



Revision Richtplanung

**Antrag an Gemeinde-  
versammlung**

# Kommunaler Richtplan Verkehr

Mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am:

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

BDV Nr.:

Auftraggeberin

Gemeinde Buchs

Planungskommission

Rudolf Meier, Gemeinderat, Bau- und Werkvorstand  
Volker Schnependahl, Abteilungsleiter Bau + Werke

Bearbeitung

Suter • von Känel • Wild • AG  
Michael Camenzind, Projektleiter  
Gabriela Brack, Sachbearbeiterin

Inhalt	1. Einleitung	4
	1.1 Anlass	4
	1.2 Aufgaben und Inhalt des Verkehrsplans	5
	2. Verkehrsrichtplan	7
	2.1 Übergeordnete Verkehrsziele	7
	2.2 Übergeordnete Festlegungen	7
	2.3 Kommunale Verkehrsziele	9
	2.4 Kommunale Festlegungen	10
	3. Auswirkungen	23

Ergänzende Dokumente	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bericht zur Mitwirkung</li><li>• Räumliches Entwicklungskonzept</li></ul>
----------------------	---

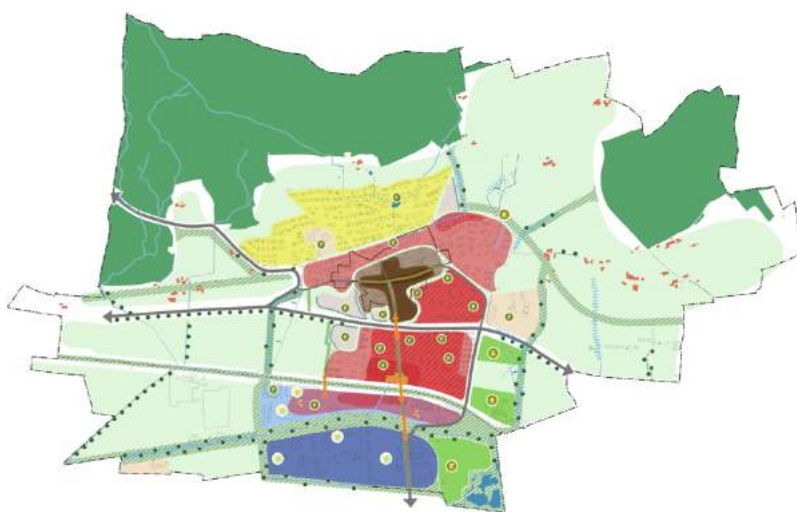
# 1. Einleitung

## 1.1 Anlass

### Entwicklungsstrategie 2030

Als Grundlage für die künftige Gemeindeentwicklung hat der Gemeinderat eine Entwicklungsstrategie 2030 erarbeitet. Diese legt die Grundsätze zum Wachstum und zur Landpolitik fest und enthält strategische Überlegungen zu den Themen Landschaft und Innenentwicklung.

### Entwicklungsstrategie 2030 Siedlung und Landschaft



### Entwicklungsstrategie Verkehr



### Richtplanung

Die Entwicklungsstrategie ist Anlass, die heutigen Inhalte zu überprüfen und sie auf die gewünschte Siedlungsentwicklung abzustimmen. Basierend auf den Zielen und Grundsätzen der Entwicklungsstrategie 2030 und den Vorgaben aus den übergeordneten Planungsinstrumenten wird in einem nächsten Schritt der kommunale Richtplan Verkehr von 2001 revidiert.

Stellenwert des Richtplans  
Verkehr

Der Richtplan Verkehr ist das verkehrspolitische Führungsinstrument der Gemeinde für die Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung.

Gegenstand der Revision

Als Baustein auf dem Weg zur Überarbeitung der Nutzungsplanung wird der kommunale Verkehrsrichtplan revidiert und zur Festsetzung der Gemeindeversammlung vorgelegt.

## 1.2 Aufgaben und Inhalt des Verkehrsplans

Zuständigkeit

Der kommunale Verkehrsplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Er wird von der Gemeindeversammlung festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt.

Verbindlichkeit und Inhalte

Im kantonalen und regionalen Verkehrsplan werden die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

Der kommunale Verkehrsplan legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen das Strassennetz, öffentliche Parkieranlagen, Fuss- und Velowege sowie das öffentliche Verkehrsnetz von kommunaler Bedeutung fest. Er zeigt die Groberschliessung des Siedlungsgebiets auf und legt damit fest, für welche Verkehrsinfrastruktur die Gemeinde zuständig ist.

Im kommunalen Verkehrsplan wird auch definiert, welche Aufgaben die festgelegten Anlagen zu erfüllen haben, was für Ausbaugrössen gelten und welche Gestaltungsgrundsätze bei der Umsetzung zu beachten sind.

Rechtliche Grundlage für  
Planungsmassnahmen

Der Verkehrsplan dient als Grundlage für Bauprojekte und den Erschliessungsplan sowie für Baulinienpläne, sofern eine Raumsicherung und Finanzierung von Erschliessungsanlagen erforderlich ist.

Baulinien bewirken innerhalb ihres Geltungsbereiches ein Veränderungsverbot und erteilen dem anordnenden Gemeinwesen das Enteignungsrecht. Sie reservieren damit die für die Verkehrsanlagen erforderlichen Flächen.

Anordnungsspielraum bei  
der Umsetzung

Bei der Realisierung von geplanten Anlagen (insbesondere Fusswege) besteht ein Anordnungsspielraum. Die Grundeigentümer werden erst durch einen grundeigentümerverbindlichen Erlass betroffen (z.B. Baulinien). Dabei stehen ihnen die üblichen Rechtsmittel zur Verfügung, um sich nötigenfalls gegen Anordnungen zu wenden.

## Festlegungen und Wirkungen

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

Die im Richtplantext verankerten Ziele und Absichten sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Dieser soll bei seinen Entscheidungen darauf achten und die ihm zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass der innerörtliche Verkehr im geplanten Sinne organisiert wird.

## Behördenverbindliche Festlegungen

Die grau hinterlegten Textteile sind mit den dazugehörigen Planeinträgen verbindliche Festlegungen und Gegenstand der Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung.

## 2. Verkehrsrichtplan

### 2.1 Übergeordnete Verkehrsziele

Ziele des regionalen  
Richtplans

- Aufnahme der Verkehrszunahme durch die S-Bahn
- Ausbau der Businfrastruktur und des Busangebots
- Bündelung des Durchgangsverkehrs auf der Nordachse
- Keine Kapazitätserhöhungen im übrigen Strassennetz
- Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs
- Verminderung des Ausweichverkehrs durch Ausbau der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur

Ziel Modalsplit

In der Region Furttal soll beim Bi-Modalsplit (Total der Wege im MIV und ÖV) der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 11 % (Stand 2011) auf 15 % (2030) erhöht werden. Der Velo-Anteil im Tri-Modalsplit soll bei 3 % gehalten werden, für den ÖV werden 15 % angestrebt, für den MIV 82 %.

