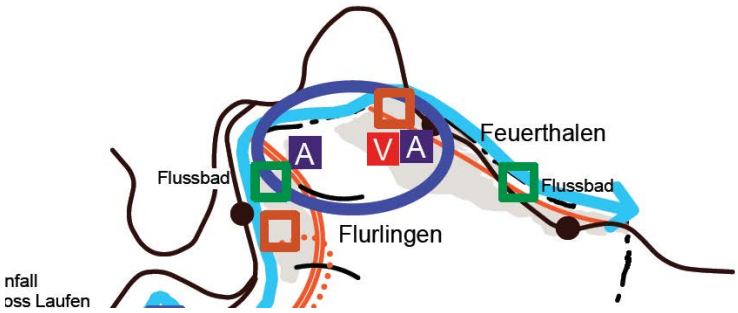
Für die Region Weinland wurde im Auftrag der Zürcher Planungsgruppe Weinland ZPW das Regio-ROK Weinland (regionales Raumordnungskonzept) erarbeitet, welches am 30.06.2011 durch die Delegiertenversammlung verabschiedet wurde.

Das Regio-ROK hat den Status eines Leitbilds. Die Schlüsselelemente sollen anschliessend im Rahmen der Revision des regionalen Richtplans Weinland als konzeptioneller Überbau behördenverbindlich festgelegt werden. Für die Erarbeitung der kommunalen Richtplanung ist das Regio-ROK eine wichtige Basis.

Folgende Handlungsfelder im Regio-ROK bestehen im Bereich Verkehr:

- Der regionale Bus- und Langsamverkehr ist bedarfsgerecht auszubauen; Lücken im Radwegnetz sind zu schliessen.
- Erstellen bzw. bei Bedarf ergänzen von Park+Ride und Pool+Ride-Anlagen sowie gedeckten Veloabstellplätzen
- Engagement bei nationalen und internationalen Verkehrsplanungen (Strasse, Bahn, Flugverkehr) weiterführen
- Verbindliche Kriterien für die Landzuteilung in den Arbeitsplatzgebieten festlegen.
- Strassenräume in den Dörfern aufwerten (Sicherheit Fussgänger, bessere Gestaltung)
- Langsamverkehr für alle Benutzergruppen fördern (Schüler, Pendler, Erholung, Sport)

Abb. unten rechts: Ausschnitt aus dem Regio-ROK Weinland (Teil Verkehr)




## Regionales Gesamverkehrskonzept Winterthur und Weinland (rGVK)

In der Einleitung des Schlussberichts des rGVK ist festgehalten, dass Feuerthalen der Agglomeration Schaffhausen zuzurechnen ist. Entsprechend sind Aussagen zur Gemeinde Feuerthalen stark reduziert. Es wird mit Verweis auf die ZPW erwähnt, dass die Ortsdurchfahrt siedlungsverträglich auszugestalten ist (in 2. Priorität).

## Gesamtverkehrskonzept für die Stadt Schaffhausen

Abb. MIV-Dosierungs- und Lenkungskonzept Schaffhausen

Das GVK für die Stadt Schaffhausen stellt für die Stadt und den Kanton Schaffhausen sowie für die Agglomeration die Grundlage für die Koordination der künftigen siedlungs- und verkehrsplanerischen Tätigkeit dar. Im GVK für die Stadt SH wird davon ausgegangen, dass auf der Feuerthalerbrücke im Übergang zur Innenstadt in Zukunft mit einer Überlastung zu rechnen ist. Durch verschiedene verkehrsplanerische Massnahmen im Stadtgebiet von Schaffhausen und auf der Ortsdurchfahrt Feuerthalen soll diesem Szenario entgegen getreten werden. In Feuerthalen sollen deshalb im Zusammenhang mit dem Ausbau des Rhymarktes zusätzlich zu den zwei auf der Zürcher- und Diessenhoferstrasse bestehenden, mit LSA gesteuerten Knoten eine dritte LSA am Knoten Diessenhofer-/Bahnhofstrasse installiert werden. Dabei sollen die Fahrströme beim Rhymarkt reduziert werden. Diese Massnahmen bergen die Gefahr von Schleichverkehr (z.B. via neue Toggenburgstrasse). Diesem soll im Bedarfsfall mit einer optionalen LSA am östlichen Ortseingang von Langwiesen entgegen getreten werden.

## Agglomerationsprogramm Schaffhausen (2. Generation)

Abb. Ausschnitt aus dem Massnahmeblatt des Aggloprogramms:
- Aufwertung Zürcherstrasse
- LSA Diessenhoferstr./Bahnhofstr.

Im Agglomerationsprogramm Schaffhausen (2. Generation) wird darauf hingewiesen, dass innerhalb des Strassenraums der Zürcherstrasse von der Rheinbrücke bis zum Ortszentrum im Bereich des Ortskerns von Feuerthalen eine Aufwertung zugunsten der Fussgänger vorzunehmen ist. Insgesamt soll der Strassenraum attraktiver gestaltet werden.

Im Bereich öffentlicher Verkehr besteht gemäss dem Schlussbericht bei der Buserschliessung von Feuerthalen im Agglomerationsverkehr ein Defizit. Es wird ein Angebotsausbau in Richtung städtisches Angebotsniveau angestrebt, unter Beibehaltung der Regionalbuslinie. In diesem Zusammenhang sei auch eine bessere Buserschliessung von Schloss Laufen/Rheinfall zu prüfen.

## 2.2 Vorgaben der Gemeinde Feuerthalen

Konzeptionelle Vorgaben

Die Festlegungen im Verkehrsplan berücksichtigen die kantonalen und regionalen Ziele.

Nachfolgend sind die ergänzenden Ziele der Gemeinde Feuerthalen aufgeführt, welche im Zusammenhang mit der Teilrevision des Verkehrsplans und des Plans der öffentlichen Bauten und Anlagen stehen. Sie basieren einerseits auf den Leitsätzen des räumlichen Entwicklungsleitbilds 2013/14 und zum anderen auf allgemeinen verkehrspolitischen Zielen.

Leitsätze gemäss räumlichem Entwicklungsleitbild

Gestützt auf die aufgeführten Leitsätze im räumlichen Entwicklungsleitbild sind im Verkehrsplan insbesondere folgende Themen zu berücksichtigen:

- Entlastung Kirchweg und Kirchgasse durch neue Toggenburgstrasse
- Siedlungsverträgliche Gestaltung
- Fuss- und Radwegnetz optimieren
- Ortseingänge kennzeichnen
- Bündelung der öffentlichen Parkierung

Die übrigen Ziele betreffen den Verkehrsplan nicht.

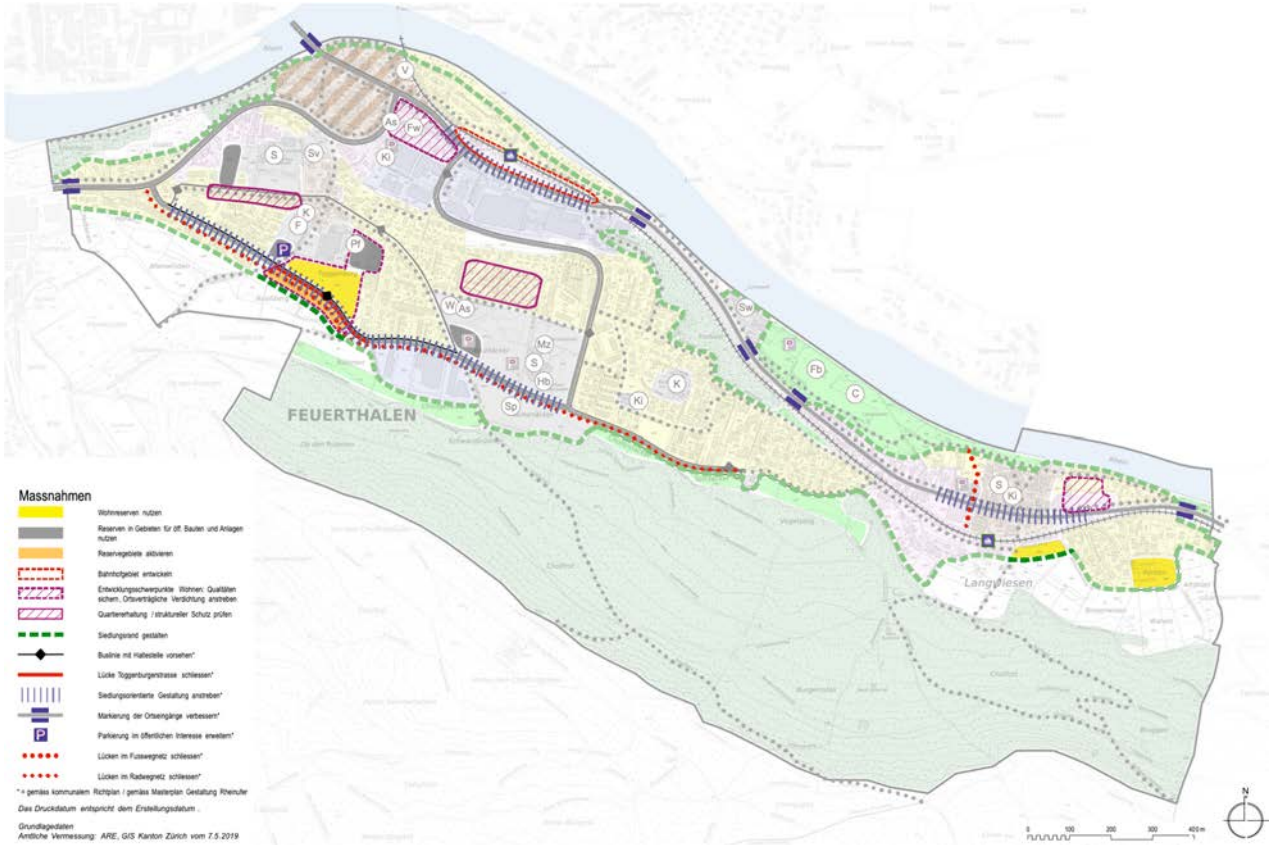



Abb. Räumliches Entwicklungsleitbild (Stand: 2.8.2017)

Gesamtverkehrskonzept Gemeinde Feuerthalen

Der Gemeinderat Feuerthalen beauftragte im Dezember 2019 die SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich, mit der Ausarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts für die Gemeinde Feuerthalen, um eine griffige Arbeitsgrundlage für Sanierungen, Kostenplanungen und die Behebung von Schwachstellen im Zusammenhang mit den verschiedenen Verkehrsfragen zu erhalten.

