

# Revision Kommunaler Richtplan

Richtplantext mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Gemeinde Freienstein-Teufen, Kanton Zürich

26. November 2025

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 26. November 2025

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.

**PLANE  
RAUM.**

Verkehrsplanung  
Raumentwicklung

### **Arbeitsgruppe Ortsplanung**

Simona Hofmann, Gemeinderätin, Vorsitz  
Rolf Weibel, Gemeinderat, Baukommission  
Bruno Keller, Baukommission  
Roger Leuenberger, Baukommission  
Martin Utzinger, Baukommission  
Markus Lienhard, Leiter Bau und Planung  
Peter Hirner, Gemeindeingenieur

### **Bearbeitet durch**

PLANE RAUM.  
Badenerstrasse 18  
CH-8004 Zürich  
+41 44 291 04 04  
[www.planeraum.ch](http://www.planeraum.ch)

Fabio Trussardi, David Schmid

PRN 40050

# Inhalt

<b>1. Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Grundsätze	5
1.3 Gesamtplan 1982	7
1.4 Grundlagen	8
<b>2. Rahmenbedingungen</b>	<b>9</b>
2.1 Übergeordnete Vorgaben	9
2.2 Räumliche Faktoren	24
2.3 Verkehrssicherheit	29
2.4 Fussverkehrspotenzial	30
<b>3. Verkehrsplan</b>	<b>31</b>
3.1 Gesamtstrategie	31
3.2 Fuss- und Wanderwege	33
3.3 Veloverkehr	39
3.4 Öffentlicher Verkehr	44
3.5 Motorisierter Individualverkehr	50
3.6 Strassenraum	53
3.7 Parkierung im öffentlichen Interesse	59
<b>4. Plan der Erholungsgebiete</b>	<b>61</b>
<b>5. Verfahrensablauf</b>	<b>64</b>
5.1 1. Kantonale Vorprüfung	64
5.2 2. Kantonale Vorprüfung	66
5.3 3. Kantonale Vorprüfung	70
5.4 Anhörung	72
5.5 Öffentliche Auflage	73
5.6 Festsetzung und Genehmigung	73

## Planbeilagen

Teilrichtplan I:

Fuss- und Veloverkehr, Massstab 1:5000

Teilrichtplan II:

Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Parkierung,  
Erholungsgebiete, Massstab 1:5000

# 1. Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

### Anlass

Die vorgesehene Teilrevision der Bau- und Zonenordnung ist Anlass, die heutigen Inhalte der Richtplanung zu überprüfen und sie auf die gewünschte Siedlungsentwicklung abzustimmen. Basierend auf den Zielen und Grundsätzen der übergeordneten Planungsinstrumente wird der Handlungsbedarf beim kommunalen Verkehrsplan aus dem Jahre 1982 aufgezeigt.

Der Aufbau des kommunalen Verkehrsrichtplans richtet sich nach dem Merkblatt «Kommunaler Richtplan Verkehr» Version 2.0 vom Februar 2021 des kantonalen Amtes für Verkehr.

Der Erläuterungsbericht zum kommunalen Verkehrsrichtplans enthält weitergehende Erläuterungen sowie die zugrundeliegenden Analysen.



Planausschnitt  
Teilrichtplan  
Verkehrsplan  
vom 18.1.1982

## **Revisionsbestandteile**

Die Revision der Richtplanung hat nach den gesetzlichen Vorgaben des PBG zu erfolgen. Gemäss § 31 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes kann sich der kommunale Richtplan auf einzelne Teilrichtpläne beschränken. Auf den Verkehrsrichtplan mit den kommunalen Strassen für die Groberschliessung und den Wegen von kommunaler Bedeutung darf nicht verzichtet werden. Der rechtskräftige Verkehrsplan RRB Nr. 4677 vom 18. Januar 1982 wird an die geänderten übergeordneten Festlegungen angepasst. Die nachfolgend aufgelisteten übrigen Planungsinstrumente (Teilrichtpläne) im Sinne der kommunalen Richtplanung werden aufgehoben.

- Siedlungsplan, RRB 4677 vom 18. Januar 1982, mit Änderung RRB Nr. 3151 vom 25. Oktober 1989
- Landschaftsplan, RRB 4677 vom 18. Januar 1982, mit Änderung RRB Nr. 3151 vom 25. Oktober 1989
- Versorgungsplan, RRB Nr. 4677 vom 18. Januar 1982
- Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen, RRB Nr. 4677 vom 18. Januar 1982

Gemäss § 18 Planungs- und Baugesetzes (PBG) soll mit der Richtplanung angestrebt werden, dass die für die Erholung der Bevölkerung nötigen Gebiete dauernd zur Verfügung stehen. Deshalb werden die Erholungsgebiete im Plan der Erholungsgebiete weiterhin gesichert. In der Erholungszone sind gemäss § 62 Abs. 2 PBG nur die den Vorgaben der Richtplanung entsprechenden Bauten und Anlagen zulässig; die Gemeinden erlassen die nötigen Bauvorschriften.

## **1.2 Grundsätze**

### **Zweck**

Der kommunale Verkehrsplan gemäss § 31 Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) legt die angestrebte räumliche Entwicklung bezüglich des Verkehrs fest. Er zeigt auf, wie die raumwirksamen Tätigkeiten der Gemeinde Freienstein-Teufen mit jenen der Nachbargemeinden, der Region und dem Kanton koordiniert und aufeinander abgestimmt werden.

### **Verbindlichkeit**

Die Eintragungen sind nicht parzellenscharf und entfalten keine Rechtswirkung auf Privatpersonen. Der kommunale Verkehrsplan und der Plan der Erholungsgebiete sind somit behördenverbindliche Planungs- und Koordinationsinstrumente.

Die kommunalen Festlegungen sind in den Kapiteln 3 und 4 aufgeführt und werden mit blauer Farbe hinterlegt. Bei Kantonsstrassen liegt die Planungshoheit beim Kanton Zürich. Folglich kann die Gemeinde Freienstein-Teufen Anpassungswünsche lediglich als Anträge an den Kanton stellen. Bei Massnahmen die auf der Kantonsstrasse vorgesehen sind, werden die Anträge mit dem Buchstaben "A" gegenzeichnet.

Kommunale Festlegungen werden mit blauer Farbe hinterlegt.

Die übergeordneten Festlegungen aus dem kantonalen und regionalen Richtplan werden als Informationsinhalte dargestellt und gelten folgerichtig nicht als Festlegungen auf kommunaler Stufe.

### **Neue Bestandteile**

Der kommunale Verkehrsplan und der Plan der Erholungsgebiete bestehen aus den Teilrichtplänen im Massstab 1:5'000 und diesem Bericht. Er beinhaltet folgende Bestandteile:

- Richtplantext mit Erläuterungen gemäss Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV) vom 26. November 2025,
- Teilrichtplan I: Fuss- und Veloverkehr vom 26. November 2025,
- Teilrichtplan II: Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Parkierung, Erholungsgebiete vom 26. November 2025.

Die Festlegungen zum kommunalen Verkehrsplan und der Plan der Erholungsgebiete werden einerseits im vorliegenden Bericht umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, in der zugehörigen Richtplan-karte dargestellt.

### **Abstimmung mit Revision Nutzungsplanung**

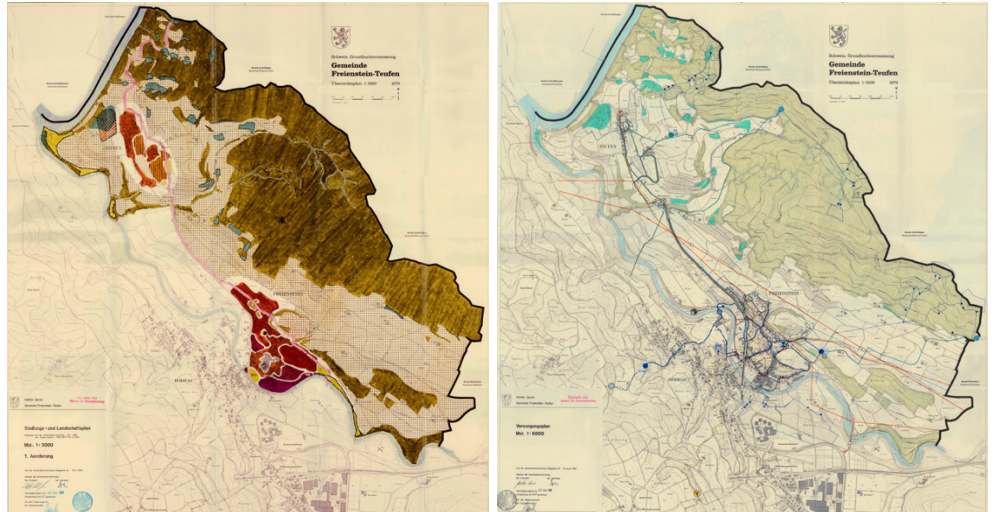
Die kommunale Richtplanung wird gemeinsam mit der Nutzungsplanung revidiert. Die detaillierte Analyse zur Siedlungsentwicklung, der Bevölkerung- und Beschäftigtenentwicklung ist im Bericht zur Nutzungsplanungsrevision vom 26. November 2025 abgebildet. In diesem Bericht werden deshalb dazu lediglich die Haupteckdaten für die Abstimmung Siedlung und Verkehr wiedergegeben.

## 1.3 Gesamtplan 1982

### Teilrichtpläne

Die Gemeinde Freienstein-Teufen verfügt über folgende Teilrichtpläne aus dem Jahr 1982 (kommunaler Richtplan, früher als Gesamtplan bezeichnet).

Siedlungs- und  
Landschaftsplan (links)  
und Versorgungsplan  
(rechts)



der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets sicherzustellen. Er wird umfassend revidiert und mit ergänzenden Inhalten auf die aktuellen Gegebenheiten in der Region und in der Gemeinde abgestimmt und neu festgesetzt,  
Verkehrsplan und Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen



## 1.4 Grundlagen

Die folgenden Grundlagen standen für die Ausarbeitung des kommunalen Verkehrsplans und des Plans der Erholungsgebiete zur Verfügung:

Übergeordnete Planungen:

- Kantonaler Richtplan, Stand 11. März 2024
- Velonetzplan Kanton Zürich vom 15. Juni 2016
- Standards Veloverkehr vom Februar 2023
- Regionaler Richtplan Unterland vom September 2021
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus vom 31. Juli 2022

Kommunale Planungen:

- Kommunale Richtplanung 1982 / Teilrevision 1989
- Kommunale Nutzungsplanung 2012 (zurzeit in Teilrevision)

## 2. Rahmenbedingungen

### 2.1 Übergeordnete Vorgaben

Die übergeordneten Festlegungen sind auf Stufe Bund, Kanton und Region festgelegt. Sie gelten als Rahmenbedingungen für den kommunalen Richtplan. Die übergeordneten Festlegungen werden im kommunalen Verkehrsplan und im Plan der Erholungsgebiete übernommen.

#### **Bundesgesetz über Velowege**

Die Schweizer Bevölkerung hat 2018 dem Bundesbeschluss über die Velowege zugestimmt. Damit hat sie sich für eine Aufwertung der Velowege entschieden. Das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) sorgt für bessere und sicherere Velowege, indem die Kantone zur Planung und Realisierung von Velowegnetzen verpflichtet werden und der Bund bei seinen Strassen ebenfalls Velowege erstellt. Seit dem 1. Januar 2023 ist dieses Gesetz in Kraft.

Das Bundesgesetz über die Velowege verpflichtet die Kantone und Gemeinden, im ersten Schritt ein gutes, zusammenhängendes Velowegnetz innerhalb von fünf Jahren zu planen. Der zweite Schritt ist die Umsetzung des Velonetzes bis Ende 2042. Der Bund wird in den nächsten Jahren Vorgaben für die Bereitstellung von Geobasisdaten ausarbeiten. Auch diese sind durch die Kantone und Gemeinden umzusetzen.

Im Gesetz wird der Begriff Velowegnetz verwendet. In der Netzplanung spielt es jedoch keine Rolle, welcher Infrastrukturtyp (Radweg, Radstreifen, etc.) gebaut wird. Das Velowegnetz wird im kommunalen Richtplan Verkehr abgebildet und über die damit verknüpften Verfahren festgesetzt. Es muss spätestens am 31. Dezember 2027 im kommunalen Richtplan Verkehr abgebildet sein.

Das Velowegnetz muss gemäss Gesetz eine angemessene Dichte mit einer direkten Streckenführung aufweisen. Es verbindet die wichtigen Orte innerhalb der Gemeinde, insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowegnetze für die Freizeit.

## Kantonales Raumordnungskonzept

Im Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans Zürich mit Stand vom 6. Februar 2023 ist das Siedlungsgebiet von Freienstein-Teufen den Handlungsräumen «Landschaft unter Druck» (Ortsteil Freienstein) und «Naturlandschaft» (Ortsteil Teufen) zugewiesen. Es wird folgender Handlungsbedarf dafür ausgewiesen:

Landschaft unter Druck - stabilisieren und aufwerten:

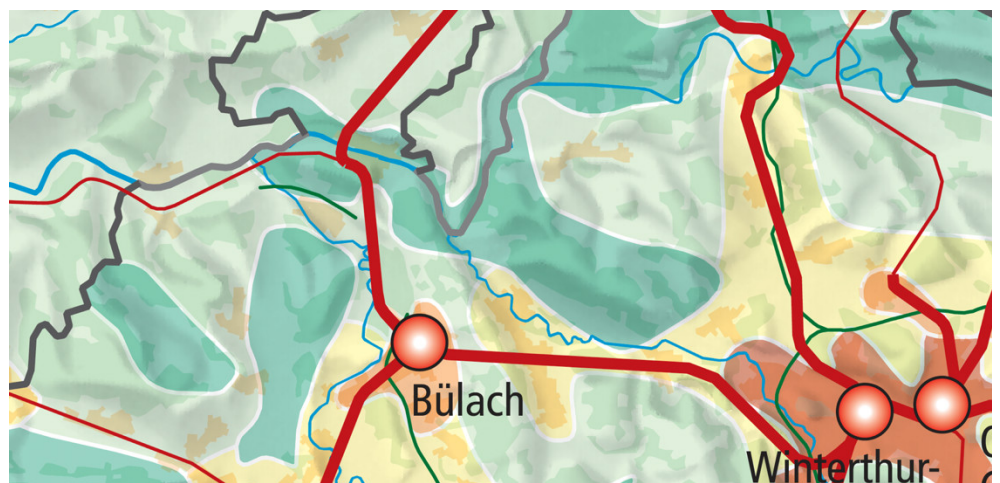
- Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs aktivieren
- Bauzonenverbrauch verringern
- Attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Zersiedlung eindämmen und Übergänge zur offenen Landschaft so gestalten, dass sich die Siedlungen gut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

Naturlandschaft - schützen und bewahren:

- Schutzverordnungen partnerschaftlich erarbeiten und umsetzen
- Nachhaltige, auf landschaftliche Qualitäten ausgerichtete Bewirtschaftung fördern
- Bedürfnisse von Naturschutz, Erholung bzw. Tourismus und Landwirtschaft abstimmen
- Landschaftliche Qualitäten inwertsetzen
- Fliessgewässer hochwertig gestalten und aufwerten
- Zurückhaltung beim Bauen ausserhalb der Bauzonen üben und für gestalterische Qualität sorgen



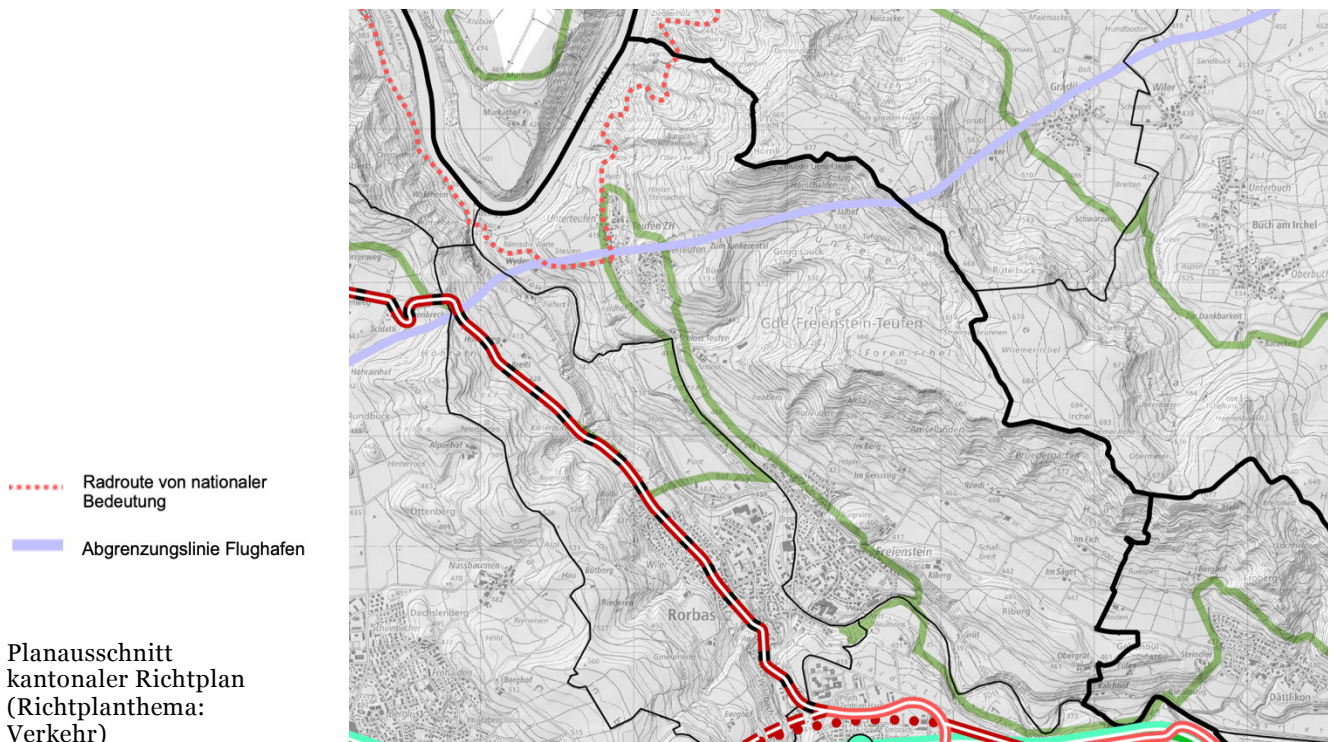
Planausschnitt kantonales Raumordnungskonzept



## Kantonaler Richtplan

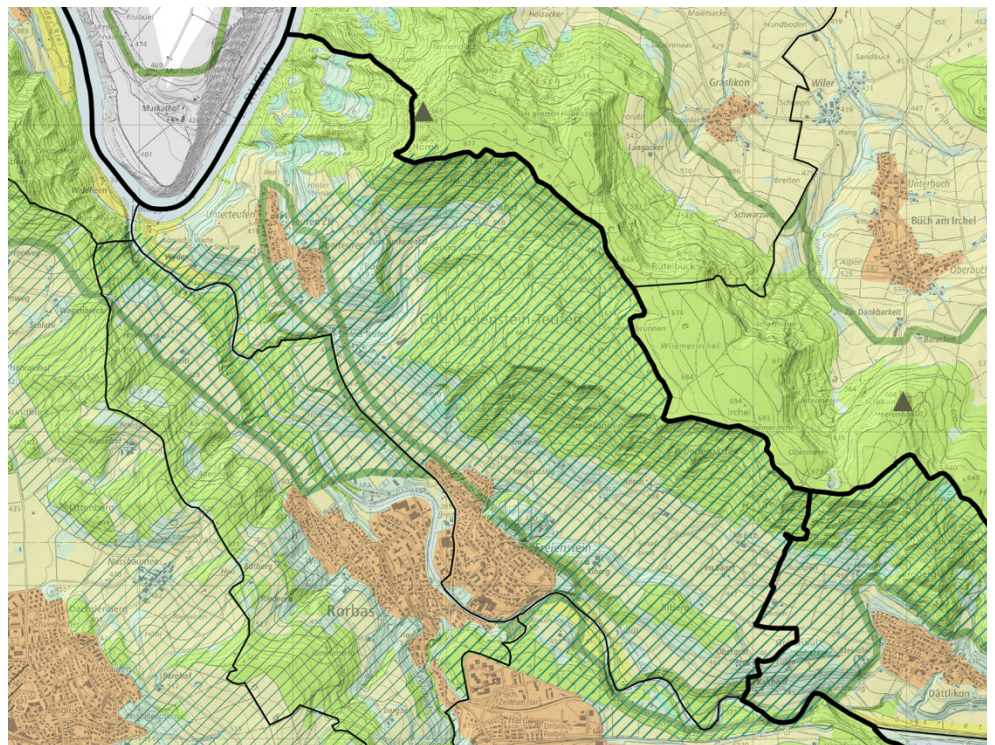
Der kantonale Richtplan enthält folgende für den kommunalen Verkehrsplan und den Plan der Erholungsgebiete relevante Festlegungen:

- Bestehende Radroute von nationaler Bedeutung, Freizeitroute SchweizMobil Veloroute Nr. 2
- Abgrenzungslinie Flughafen  
(Innerhalb der Abgrenzungslinie werden grundsätzlich keine zusätzlichen Wohnnutzungsreserven geschaffen. Bestehende Nutzungsreserven können im Rahmen der umweltrechtlichen Bestimmungen genutzt werden.)
- Erholungsgebiete von kantonaler Bedeutung  
In den im kantonalen Richtplan bezeichneten Erholungsgebieten ist der Erholungsnutzung gegenüber anderen Nutzungen im Rahmen der Interessensabwägung besondere Bedeutung beizumessen. Wenn Bauten und Anlagen für die Erholungsnutzung erstellt werden sollen, bildet der Richtplaneintrag «Erholungsgebiet von kantonaler Bedeutung» ein wichtiges Argument für deren Standortgebundenheit.
- Versorgungsleitungen  
(Erdgastransportleitung, Höchstspannungsleitung geplant, Höchstspannungsleitung bestehend)



 Erholungsgebiet

Planausschnitt  
kantonaler Richtplan  
(Richtplanthemen:  
Siedlung, Landschaft)



## Regionales Raumordnungskonzept

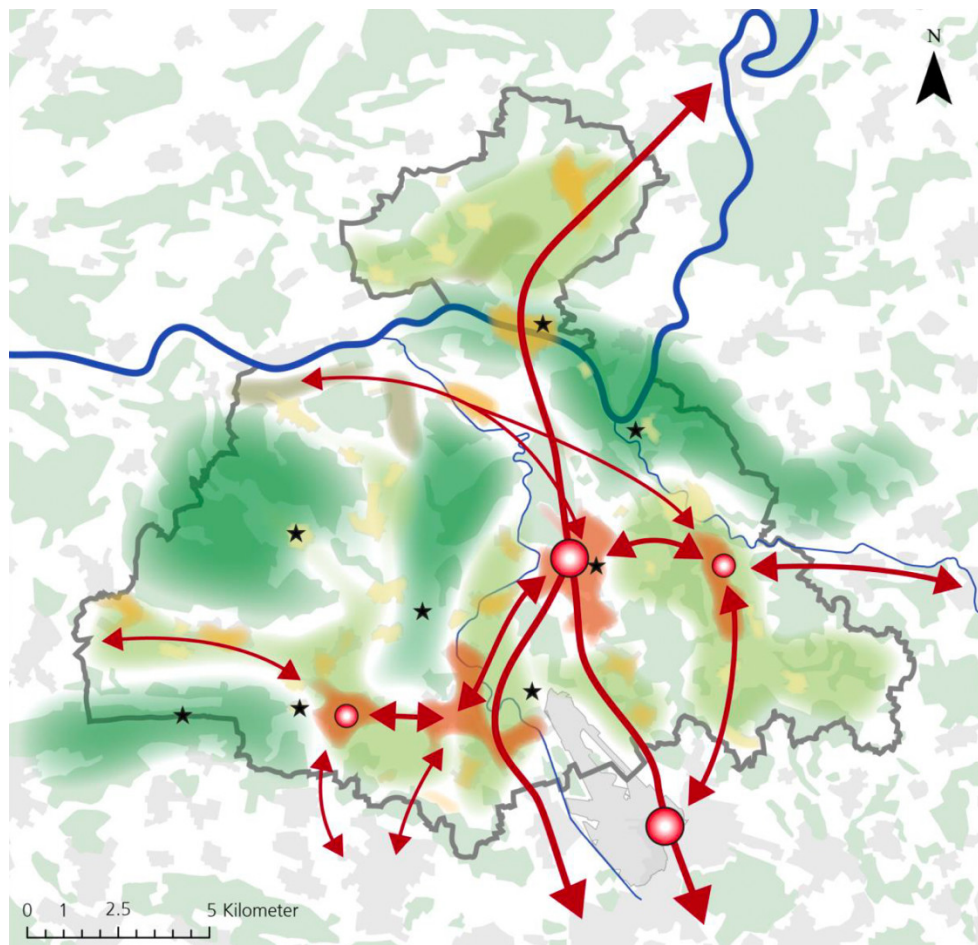
Das regionale Raumordnungskonzept (Regio-ROK) entwirft ein Bild der angestrebten künftigen Raumordnung der Region Zürcher Unterland. Das Regio-ROK dient als strategischer Rahmen für die raumwirksamen Tätigkeiten der Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU) und ihrer Mitgliedergemeinden und bildet die Grundlage für den regionalen Richtplan. Das Regio-ROK wurde am 29. August 2011 durch die Delegiertenversammlung verabschiedet. Für die Gemeinde Freienstein-Teufen sind folgende Herausforderungen aus dem Regio-ROK von Bedeutung:

Die Herausforderung in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr besteht darin, die Wohngebiete von den Emissionen des Verkehrs möglichst zu verschonen und den Durchgangsverkehr aus den Wohngebieten fernzuhalten. Dies ist vor allem im Ortsteil Teufen schwierig, weil nur die Irchelstrasse durch das Siedlungsgebiet führt.