### 2.2 Übergeordnete Festlegungen

Zuständigkeit

Bau und Unterhalt der nachfolgen aufgeführten Verkehrsanlagen sowie die Trasseesicherung sind Sache des Kantons. Dasselbe gilt für die Projektierung und die Festsetzung der Ausbauprogramme.

Hauptverkehrsstrasse

Die Furttalstrasse (Nordachse) hat als verkehrorientierte kantonale Hauptverkehrsstrasse eine überregionale Bedeutung und soll den Durchgangsverkehr bündeln.

Verbindungsstrasse

Die Boppelserstrasse sowie die Dällikerstrasse haben als Verbindungsstrassen eine regionale Bedeutung. Sie sollen den Charakter einer siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung aufweisen.

Parkieranlagen

Der regionale Richtplan bezeichnet den Park-and-Ride-Parkplatz beim Bahnhof als bestehend.

## Veloweg

Entlang des Furtbachs verläuft die Schweiz Mobil-Route 5 (Radroute von nationaler Bedeutung). Weitere bestehende regionale Radrouten sind:

- Affoltern–Chatzensee–Adlikon–Buchs–Otelfingen
- Dällikon–Buchs

Als geplant sind im regionalen Richtplan folgende Routen bezeichnet:

- Buchs–Boppelsen
- Buchs–Rümlang

## Veloparkierungsanlage

Gemäss regionalem Richtplan ist die Veloparkierung beim Bahnhof von regionaler Bedeutung.

## Festlegung Fuss- und Wanderweg

Im regionalen Richtplan sind die Furtbach-Route (Adlikon–Buchs–Otelfingen) sowie die Strecken Dällikon–Buchs–Boppelsen und Chrästel–Buchs–Otelfingen als bestehende Fuss- und Wanderwegrouten eingezeichnet.

Geplant ist die Prüfung einer ergänzenden Verbindung entlang des alten Bahndamms sowie eine Ersatz-Route am östlichen Siedlungsrand.

## Reitweg

Für das Reiten geeignete Wald- und Flurwege ohne Hartbelag sind im Richtplan als Reitwege ausgeschieden. Auf den entsprechenden Wegen ist Reiten zulässig.

## Bahnlinie

Die SBB-Bahnlinien sowie der Bahnhof Buchs–Dällikon (auf Gemeindegebiet Buchs) sind kantonale Festlegungen.

Auf kantonaler Ebene ist langfristig ein vollständiger Doppelspurausbau der S-Bahnlinie Regensdorf–Watt–Wettingen bezeichnet.

Gemäss regionalem Richtplan sind die erforderlichen Voraussetzungen für den Ausbau des Bahnhofperrons auf eine Länge von 320 m zu schaffen, um den Einsatz von 300 m langen Zügen zu ermöglichen.

## Buslinie

Im regionalen Richtplan Verkehr sind keine Festlegungen zum Busverkehr enthalten, welche die Gemeinde Buchs betreffen.

Die Region fordert jedoch die Gemeinde zur Prüfung von Massnahmen zur Erschliessung des nordwestlichen Teils des Siedlungsgebiets auf, da dieser derzeit nicht mit dem ÖV erschlossen ist (nächste Bushaltestelle mehr als 400 m entfernt).



## 2.3 Kommunale Verkehrsziele

### Strassennetz

- Strassen und Wege sind für alle Verkehrsteilnehmer sicher gestaltet.
- Die Strassen sind so zu dimensionieren, dass siedlungsverträgliche Fahrgeschwindigkeiten erreicht werden.
- Die Strassen werden gut gestaltet und Platzbereiche angemessen möbliert. Ein Augenmerk gilt auch der Gestaltung der privaten Vorzonen.
- Auf Schulwegen und im Nahbereich der Schulanlagen hat die Verkehrssicherheit Priorität.
- Die Badener- und Zürcherstrasse werden kernzonengerecht und in Abstimmung auf die ortstypische Bebauung umgestaltet.
- Die Bahnhofs- und Dällikerstrasse sollen gestalterisch aufgewertet werden.
- Die Ortseingänge sollen im Strassenraum gestalterisch akzentuiert werden.

### Fuss- und Velowege

- Es wird ein feinmaschiges Fusswegnetz sichergestellt.
- Die Fuss- und Veloweglücken sind zu schliessen und die wichtigsten Querungstellen sind sicher auszugestalten.
- Das Fuss- und Velowegnetz soll in Verbindung mit Gewässerrenaturierungsprojekten attraktiv ausgestaltet werden.

### Öffentlicher Verkehr

- Die wichtigsten Bushaltestellen werden niveaufrei zugänglich ausgestaltet und zweckmässig ausgestattet.
- Massnahmen zur ÖV-Erschliessung des nordwestlichen Teils des Siedlungsgebiets sind zu prüfen.

### Bi-Modalsplit

Quelle: Statistisches Amt des Kantons  
Zürich (Stand 2016)

Die positive Entwicklung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs (Anteil ÖV 2013: 15 % / Anteil ÖV 2016: 17 %) soll weitergeführt werden. Die Gemeinde prüft diesbezüglich unterstützende Massnahmen bei den Arealplanungen rund um den Bahnhof.

## 2.4 Kommunale Festlegungen

### Hinweis zu den kommunalen Strassenkategorien

Auf dem kommunalen Verkehrsplan werden fünf Strassenkategorien unterschieden:

- Hauptverkehrsstrasse (übergeordneter Bedeutung, vgl. Kap. 2.2)
- Verbindungsstrasse (übergeordneter Bedeutung, vgl. Kap. 2.2)
- Hauptsammelstrassen (Groberschliessung)
- Quartiersammelstrassen (Groberschliessung)
- Quartierschliessungsstrassen (Feinerschliessung)

### Sammelstrassen innerhalb Siedlungsgebiet:

### Festlegungen

#### Hauptsammelstrassen:

- Zürcherstrasse (bis Einmündung Dielsdorfstrasse) bestehend
- Furtbachstrasse (bis Einmündung Müliwiesenstrasse) bestehend

#### Quartiersammelstrassen:

- Zürcherstrasse (ab Einmündung Dielsdorfstrasse bis Badenerstrasse) bestehend
- Badenerstrasse bestehend
- Krähstelstrasse bestehend
- Dielsdorfstrasse (bergwärts bis Einmündung Weinbergstrasse) bestehend
- Weinbergstrasse bestehend
- Zihlstrasse bestehend
- Meierwiesenstrasse bestehend
- Eichstrasse bestehend
- Ringstrasse bestehend
- Rosengartenstrasse (bis Einmündung Birkenstrasse) bestehend
- Wüeristrasse bestehend
- Furtbachstrasse bestehend
- Müliwiesenstrasse bestehend
- Mülibachstrasse bestehend
- Neue Strassenführung Dielsdorfstrasse mit Anschluss an die Weinbergstrasse geplant

## Rechtswirkungen

Das bezeichnete Sammelstrassennetz stellt zusammen mit den übergeordneten Staatsstrassen die Groberschliessung des Siedlungsgebiets sicher. Diese Strassen sind Kantons- oder Sammelstrassen.