Der Gemeinderat hat dieses Gesamtverkehrskonzept mit dem Schlussbericht vom 16. Dezember 2020 am 8. Februar 2021 genehmigt.

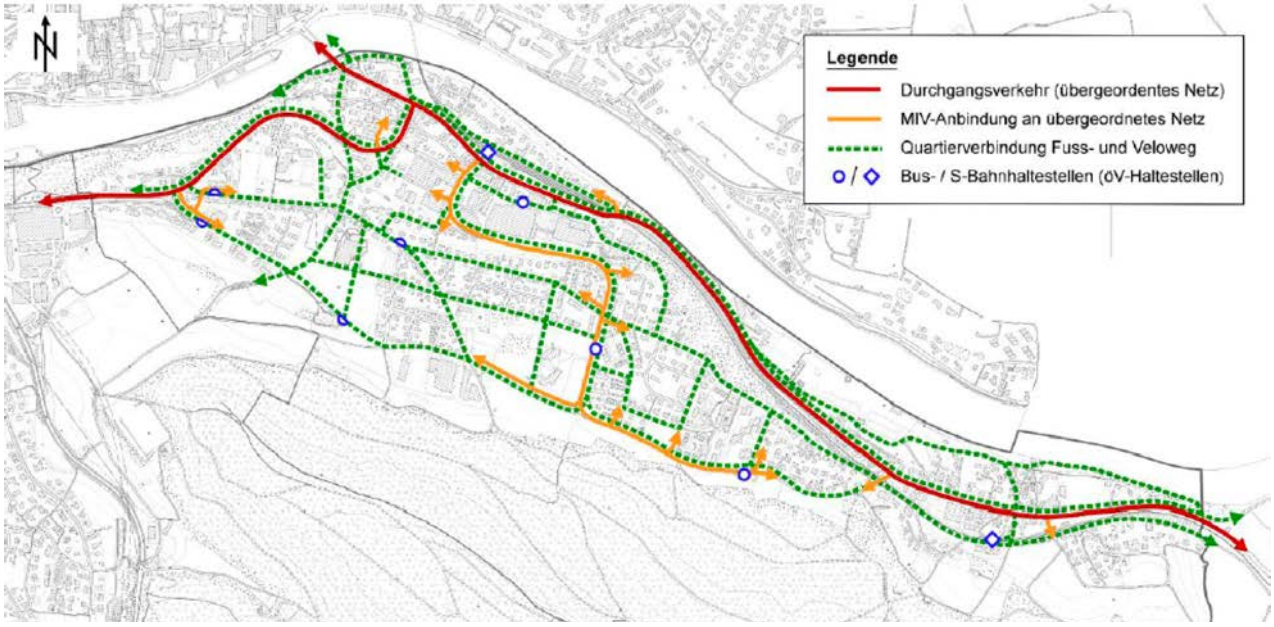



Abb. Erschliessungskonzept

Handlungsbedarf und Ziele

Aus den Stärken und Schwächen sowie aus den übergeordneten Planungen lässt sich folgender Handlungsbedarf ableiten:

- Verbessern der Verkehrssicherheit durch Aufwertung der Strassenräume, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr
- Überprüfen der Strassenhierarchien und des Temporegimes auf den Gemeindestrassen
- Verhindern von ortsfremdem Durchgangsverkehr aufgrund der Überlastung des Kantonsstrassen
- Möglichst gutes verteilen des Mehrverkehrs aufgrund der Siedlungsentwicklung im oberen Dorfteil
- Sicherstellen des Zugangs zum öffentlichen Verkehr (Behindertengleichstellungsgesetz) und gewährleisten einer guten ÖV-Anbindung an das Zentrum Schaffhausen und den Bahnhof Marthalen

Fünf Tempo 30-Zonen untersucht

Zur Erreichung der Ziele sieht das Erschliessungskonzept drei unterschiedliche Strassenhierarchien vor:

- Kantonsstrassen (übergeordnetes Strassennetz) für den ortsfremden Durchgangsverkehr sowie den Ziel-/Quell-verkehr von Feuerthalen
- Kommunale Haupterschliessungsstrassen als gebündelte Anbindung der Quartiere an die Kantonsstrassen (Bahnhofstrasse, Kirchweg, Stadtweg, Vogelsangstrasse)
- Quartierverbindungen/Quartierstrassen mit engmaschigem Fuss- und Velonetz

Als wichtiges Element war die Einführung von fünf Tempo-30-Zonen vorgesehen. Dieses Regime sollte auf dem Quartierstrassennetz eingeführt werden.

Einführung von Tempo-30-Zonen abgelehnt

Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben sich am 19. November 2023 gegen die Einführung von Tempo-30-Zonen in den Siedlungsgebieten ausgesprochen. Mit 499 Ja-Stimmen beziehungsweise 42,07 Prozent zu 687 Nein-Stimmen oder 57,93 Prozent sprachen sich die Stimmbürger eindeutig gegen die Einführung von Tempo-30-Zonen in den Siedlungsgebieten aus, weshalb diese im Verkehrsrichtplan nicht mehr aufgeführt werden.

Weitere Massnahmen

Im Weiteren wurden im Gesamtverkehrskonzept aufgrund der eruierten Schwachstellen im Strassennetz von Feuerthalen verschiedene Massnahmen aufgeführt, welche im Sinne einer Richtlinie zur Verbesserung der verkehrstechnischen Situation in der Gemeinde als Arbeitsmittel dienen sollen.

Erschliessung Toggenburg

Ergänzend zum Gesamtverkehrskonzept liess der Gemeinderat die Erschliessung des Gebietes Toggenburg gesamtheitlich analysieren, um den verkehrstechnischen Handlungsbedarf für die zukünftige Entwicklung im oberen Dorfteil zu klären. Gemäss dem Gesamtverkehrskonzept Massnahmen oberer Dorfteil wurden drei Varianten zur Verbesserung und Weiterentwicklung untersucht und diskutiert. Ein Variantenentscheid ist noch offen.

Der Gemeinderat hat aber bereits die Absicht beschlossen, die verlängerte Toggenburgstrasse nicht als Durchgangsstrasse zu betreiben; sie soll ausschliesslich für den Busverkehr in eine Richtung, die Velofahrer und die Fussgänger offen sein, ähnlich der Situation beim Rhymarkt, wo eine Schranke den privaten Durchgangsverkehr in der Schützenstrasse verhindert. Diese Lösung hat sich bewährt. Es sind aber auch analoge Massnahmen denkbar.

Zudem können die Strassen so siedlungsverträglich gestaltet werden (möglichst schmaler Querschnitt aufgrund wegfallender Kreuzungssituationen).

# 3. Bereich Verkehr

## 3.1 Allgemeines

Übergeordnete Richtpläne Verkehr

Im kantonalen Richtplan Verkehr von 2007 und im regionalen Richtplan der Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW) von 1997 sind die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

Verkehrsplan

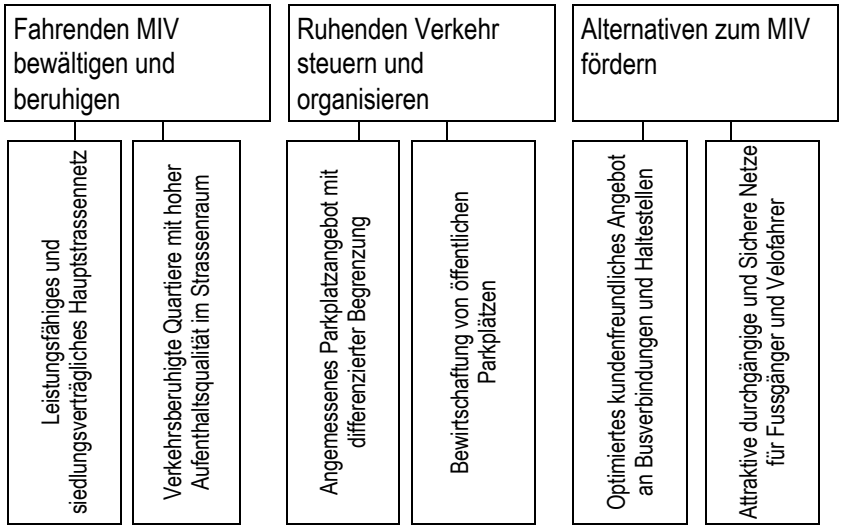
Der Verkehrsplan (kommunaler Richtplan Verkehr) hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets sicherzustellen. Er kann als Grundlage für das Erlassen von Baulinien und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen dienen.

Der kommunale Verkehrsplan legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsrichtplänen das Strassennetz, öffentliche Parkierungsanlagen, Rad-, Fuss- und Wanderwege sowie das öffentliche Verkehrsnetz von kommunaler Bedeutung fest. Er zeigt überdies die Groberschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets auf und legt damit fest, für welche Verkehrsinfrastrukturen die Gemeinde verantwortlich ist.