Eine weitere Herausforderung ist die Festlegung eines feinmaschigen Fuss- und Velowegnetz, die Zugänglichkeit zu den attraktiven Landschaftsräumen und deren Nutzbarkeit für Erholungszwecke sowie der gleichzeitigen Sicherung und Förderung der bedeutenden naturnahen Räume ohne diese durch die Erholungsnutzung zu beeinträchtigen.



Regionaler Richtplan, regionales Raumordnungskonzept - Zielbild 2030



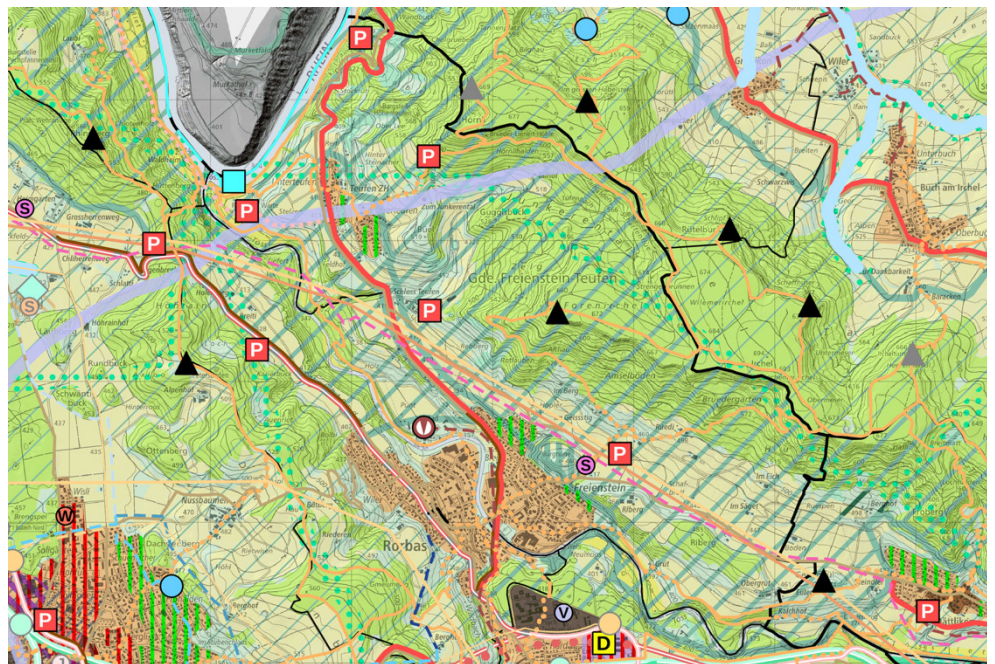
## Regionaler Richtplan

Der Regionale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument der Region für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung. Er differenziert die Vorgaben des kantonalen Richtplans und stimmt diese auf die Bedürfnisse der Region ab. Der regionale Richtplan stellt die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planwerken sicher. Er stützt sich auf Grundlagen aus allen Fachbereichen, stimmt diese aufeinander ab und setzt Prioritäten. Er lenkt und koordiniert damit die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die erwünschte räumliche Entwicklung und weist einen mittel- bis langfristigen Planungshorizont auf. Im regionalen Richtplan Unterland bestehen für das Gemeindegebiet von Freienstein-Teufen diverse Festlegungen als Ergänzung zum kantonalen Richtplan Zürich.

Auf Festlegungen von bestehenden Verkehrsanlagen, die keinen Handlungsbedarf erfordern, wird in den folgenden Ausführungen nicht weiter eingegangen.

- | Kantonal | Regional | Verkehr   |
|----------|----------|---|
|          |          | Hochleistungsstrasse                                    |
|          |          | Ausbau Hochleistungsstrasse                             |
|          |          | Hauptverkehrsstrasse                                    |
|          |          | Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz |
|          |          | Verbindungsstrasse                                      |
|          |          | Abklassierung Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz   |
|          |          | Umgestaltung Strassenraum                               |
|          |          | Tunnel Hochleistungsstrasse                             |
|          |          | Tunnel Hauptverkehrsstrasse                             |
|          |          | Variante / zu profilende Linienführung                  |
|          |          | Anschluss   |
|          |          | Parkierungsanlage                                       |
|          |          | Radroute von nationaler Bedeutung                       |
|          |          | Radweg  |
|          |          | bei Ersatz aufzubehaltender Radweg                      |
|          |          | Fuss- / Wanderweg                                       |
|          |          | Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag                         |
|          |          | Busstrasse  |
|          |          | Bahnlinie doppel- oder mehrspurig                       |
|          |          | Ausbau Bahnlinie  |
|          |          | Bahnlinie einspurig                                     |
|          |          | Bahnlinie doppel- oder mehrspurig                       |
|          |          | Bahnlinie einspurig                                     |
|          |          | Station / Haltestelle                                   |
|          |          | Güterumschlag   |
|          |          | Anschlagsgleis  |
|          |          | Diesel / Tram / Bus                                     |
|          |          | Schiffahrtslinie  |
|          |          | Hafen / Bootslegplatz                                   |
|          |          | Piste   |
|          |          | Flughafensteig  |
|          |          | Abgrenzungslinie Flughafen                              |

Planausschnitt regionaler Richtplan, Überlagerung aller Karteninhalte

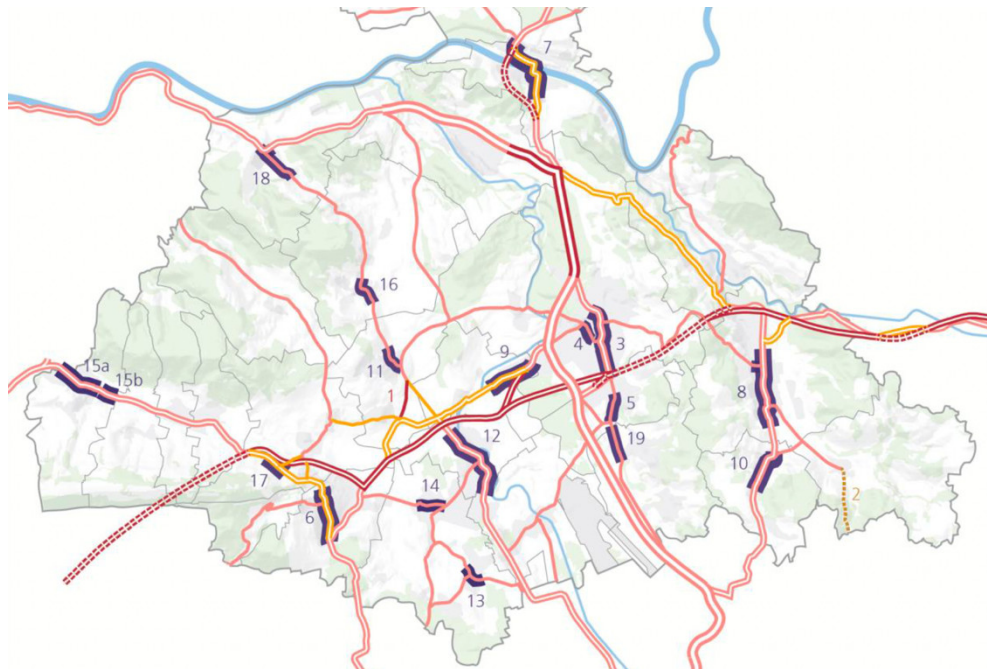


### Strassenverkehr:

Auf dem Gemeindegebiet von Freienstein-Teufen ist eine Festlegung zum Strassenverkehr eingetragen. Der Eintrag betrifft die bestehende Verbindungsstrasse (Irchelstrasse).

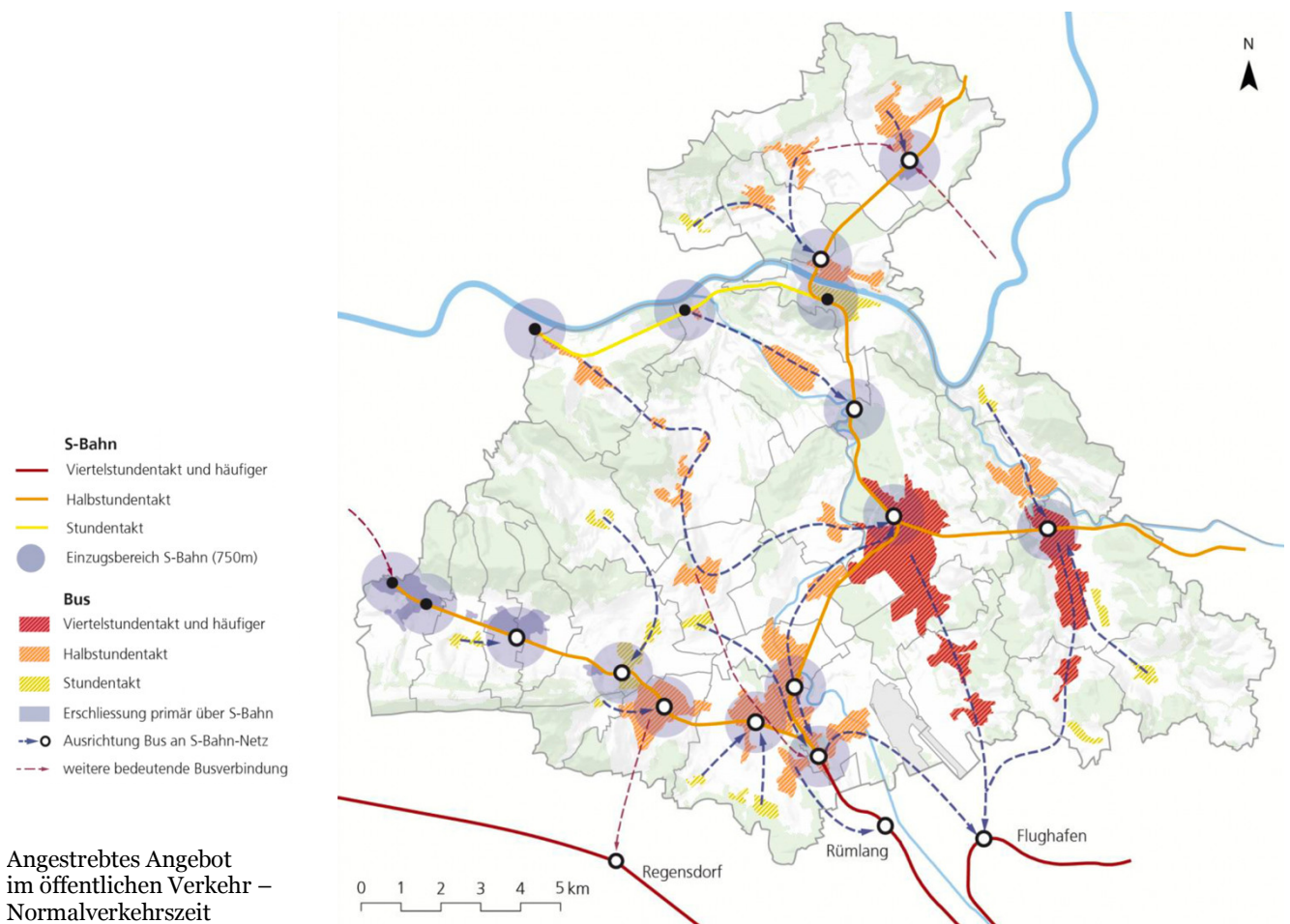
- |                              |   |
|------------------------------|---|
| Inhalte regionaler Richtplan |   |
|                              | Verbindungsstrasse bestehend  |
|                              | Verbindungsstrasse geplant  |
|                              | Abklassierung Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz               |
|                              | Kommunale Strasse, mittelfristige Schliessung für Durchgangsverkehr |
|                              | Umgestaltung Strassenraum   |
| Inhalte kantonaler Richtplan |   |
|                              | Hochleistungsstrasse  |
|                              | Ausbau Hochleistungsstrasse   |
|                              | Tunnel Hochleistungsstrasse   |
|                              | Hauptverkehrsstrasse bestehend                                      |
|                              | Hauptverkehrsstrasse geplant  |
|                              | Tunnel Hauptverkehrsstrasse geplant                                 |
|                              | Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz             |

Abschnitte zur Umgebungsgestaltung Strassenraum



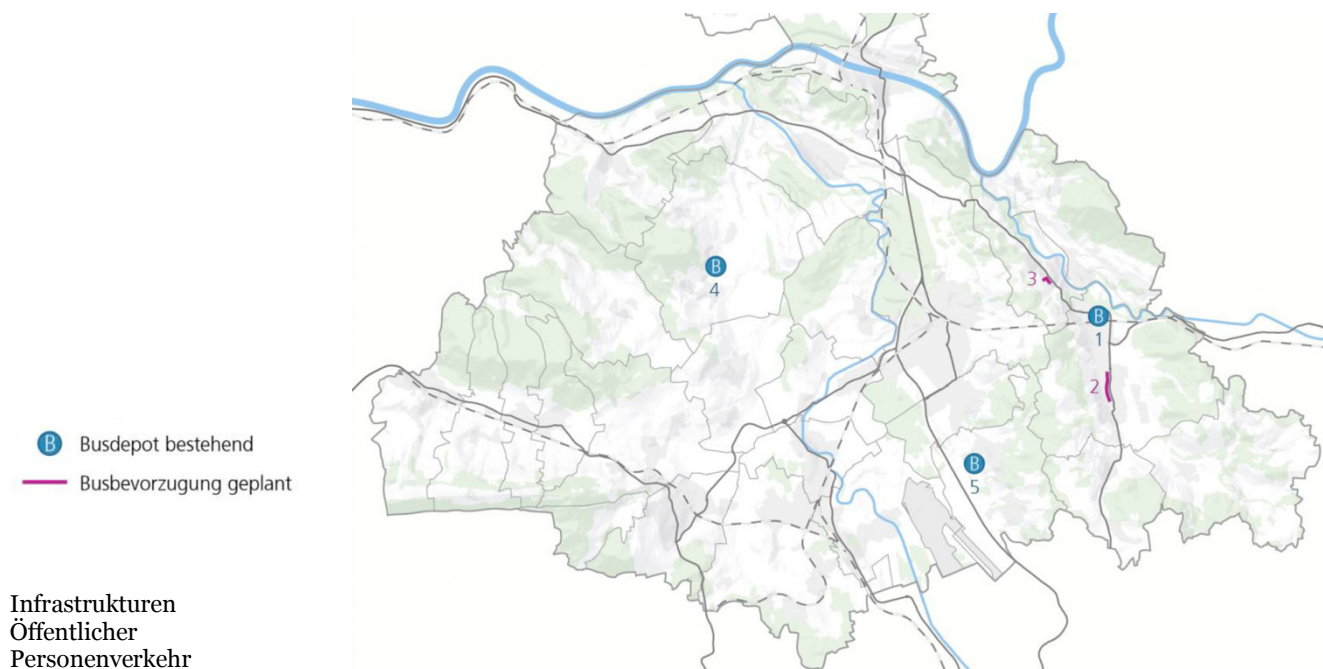
### Öffentlicher Personenverkehr:

Der öffentliche Verkehr übernimmt eine zentrale Erschließungs- und Vernetzungsfunktion innerhalb der Region und zu den Zentren ausserhalb der Region. Bis 2030 wird in Teilen der Region sowohl im Bahn- als auch im Busverkehr eine Verdichtung des Takts angestrebt. Die unten aufgeführte Abbildung zeigt die angestrebten minimalen Angebotsstandards im öffentlichen Verkehr im Jahr 2030 (Zielwerte Grundtakt). Abgebildet ist lediglich das Angebot in der Normalverkehrszeit (Mo-Fr von 9-16h und 19-21h sowie tagsüber an Samstagen), in den Spitzen- und Nebenverkehrszeiten richtet sich das Angebot nach der Nachfrage.



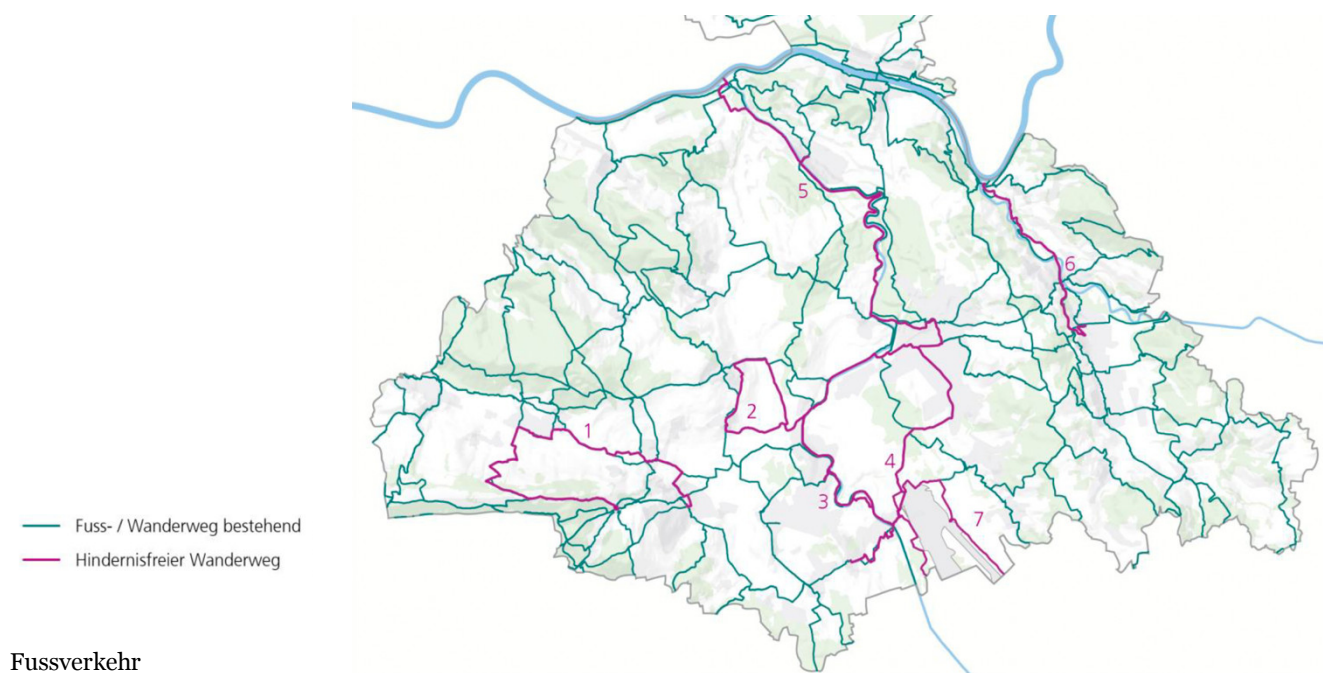
### Busverkehr:

Im regionalen Richtplan sind keine Festlegungen für den Busverkehr in Freienstein-Teufen eingetragen.



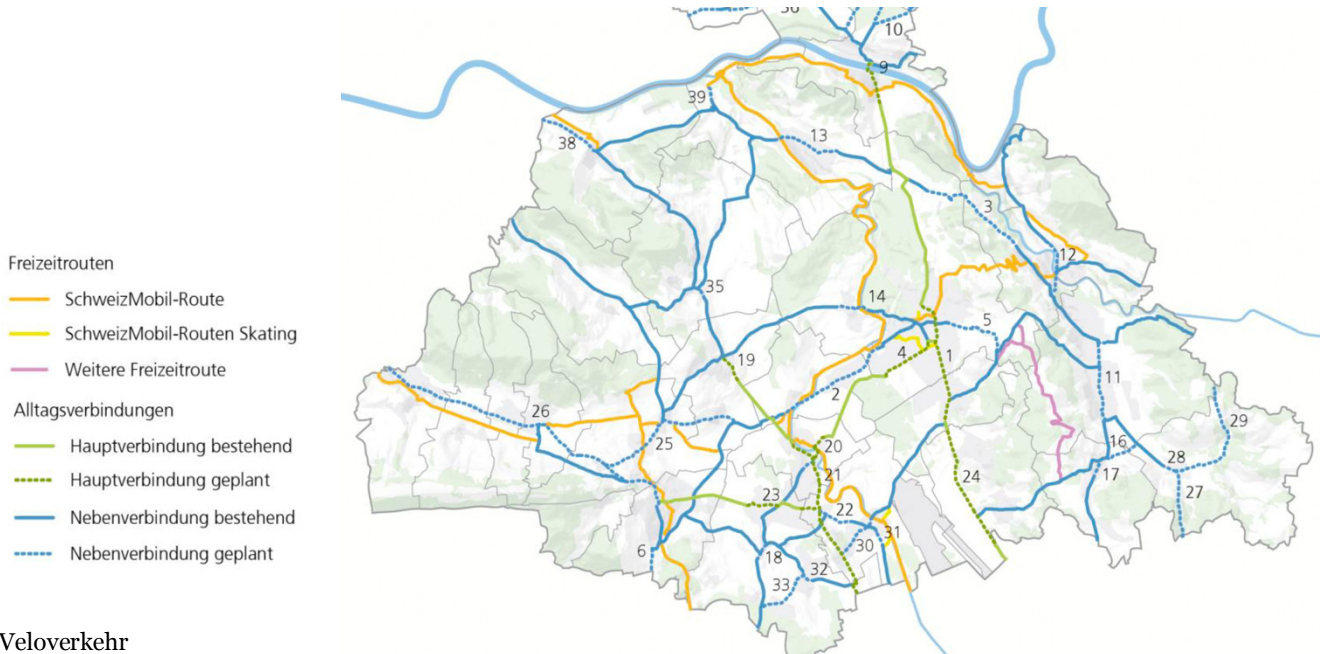
### Fussverkehr:

Gemäss dem regionalen Richtplan Unterland soll der Fussweg entlang der Töss (Route «Töss» Nr. 6) mittelfristig als hindernisfreier Wanderweg ausgestaltet werden. Dazu sollen bauliche Massnahmen und die Signalisation umgesetzt werden.