Im Bereich des heutigen Werkhofs ist eine Verlegung der Dielsdorferstrasse vorgesehen. Damit kann eine zweckmässige Erschliessung und Bebauung im Fokusgebiet "Dielsdorfstrasse" (vgl. RP Siedlung & Landschaft) sichergestellt und das Strassennetz den neuen räumlichen Entwicklungsvorstellungen zweckmässig angepasst werden.

## Erläuterungen

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 freigeführten Wegs zu gewährleisten.

## Anforderungen an Hauptsammelstrassen

Die Strassenkategorie Hauptsammelstrassen entspricht den Zugangsarten „verkehrsorientierte Sammelstrasse“ oder „nutzungsorientierte Sammelstrasse“ gemäss den Anwendungsbe-  
reichen im Anhang der kantonalen Zugangsnormen.

Im Siedlungsgebiet sollen die Hauptsammelstrassen in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte):

Angemessene Fahrbahnbreite	Begegnungsfall Personenwagen–Personenwagen durchgehend gewährleistet Fahrbahnbreite: 5.0–6.0 m (örtliche Einengungen möglich)
Erscheinungsbild	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Nutzung und Bebauung abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Bauliche Massnahmen möglich, soweit Verkehrsmenge und Anforderungen des Busbetriebes dies zulassen
Angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau	Zwischen 40–50 km/h
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	Trottoir beidseitig oder einseitig
Fussgängerschutz quer zur Fahrbahn	Querungshilfe durch Mittelinseln oder Einengungen (Trottoirnasen)
Schutz für die Radfahrer	Velostreifen oder Mischverkehr (abhängig von Gefährdung, Platzverhältnissen und Verkehrsbelastung)

Bus	Auf Strassen mit Buslinien ist der Begegnungsfall mit Bussen (bzw. Lastwagen) wo immer möglich zu berücksichtigen. In der Regel sind die Haltestellen auf der Fahrbahn vorzusehen.
-----	--

### Anforderungen an Quartiersammelstrassen

Im Siedlungsgebiet sollen die Quartiersammelstrassen in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte):

Angemessene Fahrbahnbreite	Begegnungsfall Personenwagen–Personenwagen durchgehend gewährleistet Fahrbahnbreite: 4.5–5.5 m (örtliche Einengungen möglich)
Erscheinungsbild	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Nutzung und Bebauung abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Bauliche und/oder polizeiliche Massnahmen erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird
Angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau	Zwischen 30–40 km/h
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	In der Regel Trottoir einseitig; Ausnahme Mischverkehr
Fussgängerschutz quer zur Fahrbahn	Querungshilfe durch Einengungen (Trottoirnasen) und/oder vertikale Versätze
Schutz für die Radfahrer	In der Regel Mischverkehr, evtl. Kernfahrbahn
Bus	In der Regel Haltestellen auf der Fahrbahn

### Quartierschliessungsstrassen:

#### Festlegungen

Alle Strasse, die nicht von den Festlegungen der Sammelstrassen betroffen sind

#### Rechtswirkungen

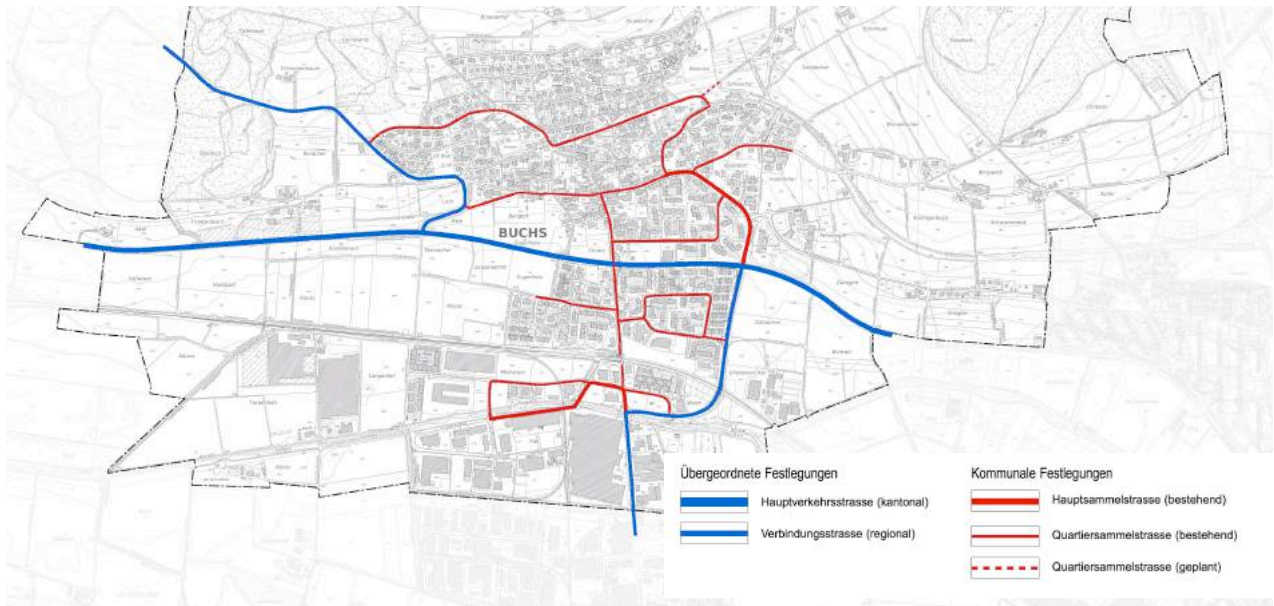
Die Strassen für die Quartierschliessung dienen der Feinerschliessung der einzelnen Liegenschaften. Diese Strassen sind Gemeinde- oder Privatstrassen.