## 3.2 Ziele der Gemeinde

Strategieansatz

Der Verkehr soll gesamtheitlich angegangen werden. Als Überblick dient ein Strategieansatz, welcher die Organisation des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie dessen Alternativen in drei Gruppen unterteilt:



**Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes**

Dem Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde liegen drei Hauptziele mit den entsprechenden Unterzielen zugrunde. Alle tragen dazu bei, insbesondere den Fuss- und Veloverkehr zu fördern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Damit sollen die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV am Gesamtverkehr gesteigert werden.

Ziel 1: Verbessern der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr

- Siedlungsverträgliche Umgestaltung der kommunalen Hauptverbindungsstrassen (Bahnhofstrasse, Kirchweg, Stadtweg, Vogelsangstrasse)
- Ausbau der Fussgängerinfrastruktur im Umfeld der Kindergärten und Schulen (insb. sichere Querungsmöglichkeiten)
- Attraktive Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr an das Agglomerationszentrum Schaffhausen.Fahrenden MIV bewältigen und beruhigen

Ziel 2: Der MIV ist auf den Hauptachsen zu kanalisieren

- Der Durchgangsverkehr ist auf die Kantonsstrasse zu lenken
- Im oberen Dorfteil ist der Verkehr durch die Siedlungsentwicklung möglichst auf die bestehenden Strassen gleichmässig zu verteilen
- Mit unterschiedlichen Temporegimes sollen Strassenhierarchien erkennbarer werden. Dies bedeutet, dass auf Hauptverkehrsstrassen innerorts und Hauptsammelstrassen der Querschnitt auf eine Ausbaugeschwindigkeit von max. 50 km/h und auf den Quartiersammelstrassen sowie übrigen Quartierstrassen auf eine tiefere Ausbaugeschwindigkeit dimensioniert bzw. gestaltet werden sollen.

Ziel 3: Die Anbindung an den öV soll laufend optimiert werden

- Die Haltestellen sollen BehiG-konform umgebaut werden
- Die Busverbindungen sollen schnell und zuverlässig sein (hohe Betriebsstabilität)

**Bedarfsorientierte Massnahmen**

Heute bestehen keine akuten Verkehrsprobleme, weshalb vorerst keine oder nur kleine Eingriffe zur Verkehrsberuhigung vorgenommen werden, welche bei Bedarf durch weitere Massnahmen ergänzt werden können.

## 3.3 Übergeordnete Festlegungen

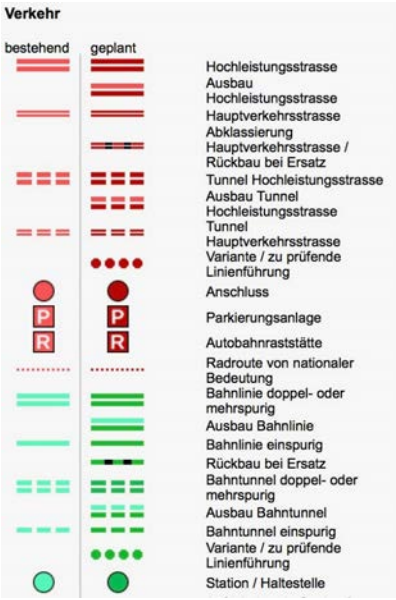
Allgemein

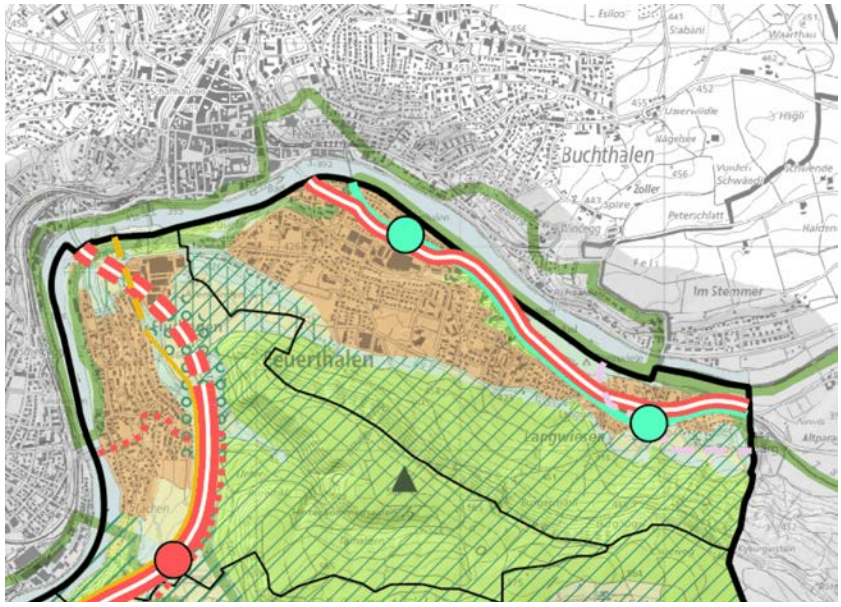
Die übergeordneten Festlegungen sind im Kantonalen Richtplan und im Regionalen Richtplan Weinland festgelegt. Sie gelten als Rahmenbedingungen für den kommunalen Richtplan.

In den folgenden Ausführungen wird auf diejenigen Punkte eingegangen, die aufgrund ihrer Relevanz in den Verkehrsplan übernommen werden müssen.

Kantonaler Richtplan

Am 18.3.2014 wurde der kantonale Richtplan vom Kantonsrat festgesetzt. Neu sind sämtliche Richtplankapitel (Verkehr, Siedlung, Landschaft, Versorgung, Entsorgung, öffentliche Bauten und Anlagen) in einer Karte zusammengefasst.




Folgende Festlegungen des kantonalen Richtplanes zum Verkehr betreffen die Gemeinde Feuerthalen:

Strassennetz

Die Achse Zürcherstrasse – Diessenhoferstrasse – Hauptstrasse ist als bestehende Hauptverkehrsstrasse (HVS) bezeichnet.

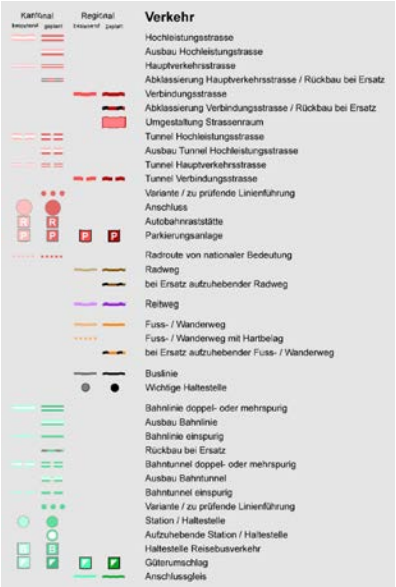
Öffentlicher Verkehr

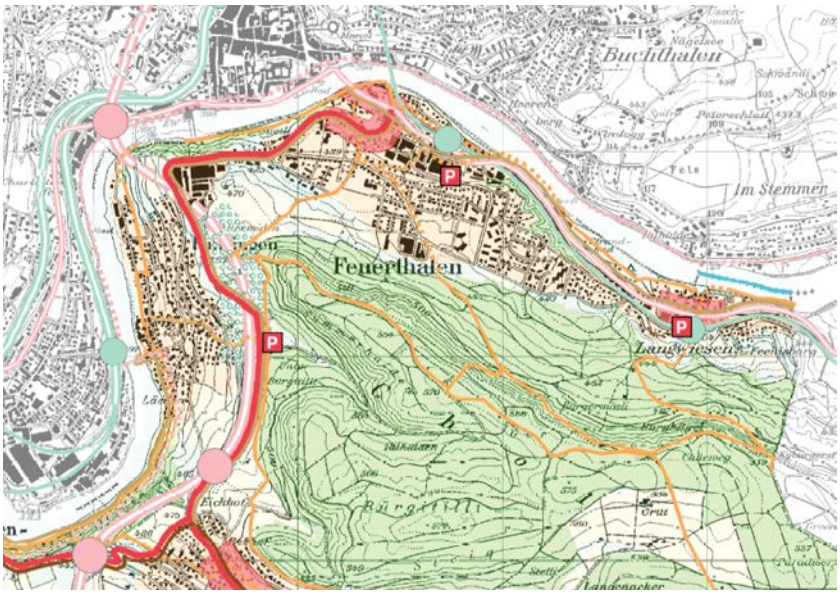
Entlang des Rheins ist eine bestehende, einspurige Bahnlinie bezeichnet (S8: Schaffhausen – Romanshorn – St. Gallen).

Als Haltestellen für diese Bahnlinie sind der Bahnhof Feuerthalen und die Station Langwiesen bezeichnet.

## Regionaler Richtplan Verkehr

Am 7. Juni 2017 wurde der regionale Richtplan Weinland (exkl. Thema Veloverkehr) von der Delegiertenversammlung der ZPW zu Handen der Festsetzung durch den Regierungsrat verabschiedet. Die Festsetzung durch den Regierungsrat erfolgte am 17. März 2021.




Ausschnitt regionaler Richtplan, Verkehr

### Inhalte des regionalen Richtplans

Der regionale Richtplan übernimmt die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan. Im Bereich Verkehr sieht er weitergehende Festlegungen vor, wie Buslinien, Fuss- und Radwege sowie Einrichtungen von regionalem Interesse.

Auf dem Gemeindegebiet von Feuerthalen sind im regionalen Richtplan Verkehr folgende Festlegungen als **geplant** eingetragen:

- Aufwertung Strassenraum bei den Ortsdurchfahrten Feuerthalen und Langwiesen — Kurz bis mittelfristig
- Park&Ride-Anlage Bahnhof Feuerthalen — Ausbau
- Bike&Ride-Anlage Bahnhof Feuerthalen — Ausbau

Im weiteren enthält der regionale Richtplan Weinland zu den übergeordneten Verkehrsanlagen in Feuerthalen folgende relevanten Festlegungen:

Strassennetz

Ein Teil der Zürcherstrasse (ab Diessenhoferstrasse Richtung Flurlingen) ist infolge Umklassierung neu als regionale Verbindungstrasse (RVS) bezeichnet.