### Veloverkehr:

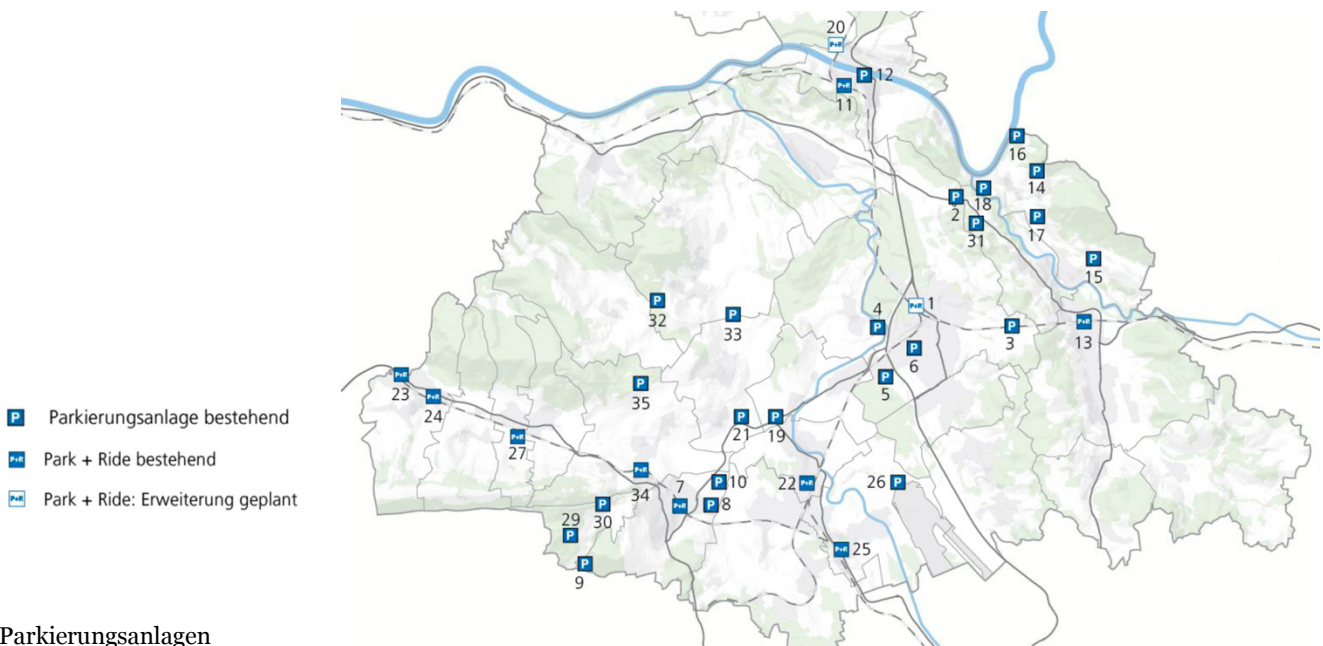
Auf der bestehenden Nebenverbindung (Festlegung Nr. 12) ist auf der Iichelstrasse, im südlichen Bereich, mittelfristig die Erstellung eines Radstreifens sowie die Prüfung einer Temporeduktion geplant.



### Veloverkehr

### Parkierungsanlagen:

Es befinden sich 5 Parkierungsanlagen von regionaler Bedeutung auf dem Gemeindegebiet von Freienstein-Teufen. Eine Parkierungsanlage befindet sich beim Jugendheim. Die Parkierungsanlagen Tössegg, Schloss Teufen, Rhiblick-Rüteneu und Junkerental dienen der Erschliessung der Erholungsgebiete. Eine Erweiterung der Parkierungsanlagen ist nicht geplant.



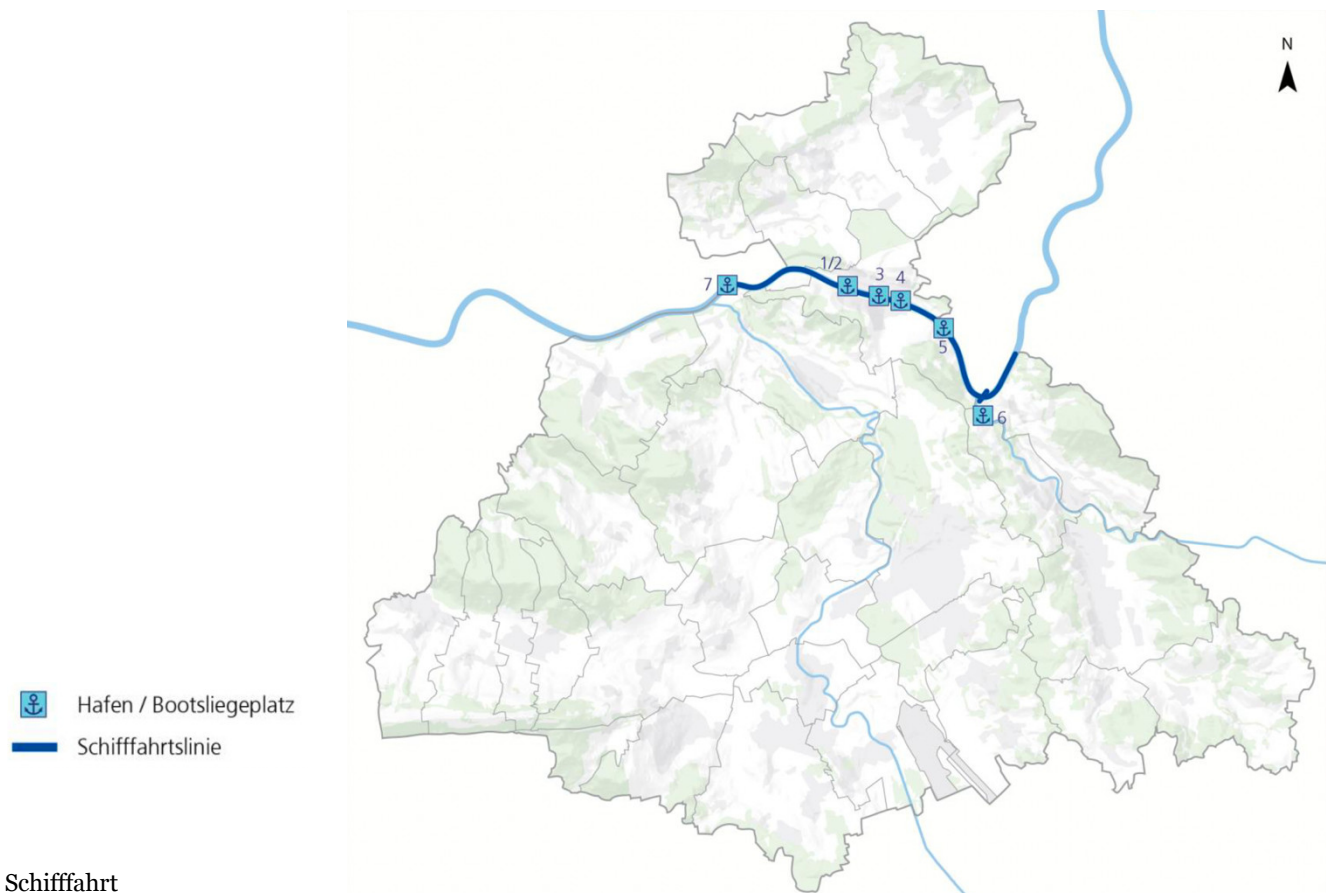
### Parkierungsanlagen

### Güterverkehr:

Im regionalen Richtplan sind auf Gemeindegebiet Freienstein-Teufen keine Güterumschlagsstandorte und Anschlussgleise bezeichnet. Die Gemeinde hat ebenfalls keine bestehenden oder geplanten Güterumschlagsanlagen und Anschlussgleise von kommunaler Bedeutung auf dem Gemeindegebiet zu bezeichnen.

### Schifffahrt:

Die Schifffahrt im Zürcher Unterland beschränkt sich auf den Rhein und hat rein touristische Funktion. Die durch Private betriebenen Schifffahrtslinien auf dem Rhein sind in der Richtplankarte enthalten. Im Richtplan ist auf Gemeindegebiet Freienstein-Teufen der Bootsliegeplatz Tössegg mit ca. 50 Plätze bezeichnet.

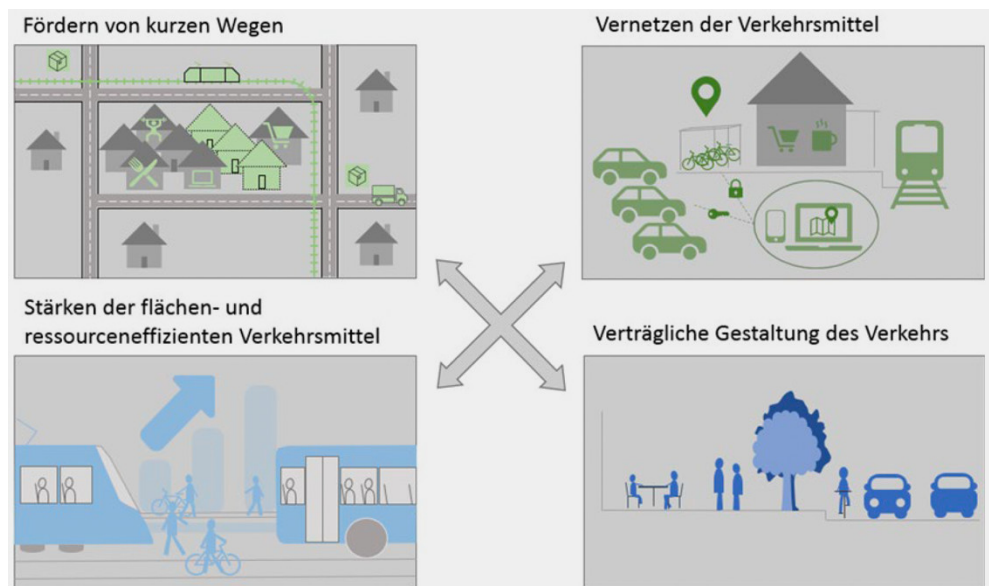


## Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus

Der Regierungsrat hat am 9. Januar 2018 das Gesamtverkehrskonzept (GVK) des Kantons Zürich beschlossen. Damit legt er die Ziele und Handlungsschwerpunkte für die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems im Planungshorizont bis 2030 fest. Im Hinblick auf die stark wachsende Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl und auf die zahlreichen regionalen Themen zur künftigen Gesamtverkehrsentwicklung haben der Kanton Zürich und die Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU) die Erarbeitung eines regionalen Gesamtverkehrskonzepts (rGVK) vereinbart, welches neben dem Unterland, aufgrund der funktionalen Zusammenhänge, auch die Gemeinden Regensdorf und Buchs umfasst und als rGVK «Unterland plus» (rGVK PZU+) betitelt wird.

Das Zukunftsbild des rGVK PZU+ basiert auf dem regionalen Raumordnungskonzept Zürcher Unterland (2012) und dem Regio-ROK Furttal (2011). Mit dem rGVK PZU+ wird weiter die «Vier-V-Strategie» als Grundsatz für eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung verfolgt:

Es werden folgende Handlungsstrategien für die Gemeinde Freienstein-Teufen festgehalten:

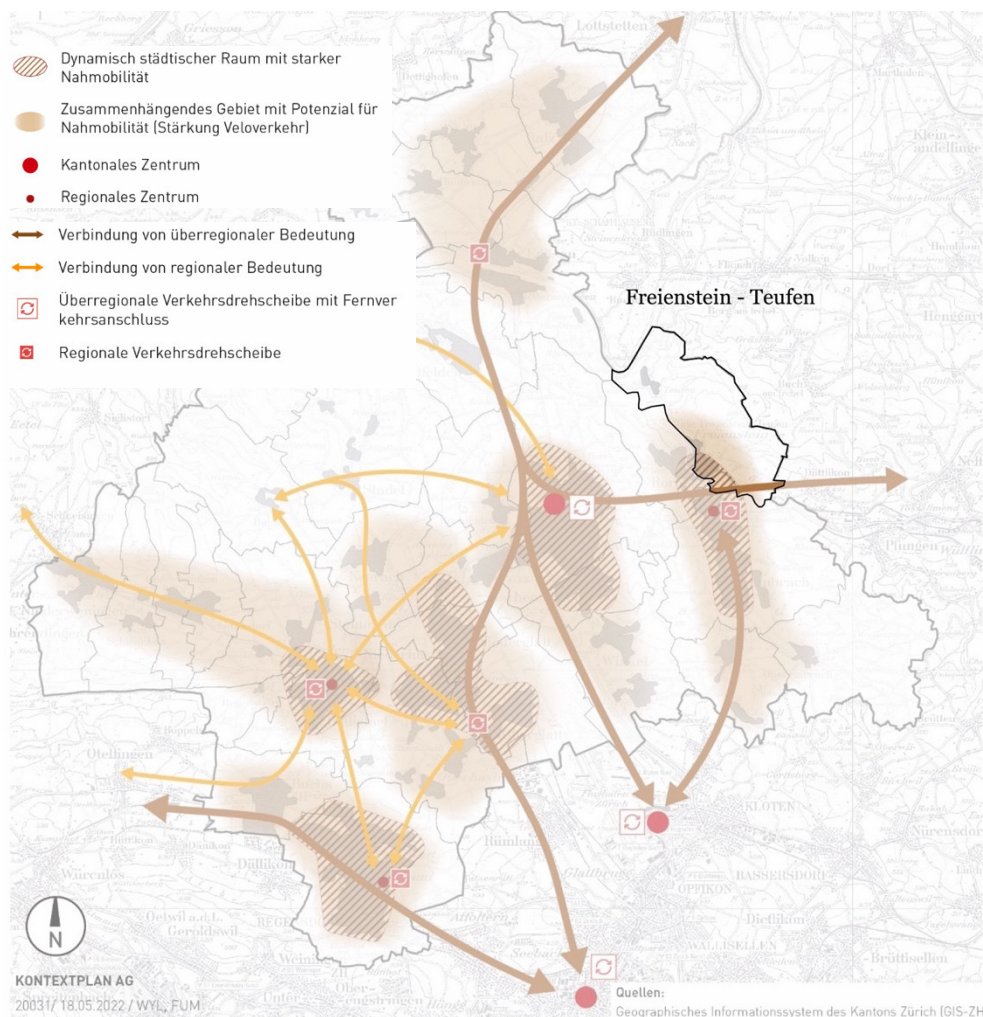


4-V-Strategie: Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten, regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus vom 31. Juli 2022

Im Zukunftsbild des regionalen Gesamtverkehrskonzepts wird der Ortsteil Freienstein grösstenteils als dynamisch städtischer Raum mit starker Nahmobilität dargestellt. Um diesen städtischen Raum werden weitere Gebiete definiert in welchen ein Potenzial für nachhaltige Mobilitätsformen, insbesondere für den Veloverkehr, vorhanden ist.

Südlich der Gemeinde Freienstein-Teufen sieht das Zukunftsbild des regionalen Gesamtverkehrskonzepts eine Verbindung von überregionaler Bedeutung vor. Durch die überregionalen Verbindungen werden insbeson-

dere die dynamisch städtischen Räume untereinander und mit den umliegenden kantonalen Zentren verbunden.



Zukunftsbild rGVK PZU+, regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus vom 31. Juli 2022

Es werden folgende sechs Handlungsstrategien für die Gemeinde Freienstein-Teufen im regionalen Gesamtverkehrskonzept festgehalten.

- Gesamtmobilität, Förderung der nachhaltigen Mobilität in neuen und bestehenden Nutzungen:  
Die nachhaltige Mobilität zeichnet sich einerseits dadurch aus, dass die Mobilitätsbedürfnisse verringert werden sollen (Dorf der kurzen Wege). Andererseits sollen die verbleibenden Mobilitätsbedürfnisse mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Umwelt befriedigt werden. Mit Hilfe von Massnahmen des klassischen Mobilitätsmanagements soll sowohl bei bestehenden als auch geplanten Überbauungen und Nutzungen die Mobilität nachhaltig gestaltet werden. Das Wirkungspotential wird dabei ausgeschöpft und Interventionen sollen auf ihre Notwendigkeit und die Langzeitkosteneffizienz geprüft werden.

- Gesamtmobilität, Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Förderung einer verträglichen Abwicklung des Gesamtverkehrs in Ortszentren:  
Durch die Aufwertung der Strassenräume sollen die Zentren und Ortskerne gestärkt und belebt werden. Bei der Aufwertung sind Massnahmen zur Adaption ans geänderte Klima zu berücksichtigen: z.B. Begrünung/Reduktion versiegelte Flächen, schattenspendende Elemente. Auch sollen die Verkehrssicherheit erhöht und die Anteile von Fuss-, Velo und öffentlichem Verkehr am Modalsplit gesteigert werden. Diese Aspekte führen dazu, dass die Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung gesteigert werden kann. Ist mit der Aufwertung eine Verstetigung des motorisierten Verkehrs sowie tendenziell eine Abnahme dessen verbunden, nimmt auch die Lärm- und Schadstoffbelastung ab. Durch attraktivere Gestaltung und weniger starke Betonung der Längsachse sollen die Trennwirkung reduziert und Querungen sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr vereinfacht werden.
- Veloverkehr, Aufwertung lokales und regionales Veloverkehrsnetz:  
Durch das Schliessen von Netzlücken und Verbesserungen bei der Infrastruktur soll sich der Anteil des Veloverkehrs am Modalsplit der Gemeinde Freienstein-Teufen erhöhen. Gleichzeitig soll dadurch die Sicherheit des Veloverkehrs verbessert werden. Alle wichtigen Ziele sind mit dem Velo direkt und ohne Umwege erreichbar. Ziel ist, dass der Veloverkehr für die Bevölkerung eine gleichwertige Alternative zu den anderen Mobilitätsformen hinsichtlich Sicherheit, Zeit und Komfort wird.
- Motorisierter Individualverkehr, Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen:  
Mit der Bündelung des Verkehrs auf wenigen Hauptachsen sollen insbesondere Wohngebiete vom motorisierten Verkehr entlastet werden. Ortsdurchfahrten sollen mit geeigneten Massnahmen angepasst werden, um die Siedlungsverträglichkeit zu verbessern. Zentrumsdurchfahrten sollen durch geeignete Massnahmen entlastet werden, wenn alternative Routen zur Verfügung stehen.
- Motorisierter Individualverkehr, Situationsgerechte Regelung der Parkierung (MIV):  
Mit der situationsgerechten Regelung der Parkierung soll ein Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung der Mobilität geleistet werden. Zudem sollen dadurch die Fremdparkierung sowie das wilde Parkieren reduziert und die bestimmungsgemässe Nutzung der Parkfelder gestärkt werden.

- **Motorisierter Individualverkehr, Ausschluss von Valet-Parking:**  
Die Verkehrsbelastung soll reduziert werden. Dafür soll das Valet-Parking zukünftig vermieden werden. Parkplätze sind an eine Nutzung gebunden und entsprechend den einschlägigen Vorschriften und Normen ist die erlaubte Zahl der zu erstellenden Parkplätze beschränkt. Die Realisierung zusätzlicher Parkplätze für das Valet-Parking ist deshalb durch die Gemeinden zu untersagen.

Nachstehend werden alle Massnahmenbereiche aus dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus, die über den kommunalen Verkehrsrichtplan geregelt werden können, aufgeführt und erläutert wie mit ihnen umgegangen wurde. Die Massnahmenbereiche welche über die Nutzungsplanung geregelt werden, sind entsprechend im Bericht nach Art. 47 RPV der Nutzungsplanung aufgeführt.

#### GM01.3 Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen

- ☑ Im Erläuterungsbericht werden in Kapitel 3.3 die Überlegungen und die Begründung zur Wahl der Standorte dargelegt. An den bedeutenden Zielorten und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist die Anordnung von Veloabstellanlagen zu prüfen. Bei der Alten Brücke und bei der Wohnschule sind in der Nähe der Bushaltestelle neue Veloabstellanlagen geplant. Sie sollen die Erreichbarkeit und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöhen.

#### GM02.2 Prüfung Tempo 30 und Begegnungszone

- ☑ Die wichtigsten Verkehrsknoten wurden auf Niveau Trottoir angehoben. Auf Grund dieser verkehrsberuhigenden Massnahmen und der geringen Strassenquerschnitte wird die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kaum erreicht. Auf weitere Massnahmen wie zum Beispiel die Einrichtung von Tempo-30-Zonen ist nicht vorgesehen.

#### MIV01.1 Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen

- ☑ Im Teilrichtplan II (MIV, ÖV, Schifffahrt und Erholungsgebiete) wird die Strassenhierarchie dargestellt und so definiert, welche Strassen welche Ausbaustandards zu erfüllen haben. Zudem werden die kommunal Strassen an wichtigen Knoten verkehrsberuhigt was den Schleichverkehr in den Quartieren unattraktiv macht.

## **Kommunale Massnahmen**

Das regionale Gesamtverkehrskonzept gibt den Gemeinden klare Handlungsanweisungen. Die kommunalen Massnahmen liegen in der Zuständigkeit der Gemeinde und haben keine überkommunale resp. regionale Bedeutung. Oft handelt es sich um Massnahmen zur Aufwertung der Fussverkehrsinfrastruktur, weil der Fussverkehr mehrheitlich von kommunaler Bedeutung ist. Folgende Massnahmen gehören in den Aufgabenbereich der Gemeinden (Auflistung nicht abschliessend):

- Verbesserung von Querungsmöglichkeiten (z.B. Ergänzung Mittelinsel, neuer Fussgängerstreifen etc.)
- Erstellung von neuen Wegverbindungen (Schliessung von Netzlücken)
- Verbesserung von bestehenden Wegverbindungen (z.B. Verbreiterung Trottoir etc.)
- Umgestaltung Bushaltestellen nach BehiG-Vorgaben
- Projekte im Zusammenhang mit der Verbesserung der Schulwegsicherheit

## 2.2 Räumliche Faktoren

### Entwicklung Strassennetz

Die ältesten noch vorhandenen Bauten befinden sich südlich des Burg-  
hügels und in der Baugruppe Oberhof. Um 1750 hatte Oberhof bereits seine  
heutige Ausdehnung erreicht. Das Ortsgebiet entlang der Dorfstrasse und  
die Baugruppe Gupfen bekam hingegen erst Mitte des 19. Jahrhunderts  
seine heutige Ausdehnung. Um 1835 wurde die Fabrikanlage Blumer mit  
einer Spinnerei, einer Weberei, Lagerbauten und sozialen Einrichtungen  
erstellt. Die dazugehörige Staudamm- und Kanalanlage speist das heutige  
Elektrizitätswerk der Fabrik. Die Arbeitersiedlungen sind vermutlich zur  
gleichen Zeit entstanden.

Die Wildkarte von 1850 zeigt den noch völlig unverbauten Ort Freienstein  
mit Rebgrärten, die in Nordwestrichtung ununterbrochen bis zum Schloss  
Teufen reichen. Eine weitere Bautätigkeit ist bis zur Mitte des 20. Jahr-  
hunderts nicht festzustellen. Heute ist ein Neubaubereich am nördlichen Sied-  
lungsrand von Freienstein entstanden, der sämtliche Rebgrärten im Nord-  
westen in Anspruch genommen hat. Ansonsten sind die Umgebungen in  
Norden, Osten und Süden, sowie die Nahumgebung zwischen dem Dorf-  
kern und Gupfen einigermassen verschont geblieben.