#### Anforderungen

Im Siedlungsgebiet sollen die Quartierschliessungsstrassen in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte):

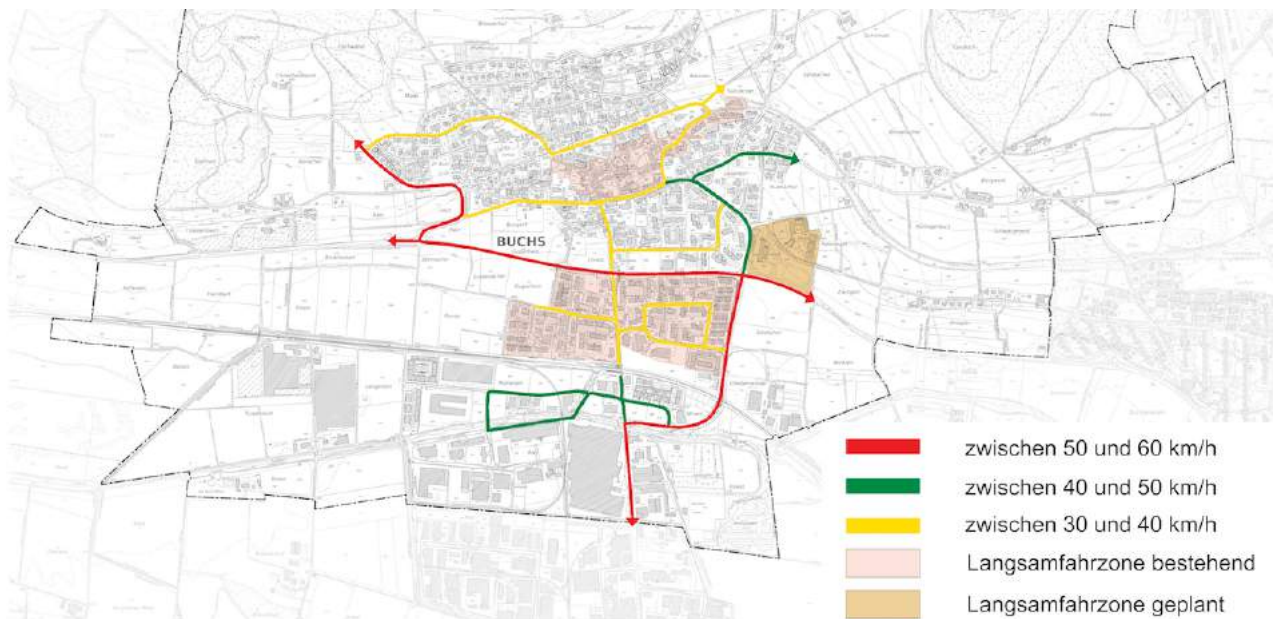
Angemessene Fahrbahnbreite	Für Personenwagen angemessen dimensioniert Fahrbahnbreite: 3.5–5.0 m* Fahrwegbreite: 3.0–3.5 m* (zuzüglich Bankett) *Begriffe und Definitionen gemäss Zugangsnormalien
Erscheinungsbild	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Bebauung und Vorgärten abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Bauliche und/oder polizeiliche Massnahmen erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird
Angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau	Rund 30 km/h
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	In der Regel Mischverkehr; Ausnahme Trottoir einseitig
Fussgängerschutz quer zur Fahrbahn	Strassenraumgestaltung, die Querungshilfen erübrigt
Schutz für die Radfahrer	Mischverkehr
Bus	In der Regel kein Busbetrieb

### Planausschnitt Netzhierarchie



### Planausschnitt angestrebtes Geschwindigkeitsniveau

Der nachfolgende Plan illustriert das angestrebte Geschwindigkeitsniveau auf dem Strassennetz sowie die bestehenden und geplanten Langsamverkehrszonen auf dem Gemeindegebiet.



### Besonders sorgfältige Strassenraumgestaltung:

#### Festlegungen

- |                  |         |
|------------------|---------|
| • Zürcherstrasse | geplant |
| • Badenerstrasse | geplant |

#### Rechtswirkungen

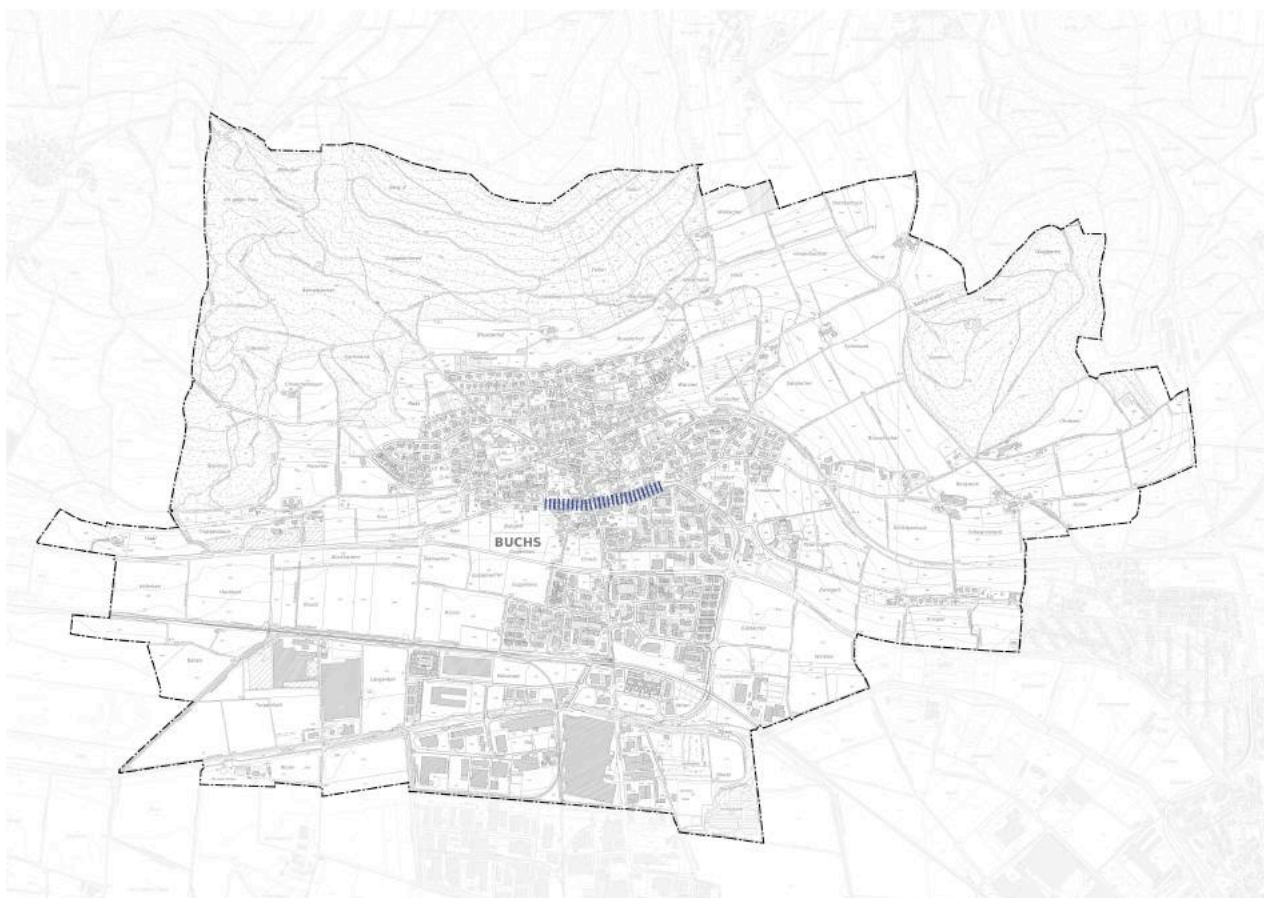
Die Festlegung bedeutet, dass bei Strassensanierungen ein besonderes Augenmerk auf eine gute Strassenraumgestaltung im Bereich des Ortskerns zu richten ist. Es sind bauliche Massnahmen zu realisieren, die über die blosse Erfüllung der technischen Anforderungen des Strassenraums hinausgehen.