Parkierung

Beim Bahnhof Feuerthalen besteht eine regionale Parkierungsanlage (P+R und B+R), welche wie folgt ausgebaut werden soll:

- Park&Ride-Anlage von 6 auf 30 Plätze
- Bike&Ride-Anlage von 48 auf 100 Plätze

Bei der Station Langwiesen besteht eine Bike&Ride-Anlage mit 21 Plätzen. Ein Ausbau ist hier nicht vorgesehen.

Öffentlicher Verkehr

Im regionalen Richtplan sind keine Buslinien mehr festgelegt. Hingegen ist ein Grundtakt von 30'-60' als Angebotsstandard definiert. Für Siedlungsgebiete im Einzugsbereich von S-Bahnstationen (750 Meter) gilt das S-Bahnangebot abschliessend. In den übrigen zusammenhängenden Siedlungsgebieten mit mehr als 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen besteht eine Erschliessungspflicht mit Buslinien.

Aktuell bedienen zwei kantonsübergreifende Buslinien die Gemeinde Feuerthalen je im Stundentakt:

- Linie 630: Schaffhausen – Marthalen
- Linie 634: Schaffhausen – Schloss Laufen Rheinfall

Da die beiden Buslinien alternierend verkehren, ergibt sich ein Halbstundentakt.

Fuss- und Wanderwege

Mit dem regionalen Wegnetz werden die wichtigsten regionalen Erholungs- und Wandergebiete erschlossen. Im regionalen Richtplan sind folgende Fuss- und Wanderwege festgelegt:

*Nord-Süd-Route:*
Rheinuferweg **Langwiesen** – Tössegg, linksufrig mit Rheinübergang Nohl und Kraftwerkwehr Rheinau

*Nord-Süd-Route:*
**Feuerthalen** – **Cholfirst** – Trüllikon – Husemersee – Andelfingen – Adlikon – Oberwil – Winterthur

*Anschluss-Route:*
Flurlingen Brücke – Allenwinden – **Cholfirst**

Neue regionale Fuss- und Wanderwege sind nicht geplant. Die Gemeinde Feuerthalen stellt keine Änderungsanträge zu den übergeordneten Fuss- und Wanderwegen.

Radwege

Im regionalen Richtplan sind die folgende Radwegverbindungen festgelegt:

*Route Schaffhausen – Bülach:*
Schaffhausen – **Feuerthalen** – Flurlingen – Rheinfall – Dachsen – Rheinau – Ellikon am Rhein – Flaach – Berg a.I. – Teufen – Rorbas – Bülach

*Route Diessenhofen – Winterthur:*
Diessenhofen – Paradies – **Langwiesen** – **Feuerthalen** - Uhwiesen – Benken – Rudolfingen – Trüllikon – Ossingen - Gütighausen – Thalheim – Eschlikon – Seuzach – Winterthur

Neue regionale Radwege sind nicht geplant. Die Gemeinde Feuerthalen stellt keine Änderungsanträge zu den übergeordneten Velowegen.

Mountainbike-Route

Im regionalen Richtplan ist eine Mountainbike-Route festgelegt. Diese entspricht der Route Schaffhauserland Bike:

*Route Schaffhausen – Oberneunforn:*
Schaffhausen – **Feuerthalen** – Cholfirst – Trüllikon – Husemersee – Ossingen – Oberneunforn

Weitere Radwege ohne Festlegungen

Veloland Schweiz weist verschiedene regionale Veloverbindungen aus, die sich lagemässig auf dem Gemeindegebiet von Feuerthalen weitgehend mit den Einträgen des regionalen Richtplans decken:

*Seerücken-Route:*
Schaffhausen – Kreuzlingen (1. Etappe)

*Geo-Route:*
Schaffhausen – Weinfelden (2. Etappe)

*Schaffhauserland Bike (Mountainbike-Route):*
Stein am Rhein – Schaffhausen (4. Etappe)

## 3.4 Kommunale Festlegungen

Verkehrsplan

Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebietes und des übrigen Gemeindegebiets sicherzustellen. Er dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Baulinien 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 Feuerthalen, 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 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 umfassen die Hauptsammelstrassen (rote Linie, dick) und die wichtigen Quartiersammelstrassen (rote Linie, dünn) in der Gemeinde. Sie bilden zusammen mit den übergeordneten Strassen (blau) wichtige Elemente der Groberschliessung. Trasséesicherung, Bau und Unterhalt der Sammelstrassen gehen zu Lasten 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 nutzniessenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Verbindliche Festlegungen

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

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

## Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes

Festlegungen

Für eine siedlungsverträgliche Bewältigung aller Mobilitätsbedürfnisse gelten folgende Zielsetzungen:

- Ziel 1: Verbessern der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
- Ziel 2: Der MIV ist auf den Hauptachsen zu kanalisieren
- Ziel 3: Die Anbindung an den öV soll laufend optimiert werden

Rechtswirkung

Diese Zielsetzungen entfalten keine unmittelbare Rechtswirkung. Der Gemeinderat wird aber damit beauftragt, bei künftigen Konzepten und Projekten sich nach dieser Zielsetzung auszurichten.

Erläuterungen

Der Gemeinderat hat bereits ein Gesamtverkehrskonzept ausgearbeitet, welches sich nach den den drei Hauptzielen und den dazugehörigen Unterzielen ausrichtet. Diese Zielsetzungen mit den entsprechenden Massnahmen tragen dazu bei, insbesondere den Fuss- und Veloverkehr zu fördern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Damit sollen die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV am Gesamtverkehr gesteigert werden. Dies entspricht einer Zielsetzung des kantonalen ROK ZH für den Handlungsraum „urbane Wohnlandschaften“ zu den Feuerthalen gehört.

## Strassennetz

Festlegungen

| Hauptsammelstrasse (HSS), verkehrsorientiert: | |
|---|---|
| • Bahnhofstrasse | bestehend |

| Quartiersammelstrassen (QSS), siedlungs-/nutzungsorientiert: | |
|---|---|
| • Altsbühlstrasse | bestehend |
| • Vogelsangstrasse | bestehend |
| • Flurlingerweg | **geplant** |
| • Toggenburgstrasse (Einmündung in die Zürcherstrasse) | bestehend |
| • Toggenburgstrasse | **geplant** |

Rechtswirkung

Diese Strassen stellen die Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren sowie die Groberschliessung der Quartiere sicher. Trasséesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde. Beim erstmaligen hinreichendem Ausbau der Strassenanlage ist die Gemeinde berechtigt, Mehrwertbeiträge gemäss Strassengesetz zu erheben.

Die Festlegung dient als wichtige Grundlage für die Landsicherung. Gestützt auf die Festlegungen können Baulinien und Werkpläne ausgearbeitet werden. Soweit es sich um auszubauende Strassen handelt, sind diese im Rahmen der Nutzungsplanung im Erschliessungsplan zu erfassen.

Erläuterungen

Im Gesamtplan 1983 sind bloss die Bahnhofsstrasse und die Altsbühlstrasse als bestehende Sammelstrassen bezeichnet, während die Toggenburgstrasse, der Flurlingerweg sowie Teile der Vogelsangstrasse als geplant aufgeführt sind. Ein grosser Teil der Vogelsangstrasse ist neu als bestehende Quartiersammelstrasse bezeichnet. Nachfolgend wird auf die Unterschiede zwischen HSS und QSS näher eingegangen.

Hauptsammelstrasse (HSS)

In Anlehnung an die Definition der Hauptssammelstrassen in der VSS-Norm SN 040 044 sind Sammelstrassen verkehrsorientierte, durchleitende Strassen. Sie sollen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie erschliessen in der Regel ein Gebiet mit über 600 Wohneinheiten, bzw. über 1'200 Wohneinheiten, wenn das Gebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen ist. Als gut erschlossen gilt die ÖV-Erschliessungsgüte C. Innerhalb des Siedlungsgebietes wird ein durchgehender beidseitiger Fussgängerschutz angestrebt. Massgebend ist der Begegnungsfall LW/LW. Die angestrebte Geschwindigkeit beträgt innerorts 40-50 km/h.

Quartiersammelstrasse (QSS)

Quartiersammelstrassen sammeln den Verkehr und leiten ihn an die Hauptachsen weiter. Sie führen überwiegend durch Wohngebiete, weshalb eine minimale Ausbaugrösse in Verbindung mit verkehrsberuhigenden Elementen angestrebt wird. In Anlehnung an die Definition der Quartiersammelstrassen in der

VSS-Norm SN 40 044 gelten folgende Grundsätze:

Wichtige Quartierstrassen sind siedlungsorientiert zu gestalten und zu betreiben. Sie erschliessen ein Gebiet bis max. 600 Wohneinheiten, bzw. in dichter Bebauung max. 1'200 Wohneinheiten, wenn das Gebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen ist. Massgebend ist der Begegnungsfall LW/PW, d.h. es sollen minimale Ausbaugrössen verwendet werden. Für den Begegnungsfall LW/LW sind bei Bedarf örtliche Ausweichstellen möglich. Die angestrebte Geschwindigkeit beträgt innerorts 30-40 km/h.