Unterteufen ist als Strassendorf entlang der Irchelstrasse entstanden und  
hat diesen ursprünglichen, ländlichen Charakter bis heute bewahrt. Die  
Irchelstrasse schwenkte bis Ende des 19. Jahrhunderts nach Osten aus was  
in der Siedlungsstruktur noch heute ablesbar ist. Oberteufen ist als eigen-  
ständiger Weiler entstanden. Die Oberteufenerstrasse, welche Unter- und  
Oberteufen miteinander verbindet wurde erst Ende des 20. Jahrhunderts  
erstellt.

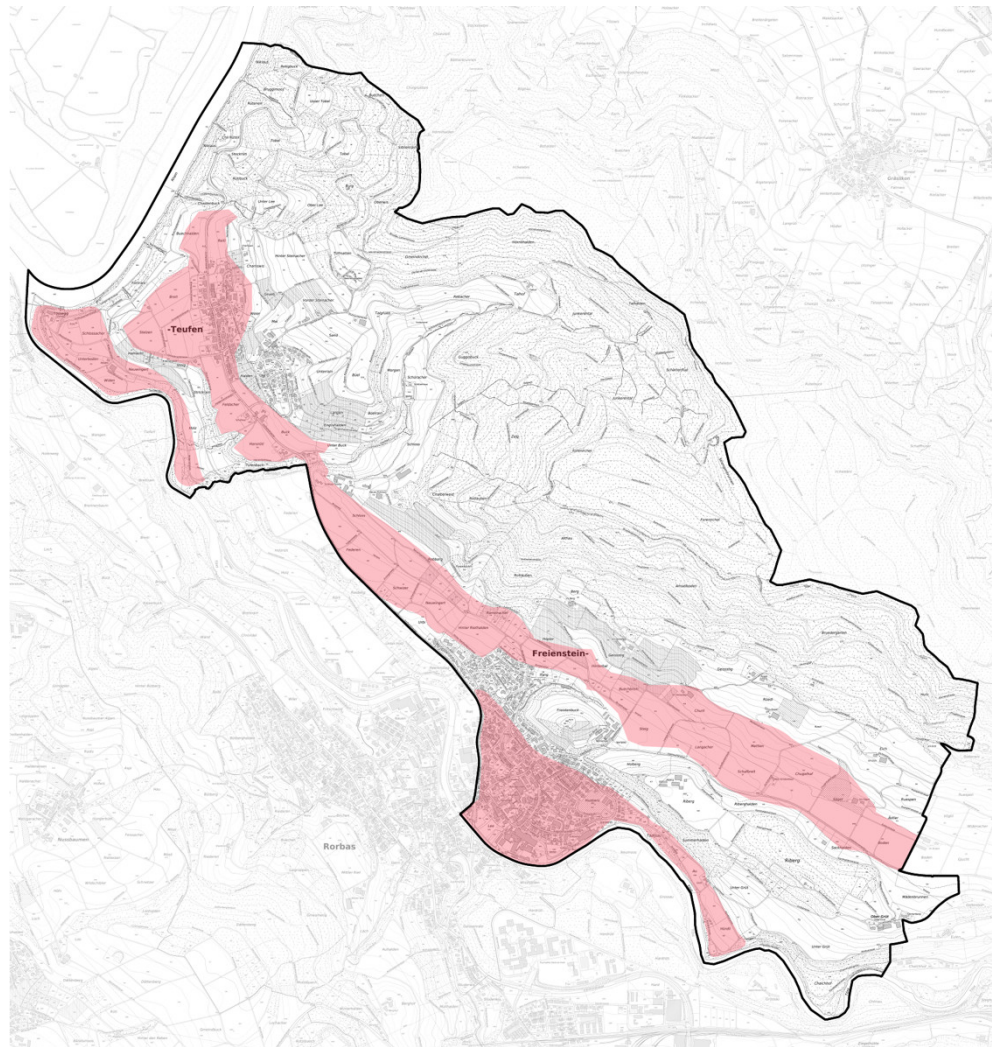
Ausschnitte der  
Wildkarte um 1850



## Topografie

Die Topografie in Freienstein-Teufen ist beachtlich. Dies spielt vor allem für die Planung des Veloverkehrs eine bedeutende Rolle. Velofahrende sind steigungssensibel, da die Höhenunterschiede mit Muskelkraft überwunden werden. Dies kann durch die Teilelektrifizierung des Antriebs (E-Bike) nur teilweise kompensiert werden. Das Zentrum von Freienstein liegt in der Tössschlaufe und ist relativ flach, in Richtung des Burghügels steigt das Gelände dann kontinuierlich an. Nördlich des Burghügels senkt sich das Gelände wieder leicht ab und bildet ein Plateau.

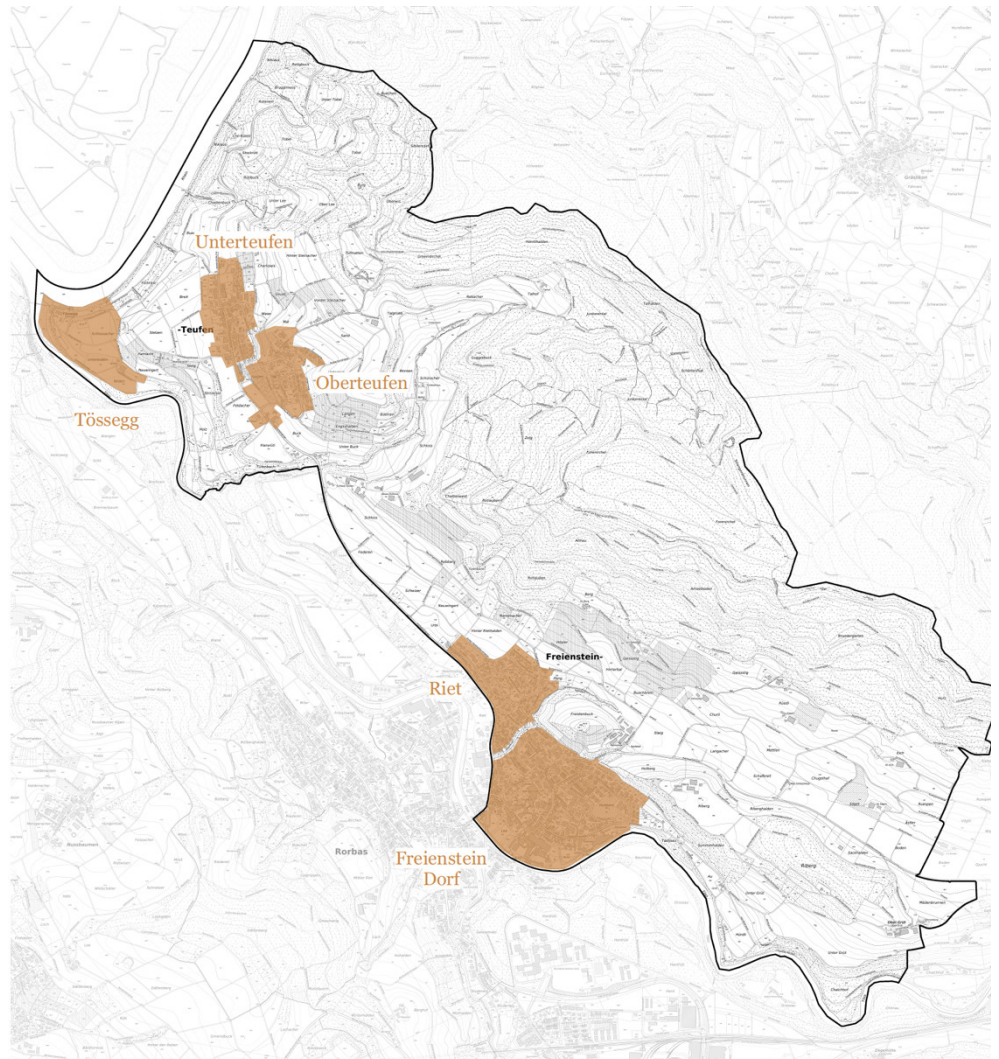
Grundsätzlich gibt es in Freienstein-Teufen zwei parallele Bänder in denen die Topografie relativ eben ist. Eines dieser Bänder verläuft in der Talsohle entlang der Töss und das zweite Band bildet das Plateau welches sich nördlich des Burghügels zwischen Dättlikon und Unterteufen erstreckt.



in Freienstein-Teufen verlaufen zwei Bänder in denen die Topografie eher flach ist; in der Talsohle entlang der Töss und das Plateau welches sich nördlich des Burghügels zwischen Dättlikon und Unterteufen erstreckt

## Ortsteile

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Freienstein-Teufen besteht aus den beiden Ortsteilen Freienstein und Teufen. Die beiden Ortsteile liegen rund zwei Kilometer auseinander und bestehen aus unterschiedlichen und untereinander heterogenen Quartieren. Die Topografie sowie der Tüfenbach und der Seltenbach mit ihren bestockten Bachtobeln rhythmisieren und definieren die hier gelegenen Bauzonen und Gebiete.



die beiden Ortsteile  
Freienstein und Teufen  
bestehen aus  
unterschiedlichen und  
untereinander heterogenen  
Quartieren

## Zielorte

Die wichtigsten Zielorte befinden sich im Zentrum von Freienstein, im Bereich des Gemeindehauses. Weitere wichtige Einrichtungen wie Schulen, der Friedhof und das Freibad befinden sich westlich der Töss auf dem Gemeindegebiet von Rorbas. Der vom Ortsteil Freienstein rund 1.5 km entfernte Bahnhof Embrach-Rorbas und das Pflegezentrum befinden sich auf dem Gemeindegebiet von Embrach.

In Teufen sind die wichtigsten Zielorte das Ausflugsziel Tössegg am Rheinufer, das Schloss Teufen, der Kindergarten Teufen und das Schützenhaus.

### Zielorte

#### Öffentliche Einrichtungen:

- V Gemeindeverwaltung
- W Werkhof
- K Kirche
- Bhf Bahnhof Embrach
- E/P Einkauf mit Poststelle
- Gr Gemeinschaftsraum
- F Friedhof
- A Arbeitsplatzgebiet
- C Kino
- T/A Tankstelle/ Autowerkstatt
- G Tankstelle/ Autowerkstatt

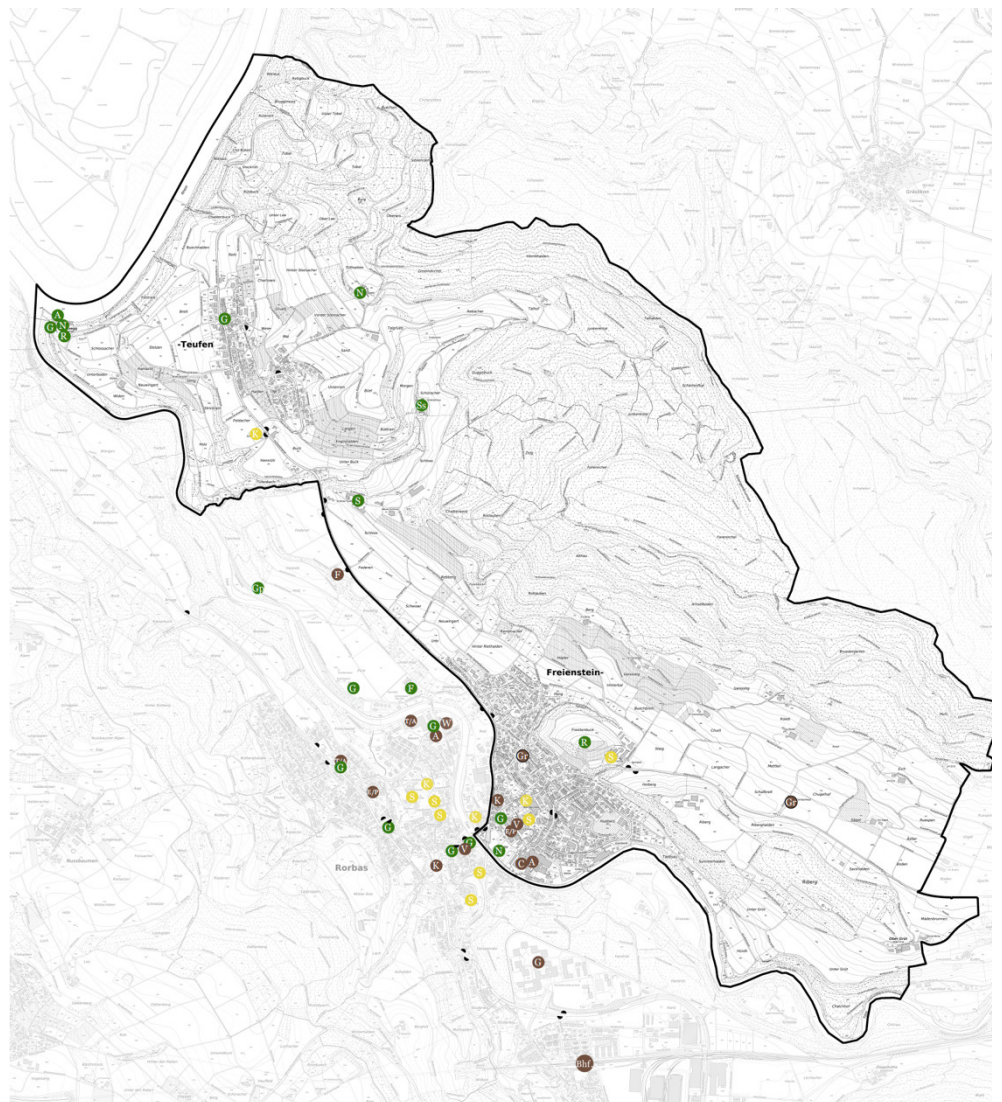
#### Erziehung und Bildung:

- K Schulen
- K Kindergarten / Krippe

#### Freizeit und Erholung

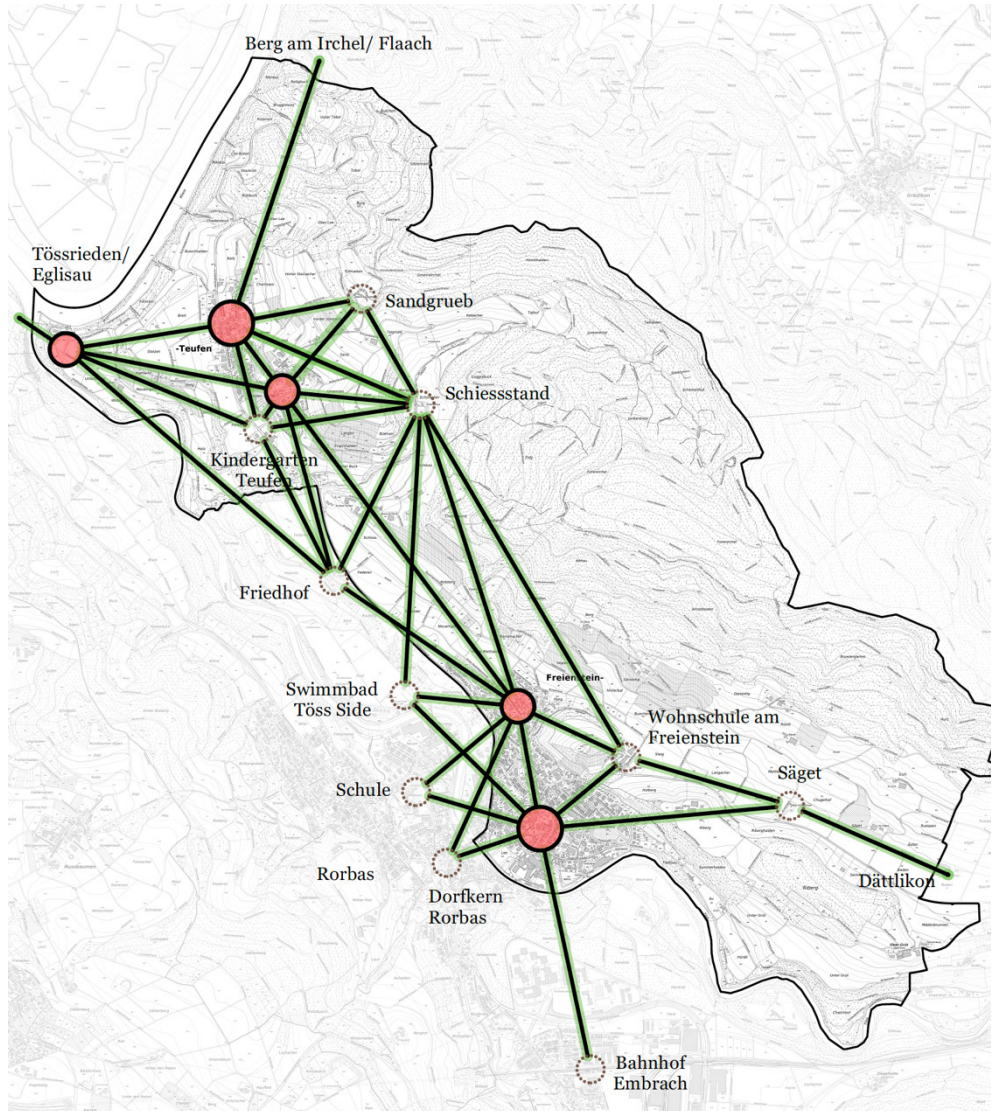
- Ss Schiessstand
- S Schloss
- F Freibad
- Gp Grillplatz
- A Anlegepunkt Kursschiff
- R Ruine
- G Gastronomie
- N Naherholung

Zielorte in und um Freienstein-Teufen



## Wunschlinien

Die Zielorte die im Zielortplan abgebildet sind werden auf dem Wunschlinienplan miteinander verbunden, dadurch werden die wichtigsten Beziehungen ersichtlich. Die Wunschlinien wurden anschliessend auf das bestehende Strassennetz gelegt und ergeben das Wegenetz für das Fuss- bzw. Velowegnetz.



### Wunschlinienplan

-  Ortsteile
-  Einzelner Zielort
-  Wunschlinie

die Wunschlinien verbinden die Zielorte

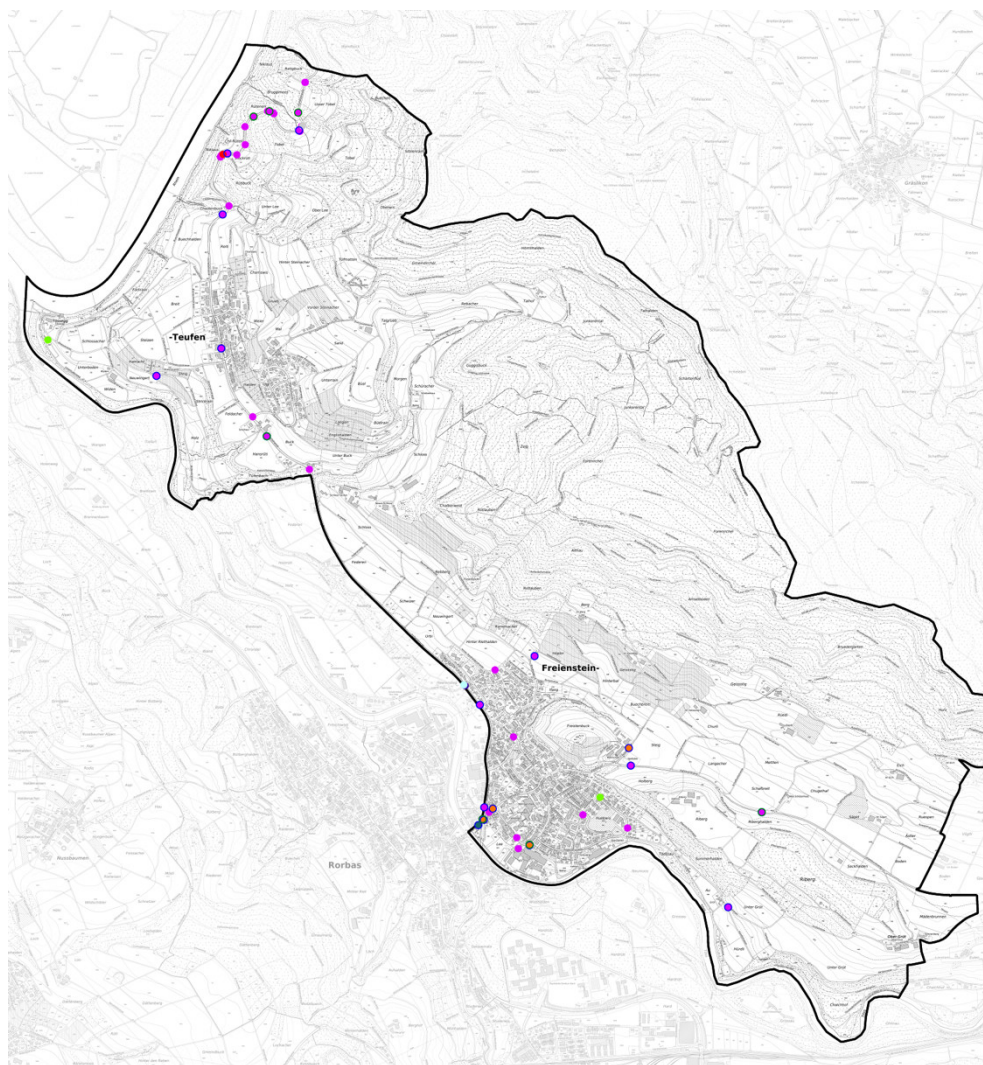
## 2.3 Verkehrssicherheit

### Unfallstatistik

In den letzten fünf Jahren haben sich gemäss der Unfallstatistik des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) 52 Unfälle ereignet. Im nördlichen Bereich der Irchelstrasse und bei der Einmündung der Alten Brücke in die Irchelstrasse befinden sich Unfallschwerpunkte. Im nördlichen Bereich der Irchelstrasse handelt es sich vorwiegend um Schleuder- oder Selbstunfälle, drei davon mit Velobeteiligung und zwei mit Fussgängerbeteiligung. Zudem ereignete sich ein Tierunfall und eine Frontalkollision. Bei der Einmündung Alte Brücke in die Irchelstrasse ereigneten sich zwei Einbiegeunfälle, drei Schleuder- oder Selbstunfälle und ein Auffahrunfall. Von den sechs Unfällen hatten vier eine Velo- und einer eine Fussgängerbeteiligung.

- Schleuder- oder Selbstunfall
- Überholunfall oder Fahrstreifenwechsel
- Auffahrunfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegeunfall
- Frontalkollision
- Parkierunfall
- Tierunfall
- Velobeteiligung
- Fussgängerbeteiligung

Unfallgeschehen in der  
Gemeinde Freenstein-  
Teufen,  
Auswertungsperiode  
1.1.2019 bis 31.12.2023



## 2.4 Fussverkehrspotenzial

### Fusswegenetz

Die Wichtigsten öffentlichen Einrichtungen im Ortsteil Freienstein befinden sich gebündelt im Ortskern um das Gemeindehaus. Dort ist auch das Potenzial für den Fussverkehr am grössten. Freienstein und Rorbas sind funktional stark miteinander verbunden, dadurch erweitert sich dieses Potenzial auch über die Gemeindegrenze hinaus. Die Töss stellt dabei ein beachtliches Trennelement dar. Es besteht auch ein geringes Fussverkehrspotenzial für die Erreichung des Bahnhofs Embrach-Rorbas.