#### Erläuterungen

Im Bereich des historischen Ortskerns sollen die Strassenräume in Abstimmung auf die bestehenden Kernzonenbauten und deren platzartigen Vorbereiche gestaltet sein. Die privaten Vorbereiche und die Strassenräume sollen als gestalterische Einheit wahrgenommen werden.

#### Planausschnitt sorgfältig gestaltete Strassenräume

Nachfolgender Planausschnitt zeigt die Strassenabschnitte, die durch den historischen Dorfkern führen und entsprechend sorgfältig zu gestalten sind:



## Strassenraumaufwertung und Platzgestaltung

### Festlegungen

- |  |         |
|--|---------|
| • Bahnhof-, Furtbach-, Stations- und Dällikerstrasse | geplant |
| • Zürcher- und Drisglerstrasse                       | geplant |

### Rechtswirkungen

Die Festlegung bedeutet, dass gestalterische Massnahmen zu realisieren sind, die über die blosse Erfüllung der technischen Anforderungen der Strasse hinausgehen.

Aufgrund ihrer Bedeutung für den Langsamverkehr (Schüler und Pendler) und das Ortsbild soll auf diesen Strassen die Verkehrssicherheit erhöht und die Aufenthaltsqualität in Abstimmung auf die örtlichen Verhältnisse verbessert werden.

### Erläuterungen

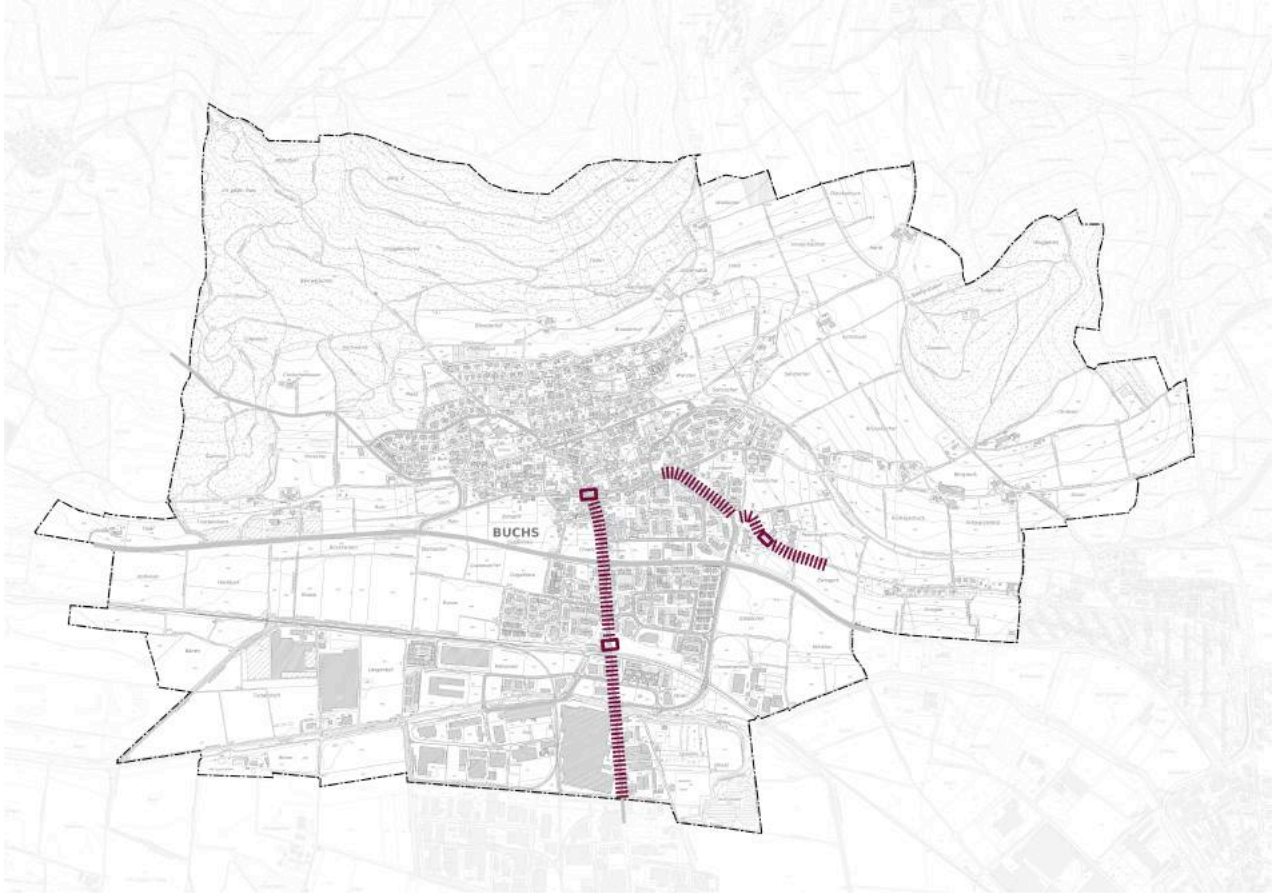
Die Entwicklungsstrategie enthält das Anliegen, die Bahnhof-, Stations-, Furtbach- und Dällikerstrasse als ortsbauliche Achse zu stärken. Ziel ist es, die Dorfteile, welche durch die Bahnlinie und die Furttalstrasse zerschnitten werden, wieder besser miteinander zu verknüpfen und die Aussenraumqualität entlang der Achse und im Bereich des Bahnhofareals zu verbessern.