Dimensionierung

Für die Dimensierung der Sammelstrassen gelten die Bestimmungen der Verkehrserschliessungsverordnung (VErV) sinngemäss:

- Hauptsammelstrassen (HSS), verkehrsorientiert > 5.50 m
- Quartiersammelstrassen (QSS), siedlungs- und nutzungsorientiert 4.80-6.10 m

Toggenburgstrasse nicht durchgehend befahrbar

Wie bereits erwähnt (vg. Seite 14), hat der Gemeinderat bereits die Absicht beschlossen, die verlängerte Toggenburgstrasse nicht als Durchgangsstrasse zu betreiben; sie soll ausschliesslich für den Busverkehr in eine Richtung, die Velofahrer und die Fussgänger offen sein.

Dadurch wird die Verkehrssituation für den Busbetrieb wesentlich verbessert und das Entwicklungsgebiet Toggenburg an den ÖV angeschlossen. Zudem wird das bestehende westliche Wohnquartier an der Toggenburgstrasse nicht vom Durchgangsverkehr und möglichem Schleichverkehr belastet.

Mit weiteren verkehrsberuhigenden Massnahmen kann zudem die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer optimiert werden. Damit bestehen gute Voraussetzungen den Verkehr siedlungsverträglich abzuwickeln.

## Öffentliche Parkierung

Festlegungen

| Parkierungsanlagen: | | |
|---|---|---|
| [1] | Gemeindehaus | bestehend |
| [2] | Polizei (Lindenstrasse) | bestehend |
| [3] | Spilbrett (Kirchstrasse) | bestehend |
| [4a] | Friedhof (Uhwieserstrasse) | bestehend |
| [4b] | Friedhof (Uhwieserstrasse) | |
| [5] | Bluetäcker (Stadtweg) | bestehend |
| [6] | Bluetäcker (Vogelsangstrasse) | bestehend |
| [7] | Freizeitanlage Rheinufer (Camping) | bestehend |

Rechtswirkung

Mit der Festlegung der öffentlichen Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge wird das öffentliche Interesse dokumentiert. Die Festlegungen im Plan bilden die Grundlage für die Landsicherung. Für den Bau und Betrieb der kommunalen Anlagen ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann.

Erläuterungen

Das Zielpublikum variiert pro einzelne Parkierungsanlage je nach örtlichem Angebot. Die nachfolgende Tabelle zeigt nebst dem Zielpublikum auch die Kapazität (ohne gelbe Parkplätze) der jeweiligen Parkierungsanlage.

| *Nr.* | *Kapazität* | *Zielpublikum* |
|---|---|---|
| [1] | 12 Parkplätze | Angestellte und Kunden der Kanzlei |
| [2] | 11 Parkplätze | Angestellte und Besucher Polizei / FW |
| [3] | 24 Parkplätze | Angestellte und Besucher Schule |
| [4a] | 4 Parkplätze | Angehörige (Friedhof), Besucher Kirche |
| [4b] | 10 Parkplätze | |
| [5] | 23 Parkplätze | Naherholungssuchende (Vitaparcours), Besucher (Quartier) |
| [6] | 36 Parkplätze | Naherholungssuchende, Besucher von Sportveranstaltungen, Angestellte der Schule |
| [7] | 50 Parkplätze | Erholungssuchende, Camping-Gäste |

Parkierungsanlage Friedhof [4]

Die Parkierungsanlage Friedhof besteht heute aus einer Senkrechtparkierung mit ca. 4 Parkfeldern und wird über die Uhwieserstrasse erschlossen. In Zukunft ist eine Erweiterung vorgesehen, welche die Kapazität auf 10 Parkfelder anhebt. Die künftige Parkierung hat lagemässig eine allfällige Erweiterung der angrezenden Friedhofsanlage zu berücksichtigen sowie mögliche Bebauungskonzepte angrenzender Wohnüberbauungen. Die Zufahrt zur Parkierungsanlage (Uhwieserstrasse) ist im Hinblick auf das künftige Verkehrsregime (neue Toggenburgstrasse) zu planen. Es besteht die Möglichkeit, weiterhin über die Kirchstrasse und den Kirchweg zur Parkierungsanlage zu gelangen oder aber, wie angestrebt, die neue Toggenburgstrasse als alternative resp. ergänzende Erschliessungsmöglichkeit in Betracht zu ziehen. Es ist darauf hinzuweisen, dass die heutige Fahrgasse der Uhwieserstrasse stellenweise verengt ist. Aufgrund der hohen Mauern im Knotenbereich ist zudem die Sicht eingeschränkt, was zusammen mit der engen Fahrgasse ein Sicherheitsproblem darstellt. Gemäss der Verkehrserschliessungsverordnung weist die Strasse den Charakter eines Zufahrtsweges auf, was im Hinblick auf die künftige Kapazität der Parkierungsanlage genügt.

Freizeitanlage Rheinwiese [7]

Die sanierte und erneuerte Freitzeitanlage Rheinwiese wurde im Juni 2018 im neuen Gewand in Betrieb genommen. Die Freizeitanlage Rheinwiese beinhaltet eine Liege- und Spielwiese für den Badeplausch sowie einen Campingplatz für Dauermieter und Kurzentschlossene. Die wunderschöne Parkanlage liegt unmittelbar am Rheinufer und lädt dadurch Gross und Klein zum Verweilen ein. Sie verfügt über verschiedene Spielattraktionen zum Zeitvertreib sowie ein Planschbecken für Kleinkinder. Auch für den kleinen Hunger zwischendurch gibt es mit dem Kioskbetrieb eine Möglichkeit sich zu verwöhnen. Erreichbar ist die Freizeitanlage Rheinwiese über die Hauptstrasse zwischen der Gemeinde Feuerthalen und dem Ortsteil Langwiesen. Im Zuge dieser Auffrischung wurden neue Veloabstellplatzanlage für ca. 100 Velos realisiert. Die bestehende Parkierungsanlage für den motorisierten Individualverkehr mit rund 50 Parkplätzen wird nicht ausgebaut.

## Öffentlicher Verkehr

Festlegungen

| Neue Haltestelle (sowie Ergänzung der Linienführung): | |
|---|---|
| • Toggenburgstrasse | **geplant** |

Rechtswirkungen

Die Festlegung bildet die Grundlage für die Sicherung des Raumes, den Bau sowie den Unterhalt des Bushofs und der Bushaltestellen. Die Ausstattung (Warteunterstand, Veloabstellanlagen u. dgl.) ist Sache der Gemeinde. Die Festlegung Busbetrieb ermächtigt den Gemeinderat, dem ZVV bei Bedarf entsprechende Anträge zu stellen.

Toggenburgstrasse

Das grösste Siedlungswachstum in Feuerthalen wird künftig im Bereich des heutigen Alterszentrums Kohlfirst stattfinden. Nebst Ersatzbauten stehen grosszügig vorhandene Baulandreserven für eine neue dichte Wohnüberbauung bereit.

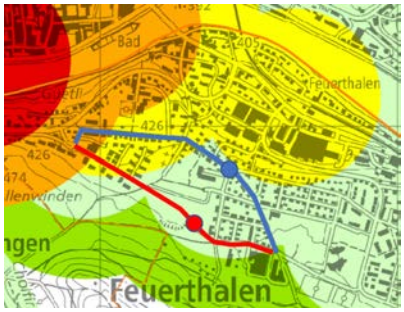



Abb. ÖV-Erschliessungsgrad (Quelle: GIS ZH)
→ blau: bisherige Buslinie auf der Kirchstrasse/Kirchweg mit Bushaltestellen Kirchstrasse und Zentrum Kohlfirst
→ rot: angestrebte Buslinie auf der neuen Toggenburgstrasse mit neuer Bushaltestellen

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 und 750 m zu Bahnhöfen nicht überschreiten.

Obschon die beim Zentrum Kohlfirst befindliche Bushaltstelle die ÖV-Erschliessungsvoraussetzungen für das Bauentwicklungsgebiet Kohlfirst weiterhin erfüllt, ist eine Verlegung der Bushaltestelle infolge der Verlagerung des Siedlungsschwerpunkts Richtung neue Toggenburgstrasse angezeigt. Ausserdem wird für die bis anhin schwierige Situation für Busse auf dem Kirchweg und der Kirchstrasse, wo ein Kreuzen aufgrund des schmalen Strassenquerschnitts unmöglich ist, eine Alternative gesucht. Aus diesem Grund soll auf dem neuen Abschnitt der Toggenburgstrasse nebst der neuen Buslinienführung auch eine neue Bushaltestelle erstellt werden. Neue Bushaltestellen sind bei genügender Frequentierung mit einem Witterungsschutz zu planen. Ob die bis anhin auf der Kirchstrasse resp. dem Kirchweg verkehrenden Buslinien 630 und 634 weiterhin die Haltestelle Zentrum Kohlfirst bedienen (z.B. alternierender Kurs in eine Richtung), bleibt offen. Zum gegebenen Zeitpunkt kann die Gemeinde nach einer Bedarfsermittlung im Dialog mit der Bevölkerung einen Antrag an die Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW) stellen, in Koordination mit dem Zürcher Verkersverbund (ZVV).

Gestützt auf das favorisierte Einbahnregime sieht das Vorprojekt zur auf der neuen Toggenburgstrasse zwei Haltestellen ausschliesslich in Fahrtrichtung Osten vor, während die Gegenkurse in Fahrtrichtung Westen auf der Achse Kirchweg/Kirchstrasse verkehren. Im Sinne eines angemessenen Umsetzungsspielraumes kann die Lage der festgelegten neuen Haltestelle auf der Toggenburgstrasse in dieser Weise variiert werden, ohne den Richtplan erneut ändern zu müssen.