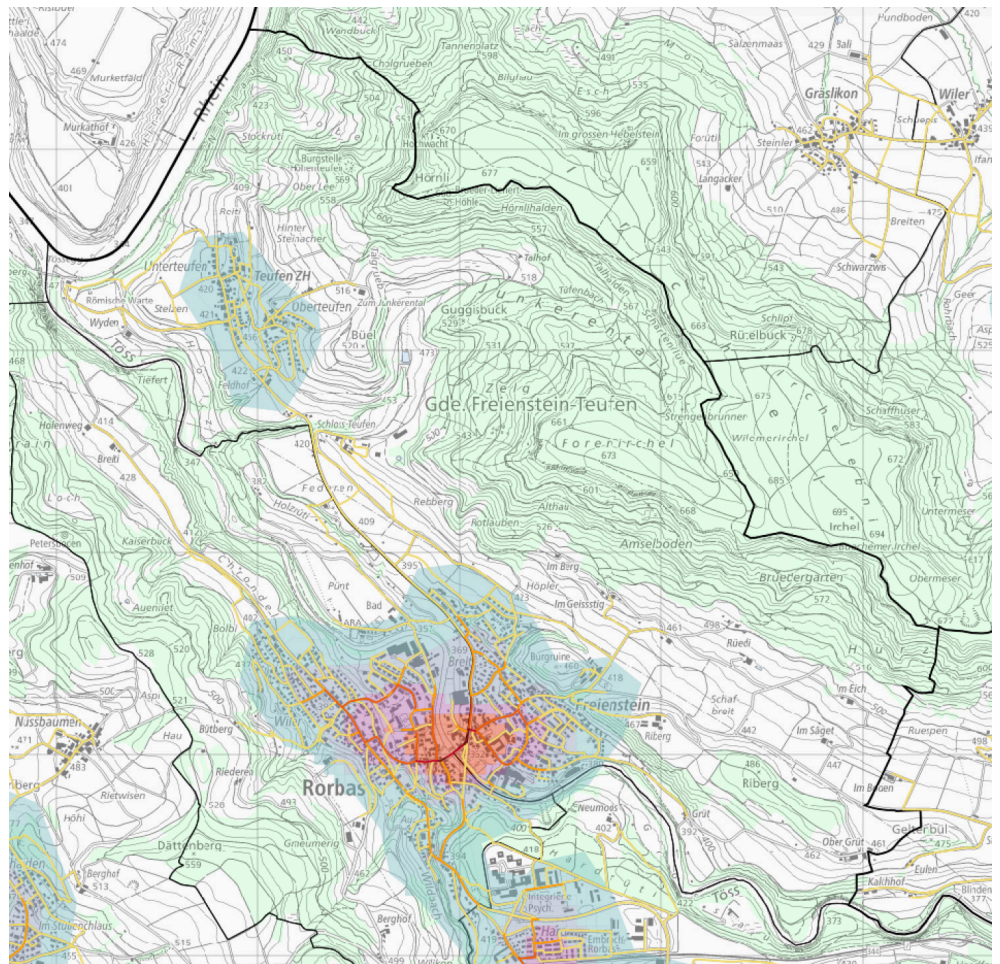
Im Ortsteil Teufen ist das Potenzial für den Fussverkehr eher gering. Für die Vernetzung der beiden Ortsteile Teufen und Freienstein besteht gemäss der Fussverkehrspotenzial-Karte kein Potenzial. Somit kommt den Fusswegverbindungen zwischen Freienstein und Teufen eine untergeordnete Rolle hinzu. Sie sind jedoch beliebte Netzabschnitte für den Freizeitverkehr.

Relevanz Netzabschnitte gewichtet

-  1 (kleinstes Potenzial)
-  2
-  3
-  4
-  5 (grösstes Potenzial)

Fussverkehrspotenzial

-  1 (kleinstes Potenzial)
-  2
-  3
-  4
-  5
-  6
-  7
-  8 (grösstes Potenzial)



# 3. Verkehrsplan

## 3.1 Gesamtstrategie

### Erläuterungen

Die Verkehrspolitik wird, in einer ländlichen Gemeinde wie Freienstein-Teufen, von übergeordneten politischen Ebenen bestimmt. Deshalb besitzt die Gemeinde einen geringen Handlungsspielraum, die Verkehrsbelastung und Umweltauswirkungen zu beeinflussen. Die Gemeinde setzt sich beispielsweise für eine Reduktion der Lärm- und Umweltbelastung sowie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ein. Auf kommunaler Ebene kann die Gemeinde sich für die Verkehrssicherheit in Quartieren und auf den Schulwegen einbringen.

In der laufenden Revision der Nutzungsplanung sind keine Einzonungen vorgesehen. Die Gemeinde wird somit in den nächsten 15 Jahren kein nennenswertes Bevölkerungswachstum bzw. kein daraus resultierendes Mehrverkehr erfahren. Das künftige Verkehrsaufkommen kann mit der bestehenden Strassenkapazität bewältigt werden.

Das Siedlungsgebiet von Freienstein befindet sich in der ÖV-Güteklasse C, D, E und der Ortsteil Unter- und Oberteufen in der ÖV-Güteklasse E. Im Ortsteil Teufen fährt der Bus zum Bahnhof Embrach in einem Stundentakt. Im Ortsteil Freienstein fährt der Bus in einem 30-Min. bzw. 60-Min. Takt in Richtung Bahnhof Embrach und Richtung Flughafen Zürich sowie von Rorbas Bruggi über Freienstein und weiter nach Pfungen in einem 30-Min. bzw. 60-Min. Takt. Bedarfsgerechte Takterhöhungen werden laufend geprüft.

Freienstein-Teufen wies vor dieser Richtplanrevision nur übergeordnete Festlegungen für den Veloverkehr auf. Im Rahmen der kommunalen Richtplanrevision werden diverse neue Veloverbindungen festgelegt. Die Strassenräume im Siedlungsgebiet eignen sich bereits heute gut für den Veloverkehr und benötigen keine weiteren Massnahmen.

Der regionale Richtplan gibt den Gemeinden folgende Massnahmen vor:

- Die Gemeinden wirken bei Ihren Planungen (kommunale Verkehrsrichtpläne, Parkplatzverordnungen, etc.) aktiv auf die regional formulierten Ziele hin. Auf kommunalen Strassen sorgen die Gemeinden für eine möglichst sichere und siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung.
- Die Gemeinden beeinflussen die Verkehrsnachfrage mit ihrer Siedlungsentwicklung. Sie wirken mit ihrer Richt- und Nutzungsplanung darauf hin, dass die beschriebenen Ziele erreicht werden. In allen Raumkategorien und insbesondere in Neubaugebieten wirken die Gemeinden darauf hin, dass die Anteile von öffentlichem Verkehr und Veloverkehr erhöht

werden können. Dazu bieten sie an wichtigen Orten wie Bahnhöfen geeignete und komfortable Abstellanlagen für Velos an, sensibilisieren die Bevölkerung für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr und motivieren oder verpflichten Betriebe und Private, Massnahmen des Mobilitätsmanagements zu ergreifen.

Diese übergeordneten Massnahmen werden von der Gemeinde Freienstein-Teufen berücksichtigt und umgesetzt. Auf kommunaler Ebene werden keine weiteren gesamtstrategischen Massnahmen festgelegt.

### **Kommunale Festlegungen**

Die Ziele nach denen sich das Verkehrsangebot und die Verkehrsnachfrage in der Gemeinde weiterentwickeln sollen, werden nachfolgend aufgeführt. Die Ziele berücksichtigen den kommunalen Beitrag zur Erreichung des Modalsplit-Ziels, wie es im regionalen Gesamtverkehrskonzept definiert ist.

#### Verkehrspolitische Ziele:

- **Verkehrssicherheit:**  
Die Sicherheit auf dem Strassennetz wird weiter optimiert. Das Verkehrsangebot in Freienstein-Teufen soll sich siedlungsverträglich und nachhaltig weiterentwickeln.
- **Abstimmung Siedlung und Verkehr:**  
Ein feinmaschiges Fusswegnetz, die kompakte Siedlungsstruktur und ein guter Nutzungsmix fördern kurze Wege. Dazu soll der Anteil am Fuss- und Veloverkehr erhöht werden.
- **Attraktive Verbindungen zwischen den zwei Ortsteilen:**  
Das Netz für die zu Fuss Gehenden und die Velofahrenden wird sicher ausgestaltet und weiter optimiert.
- **Berücksichtigung Verkehrsteilnehmende:**  
Alle Verkehrsteilnehmende werden gleichwertig behandelt und verfügen über eine sichere zusammenhängende und attraktive Infrastruktur.
- **Strassenräume:**  
Dem Erscheinungsbild des öffentlichen Raums wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Strassenräume werden Situationsgerecht gestaltet.
- **Öffentlicher Verkehr:**  
Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass beide Ortsteile mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind.

## 3.2 Fuss- und Wanderwege

### Erläuterungen

Dem Fussverkehr kommt als nachhaltige Mobilitätsform auf kurzen Distanzen (15-Minuten-Stadt) in dichtbesiedelten Gebieten eine tragende Rolle zu. Neben dem geringen Ressourcenverbrauch hat er auch positive Auswirkungen auf die Gesundheit und die Bewegung. Im Hinblick auf das Ziel, des regionalen Gesamtverkehrskonzepts, den Fussverkehr zu fördern, ist er gleichberechtigt mit anderen Nutzungsansprüchen zu berücksichtigen.

Die Gemeinde Freienstein-Teufen ist funktional eng mit der Gemeinde Rorbas verbunden und teilt sich einige Infrastrukturen wie Schulen und das Freibad. Die Töss hat dabei eine starke Trennwirkung. Der Fussverkehr reagiert sensibel auf solche Trennelemente und ist auf ein direktes und durchgängiges Netz angewiesen. Freienstein weist bereits heute gute Bedingungen für den Fussverkehr auf, kurze Wege und einen guten Nutzungsmix. Die Sammelstrassen weisen teilweise ein Trottoir auf und sind beleuchtet. Im bisherigen Richtplan von 22. Dezember 1982 wurden keine kommunalen Fusswege festgelegt.

Es wird ein feinmaschiges Fusswegnetz (Maschenweite von 100 m innerhalb des Siedlungsgebiets) angestrebt, mit dem die wichtigsten Zielgebiete und die Naherholungsräume miteinander vernetzt werden. Der Verkehrsplan bezeichnet die Weglücken, die geschlossen werden sollen, wobei mit den betroffenen Grundeigentümern die entsprechenden Rechte zu verhandeln sind. Wo die öffentlichen Fusswege entlang von Strassen geführt werden, ist auf einen hohen Komfort für die zu Fuss Gehenden zu achten und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die Querungsstellen sind sicher auszugestalten (ausreichende Beleuchtung, Einhalten der Sichtweiten, Querungshilfen falls nötig etc.).

Die aufgehobene Fusswegverbindung (Hagackerstrasse – Hubwiesstrasse) führt über private Grundstücke und wurde nie realisiert. Es sind keine Dienstbarkeiten vorhanden. Da es auch kein überwiegendes öffentliches Interesse besteht diese Fusswegverbindung zu erstellen, wird die Festlegung im Verkehrsplan aufgehoben.

Die Festlegung Dorfstrasse, im Abschnitt zwischen der Einmündung Dättlikerstrasse bis zum Knoten Irchelstrasse soll, im Hinblick auf einen möglichen neuen Fussgängersteg über die Töss, eine direkte Verbindung zur Allmendstrasse für den Fussverkehr schaffen. Diese Festlegung benötigt eine Koordination mit der Gemeinde Rorbas, da sich der mögliche neue Fussgängersteg über die Töss auf dem Gemeindegebiet von Rorbas befindet. Die Gemeinde Rorbas revidiert zurzeit ebenfalls die Richtplanung, weshalb die Festlegung über die Gemeindegrenze hinweg abgestimmt werden soll.

### Übergeordnete Festlegungen (Kanton und Region):

- Fussweg entlang Rhein bestehend
- Unterbodenweg – Widenstrasse (Route «Töss») bestehend
- Tössegg-Steg – Langacherstrasse – Grundstrasse bestehend
- Grundstrasse bestehend
- Breitackerstrasse bestehend
- Grossbreitstrasse bestehend
- Oberteufenerstrasse bestehend
- Weiher - Gruebstrasse bestehend
- Dorfstrasse bestehend
- Dorfstr. – Hörnlhaldenstr. – Scharnfluestr. bestehend
- Irchelebniweg bestehend
- Alte Brücke Dättlikerstrasse – Rüedistrasse bestehend
- Leustrasse - Kühlbrunnenstrasse bestehend
- Geisstigstrasse bestehend
- Amselbodenstr. – Rotlaubenstr. – Gratstr. – Rankstr. bestehend
- Dorfstrasse – Hagacherstrasse - Grütstrasse bestehend
- Grütweg bestehend
- Grütstrasse bestehend
- Ifangstrasse bestehend
- Chalchhofstrasse bestehend

Die übergeordneten und kommunalen Fuss- und Wanderwege bilden ein zusammenhängendes Wegnetz. Die Festlegung des kommunalen Netzes bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen (öffentliches Wegrecht, Baulinien), für den Bau der Anlagen und für die Markierung namentlich des Wanderwegnetzes. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde. Bei Flur- und Genossenschaftswegen kommt hingegen das Landwirtschaftsgesetz zur Anwendung. Wo Fusswegrechte fehlen, sind diese mit den Grundeigentümern auszuhandeln. Wegverbindungen auf Privatgrundstücken können mit Zustimmung der Grundeigentümer ins öffentliche Eigentum überführt werden.

## Kommunale Festlegungen

Die kommunalen Ziele für den Fussverkehr leiten sich insbesondere aus der übergeordneten Richtplanung und dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus ab.

### Zielsetzungen für den Fussverkehr:

- Die Voraussetzungen für den Fussverkehr als wichtige Mobilitätsform sollen verbessert und nachhaltig gestaltet werden,
- der Fussverkehr ist als Mittel gegen überlastete Strassen zu fördern, der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr soll gesteigert werden,
- die Fusswegverbindungen sind für alle Nutzerinnen und Nutzer durchgehend, sicher und attraktiv zu gestalten. Bei den Verbesserungen im Verkehr berücksichtigt Freienstein-Teufen alle Verkehrsarten angemessen,
- die Angebote im Fussverkehr sind den potenziellen Nutzerinnen und Nutzern umfassend zu kommunizieren,
- die Verkehrsmittel werden optimal miteinander vernetzt, insbesondere der Fuss- und Veloverkehr mit dem öffentlichen Verkehr.

Die Ziele sollen mit drei Handlungsfeldern für den Netzplan Fussverkehr erreicht werden.

### Handlungsfelder für den Fussverkehr:

- hohe objektive und subjektive Verkehrssicherheit,
- attraktives und zusammenhängendes Fusswegnetz (in und zwischen den beiden Ortsteilen, inkl. interkommunale Verbindungen),
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

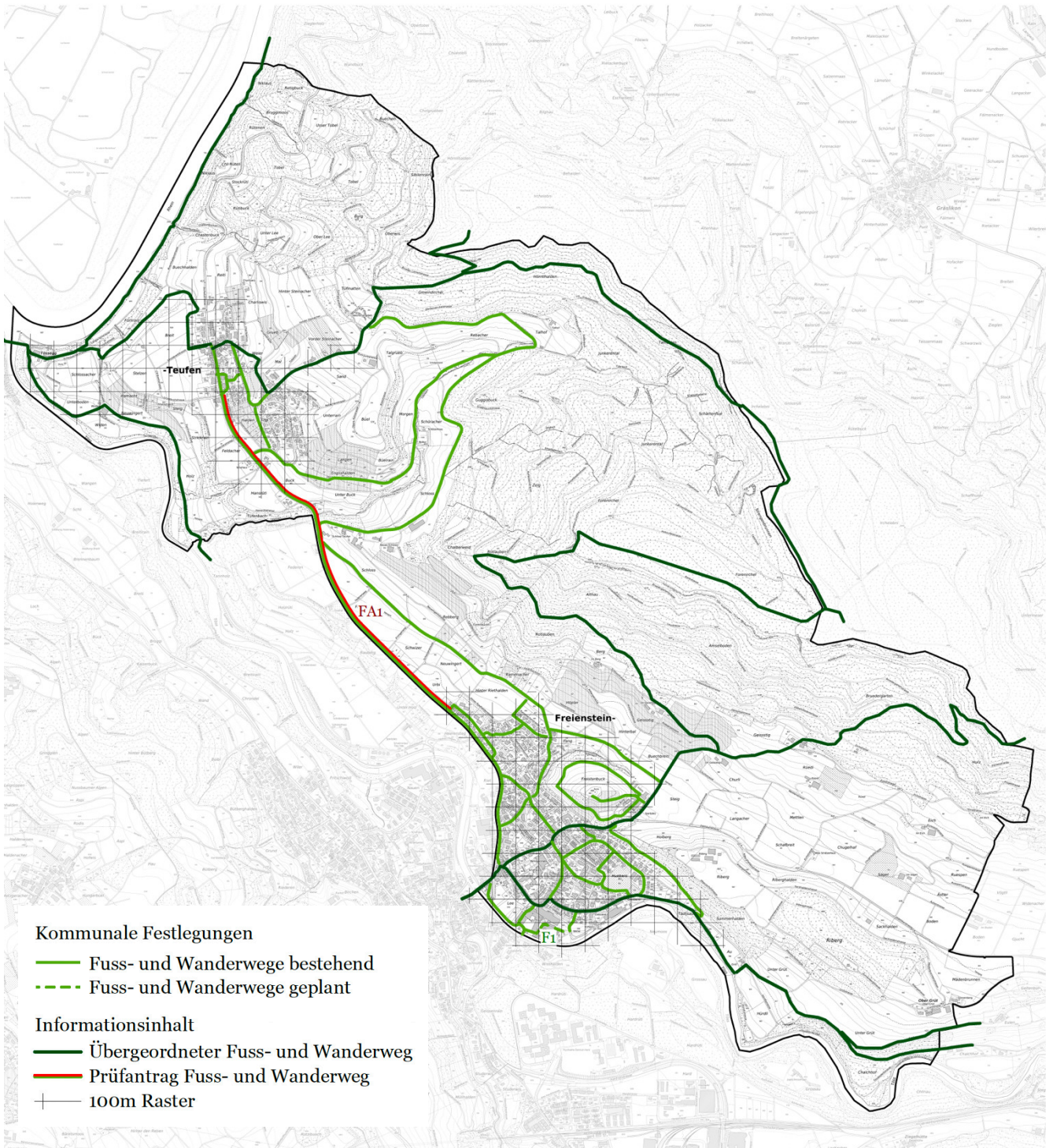
### Kommunale Fuss- und Wanderwege im Siedlungsgebiet von Freienstein:

	Dorfstrasse	bestehend
	Strickgasse	bestehend
	Verbindung Hagackerstrasse - Shedweg	bestehend
	Summerhaldestrasse	bestehend
	Oberhof	bestehend
	Dättlikerstrasse	bestehend
	Rundweg um Burghügel	bestehend

	Aufstieg zum Burghügel	bestehend
	Burgstrasse – Riedhalden	bestehend
	Hägelerstrasse - Riedhaldenstrasse	bestehend
	Breitestrasse	bestehend
	Hubwiesstrasse	bestehend
	Riberweg - Weiherstrasse	bestehend
	Tannenweg	bestehend
	Urbigrabenstrasse - Riedhalden	bestehend
	Im Riet	bestehend
	Summerhaldenweg	bestehend
	Fussweg (Trampelpfad) entlang der Töss	bestehend
	Kennelwiesstrasse	bestehend
FA1	Irchelstrasse	geplant
F1	Shedweg – Blumer-Strasse	geplant

Kommunale Fuss- und Wanderwege im Siedlungsgebiet von Teufen:

	Schlossgasse - Talstrasse- Talgruebstrasse	bestehend
	Englishaldenstrasse	bestehend
	Haldengasse - Oberteufenerstrasse	bestehend
	Dorfstrasse	bestehend



Übersichtsplan mit dem Vergleich der Fuss- und Wanderwegverbindungen mit Maschenweite 100 m im Siedlungsgebiet von Freienstein und Teufen

Massnahmen für den Fussverkehr:

M-Nr. F1	Massnahme	<b>Fusswegverbindung im Blumerareal</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Bauherr Gestaltungsplan

Der Fussweg durch das Blumer-Areal wird zusammen mit dem privaten Gestaltungsplan BSC realisiert. Die Fusswegverbindung ist im Gestaltungsplan eingetragen und bildet zusammen mit dem bestehenden Fussweg entlang der Töss eine direkte und attraktive Fusswegverbindung entlang dem Gewässerraum der Töss.

Koordinationshinweis: Bis der Gewässerraum festgelegt wird, ist entlang der Gewässer ein Uferstreifen von ober- und unterirdischen Bauten freizuhalten. Gemäss den Übergangsbestimmungen der Gewässerschutzverordnung beträgt der Uferstreifen bei Fliessgewässern mit einer Gerinnesohle von mehr als 12 m beidseitig jeweils 20 m ab der Gerinnesohle.

Prüfantrag:

Bei Kantonsstrassen liegt die Planungshoheit beim Kanton Zürich. Folglich kann die Gemeinde Freienstein-Teufen Anpassungswünsche lediglich als Anträge an den Kanton stellen.

A-Nr. FA1	Antrag	<b>Irchelstrasse</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Kanton

Das Trottoir auf der Irchelstrasse ist heute relativ schmal. Es soll eine Möglichkeit zur Verbesserung der Fuss- und Velowegverbindung geprüft werden, damit der Fuss- und Veloverkehr sicher und komfortabel auf dem Trottoir im Mischverkehr geführt werden können.

Im Falle eines Strassenausbauprojekts (z.B. Trottoir-Verbreiterung) innerhalb der beidseitigen Uferstreifen und über dem Gerinne des Tüfenbachs oder innerhalb des Gewässerraums des Holzgrabens ist die Standortgebundenheit der Vorhaben nachzuweisen.

Koordinationshinweis: Es ist zu prüfen, ob die Massnahme zusammen mit der übergeordneten Massnahme "Markierung des bergseitigen Velostreifens" realisiert werden soll.

## 3.3 Veloverkehr

### Erläuterungen

Der Veloverkehr ist wie der Fussverkehr eine nachhaltige und flächensparende Mobilitätsform. Er hat einen geringen Ressourcenverbrauch und ebenfalls positive Auswirkungen auf die Gesundheit und die Bewegung. Ausserdem verursacht der Veloverkehr keine Emissionen, weder Lärm noch Schadstoffe. Der Veloverkehr ist ein wichtiges Glied im Umweltverbund (öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr). Das Potenzial für Fahrten mit konventionellen Velos, d.h. ohne Elektroantrieb, besteht für kurze Distanzen bis 5 km und somit mehrheitlich im Binnenverkehr. Der Veloverkehr eignet sich besonders gut für das Erreichen der beiden Ortsteile, der Nachbargemeinden oder des Bahnhofs Embrach-Rorbas.

Die kommunalen Festlegungen sind eine Ergänzung zum übergeordneten Netz und bilden gemeinsam ein attraktives Velowegnetz. Die regionalen Velowege verlaufen mehrheitlich entlang der starkbefahrenen Verkehrsträger und bilden das Alltagsnetz.

Die kommunalen Netzergänzungen dienen vorrangig der Erschliessung der Bildungs- und öffentlichen Einrichtungen sowie der Freizeiteinrichtungen und Naherholungsgebiete. Um ein attraktives kommunales Velonetz anbieten zu können sind innerorts Maschenweiten von rund 500 m vorzusehen.

Die Anbindung an den neuen Veloweg «Strickgasse» führt zur bestehenden Brücke über die Töss und weiter zur Weisshaldenstrasse auf Gemeindegebiet Rorbas. Diese Massnahme muss daher mit der Gemeinde Rorbas koordiniert und abgestimmt werden. Ein weiterer Abstimmungsbedarf mit der Gemeinde Rorbas besteht bei der Linienführung auf der Tannholzstrasse.