Auch die Zürcherstrasse ist eine wichtige Verbindung vom Dorfzentrum zu den Schulanlagen Petermoos und Zwingert. Mit dem Neubau des Gemeindesaals mit Bibliothek und Dreifachturnhalle gewinnt dieses Areal für eine breitere Öffentlichkeit an Bedeutung. Die Zürcherstrasse soll daher im Abschnitt Dielsdorferstrasse/Drisglerstrasse als Schulweg für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet werden. Die Drisglerstrasse soll in Abstimmung auf die öffentlichen Nutzungen als Begegnungsraum ausgestaltet sein.



Planausschnitt  
Strassenraumaufwertung

Der nachfolgende Plan zeigt die Strassen, die in Abstimmung mit anstehenden Strassensanierungen aufgewertet werden sollen.



## Parkierung im öffentlichen Interesse:

### Festlegungen

• Gemeindeverwaltung (PP 25)	bestehend
• Hand (PP 5)	bestehend
• Reformierte Kirche (PP 10)	bestehend
• Schulhaus Petermoos (PP 70)	bestehend
• Schulhaus Zwingert (PP 40)	bestehend
• Schützenhaus (PP 40)	bestehend
• Sportplatz / Familiengärten Gheid (PP 65)	bestehend

### Rechtswirkungen

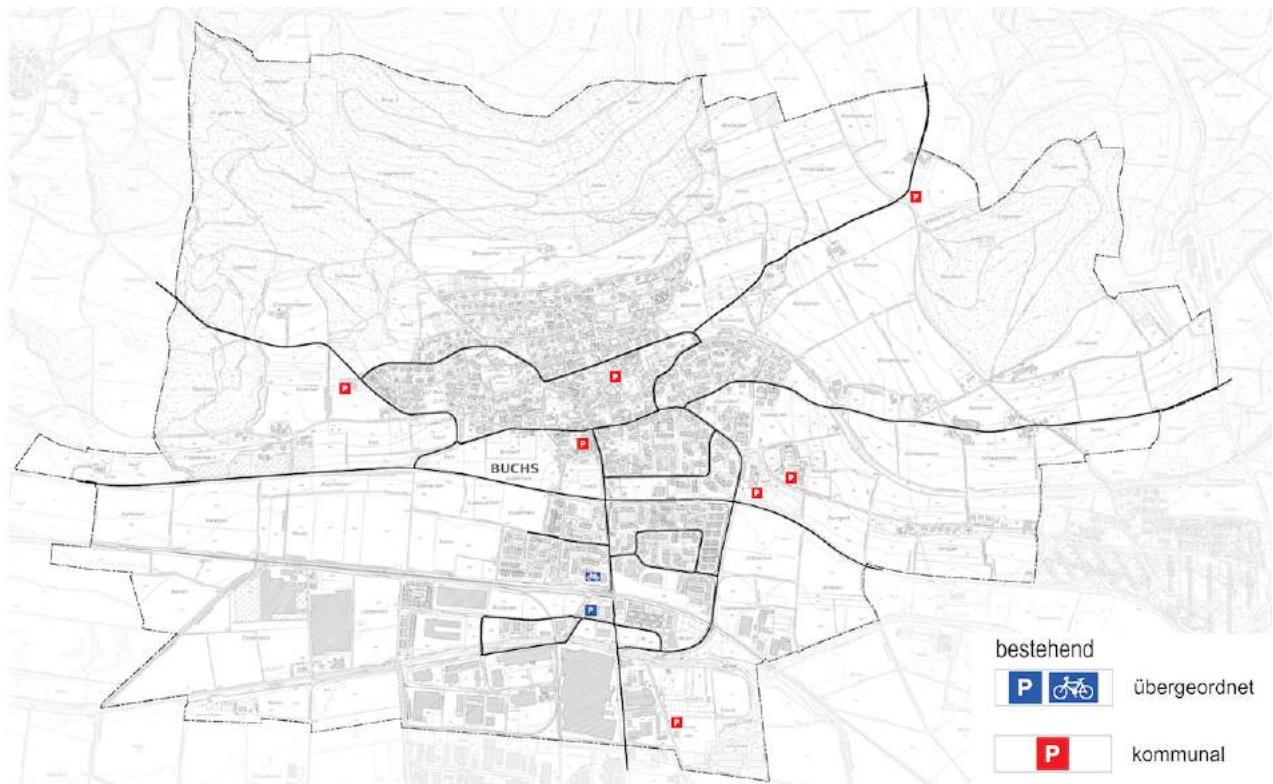
Die Festlegung bildet die Voraussetzung für die Landsicherung von Parkierungsanlagen, die nicht in einem direkten Zusammenhang mit einem bestimmten öffentlichen Bau oder einer bestimmten öffentlichen Anlage stehen.

### Erläuterungen

Die Parkierungsanlagen sind bereits bestehend und sollen öffentlich zugänglich sein.

### Planausschnitt Parkierung

Nachfolgender Planausschnitt zeigt die kommunalen Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse. Die regionalen Festlegungen dienen der Information.



## **Fuss- und Wanderwege:**

### **Festlegungen**

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden und geplanten kommunalen Fuss- und Wanderwege wird verzichtet. Alle Wege sind im Verkehrsplan eingetragen.

### **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, die Markierung namentlich des Wanderwegnetzes und für Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde. Bei Flur- und Genossenschaftswegen bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten.