## Fuss- und Wanderwege

Festlegungen

| Kommunale Fuss- und Wanderwege: | |
|---|---|
| • Rheinufer (Verlängerung Rheingasse, im Bereich neue Brücke gemäss Masterplan Gestaltung Rheinufer) hangaufwärts bis Zürcherstrasse (Gebiet Güetli) | **geplant** |
| • Kirchstrasse | bestehend |
| • Toggenburgstrasse | **geplant** |
| • Flurlingerweg | bestehend |
| • Feldstrasse | bestehend |
| • Bahnhofstrasse | bestehend |
| • Bahnhofstrasse via Gartenstrasse bis Kirchweg (Waldrand) | bestehend |
| • Bahnhofstrasse via Siedlung Lindenbuck direkt zum Kirchweg | bestehend |
| • Itasruhweg bestehend | |
| • Kirchweg bestehend | |
| • Bahnstrasse | bestehend |
| • Büelweg (Wald) | bestehend |
| • Klusweg (Chlushalden) | bestehend |

Rechtswirkungen

Die regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bilden ein zusammenhängendes Wegnetz. Die Festlegung dieses Netzes bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen (öffentliches Wegrecht, Baulinien), für den Bau der Anlagen und für die Markierung namentlich des Wanderwegnetzes. Trasséesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde. Bei Flur- und Genossenschaftswegen ist das Landwirtschaftsgesetz zu beachten.

Erläuterungen

Erfasst sind im Wesentlichen die freigeführten Fusswege. Entlang von Sammelstrassen sind in der Regel nur die bestehenden Lücken beim Fussgängerschutz dargestellt (z.B. fehlende Trottoirs). Mehrere bisher als geplant bezeichnete Wege wurden in der Zwischenzeit realisiert und als bestehend dargestellt.

Das bisherige Netz der bestehenden und geplanten Fuss- und Wanderwege ist bereits heute engmaschig angelegt. Nicht nur Wege , die im Richtplan bezeichnet sind, können durch Fussgänger genutzt werden, sondern alle Strassen mit Trottoirs, deren Ausbau den Vorgaben der Verkehrserschliessungsverordnung (VErV) 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.

## Rheinufer

Ausschnitt Masterplan Gestaltung Rheinufer (Quelle: rheinufer-sh.ch)
→ rot: geplante Brücke

Im Zusammenhang mit dem Masterplan Gestaltung Rheinufer, welcher eine neue Fussgängerbrücke über den Rhein vorsieht (gemäss Planausschnitt links), stellt sich die Frage einer komfortablen und zweckmässigen Anbindung vom Rheinufer an die höher gelegene Zürcherstrasse auf Feuerthaler Seite. Eine solche Wegverbindung ist im Falle einer Realisierung der Rheinbrücke witterungsbeständig, möglichst direkt und attraktiv auszugestalten. Nach Möglichkeit erfolgt der Anschluss ans vorhandene Wegnetz im Bereich der Einmündung Güetliweg-Zürcherstrasse.

## Toggenburgstrasse

Die durchgängig geplante Toggenburgstrasse soll siedlungsverträglich gestaltet werden und insbesondere auf den Langsamverkehr ausgerichtet werden. In diesem Zusammenhang sollen die als überkommunal deklarierten Fuss- und Wanderwegverbindungen auf dem Stadtweg im Osten und Kirchstrasse im Westen durch den neuen kommunalen Fuss- und Wanderweg auf der durchgängigen Toggenburgstrasse verbunden werden.

## Hinweise zu Wegen bei öffentlichen Gewässern

Die Zulässigkeit von Wegen entlang von Gewässern ist im kantonalen Faktenblatt «Wege im Gewässerraum» beschrieben. Das Faktenblatt fasst die rechtlichen Rahmenbedingungen und die Anforderungen aus der Bewilligungspraxis zusammen und dient als Hilfestellung für die Planung von Velowegen sowie Fuss- und Wanderwergen entlang von Gewässern.

Beim geplanten kommunalen Fuss- und Wanderweg im Gebiet Güetli besteht eine mittlere Gefährdung durch Massenbewegungen. Die bestehende Gefährdung ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

## Radwege

Festlegungen

| Kommunale Radwege: | |
|---|---|
| • Toggenburgstrasse | **geplant** |
| • Vogelsangstrasse (westlich Busschlaufe) | **geplant** |
| • Vogelsangstrasse (östlich Busschlaufe) | bestehend |
| • Bahnstrasse | bestehend |
| • Permanente Überprüfung von Verbesserungsmöglichkeiten des Radwegnetzes insbesondere im Zusamhang mit Fusswegausbauten und Strassenraumgestaltungen | **geplant** |

Rechtswirkungen

Die Festlegung bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen (Baulinien), für den Bau der Anlagen sowie für die Markierung des Radwegnetzes. Analog der Fuss- und Wanderwege werden die durch die Gemeinde bezeichneten Radwege zu kommunalen Verbindungen. Trasséesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde.

Erläuterungen

Es gilt der Grundsatz, dass alle Gemeindestrassen mit dem Velo befahren werden können. Verbesserungen für die Velofahrer sollen überwiegend im Rahmen des Fusswegausbaus oder einer Umgestaltung von Strassen realisiert werden. Im Verkehrsplan sind vereinzelte kommunale Radwegverbindungen bezeichnet, sowohl bestehende als auch geplante.

Netzzusammenhänge stärken

Mit den kommunalen Radverbindungen werden unterschiedliche Ziele verfolgt. In Ergänzung zum überkommunalen Radwegnetz möchte die Gemeinde Feuerthalen eine rückwärtige, durch das Dorf führende, kommunale Radwegroute realisieren, welche ihren Start- und Endpunkt jeweils auf einer überkommunalen Radwegroute hat. Somit entsteht eine Art Bypass. Die neue kommunale Radverbindung ist insbesondere für Erholungssuchende sehr interessant, da die Route auf der Vogelsangstrasse entlang dem Waldrand führt und sowohl die Sportanlagen als auch die Schrebergärten bedient. Durch die verkehrsberuhigte neue Toggenburgstrasse entsteht für Velofahrer eine attraktive Alternative zum übergeordneten Radweg entlang der Haupstrasse und der Zürcherstrasse. Bei der Station Langwiesen muss der Anschluss an die Haupstrasse (Unterführung) zuerst noch realisiert werden.

Sollen die Anmerkungen des ARE in den verbindlichen Teik

## Lineare Verkehrsberuhigung

Festlegungen

Auf folgenden Abschnitten (vgl. Planeintrag) von Staatstrassen wird eine lineare Verkehrsberuhigung angestrebt:

- Diessenhoferstrasse **Prüfantrag einreichen**
- Hauptstrasse **Prüfantrag einreichen**

Auf folgenden Abschnitten (vgl. Planeintrag) von kommunalen Strassen ist eine lineare Verkehrsberuhigung vorgesehen:

- Toggenburgstrasse **geplant**
- Flurlingerweg **geplant**

Rechtswirkung

Die Umsetzung von Massnahmen an der Diessenhofer- und Hauptstrasse fällt in die Zuständigkeit des Kantons. Der Gemeinderat beantragt dem Kanton, entsprechende Massnahmen umzusetzen. Der Kanton beschliesst aber abschliessend darüber welche Massnahmen ergriffen und umgesetzt werden.

Die Festlegung bei kommunalen Strassen bedeutet, dass die bezeichneten Strassenabschnitte mit geeigneten Massnahmen repräsentativ gestaltet, die Fahrgeschwindigkeiten auf ein siedlungsverträgliches Mass beschränkt und die Verkehrssicherheit zweckmässig gesteigert werden können. An geeigneten Stellen können zudem Querungen vorgesehen werden. Die Strassenzüge sind primär auf niedrige Geschwindigkeiten zu Gunsten des Aufenthalts und der Begegnung auszurichten.

Erläuterungen

An den erwähnten Strassenabschnitten ist eine lineare Verkehrsberuhigung vorgesehen. Unter den Begriff „lineare Verkehrsberuhigung“ fallen wie unter der Rechtswirkung erwähnt, Massnahmen, welche eine spürbare Temporeduktion zur Folge haben und die Sicherheit steigern. Wie dies erreicht wird, kann ohne konkretes Projekt zum heutigen Zeitpunkt nicht bestimmt werden. Zur Auswahl stehen zahlreiche gestalterische und betriebliche Massnahmen. Typische Beispiele sind seitliche Einengungen, optische Verengungen (z.B. durch Baumpflanzungen), Beschilderungen, Tempomessgeräte (z.B. Anzeigetafel), eine angemessene Dimensionierung des Strassenquerschnitts, Misch- und Begegnungsflächen usw.

Auf der Diessenhoferstrasse beim Bahnhof und auf der Hauptstrasse in Langwiesen sehen die Massnahmen aufgrund des übergeordneten Verkehrsregimes anders aus, als auf der neuen Toggenburgstrasse und des Flurlingerwegs.

Auf jeden Fall sind Massnahmen entlang der Staatsstrassen erwünscht und mit den übergeordneten Planungsträgern abzustimmen.

# 4. Bereich öffentliche Bauten und Anlagen

## 4.1 Allgemeines

Übergeordnete Richtpläne

Im kantonalen und im regionalen Richtplan der öffentlichen Bauten und Anlagen werden die Objekte von überkommunaler Bedeutung festgelegt, wie z.B. Feuerwehrstützpunkte, Berufsschulen, Spitäler, Heime etc.

Kommunaler Richtplan

Der kommunale Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen ergänzt die Inhalte der übergeordneten Richtpläne auf Gemeindestufe. Er enthält jene Bauten und Anlagen, die mit der Erfüllung kommunaler öffentlicher Aufgaben im Zusammenhang stehen und Auswirkungen auf die Raumplanung erwarten lassen. Für einen Eintrag einer Baute oder Anlage im Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen muss die Gemeinde nicht zwingend auch Eigentümerin oder Betreiberin sein. Es genügt, wenn ein wesentliches öffentliches Interesse an einer Baute oder einer Anlage besteht. Sportanlagen erfüllen diese Voraussetzung.