An den bedeutenden Zielorten und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist die Anordnung von Veloabstellanlagen zu prüfen. Bei der Alten Brücke und bei der Wohnschule sind in der Nähe der Bushaltestellen neue Veloabstellanlagen geplant. Sie sollen die Erreichbarkeit und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöhen.

Um die vorgesehene Förderung des Veloverkehrs entlang der Ircchelstrasse, zu realisieren, setzt sich der Gemeinderat beim Kanton für eine möglichst rasche Realisierung der Veloinfrastruktur ein.

### Übergeordnete Festlegungen (Kanton und Region):

- |  |           |
|--|-----------|
| • Dättlikerstrasse - Freiensteinerstrasse              | bestehend |
| • Rheinstrasse   | bestehend |
| • Irchelstrasse  | bestehend |
| • Irchelstrasse, innerhalb Siedlungsgebiet Freienstein | geplant   |

### Kommunale Festlegungen

Die kommunalen Ziele für den Veloverkehr leiten sich insbesondere aus der übergeordneten Richtplanung und dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus ab:

#### Zielsetzungen für den Veloverkehr:

- durchgehende, homogene und sichere Veloverbindungen welche die öffentlichen Einrichtungen abdecken,
- Querungsstellen für den Veloverkehr sind sicher ausgestaltet,
- der Veloverkehrsanteil am Quell-, Ziel und Binnenverkehr wird erhöht.

Die Ziele sollen mit drei Handlungsfeldern für den Netzplan Veloverkehr erreicht werden:

#### Handlungsfelder für den Veloverkehr:

- mit gezielten Markierungen, Signalisationen und baulichen Massnahmen sollen die Veloverbindungen sicherer und sichtbar werden;
- hindernisfreie und gut erkennbare Querungsstellen auf der Irchelstrasse ermöglichen dem Veloverkehr eine sichere Ost-/Westverbindung;
- attraktive und sichere Veloabstellplätze sollen an den wichtigen Orten erstellt und gefördert werden.

#### Velonetz im Siedlungsgebiet Freienstein:

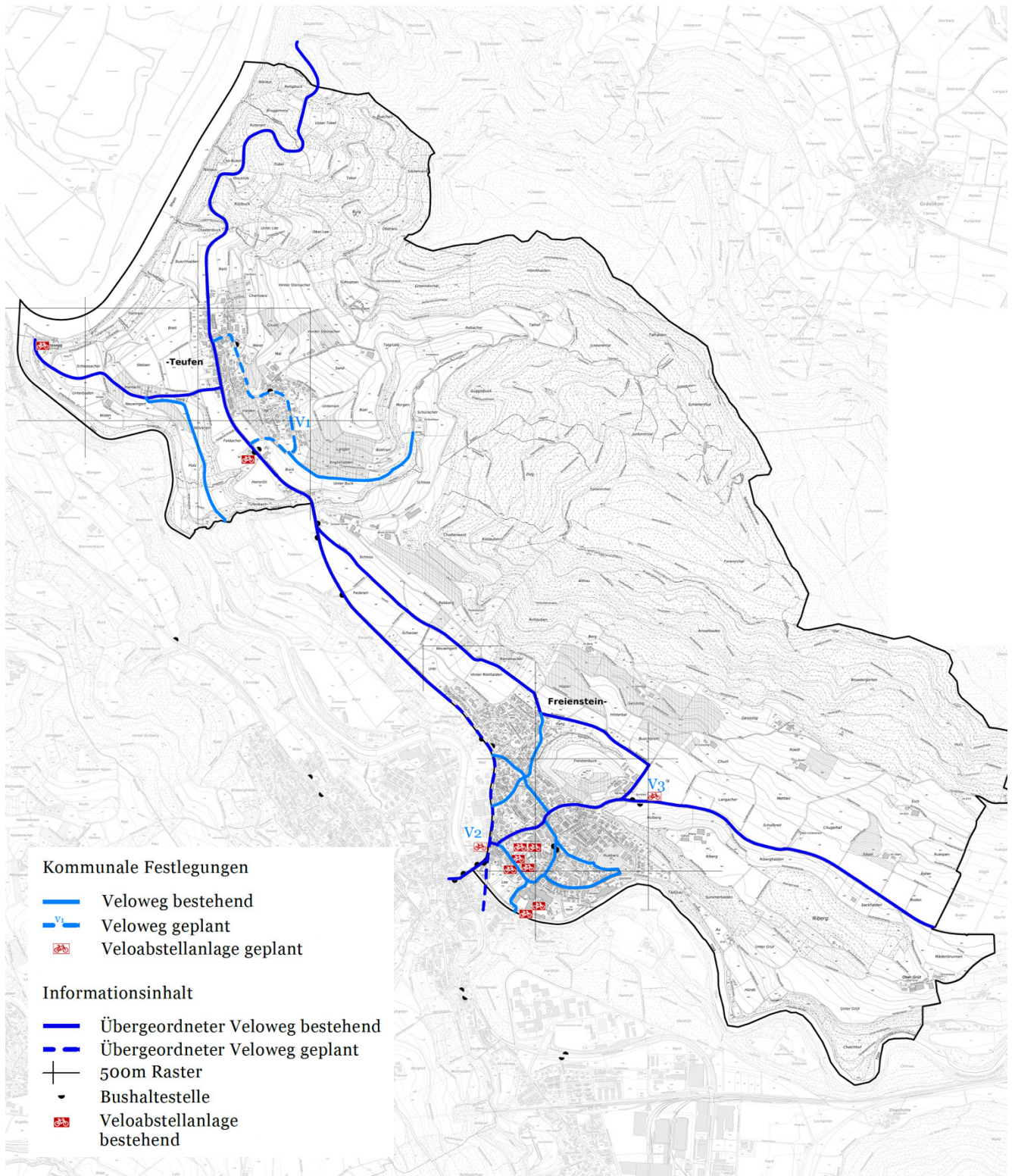
	Strickgasse	bestehend
	Dorfstrasse- Hagackerstrasse	bestehend
	Huebwiessstrasse - Dorfstrasse	bestehend
	Breitestrasse	bestehend
	Hägelerstrasse - Riedhalden	bestehend

### Velonetz im Siedlungsgebiet Teufen:

	Schützenhausstrasse	bestehend
	Tannholzstrasse	bestehend
V1	Oberteufenerstrasse	geplant

### Veloabstellanlagen

	Teufen, Bushaltestelle Schulhaus	bestehend
	BSC-Areal Süd	bestehend
	BSC-Areal Nord	bestehend
	Volg	bestehend
	Gemeindehaus	bestehend
	Schulareal/Mehrzweckhalle	bestehend
	Kindergarten Teufen	bestehend
	Tössegg	bestehend
V2	Freienstein, Bushaltestelle Alte Brücke	geplant
V3	Freienstein, Wohnschule	geplant



Übersichtsplan mit dem Vergleich der Velowegverbindungen mit Maschenweite 500 m im Siedlungsgebiet von Freienstein und Teufen

## Massnahmen für den Veloverkehr

M-Nr. V1	Massnahme	<b>Verbindung Oberteufenerstrasse</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Oberteufenerstrasse wird mit neu als kommunale Velorouten festgelegt. Die Oberteufenerstrasse weist eine nicht zu vernachlässigende Steigung auf. Es soll mindestens auf der ansteigenden Seite ein Velostreifen markiert werden.

M-Nr. V2	Massnahme	<b>Veloabstellanlage Bushaltestelle Alte Brücke</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

An der Bushaltestelle Alte Brücke ist eine Veloabstellanlage für zehn Velos zu erstellen.

Koordinationshinweis: Ö1

Die Erstellung der Veloabstellanlage und der Ausbau gemäss BehiG soll gemeinsam realisiert werden. Die Veloabstellanlage muss ausserhalb des 20 m breiten Uferstreifen der Töss erstellt werden.

M-Nr. V3	Massnahme	<b>Veloabstellanlage, Bushaltestelle Wohnschule</b>
	Zeithorizont	Kurzfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

An der Bushaltestelle Wohnschule ist eine Veloabstellanlage für zehn Velos zu erstellen.

## 3.4 Öffentlicher Verkehr

### Erläuterungen

In der Gemeinde Freienstein-Teufen werden drei Buslinien betrieben.

- Linie 521 (zwischen Freienstein und Zürich Flughafen, Bahnhof)
- Linie 522 (zwischen Teufen ZH, Unterteufen und Embrach Bahnhof)
- Linie 529 (zwischen Rorbas, Bruggi und Pfungen, Bahnhof)

Zudem gibt es zwei Nachtbusse und einen Extra Bus für die Schüler der Kanti Bülach. Der Extrabus fährt nur an Wochentagen einmal am Morgen um 07:35 Uhr in Richtung Bülach Kantonsschule.

Der Gemeinderat setzt sich beim marktverantwortlichen Unternehmen (Postauto AG, Gebiet Nord) für eine bedarfsgerechte Erschliessung des Siedlungsgebiets ein. Die Bushaltestellen sind hindernisfrei auszugestalten. Die Gemeinde setzt sich für einen hohen Benutzungskomfort ein (situationsgerechte Beschilderung, Möblierung und Ausstattung).

Im Rahmen von Strassensanierungen und Strassenraumgestaltungen sind Haltestellen allgemein behindertentauglich auszugestalten. Es wird eine auf das Ortsbild abgestimmte Gestaltung angestrebt.

Die Buslinien und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden als übergeordnete Festlegungen im kommunalen Verkehrsplan festgehalten. Gemäss dem Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus sind zum bestehenden Angebot des öffentlichen Verkehrs in Freienstein-Teufen keine Verbesserungen nötig. Es werden keine weiteren Festlegungen auf kommunaler Stufe definiert.

Übergeordnete Festlegungen (Kanton und Region):

- Bushaltestellen und Bootsliegeplatz Tössegg  
(gemäss Planeintrag) bestehend

## Kommunale Festlegungen

Zielsetzungen für den öffentlichen Verkehr:

- Die Ortsteile Freienstein und Teufen sind mit dem öffentlichen Verkehr untereinander, sowie mit den Verkehrsknotenpunkten Bahnhof Embrach-Rorbas und dem Flughafen Zürich, gut verbunden,
- wichtige Haltestellen sind mit Veloparkieranlagen ausgestattet,
- die Bushaltestellen werden niveaufrei zugänglich ausgestaltet und ausgestattet. Diese richten sich nach der Bedeutung und Priorität der einzelnen Bushaltestellen,
- die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in das Fuss- und Velowegnetz integriert.

Die Ziele sollen mit drei Handlungsfeldern für den öffentlichen Verkehr erreicht werden:

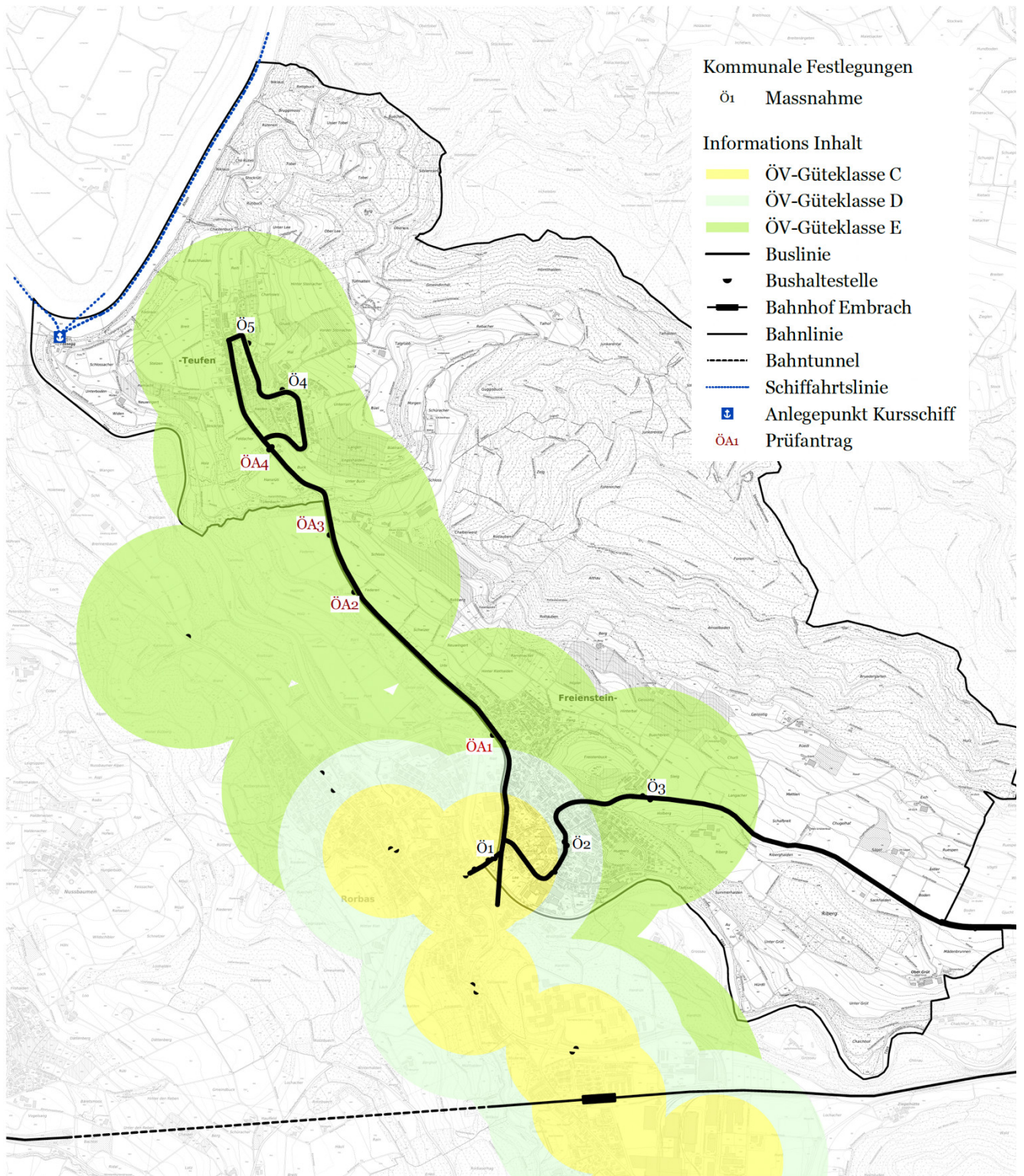
Handlungsfelder für den öffentlicher Verkehr:

- mit gezielten baulichen Massnahmen sollen die Bushaltestellen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ausgebaut werden,
- attraktive und bedarfsgerechte Möblierung der Bushaltestellen,
- Vernetzung der Haltestellen mit dem Fuss- und Velowegnetz.

Alle Bushaltestellen sind attraktiv, übersichtlich und hindernisfrei gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) zu gestalten.

(Massnahmen mit Prüfanträge)

Ö1	Freienstein, Alte Brücke	geplant
Ö2	Freienstein, Dorf	geplant
Ö3	Freienstein, Wohnschule	geplant
Ö4	Teufen, Oberteufen	geplant
Ö5	Teufen, Unterteufen	geplant
ÖA1	Freienstein, Breite	geplant
ÖA2	Freienstein, Friedhof Federen	geplant
ÖA3	Teufen, Schloss	geplant
ÖA4	Teufen, Schulhaus	geplant



Übersichtsplan der ÖV-Erschliessung im Siedlungsgebiet von Freienstein und Teufen

## Massnahmen für den öffentlichen Verkehr

M-Nr. Ö1	Massnahme	<b>Freienstein, Bushaltestelle Alte Brücke</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Bushaltestelle Alte Brücke in Freienstein ist im Rahmen des Strassensanierungsprogramms gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hindernisfrei auszubauen.

Koordinationshinweis: V2

Die Veloparkierungsanlage und der Ausbau gemäss BehiG soll gemeinsam realisiert werden.

M-Nr. Ö2	Massnahme	<b>Freienstein, Bushaltestelle Dorf</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Bushaltestelle Dorf in Freienstein ist im Rahmen des Strassensanierungsprogramms gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hindernisfrei auszubauen.

M-Nr. Ö3	Massnahme	<b>Freienstein, Bushaltestelle Wohnschule</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Bushaltestelle Wohnschule in Freienstein ist im Rahmen des Strassensanierungsprogramm gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hindernisfrei auszubauen.

Koordinationshinweis: V3

Die Veloparkierungsanlage und der Ausbau gemäss BehiG soll gemeinsam realisiert werden.

M-Nr. Ö4	Massnahme	<b>Teufen, Bushaltestelle Oberteufen</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Bushaltestelle Oberteufen in Teufen ist im Rahmen des Strassensanierungsprogramm gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hindernisfrei auszubauen.

M-Nr. Ö5	Massnahme	<b>Teufen, Bushaltestelle Unterteufen</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Bushaltestelle Unterteufen in Teufen ist im Rahmen des Strassensanierungsprogramm gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hindernisfrei auszubauen.

**Prüfantrag:**

Bei Kantonsstrassen liegt die Planungshoheit beim Kanton Zürich. Folglich kann die Gemeinde Freienstein-Teufen Anpassungswünsche lediglich als Anträge an den Kanton stellen.

A-Nr. ÖA1	Antrag	<b>Freienstein, Bushaltestelle Breiti</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Bushaltestelle Breiti in Freienstein ist im Rahmen des Strassensanierungsprogramm gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hindernisfrei auszubauen.

A-Nr. ÖA2	Antrag	<b>Freienstein, Bushaltestelle Friedhof Federen</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Bushaltestelle Friedhof Federen in Freienstein ist im Rahmen des Strassensanierungsprogramm gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hindernisfrei auszubauen.

A-Nr. ÖA3	Antrag	<b>Teufen, Bushaltestelle Schloss</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Bushaltestelle Schloss in Teufen ist im Rahmen des Strassensanierungsprogramm gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hindernisfrei auszubauen.

A-Nr. ÖA4	Antrag	<b>Teufen, Bushaltestelle Schulhaus</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Die Bushaltestelle Schulhaus in Teufen ist im Rahmen des Strassensanierungsprogramm gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hindernisfrei auszubauen.

## 3.5 Motorisierter Individualverkehr

### Erläuterungen

Das bezeichnete Sammelstrassennetz stellt zusammen mit den übergeordneten Staatsstrassen die Groberschliessung des Siedlungsgebiets sicher. Die Strassen mit Sammelfunktion sind Gemeindestrassen. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen voll zu Lasten der Gemeinde. Die Ortseinfahrten sind gestalterisch aufzuwerten. Entlang von kommunalen Strassen mit Sammelfunktion und überkommunalen Verbindungsstrassen sind Baumpflanzungen und Baumreihen zu prüfen.

Die im Richtplan Verkehr bezeichneten Strassen mit Sammelfunktion besitzen eine höhere Netzfunktion für den innerörtlichen Verkehr. Sie stellen die Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren her, kanalisieren den Verkehr aus den Quartieren und leiten ihn auf das übergeordnete Strassennetz ab.

Auf Grund der historisch gewachsenen Strukturen sind die Sammelstrassen in einigen Bereichen relativ schmal, was die Errichtung einer Infrastruktur für alle Verkehrsträger erschwert. Die Strassen mit Sammelfunktion sind für alle Verkehrsteilnehmenden durchlässig zu gestalten, wobei die Verkehrssicherheit eine hohe Priorität hat. Im Interesse der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sind diese Strassen in der Regel mit einem separaten Fussgängerschutz (Trottoir) ausgestaltet. Die geometrischen Anforderungen, welche die Strassen zu erfüllen haben, sind in der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung geregelt.

Die im Richtplan nicht speziell bezeichneten Strassen besitzen eine untergeordnete Netzfunktion für den innerörtlichen Verkehr und dienen der Feinerschliessung. Sie stellen die Zugänge zu den Baugrundstücken sicher. Die Verkehrsteilnehmenden werden entweder getrennt oder im Mischverkehr geführt. Entsprechend ihrer untergeordneten Bedeutung werden die Strassen auf ein tiefes Geschwindigkeitsniveau konzipiert. Die geometrischen Anforderungen, welche die Strassen zu erfüllen haben, sind in der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung geregelt.

Die im bisherigen Verkehrsplan vom 22. Dezember 1982 als geplant bezeichneten Sammelstrassen wurden alle erstellt. Beim bestehenden Anschluss der Dättlikerstrasse in die Irchelstrasse konnte auch mit der Umgestaltung die gewünschte Verkehrssicherheit noch nicht erreicht werden. Aus diesem Grund wird der Knoten im Kapitel 3.6 Strassenraum erneut aufgeführt. Es sind keine weiteren Sammelstrassen sowie Massnahmen geplant.

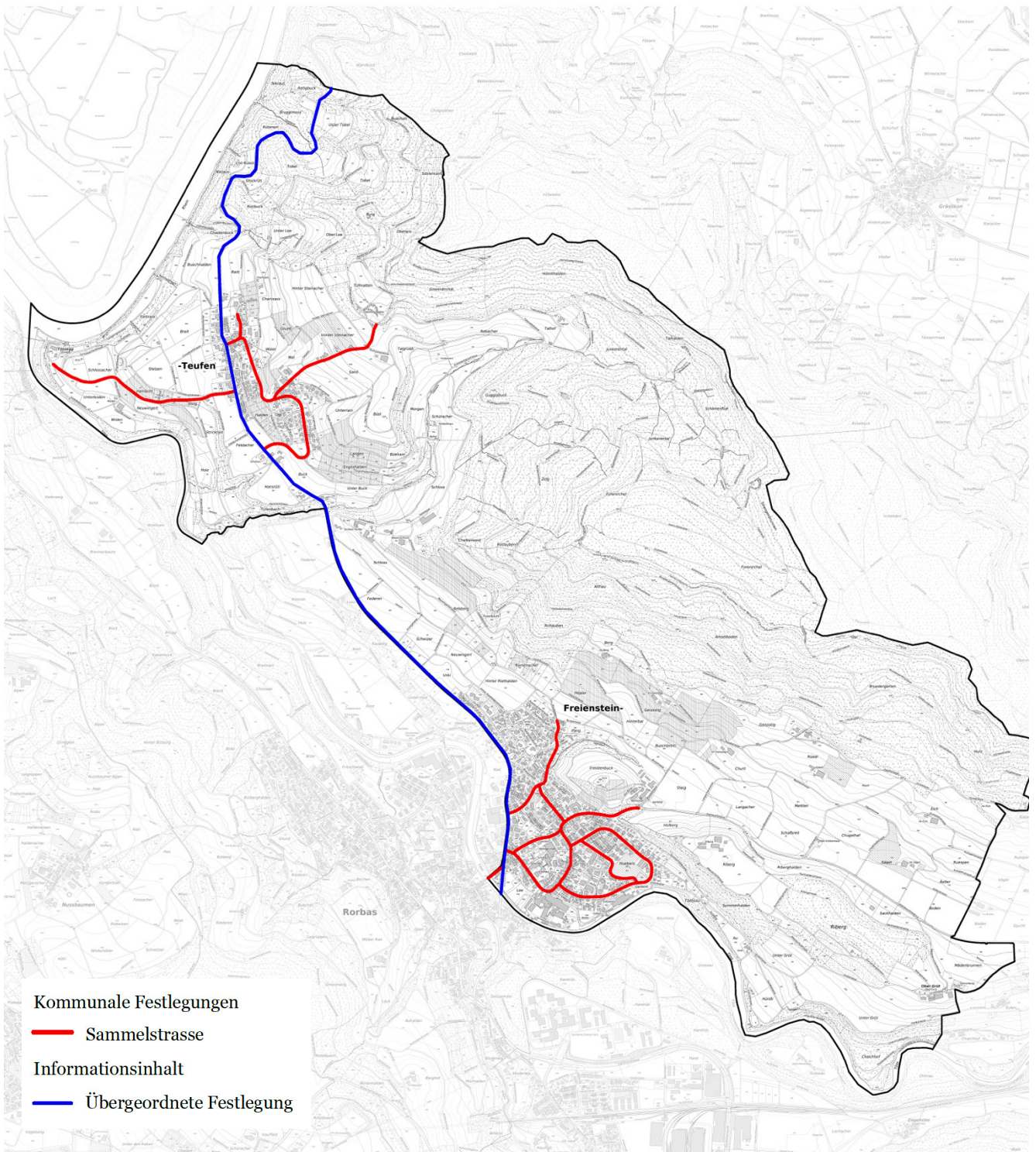
Übergeordnete Festlegungen (Kanton und Region):

- Irchelstrasse bestehend

## Kommunale Festlegungen

Da die Gemeinde ein geringes Wachstum anstrebt werden in den nächsten Jahren keine zusätzlichen Sammelstrassen benötigt und es werden keine Massnahmen für Strassen mit Sammelfunktion festgelegt.