### **Erläuterungen**

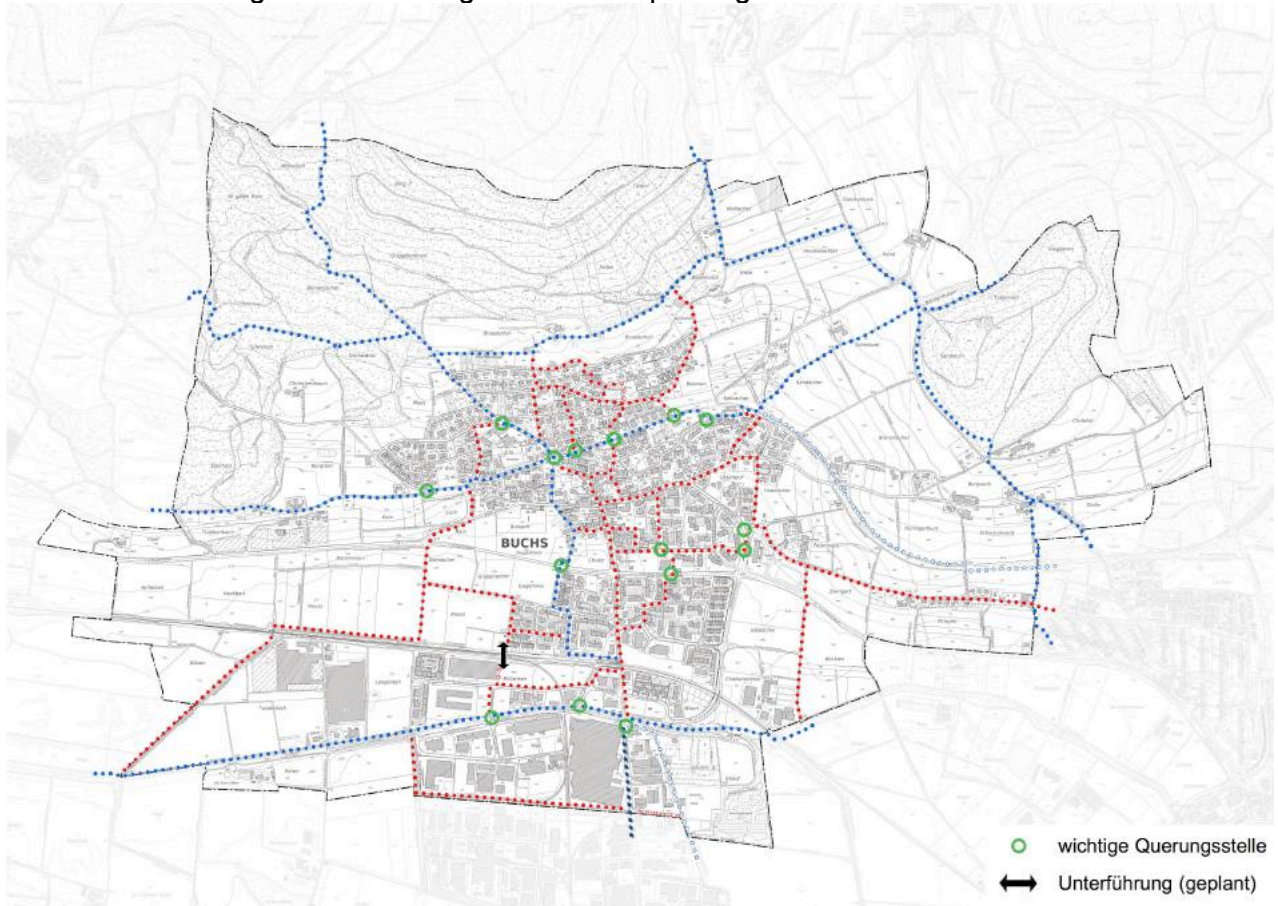
Im Siedlungsgebiet wird ein dichtes Fusswegnetz angestrebt. Vorhandene Weglücken sollen geschlossen und Wegergänzungen vorgenommen werden. Die Grün- und Freiräume von Buchs sollen langfristig über attraktive Fusswegverbindungen vernetzt werden.

Im Zusammenhang mit der Revitalisierung von Gewässern sind Wegergänzungen anzustreben. Örtlich sind bestehende Wegverbindungen zu verlegen.

### **Strassenquerungen**

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Querungsstellen der Sammelstrassen zu legen. Die Querungsstellen sind sicher auszugestalten (ausreichende Beleuchtung, Einhalten der Sichtweiten, Querungshilfen falls nötig).

## Übersicht Fusswegnetz mit wichtigen Strassenquerungen



## Radwege:

### Festlegungen

- Meierwiesenstrasse–Zürcherstrasse–  
Drisglerstrasse bestehend

### Rechtswirkungen

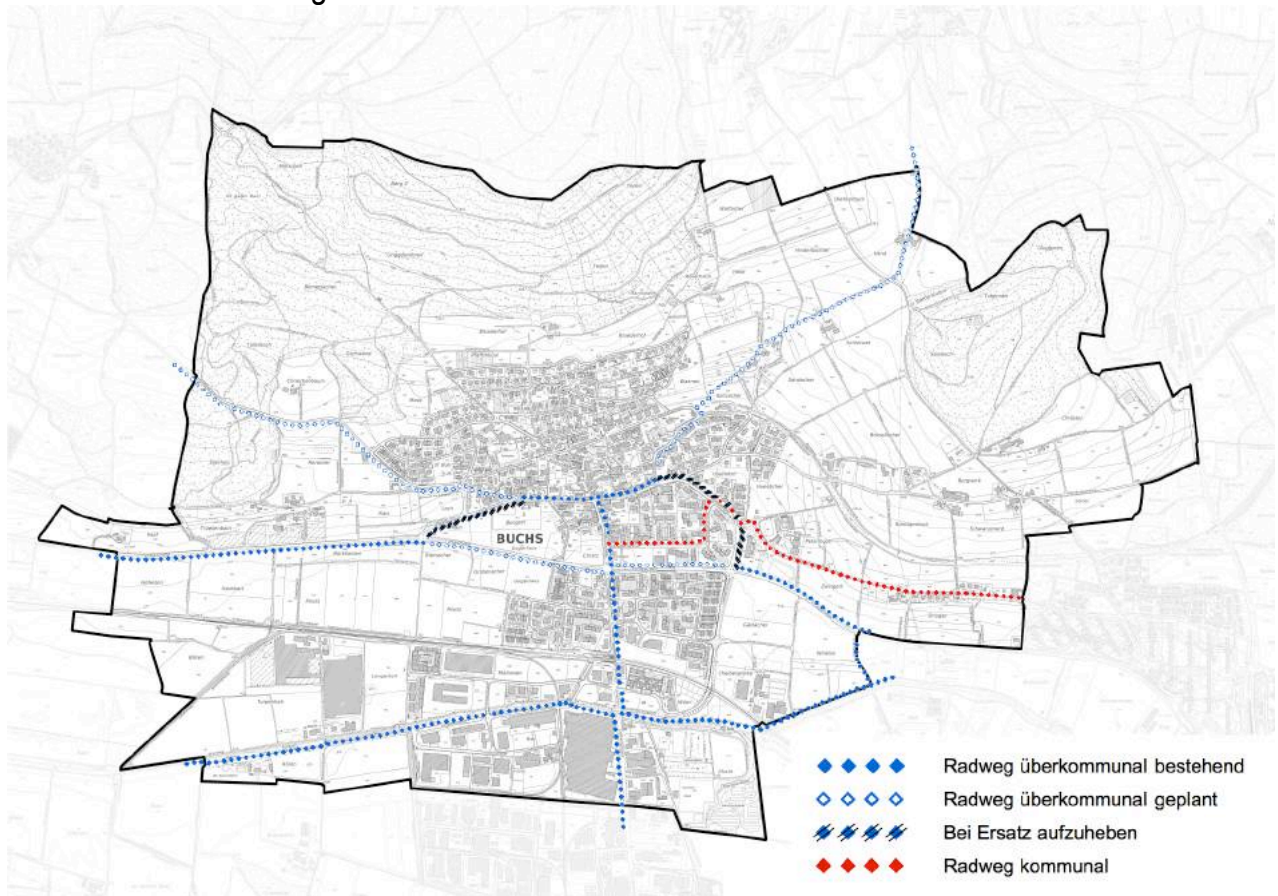
Diese Festlegung bedeutet, dass auf dem Abschnitt Massnahmen für einen sicheren Veloverkehr geprüft und wenn verhältnismässig und sinnvoll umgesetzt werden sollen.