Der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen ist ein Koordinationsinstrument zwischen den verschiedenen Trägern von öffentlichen Bauten und Anlagen und dient als Grundlage der Landsicherung. Ein weiterer Zweck des Plans besteht in der Abstimmung der Verkehrsanlagen auf die Standorte der öffentlichen Bauten und Anlagen.

Im Gesamtplan von 1983 sind die öffentlichen Bauten und Anlagen bereits bezeichnet. Der teilrevidierte kommunale Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen berücksichtigt die aktuellen Gegebenheiten.

## 4.2 Ziele der Gemeinde

Hauptziele zu öffentlichen Bauten und Anlagen

Für die richtplanrelevanten Inhalte zu den öffentlichen Bauten und Anlagen können die Hauptziele wie folgt zusammengefasst werden:

- Der Raumbedarf der öffentlichen Dienstleistungen soll laufend überprüft und in geeigneter Weise gedeckt und gesichert werden. Dazu sind bei Bedarf Konzepte auszuarbeiten mit dem Ziel, die Standortfragen zu lösen.

- Der notwendige Schulraumbedarf für zeitgemässes Unterrichten (inkl. Kindergärten) soll längerfristig gedeckt sein. Je nach Situation kann die Koordination gemeindeübergreifend erfolgen.
- Das neue Zentrum Kohlfirst soll eine attraktive Adresse für Wohnen im Alter werden.
- Die bestehenden Bauten und Anlagen für die Bereiche Kultuspflege und Bestattungswesen sollen bis auf Weiteres ihren Zweck erfüllen.
- Die Abfallsammelstellen (Wertstoffe) sollen in Bezug auf Zweck, Standort und Funktionalität laufend optimiert werden.

## 4.3 Übergeordnete Festlegungen

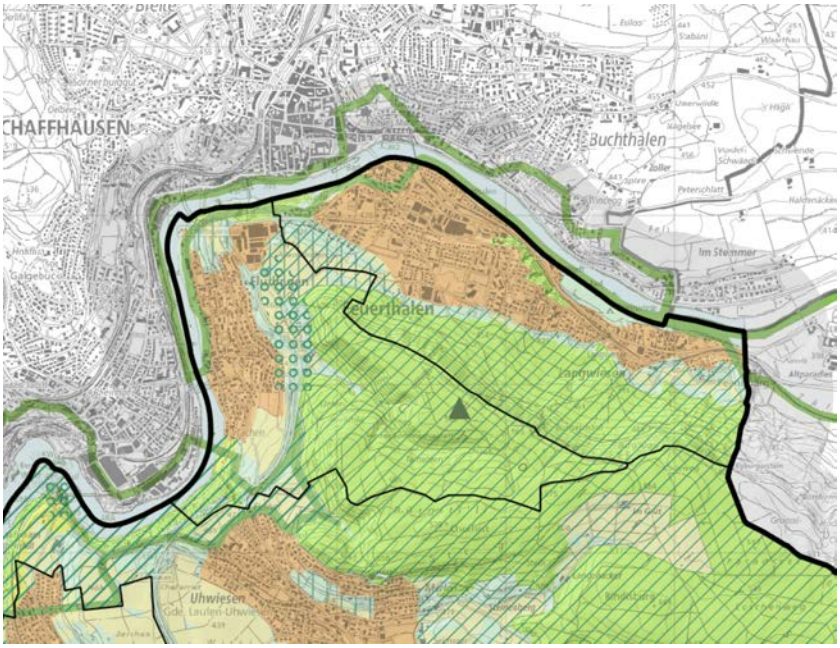
Allgemein

Die übergeordneten Festlegungen sind im kantonalen Richtplan und im regionalen Richtplan Weinland festgelegt. Sie gelten als Rahmenbedingungen für den kommunalen Richtplan.

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan sieht im Bereich öffentliche Bauten und Anlagen in Feuerthalen keine Einträge vor.

Bereich öffentliche Bauten und Anlagen



## Regionaler Richtplan

Am 7. Juni 2017 wurde der regionale Richtplan (exkl. Thema Veloverkehr) von der Delegiertenversammlung der ZPW verabschiedet. Die Festsetzung durch den Regierungsrat erfolgte am 17. März 2021.

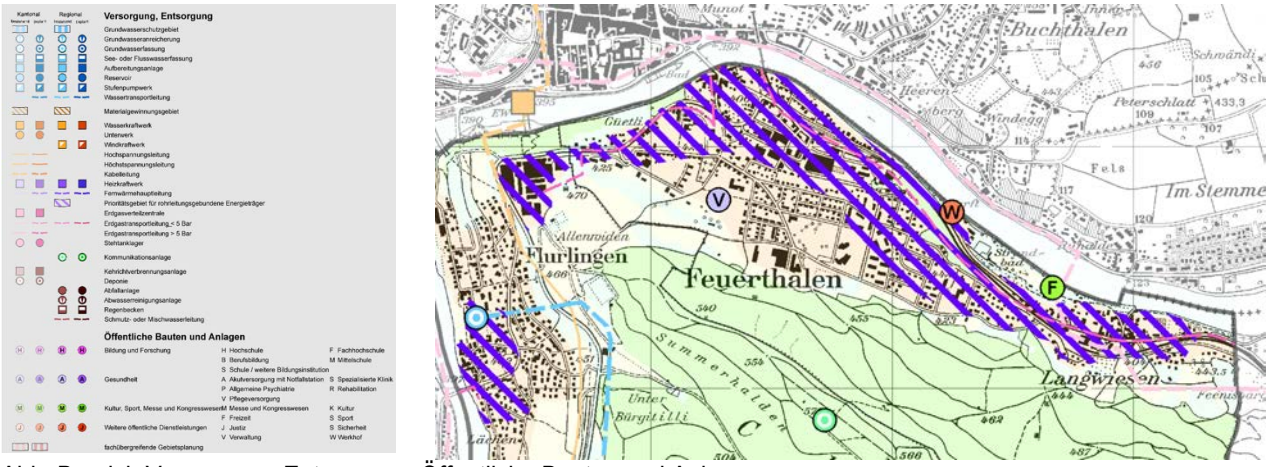


Abb: Bereich Versorgung, Entsorgung, Öffentliche Bauten und Anlagen

Es wird bloss auf die relevanten Inhalte zu den öffentlichen Bauten und Anlagen eingegangen, nicht aber zu den Inhalten im Bereich Ver- und Entsorgung.

### W Werkhof (Werftanlage)

Beim Werkhof handelt es sich um die Werftanlage der Schifffahrtsbetriebe Untersee und Rhein. Im Rahmen der Vernehmlassung anlässlich der aktuellen Richtplanrevision hat die Gemeinde in Gesprächen zum RegioROK interveniert und darauf hingewiesen, dass der Standort aus dem regionalen Richtplan zu entlassen sein. Im Falle einer Schliessung dürfte an der bezeichneten Stelle weiterhin nur eine Werft oder ein Werkhof situiert sein.

### V Alters- und Pflegezentrum Kohlfirst

Das durch einen Zweckverband getragene Alters- und Pflegezentrum Kohlfirst ist weist eine regionale Bedeutung auf. In den kommenden Jahren erfährt die Anlage markante Änderungen durch einen baulichen Erneuerungsprozess.

### F Campingplatz

Bis 2013 wurde die Badestelle und die Campinganlage vom TCS betrieben. Die Gemeinde Feuerthalen erwarb die Anlage 2013 von der Stadt Schaffhausen unter der Auflage, die Sanierungsarbeiten in den drei Folgejahren ab 2013 anzugehen. Ansonsten ist die Stadt Schaffhausen berechtigt, den Kaufvertrag einseitig zu annulieren.

## 4.4 Kommunale Festlegungen

Rechtswirkungen

Der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen bildet die Grundlage für die Landsicherung der festgelegten Bauten und Anlagen. Bei den geplanten oder zu erweiternden öffentlichen Bauten und Anlagen erfolgt dies durch Werkpläne, soweit das Land nicht bereits im Besitz der Trägerschaft ist oder freihändig erworben werden kann.

Werkpläne haben über den ungefähren Standort von Bauten und Anlagen Aufschluss zu geben. Sie bewirken innerhalb ihres Geltungsbereiches ein Veränderungsverbot und erteilen dem anordnenden Gemeinwesen das Enteignungsrecht.

Der private Grundeigentümer hat im Bereich einer geplanten öffentlichen Baute oder Anlage 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.

Mit den nachgeordneten Planungen, insbesondere im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung, sind die Möglichkeiten zur Realisierung der Bauten, mittels geeigneter Zonierung und Verkehrserschliessung, offenzuhalten.

Die Realisierung sollte durch die Gemeinde erfolgen; sie kann auch durch Public-Private-Partnership-Modelle gesichert werden, sofern dies im öffentlichen Interesse liegt.

Verbindliche Festlegungen

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplantext umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, in der Richtplankarte dargestellt.

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

Mit der vorliegenden Teilrevision sind abgesehen von einer Abfallsammelstelle in Langwiesen keine neuen öffentlichen Bauten und Anlagen geplant. Die nachfolgende Liste orientiert sich inhaltlich am Gesamtplan von 1983 und ist vorliegend aktualisiert worden.