	Dättlikerstrasse	bestehend
	Dorfstrasse (Freienstein)	bestehend
	Hagackerstrasse	bestehend
	Summerhaldenstrasse	bestehend
	Weiherstrasse	bestehend
	Hägelerstrasse	bestehend
	Breitestrasse (Dättliker- bis Riedhaldenstrasse)	bestehend
	Riethaldenstrasse	bestehend
	Oberteufenerstrasse	bestehend
	Alte Landstrasse	bestehend
	Dorfstrasse (Teufen) bis Parkplatz Sandgrueb	bestehend
	Rheinstrasse bis Parkplatz Tössegg	bestehend



Übersichtsplan der Strassen  
mit Sammelfunktion im  
Siedlungsgebiet von  
Freienstein und Teufen

## 3.6 Strassenraum

### Erläuterungen

Strassen und Wege als Bestandteil der urbanen Landschaft sind öffentliche Begegnungs- und Lebensräume. Sie sollen entsprechend ihrer Netzfunktion aufenthaltsfreundlich und sicher ausgestaltet sein. Es sind angemessene Fahrgeschwindigkeiten sicherzustellen. Die Ortsteile Freienstein und Teufen besitzen im Siedlungsgebiet bereits heute ansprechend gestaltete Strassenräume. In Freienstein-Teufen sind keine Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen vorhanden. Hingegen wurden in den letzten Jahren an kritischen Stellen verkehrsberuhigende Massnahmen wie vertikale und horizontale Versätze vorgesehen. Die wichtigsten Verkehrsknoten wurden auf Niveau Trottoir angehoben. Auf Grund dieser baulichen Massnahmen und der geringen Strassenquerschnitte wird die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kaum erreicht. Deshalb verzichtet der Gemeinderat auf die Einführung von Tempo-30-Zonen. Die Strassen werden mehrheitlich im Mischverkehr geführt, teilweise weisen sie ein Trottoir auf.

In beiden Ortsteilen sind Trinkbrunnen im Strassenraum vorhanden, die sich positiv auf den Fuss- und Veloverkehr sowie auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum auswirken. Über ihre primäre Funktion als Versorgungselemente hinaus bieten Brunnen Orientierungspunkte im Freiraum. Als Orte sozialer Begegnung sind sie Anziehungspunkte für Aufenthalt und Verweilen. Das Zusammenkommen am Brunnen und das Spiel mit Wasser sind generationenübergreifende Attraktoren. Neben dem utilitären Gebrauchswert schaffen Brunnen sinnliche Eindrücke, wie Plätschern und Rauschen, sowie die mikroklimatische Veränderung durch Verdunsten.

Verkehrsberuhigung mit Vertikalversatz am Knoten Dorf- und Hagackerstrasse (links) und an der Dorfstrasse (rechts)



Brunnen mit Platzgestaltung an der Dorfstrasse (links) und Begrünung mit Baumreihe im Strassenraum an der Summerhaldenstrasse (rechts)



Die Festlegungen bedeuten, dass bei Strassensanierungen ein besonderes Augenmerk auf eine gute Strassenraumgestaltung mit Rücksicht auf die bestehenden Ortskerne zu legen ist. Es sind bauliche Massnahmen zu realisieren, die über die blosser Erfüllung der technischen Anforderungen hinausgehen.

Neben den verkehrlichen Belangen besitzen die Strassen auch eine wichtige ortsbauliche Funktion. Sie sind im Rahmen von Strassensanierungsprojekten als Rückgrat der Quartiere siedlungsorientiert und in Abstimmung auf die angrenzende Bebauung zu gestalten, so dass eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht. Die Quartiererschliessungsstrassen besitzen neben den verkehrlichen Belangen auch eine wichtige Funktion für das Leben in den Quartieren. Sie weisen in der Regel ein begrüntes Erscheinungsbild auf, welches durch angrenzende Randbepflanzungen auf den Baugrundstücken dominiert wird. Im Rahmen von Strassenbauprojekten ist eine auf das Quartierbild abgestimmte Gestaltung der Strassenräume zu achten.

### Kommunale Festlegungen

Zielsetzungen für den Strassenraum:

- in den Quartieren werden Schwachstellen behoben und die Situationen entschärft, indem die wichtigsten Knotenpunkte angehoben und somit der Verkehr beruhigt wird,
- die Aufenthaltsqualität und das Siedlungsklima wird von strassenbegleitenden Bäumen und Grünflächen positiv beeinflusst,
- die Luft- und Lärmemissionen werden im Siedlungsgebiet reduziert.

Die Ziele sollen mit zwei Handlungsfeldern für den Strassenraum erreicht werden.

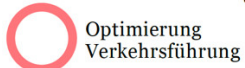
Handlungsfeldern für den Strassenraum:

- im Rahmen von Strassenbauprojekten soll geprüft werden ob eine Verkehrsberuhigung möglich ist und es werden Grünflächen oder Bäume angelegt,
- tiefes Geschwindigkeitsniveau im Strassenraum innerhalb des Siedlungsgebiets sowie im Bereich von Schulen und Kindergärten.

Massnahmen und Prüfanträge für den Strassenraum:

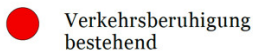
S1	Knoten Hagackerstrasse - Dorfstrasse	geplant
S2	Knoten Dättlikerstrasse – Dorfstrasse	geplant
SA1	Knoten Alte Brücke - Irchelstrasse	geplant
SA2	Fussgängerquerung Schulhaus Teufen	geplant

### Kommunale Festlegung

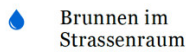


Optimierung  
Verkehrsführung

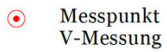
### Informationsinhalte



Verkehrsberuhigung  
bestehend

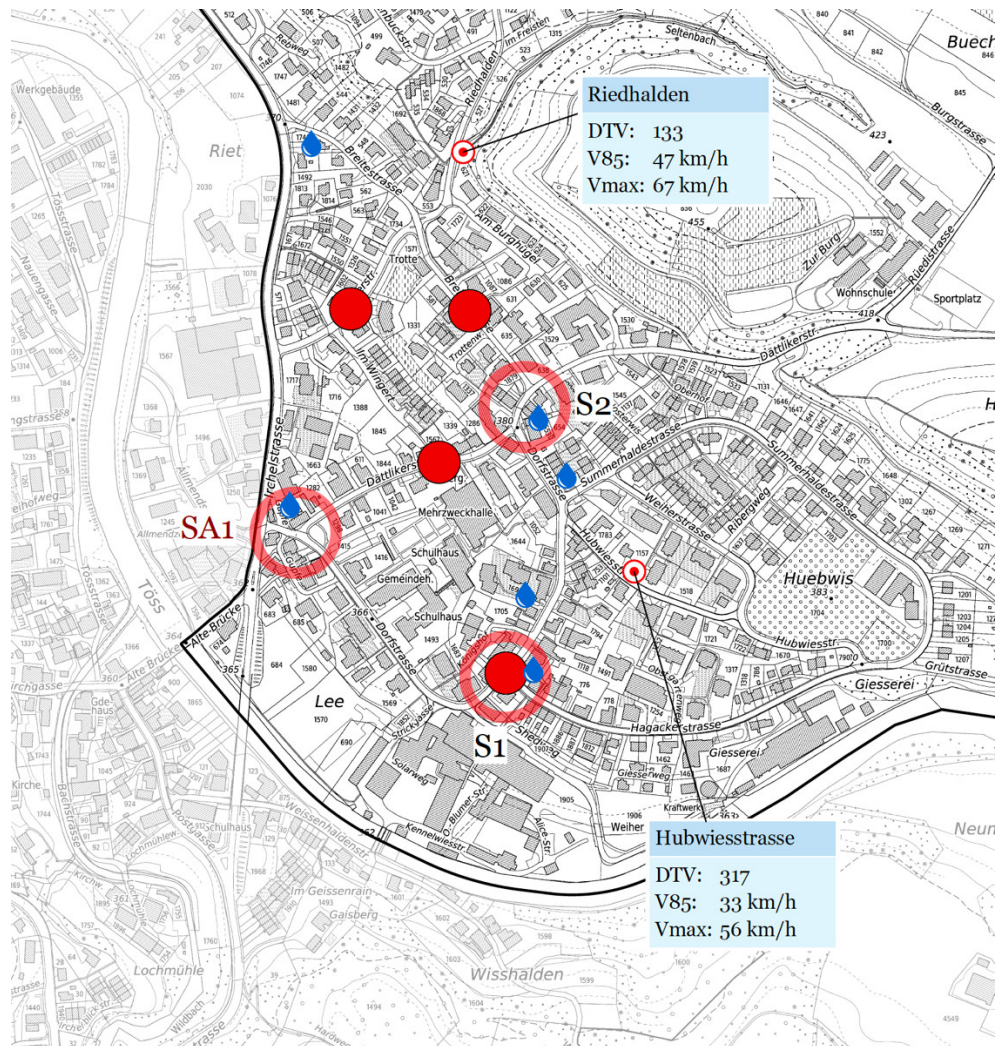


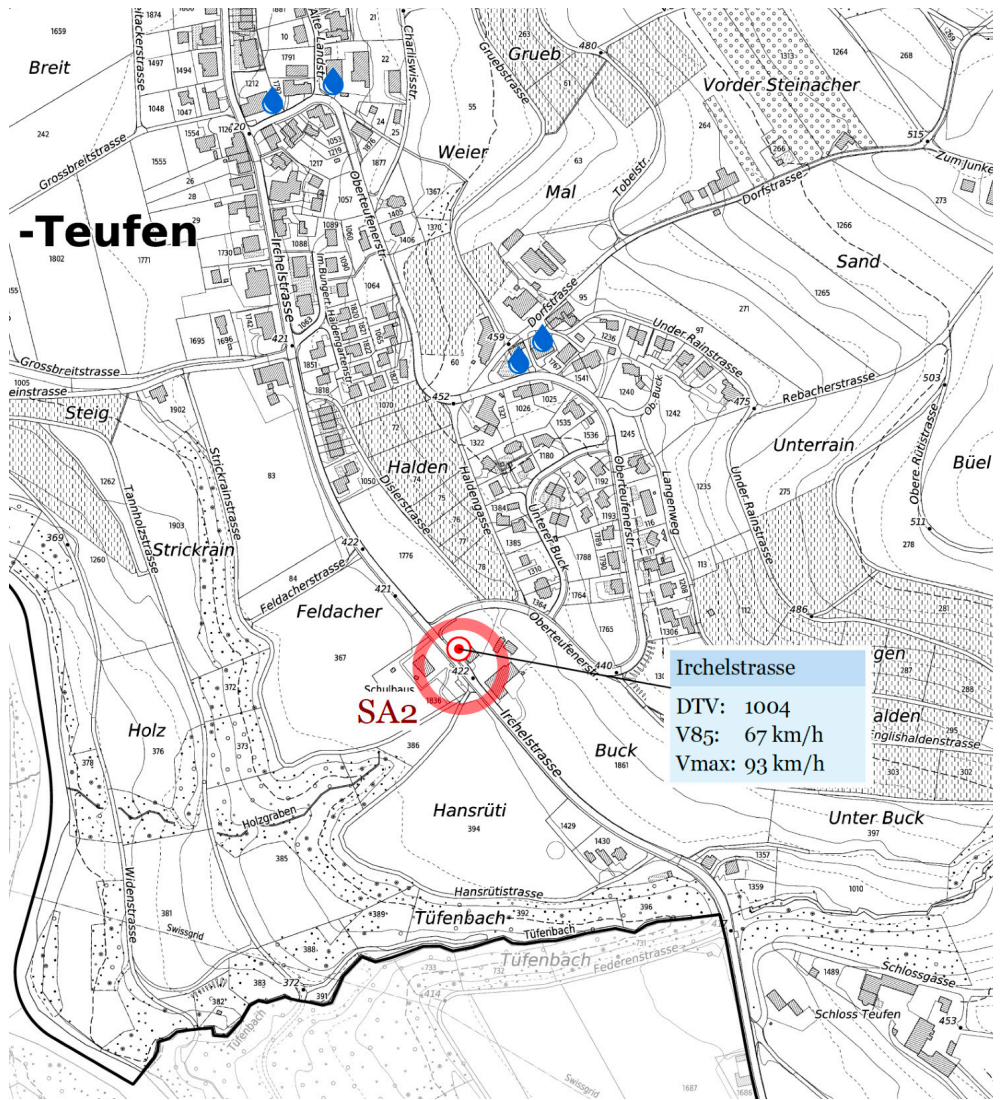
Brunnen im  
Strassenraum



Messpunkt  
V-Messung

Übersichtsplan der  
geplanten Massnahmen  
im Strassenraum im  
Siedlungsgebiet von  
Freienstein





### Massnahmen für die Aufwertung des Strassenraums

M-Nr. S1	Massnahme	<b>Optimierung Knoten Hagacker-/Dorfstrasse</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Der Knoten an der Dorf- und Hagackerstrasse ist Bestandteil des Schulwegnetzes und weist Sicherheitsdefizite auf. Zum Beispiel verläuft die Fusswegführung teilweise auf dem Trottoir und teilweise auf der Fahrbahn. Die Defizite sollen im Rahmen des nächsten Strassenbauprojekts behoben werden.

M-Nr. S2	Massnahme	<b>Optimierung Knoten Breite-/ Dättlikerstrasse</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Der Knoten an der Breite- und Dättlikerstrasse weist Sicherheitsdefizite auf. Besonders Velofahrende, die ungebremst, hangabwärts über den Rechtsvortritt fahren sind in die Optimierungsüberlegungen einzubeziehen. Zudem wird an diesem Knoten auch innerhalb des Strassenraumes bzw. auf der Fahrbahn parkiert wodurch die Sichtweiten eingeschränkt werden.

#### Prüfantrag:

Bei Kantonsstrassen liegt die Planungshoheit beim Kanton Zürich. Folglich kann die Gemeinde Freienstein-Teufen Anpassungswünsche lediglich als Anträge an den Kanton stellen.

A-Nr. SA1	Antrag	<b>Optimierung Knoten Dättliker-/ Dorfstrasse</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Der Knoten an der Dättliker- und Dorfstrasse ist Bestandteil des Schulweges zwischen den beiden Schulhäusern in den Gemeinden Freienstein-Teufen und Rorbas und haben Sicherheitsdefizite. Zum Beispiel weisen die Wunschlinien im Knotenbereich lange Fahrbahnquerungen auf. Diese sollen im Rahmen des nächsten Strassenbauprojekts behoben werden. Auf dem Gemeindegebiet von Rorbas ist ein neuer Steg über die Töss geplant welcher die Allmendstrasse und die Ifangstrasse miteinander verbinden wird. Dies wird Einfluss auf die Wunschlinie und die Wegführung für den Fussverkehr auch im Übergang der Irchelstrasse haben.

A-Nr. SA2	Antrag	<b>Optimierung Verkehrsführung bei der Haltestelle Teufen ZH, Schulhaus</b>
	Zeithorizont	Mittelfristig
	Zuständigkeit	Gemeinde

Beim Kindergarten Teufen existiert ein Konflikt zwischen dem Fussverkehr, dem Veloverkehr, der Bushaltestelle und dem motorisierten Individualverkehr. Zum Teil wird der Bus, wenn er an der Haltestelle steht, trotz Fussgängerstreifen mit Mittelinsel vom Autoverkehr überholt. Dies führt immer wieder zu gefährlichen Situationen. Besonders kritisch ist dies für den Fussverkehr in Kombination mit dem Kindergarten (Schulweg). Die Haltestelle ist so zu gestalten, dass ein überholen der Bushaltestelle nicht mehr möglich ist. Der Veloverkehr wird zudem auf dem engen Trottoir im Mischverkehr mit dem Fussverkehr geführt und führt zu Konflikten mit den zu Fuss Gehenden. Dies auch im Bereich der Bushaltestelle. Die Führung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ist zu verbessern. Dabei ist das Geschwindigkeitsniveau zu prüfen und falls notwendig die signalisierte maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit anzupassen.

## 3.7 Parkierung im öffentlichen Interesse

### Erläuterungen

Es gibt keine kommunalen Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse. Alle Parkierungsanlagen sind Festlegungen des regionalen Richtplans.

Es besteht weiterhin kein Handlungsbedarf für die kommunale Festlegung einer Parkierungsanlage im öffentlichen Interesse.

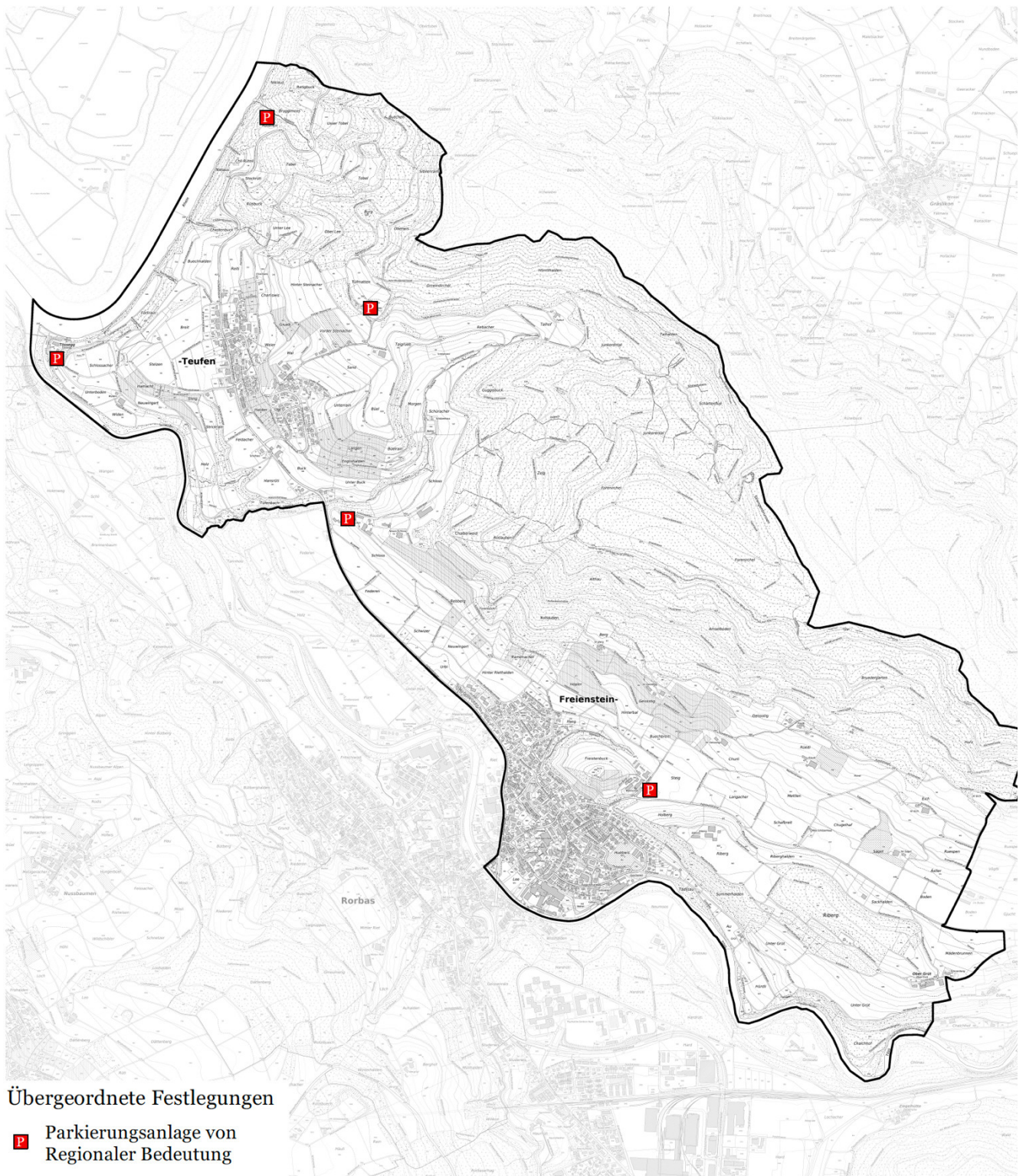
Die Festlegung bildet die Voraussetzung für die Sicherung von Parkierungsanlagen, die in der Regel in einem direkten Zusammenhang mit öffentlichen Bauten oder Anlagen stehen. Mit dem Eintrag im kommunalen Richtplan gelten Parkierungsanlagen im Landwirtschaftsgebiet als standortgebunden.

Unabhängig vom kommunalen Richtplan kann die Gemeinde für Parkplätze bzw. Parkierungsmöglichkeiten auf öffentlichem Grund ein Parkierungs- und Bewirtschaftungskonzept erarbeiten.

In der Gemeinde Freienstein-Teufen sind keine Parkierungsanlagen vorhanden, die sich für das Valet-Parking eignen. Zudem ist das Valet-Parking in Freienstein-Teufen wegen der peripheren Lage von untergeordneter Bedeutung. Aus diesem Grund werden auch keine spezifischen Massnahmen gegen das Valet-Parking ergriffen.

Übergeordnete Festlegungen (Kanton und Region):

- |                                 |           |
|---------------------------------|-----------|
| • Junkerental                   | bestehend |
| • Jugendheim (heute Wohnschule) | bestehend |
| • Rhiblick-Rütönen              | bestehend |
| • Schloss Teufen                | bestehend |
| • Tössegg                       | bestehend |



Übersichtsplan der  
Parkierungsanlagen im  
öffentlichen Interesse

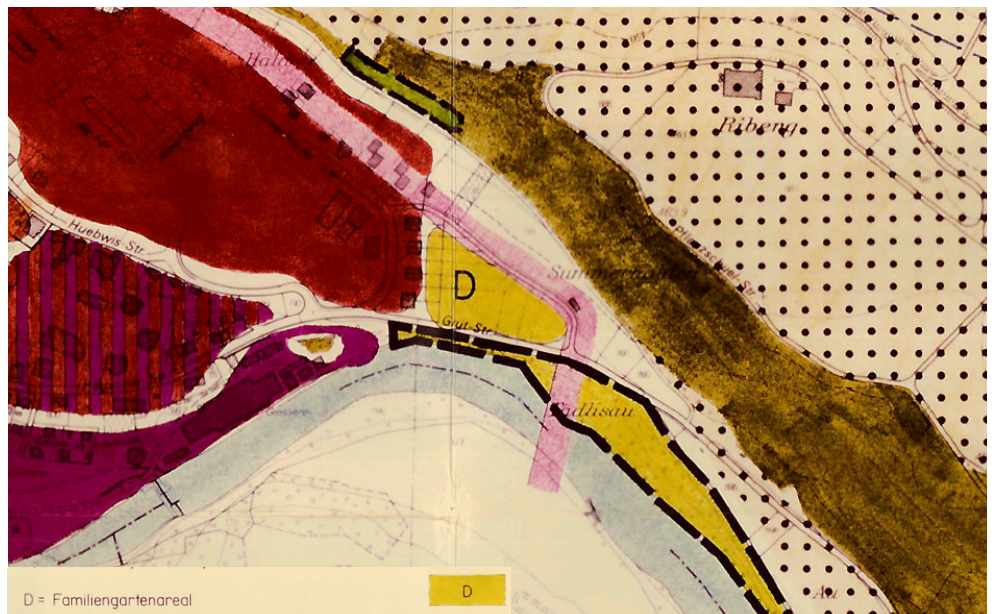
# 4. Plan der Erholungsgebiete

## Erläuterungen

Gemäss § 18 Planungs- und Baugesetz soll die Richtplanung die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen. Unter anderem soll angestrebt werden, dass die für die Erholung der Bevölkerung nötigen Gebiete dauernd zur Verfügung stehen.