Wo Fuss-/Fahrwegrechte fehlen, sind diese mit den Grundeigentümern auszuhandeln. Gegebenenfalls können Strassen- und Wegabschnitte mit fehlenden Fuss- und Fahrwegrechten ins öffentliche Eigentum überführt werden.

### Erläuterungen

Das kommunale Radwegnetz ergänzt das übergeordnete Radwegnetz und erschliesst die Schulanlagen Zwingert und Petermoos sowie den Gemeindesaal (Pemo Arena).

### Planausschnitt Radwegnetz



## Bushaltestellen/Busbetrieb:

### Festlegungen

- |  |           |
|--|-----------|
| • Haltestellen der Buslinien 485/455/449                   | bestehend |
| • Dorfrundkurs mit neuen Haltestellen (langfristiges Ziel) | geplant   |

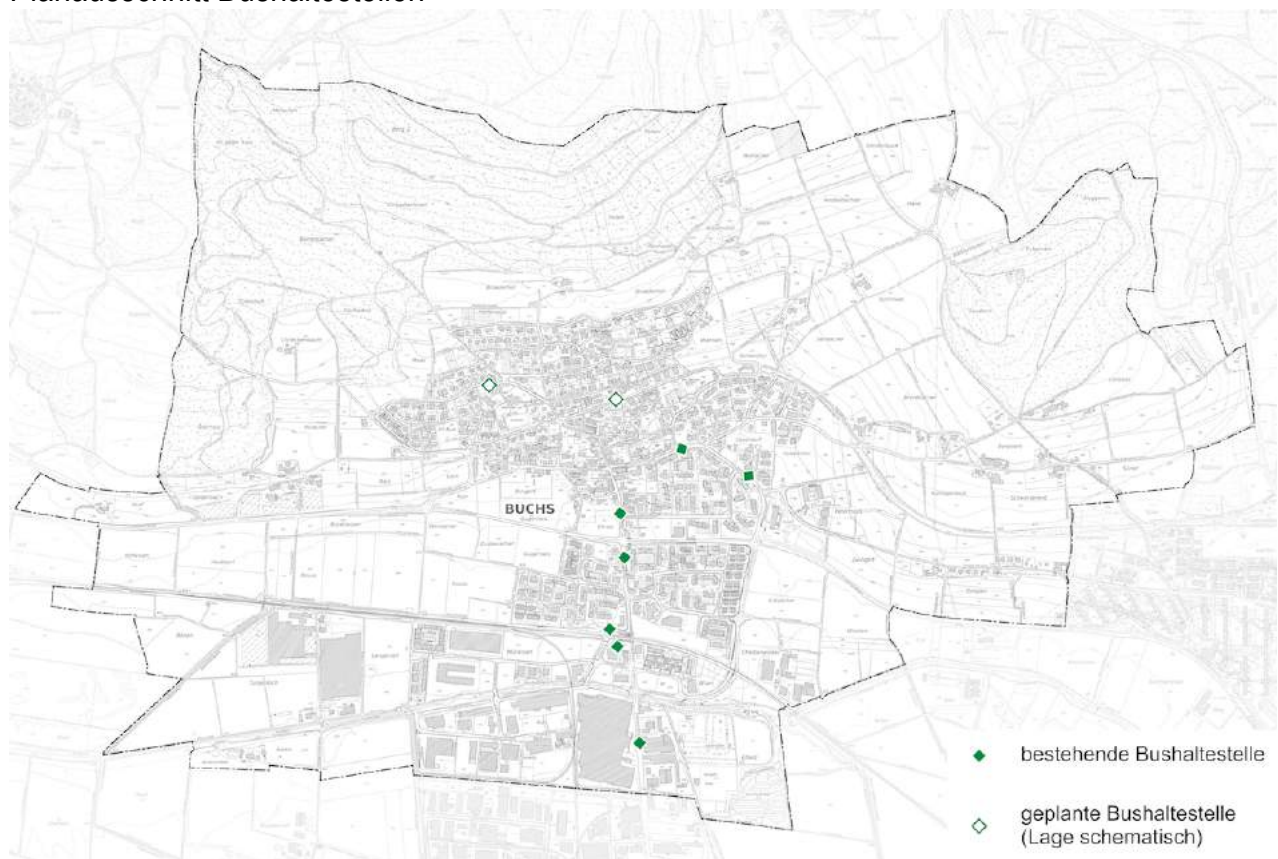
### Rechtswirkungen

Die Festlegung Bushaltestellen/Busbetrieb beauftragt den Gemeinderat, dem ZVV bei Bedarf entsprechende Anträge zu stellen.

### Erläuterungen

Das Wohnquartier am Hang ist nicht optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Im Verkehrsplan wird diesem Sachverhalt Rechnung getragen, indem neue ÖV-Haltestellen bezeichnet sind (schematische Lage). Die Realisierung der Haltestellen ist abhängig von der Einführung eines entsprechenden Buskurses, der in den Fahrplan eingebunden und finanziert werden muss.

### Planausschnitt Bushaltestellen



## 3. Auswirkungen

### Richtungsweisende Festlegungen

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

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

- Der Fokus des Verkehrsplans liegt auf einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung. Mit der Situation angemessenen Fahrgeschwindigkeiten soll die Lärmbelastung reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.
- Wichtige Strassen sollen im Rahmen von anstehenden Sanierungsprojekten entsprechend ihrer Funktion umgestaltet werden, was im Interesse der Aufenthaltsqualität und des Ortsbildes ist.
- Das vorhandene Fusswegnetz soll weiter verdichtet werden. Neue Wege im attraktiven Naherholungsgebiet bieten sich an, wenn eingedolte Bäche gemäss den neuen gesetzlichen Vorgaben geöffnet und zur Sicherstellung des Hochwasserschutzes revitalisiert werden müssen.
- Die Verkehrsflächen und öffentlichen Anlagen sind wichtig für das Erscheinungsbild der Gemeinde und werden entsprechend gestaltet. Ein besonderes Augenmerk gilt nicht nur dem öffentlichen Raum, sondern auch den daran angrenzenden privaten Vorbereichen.

### Regionale Vorgaben

Der kommunale Richtplan entspricht den Zielen und Festlegungen des regionalen Richtplans der Zürcher Planungsgruppe Furttal, der durch den Regierungsrat am 16. Mai 2018 festgesetzt wurde.