Festlegungen

| | | |
|---|---|---|
| Öffentliche Verwaltung (V, W, Fw): | | |
| V | Gemeindeverwaltung | bestehend |
| W | Werkhof Feldstrasse | bestehend |
| Fw | Feuerwehrgebäude Schützenstrasse | bestehend |
| | | |
| Erziehung und Bildung (S, Ki, Sv): | | |
| S1 | Sekundarschulanlage Spilbrett | bestehend |
| S2 | Primarschulanlage Stumpenboden | bestehend |
| S3 | Primarschulhaus Langwiesen | bestehend |
| Ki1 | Kindergarten Haldenstrasse | bestehend |
| Ki2 | Kindergarten Lindenbuck | bestehend |
| Ki3 | Kindergarten Langwiesen | bestehend |
| Sv | Schulverwaltung Spilbrett | bestehend |
| | | |
| Kultuspflege und Bestattungswesen (K, F): | | |
| K1 | Evang.-ref. Kirche | bestehend |
| K2 | Röm.-kath. Kirche und Pfarramt | bestehend |
| F | Friedhof | bestehend |
| | | |
| Erholung und Sport (Mz, Hb, Sp, C, Fb): | | |
| Mz | Mehrzweckhalle Stumpenboden | bestehend |
| Hb | Hallenbad Stumpenboden | bestehend |
| Sp | Sportplatz Pflumenäcker | bestehend |
| Fb | Freibad (Rhein beim Camping) | bestehend |
| | | |
| Entsorgung und Recycling (A): | | |
| As1 | Abfallsammelstelle Feldstrasse | bestehend |
| As2 | Abfallsammelstelle Schützenstrasse | bestehend |

## Erläuterungen zum Freibad

Die Freizeitanlage Rheinwiese wurde im Juni 2018 gesamterneuert in Betrieb genommen. Die attraktiven Ergänzungen bzw. Erneuerungen des Eingangsbereiches mit Restaurant und verschiedenen Spielmöglichkeiten und dem Grillplatz beim Freibad erfreuen sich grösster Beliebtheit. Die Campinganlage ist von regionaler Bedeutung.

Das Gebiet ist im regionalen Richtplan als Landschaftsförderungsgebiet bezeichnet. Als Ziele werden festgehalten: Vernetzung entlang Flussufer aufwerten, naturnahe Uferbereiche erhalten und fördern markanter Baumbestand erhalten sowie Rhein und Rheinufer als Erholungsraum erhalten unter Abstimmung mit den Naturwerten sowie den exponierten, strukturreichen und parkartigen Uferbereich erhalten. Diese Zielsetzungen erfüllt die neue Anlage, wurde diese doch durch die zuständigen kantonalen und kommunalen Ämter im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens eingehend geprüft.

# 5. Kosten

## 5.1 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 nicht zuverlässig 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:

- Planungs- und Projektierungskredite (z.B. Nutzungsplanung)
- Baukredite (z.B. Radweg, Strassenraumgestaltung)
- Entschädigungen oder Beiträge (z.B. Landerwerb oder Mehrwertsbeiträge)
- Verträge (z.B. Sicherung der Parkierungsmöglichkeiten im Bahnhofquartier)

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:

- Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Strassensanierungen)
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte (z.B. Strassenraumgestaltung)
- Feinerschliessung (z.B. öffentliche Wege)

Separate Kreditbeschlüsse notwendig

Für die meisten festgelegten Massnahmen sind somit noch separate Kreditbeschlüsse notwendig. Diese werden mit der nachgeordneten Nutzungsplanung (Erschliessungsplan) oder durch spezielle Objektkredite den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zur Beschlussfassung unterbreitet. Im Sinne einer möglichst transparenten Information werden nachstehend die Richtplaninhalte mit einer möglichen Kostenfolge aufgelistet.

## 5.2 Umsetzung

Bestandteile

Da es keine geplanten öffentlichen Bauten und Anlagen anlässlich der Teilrevision gibt, werden nur geplante Verkehrsanlagen gemäss Verkehrsplan in der Umsetzung berücksichtigt.

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 – 2027 | 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 |
|---|---|---|---|---|
| Strassennetz | 1 | MIV | Erweiterung Toggenburgstrasse inkl. Ausbau best. Toggenburgstrasse und Flurlingerweg | 2 |
| Öffentliche Parkierungsanlagen | 2 | MIV | Friedhof (Uhwieserstrasse) | 2-3 |
| Öffentlicher Verkehr | 3 | ÖV | Neue Bushaltestelle sowie Ergänzung der Linienführung (Toggenburgstrasse) | 2-3 |
| Lineare Verkehrsberuhigung | 4 | MIV | Toggenburgstrasse – Flurlingerweg | 2 |
| | 5 | MIV | Diessenhoferstrasse (Bereich Bahnhof – Rhymarkt) | 2 |
| Fuss- und Wanderwege | 6 | LV | Toggenburgstrasse – Flurlingerweg | 2 |
| | 7 | LV | Rheinuferweg – Güetli – Zürcherstrasse | 3-4 |
| Radwege | 8 | LV | Toggenburgstrasse – Flurlingerweg | 2 |

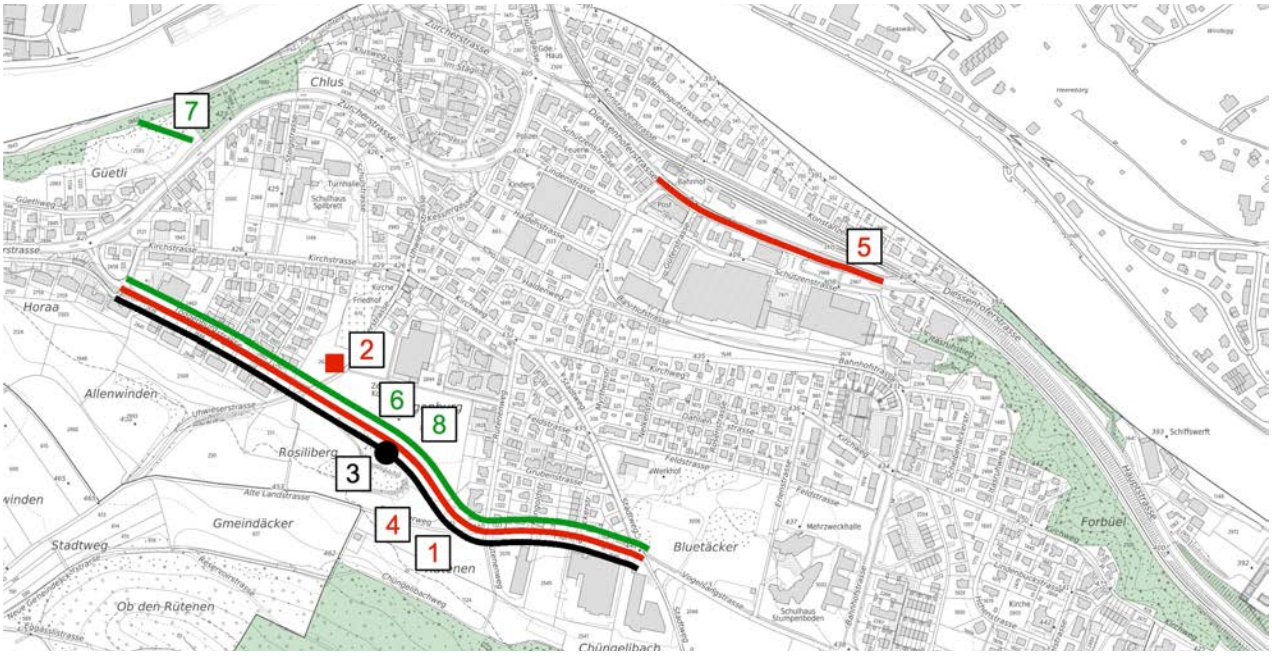
## 5.3 Übersicht über die geplanten Verkehrsanlagen

Abb. Übersichtsplan mit den geplanten kommunalen Verkehrsanlagen

Rot: MIV (Motorisierter Individualverkehr)

Grün: LV (Langsamverkehr)

Schwarz: ÖV (Öffentlicher Verkehr)



# 6. Mitwirkung

## 6.1 Öffentliche Auflage und Anhörung

Öffentliche Auflage

Die Revisionsvorlage wurde am 24.1.2022 vom Gemeinderat zuhanden der 2. öffentlichen Auflage verabschiedet. Die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG erfolgte vom 18.2.2022 bis zum 17.4.2022. Während der Auflagefrist konnte sich jedermann zur Planvorlage äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen. Sämtliche Anliegen wurden auf ihre Zweckmässigkeit geprüft und flossen bei positiver Beurteilung in die Revisionsvorlage ein.

Anhörung

Die Revisionsvorlage wurde am 24.1.2022 vom Gemeinderat zuhanden der Anhörung verabschiedet. Die Nachbargemeinden Flurlingen ZH, Laufen-Uhwiesen ZH, Schaffhausen SH, Schlatt TG und Büsingen (BRD) sowie die Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW) wurden zur Anhörung eingeladen. Es wurden keine Anträge gestellt.

Bericht zu den Einwendungen

Gemäss § 7 PBG sind abgelehnte Anliegen in einem Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen zu dokumentieren und die Ablehnung zu begründen. Alle Einwendungen sowie die Anliegen der ZPW sind im „Bericht der Einwendungen“ aufgeführt. Dieser Bericht ist als Teil der Revisionsvorlage zusammen mit der Nutzungsplanung von der Gemeindeversammlung zu betrachten, muss aber nicht festgesetzt werden.

## 6.2 Vorprüfung

Stellungnahme ARE

Die Revisionsvorlage wurde am 24.1.2022 vom Gemeinderat zuhanden der 3. Vorprüfung verabschiedet und im Anschluss dem kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit seinem Vorprüfungsbericht vom 29.7.2022 bzw. vom 10.2.2023 (Nachtrag/Berichtigung zur Vorprüfung vom 29.7.2022) zur Teilrevision Stellung genommen.

Berücksichtigte und nicht berücksichte Anliegen

Die Forderungen und Empfehlungen des ARE zum Richtplan aus den drei Vorprüfungen wurden vollständig umgesetzt.