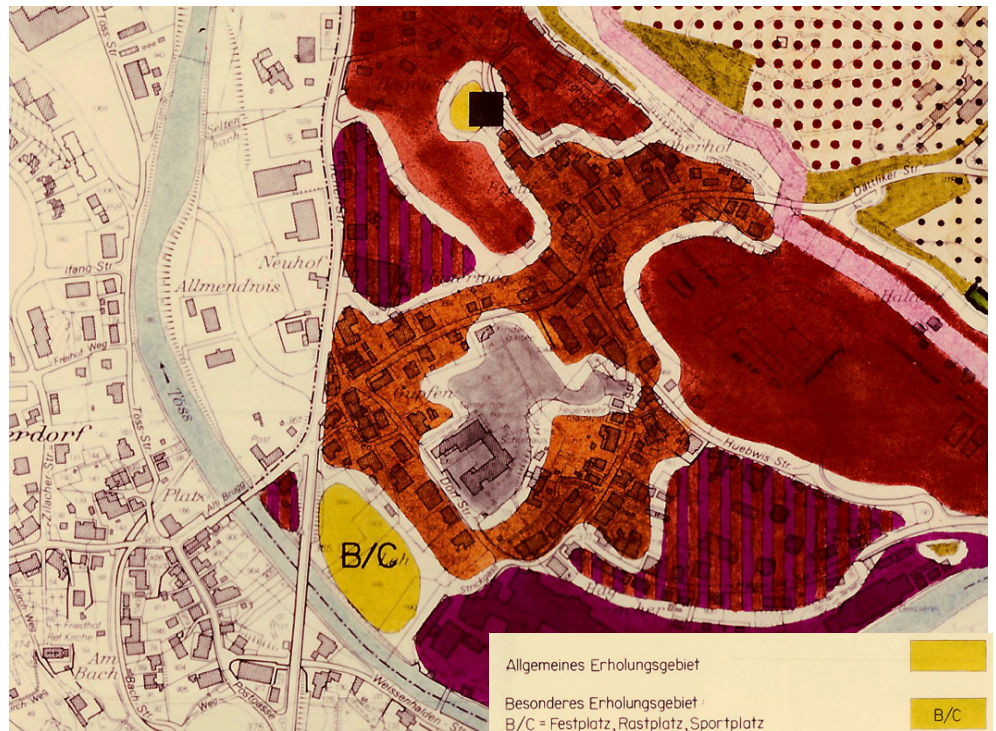
Die Erholungsgebiete sind im Siedlungs- und Landschaftsplan von 1982 mit Änderungen von 1989 der Gemeinde Freienstein-Teufen definiert. Da der Siedlungs- und Landschaftsplan mit der vorliegenden Revision aufgehoben wird, sollen die Erholungsgebiete neu im Plan der Erholungsgebiete festgelegt und weiterhin gesichert werden.

Mit der Änderung des Siedlungs- und Landschaftsplanes von 1989 wurde ein besonderes Erholungsgebiet D (Familiengartenareal) festgelegt.



Ausschnitt Siedlungs- und Landschaftsplan von 1982 mit Änderungen von 1989

Im Zonenplan der Gemeinde Freienstein-Teufen vom 14. Juni 2012 sind zudem vier Freihaltezonen festgehalten worden. Diese Flächen werden im Siedlungs- und Landschaftsplan von 1982 mit Änderungen von 1989 als Erholungsgebiete bezeichnet. Gemäss § 16 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz haben Planungen unterer Stufen denjenigen der oberen Stufe, die Nutzungsplanungen jeder Art und Stufe der Richtplanung zu entsprechen. Dies ist im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Diese Erholungsgebiete werden deshalb aus der kommunalen Richtplanung entfernt.

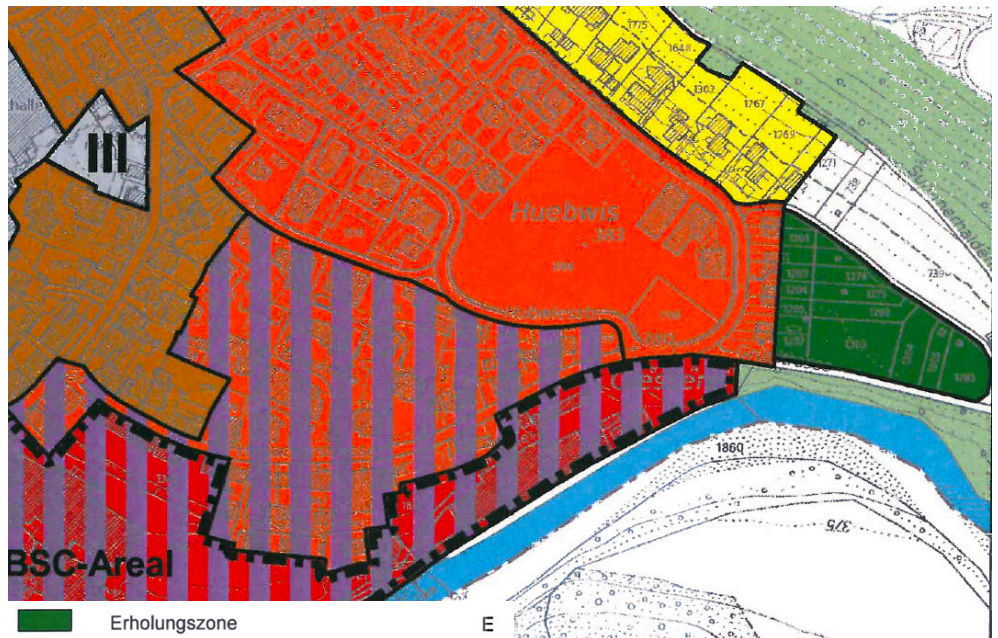


Ausschnitt Siedlungs- und Landschaftsplan von 1982 mit Änderungen von 1989 Ortsteil Freienstein



Ausschnitt Siedlungs- und Landschaftsplan von 1982 mit Änderungen von 1989 Ortsteil Teufen

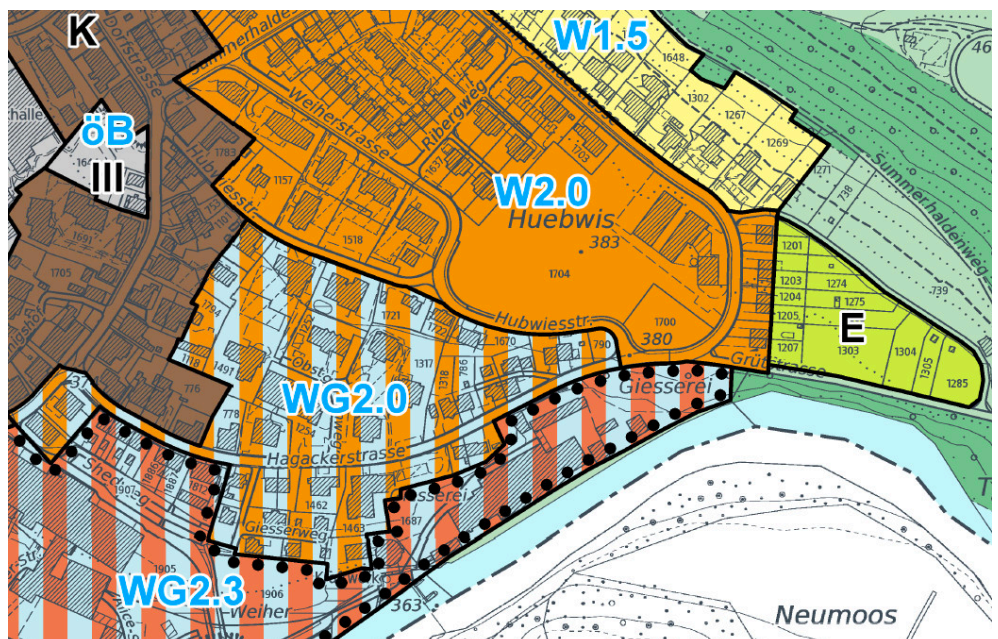
Heute ist im Zonenplan der Gemeinde Freienstein-Teufen eine Erholungszone E ausgeschieden und wird mit der laufenden BZO-Revision weiterhin vorgesehen. Gemäss Bau- und Zonenordnung sind in der Erholungszone E Gartenhäuser und Familiengärten sowie die für deren Betriebe und Bewirtschaftung nötigen Anlagen und Einrichtungen zulässig.



Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Zonenplan vom 26. April 2012

- |  |       |                                     |
|--|-------|-------------------------------------|
|  | K     | Kernzone                            |
|  | W1.5  | Wohnzone 1.5                        |
|  | W2.0  | Wohnzone 2.0                        |
|  | W2.3  | Wohnzone 2.3                        |
|  | WG2.0 | Wohnzone mit Gewerbeleichterung 2.0 |
|  | WG2.3 | Wohnzone mit Gewerbeleichterung 2.3 |
|  | öB    | Zone für öffentliche Bauten         |
|  | E     | Erholungszone                       |
|  | F     | Kommunale Freihaltezone             |
- 
- |                            |                                  |
|----------------------------|----------------------------------|
| <b>Informationsinhalte</b> |                                  |
|                            | Fk kantonale Freihaltezone       |
|                            | Lk kantonale Landwirtschaftszone |
|                            | beantragte Änderungen            |
|                            | Gestaltungspläne bestehend       |
|                            | Gewässer                         |
|                            | Wald                             |

Ausschnitt aus dem Zonenplan Revision 2025 in der Fassung für die öffentliche Auflage



### Kommunale Festlegung

Im Plan der Erholungsgebiete wird folgendes Erholungsgebiet festgelegt:

Erholungsgebiet F (Familiengartenareal Au)	bestehend
--	-----------

# 5. Verfahrensablauf

## 5.1 1. Kantonale Vorprüfung

Mit Bericht vom 16. Februar 2024 wurde die Revision des kommunalen Richtplans durch das Amt für Raumentwicklung der Baudirektion des Kantons Zürich vorgeprüft. Im Folgenden werden die Anträge des Kantons aufgeführt und erläutert wie bei der Überarbeitung der Vorlage auf die Anträge reagiert wurde.

### Antrag Nr. 1

Die aufzuhebenden Teilrichtplankarten des Gesamtplans sind durch die Gemeindeversammlung formell zu beschliessen.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die aufzuhebenden Teilrichtplankarten des Gesamtplans durch die Gemeindeversammlung formell zu beschliessen sind und werden in der Weisung zur Gemeindeversammlung berücksichtigt.

### Antrag Nr. 2

Sofern in der Richtplankarte ein kommunaler Fussweg zwischen dem Shedweg (bei Koordinate 2686370 / 1264820) und der Othmar-Blumer-Strasse (bei Koordinate 2686263 / 12648858) festgelegt wird, ist die Signatur in diesem Fussweg-Abschnitt von "bestehend" auf "geplant" zu korrigieren.

Die Signatur des geplanten Fussweges zwischen der Othmar-Blumer-Strasse und dem Shedweg wurde in der Richtplankarte von «bestehend» auf «geplant» korrigiert.

### Antrag Nr. 3

Auf dem Titelblatt zum Richtplantext sind der Erlass- und der Genehmigungsvermerk zu ergänzen.

Auf dem Titelblatt zum Richtplantext wurde der Erlass- und der Genehmigungsvermerk ergänzt.

#### Antrag Nr. 4

Festlegungen und Erläuterungen sind im Richtplantext klar kenntlich zu unterscheiden.

Zu jedem Thema (Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV, motorisierter Individualverkehr, Strassenraum und Parkierung) wurde eine Karte mit zugehöriger Tabelle erstellt. Die Festlegungen werden in der Tabelle aufgeführt und in der Karte mit einer Nummer verortet. Jedes Thema weist ein Unterkapitel Erläuterungen auf.

#### Antrag Nr. 5

Der kommunale Richtplan Verkehr ist gemäss dem Merkblatt "kommunaler Richtplan Verkehr" ([www.zh.ch/kommverkehr](http://www.zh.ch/kommverkehr)) zu ergänzen.

Die Vorlage zum kommunalen Verkehrsplan wurde vollständig überarbeitet. Die Anpassungen und Ergänzungen erfolgten auf der Grundlage des kantonalen Merkblattes "kommunaler Richtplan Verkehr".

#### Antrag Nr. 6

Gestützt auf das Veloweggesetz ist ein kommunales Netz aus Veloverbindungen im kommunalen Richtplan behördenverbindlich festzusetzen.

Es wurde auf der Grundlage der bestehenden Zielorte einen Wunschlinienplan erstellt und daraus abgeleitet neue kommunale Veloverbindungen festgelegt, welche durch eine Annahme an der Gemeindeversammlung behördenverbindlich werden.

#### Antrag Nr. 7

Die Abbildungsbeschriftung auf Seite 18 ist zu korrigieren.

Aufgrund der vollständigen Überarbeitung der Vorlage wurde die Abbildung des kantonalen Velonetzplans mit der Abbildung aus dem regionalen Richtplan auf Seite 17 dieses Berichts ersetzt.

## 5.2 2. Kantonale Vorprüfung

Mit Bericht vom 3. März 2025 wurde die Revision des kommunalen Richtplans durch das Amt für Raumentwicklung der Baudirektion des Kantons Zürich vorgeprüft. Im Folgenden werden die Anträge des Kantons aufgeführt und erläutert wie bei der Überarbeitung der Vorlage auf die Anträge reagiert wurde.

### Antrag Nr. 1

Der Verlauf des kantonalen Wanderwegs ist im kommunalen Richtplan analog der regionalen Richtplanung abzubilden.

Der Verlauf des kantonalen Wanderwegs wurde im kommunalen Richtplan analog der regionalen Richtplanung abgebildet. Der fehlende Streckenabschnitt über die Alte Brücke wurde ergänzt.

### Antrag Nr. 2

In der Richtplankarte ist der geplante kommunale Fussweg F1 innerhalb des 20 m breiten Uferstreifens der Töss als „bestehend“ einzutragen, sofern der Fussweg in diesem Abschnitt bereits besteht. Ist der Fussweg in diesem Abschnitt geplant, ist im Richtplantext zur Massnahme F1 festzuhalten, dass „innerhalb des 20 m breiten Uferstreifens der Töss kein Ausbau der bestehenden Strassen-/Wegflächen erfolgt“.

Die Festlegung F1 befindet sich nur im Abschnitt der Kennelwiesstrasse im 20 m breiten Uferstreifen der Töss. Die Kennelwiesstrasse ist bereits heute bestehend. Der geplante Eintrag betrifft die Linienführung durch das Blumerareal, ausserhalb des Uferstreifens. Der Streckenabschnitt, welcher den Uferstreifen betrifft wird neu als bestehend in die Karte eingetragen. Der Streckenabschnitt durch das Blumerareal, welcher sich ausserhalb des Uferstreifens befindet bleibt weiterhin als geplanter Eintrag bestehen. Die Linienführung durch das Areal ist mit dem Richtplaneintrag nicht eindeutig festgelegt und muss im Detail noch geklärt werden. Im Massnahmentext wird neu mit einem Koordinationshinweis die Einschränkung im Uferbereich erwähnt.

### Antrag Nr. 3

Beim neuen geplanten Wegabschnitt F2 innerhalb des Uferstreifens der Töss sind die Notwendigkeit, das öffentliche Interesse und die Standortgebundenheit nachzuweisen. Alternative Wegführungen ausserhalb des Uferstreifens sind dabei zu prüfen. Ohne diese Nachweise ist der Weg in der Richtplankarte durchgehend ausserhalb des 20 m breiten Uferstreifens der Töss (Uferstreifen gemessen ab dem Rand des Gerinnes) festzulegen. Zudem wäre ein geplanter Fussweg ausserhalb des Bereichs

mit einer erheblichen Gefährdung durch Hochwasser anzuordnen.

Der Weg besteht bereits heute als Trampelpfad und wird folgerichtig als bestehend im Richtplan aufgeführt. Somit kann der Weg weiterhin auf der aktuellen Linienführung bestehen bleiben. Die Massnahme F2 fällt dementsprechend weg.

#### Antrag Nr. 4

In der Richtplankarte „Teil I“ ist entweder auf die Darstellung der Erholungsgebiete zu verzichten oder die Legende mit den Erholungsgebieten ist zu ergänzen.

In der Richtplankarte „Teil I“ wurde auf die Darstellung der Erholungsgebiete verzichtet. Die Erholungsgebiete werden nur noch auf der Richtplankarte «Teil II» mit dem entsprechenden Legenden Eintrag dargestellt.

#### Antrag Nr. 5

Die Bezeichnung des kommunalen Erholungsgebiets ist in der Richtplankarte und im Richtplantext aufeinander abzustimmen.

Das kommunale Erholungsgebiet wird neu als Erholungsgebiet F (Familiengartenareal Au) bezeichnet. Die Bezeichnung wurde in der Richtplankarte und Richtplantext aufeinander abgestimmt.

#### Antrag Nr. 6

Abgestimmt auf die Legende ist das Erholungsgebiet in der Richtplankarte entsprechend zu bezeichnen (z.B. «D» oder «Au»).

Das Erholungsgebiet in der Richtplankarte wurde entsprechend der Funktion mit dem Buchstaben «F» bezeichnet (F für Familiengartenareal).

#### Antrag Nr. 7

Der Verlauf der Schweizmobil-Route ist im kommunalen Richtplan analog der regionalen Richtplanung abzubilden.

Die Linienführung Schweizmobil-Route 53/60 ist auf der Irchelstrasse deckungsgleich mit der Nebenverbindung 07\_141. Für die Nebenverbindung auf der Irchelstrasse ist gemäss regionalem Richtplan das Erstellen eines Radstreifens und die Prüfung einer Temporeduktion geplant. Aus diesem Grund wird auf dem Abschnitt zwischen der Alten Brücke und der Dorfstrasse die geplante Linienführung und die bestehende Schweizmobil-Route dargestellt. Zudem wird die Linienführung neu vom Knoten Dättlikerstrasse/ Dorfstrasse bis an die Irchelstrasse dargestellt.

#### Antrag Nr. 8

Die behördenverbindlichen Festlegungen und Erläuterungen nach Art. 47 RPV sind im Richtplantext klar kenntlich zu unterscheiden.

Der Aufbau der Kapitel 3.1 bis 3.7 wurde neu strukturiert und die behördenverbindlichen Festlegungen werden neu mit blauer Farbe hinterlegt. Die Unterkapitel „Ausgangslage, Erläuterung und Rechtswirkung“ wurden unter dem Unterkapitel „Erläuterungen“ zusammengefasst. Die kommunalen Festlegungen der Ziele, Handlungsfelder und Linienführungen sind jeweils in einem blauen Balken dargestellt. Die übergeordneten Festlegungen werden nur als Informationsinhalt und somit ohne blauen Balken dargestellt.

#### Antrag Nr. 9

Für die Zielformulierungen sind behördenverbindliche Festlegung notwendig.

Die Zielformulierungen sind neu behördenverbindlich festgelegt und sind folgerichtig mit blauer Farbe hinterlegt.

#### Antrag Nr. 10

Das Kapitel 3 «Gesamtstrategie» ist als erstes Unterkapitel in das Kapitel 4 «Verkehrsrichtplan» zu verschieben und als behördenverbindliche Festlegung zu bezeichnen.

Das Kapitel 3 «Gesamtstrategie» wurde in das Kapitel 4 «Verkehrsrichtplan» verschoben, wobei das Kapitel 4 «Verkehrsrichtplan» neu zum Kapitel 3 «Verkehrsrichtplan» wurde. Die Gesamtstrategie ist neu auch mit blauer Farbe hinterlegt und gilt somit als behördenverbindliche Festsetzung.

#### Antrag Nr. 11

Die kommunale Richtplanfestlegung F3, welche die Staatstrasse betrifft, ist in Richtplantext, in der Richtplankarte und in der Legende als Festlegung in Form eines „Prüfantrags“ zuhanden des Gemeinderates oder anstelle als Festlegung als „Informationsinhalt (Prüfauftrag)“ darzustellen.

Die Festlegung F3 auf der kantonalen Irchelstrasse wurde in einen Antrag an den Kanton abgeändert. Der Antrag wird durch in der Übersichtskarte im Richtplantext mit einer roten Bandierung dargestellt. Die Massnahmennummer F3 wurde in eine Antragsnummer FA1 geändert. In der Richtplankarte Teil I wurde der betroffene Streckenabschnitt mit einer neuen Signaletik dargestellt.

#### Antrag Nr. 12

Die konkrete Erwähnung von einer Gehwegbreite und der Markierung eines Velostreifens ist zu streichen. Gemäss voranstehender Auflage empfehlen wir einen allgemein formulierten Prüfauftrag zur Förderung der Fuss- und Radwegverbindung.

Neu wird keine konkrete Breite für den Gehweg angegeben. Sondern es wird die Prüfung einer Möglichkeit zur Verbesserung der Fuss- und Velowegverbindung beantragt.

#### Antrag Nr. 13

Die Zuständigkeit des Kantons ist bei der Massnahme V2 im Richtplantext auf Seite 42 zu streichen.

Die Zuständigkeit des Kantons wurde bei der Massnahme V2 auf Seite 42 im Richtplantext gestrichen.

#### Antrag Nr. 14

Die kommunalen Richtplanfestlegungen Ö4 – Ö7, welche die Staatsstrassen betreffen, sind im Richtplantext, in der Richtplankarte und in der Legende als Festlegung in Form eines „Prüfauftrags“ zuhanden des Gemeinderats oder als „Informationsinhalt (Prüfauftrag)“ darzustellen.

Die kommunalen Richtplanfestlegungen Ö4 – Ö7 wurden im Richtplantext und in der Richtplankarte neu als Prüfantrag ÖA1 – ÖA4 dargestellt.

#### Antrag Nr. 15

Die kommunalen Festlegungen zum MIV gemäss Seite 53 im Richtplantext sind in der Richtplankarte darzustellen.

Die Festlegungen zur Strassenraumgestaltung werden neu auch in der Richtplankarte „Teil II“ dargestellt.

#### Antrag Nr. 16

Jene kommunalen Festlegungen zum MIV, welche die Staatsstrasse betreffen, sind im Richtplantext, -karte und in der Legende als Festlegung in Form eines „Prüfantrags“ zuhanden des Gemeinderates oder als „Informationsinhalt (Prüfantrag)“ darzustellen.

Die kommunalen Festlegungen S1 und S4 welche die Staatstrasse „Irchelstrasse“ betreffen werden im Richtplantext neu als Prüfantrag dargestellt. Auch die Legende und die Richtplankarte wurden entsprechend angepasst.

## 5.3 3. Kantonale Vorprüfung

Mit Bericht vom 19. Juni 2025 wurde die Revision des kommunalen Richtplans durch das Amt für Raumentwicklung der Baudirektion des Kantons Zürich vorgeprüft. Im Folgenden werden die Anträge des Kantons aufgeführt und erläutert wie bei der Überarbeitung der Vorlage auf die Anträge reagiert wurde.

### Antrag Nr. 1

Die Massnahmennummern sind in den Richtplankarten rot oder schwarz darzustellen.

In den Richtplankarten wurden alle Massnahmennummern in Rot dargestellt.

Zudem wurde die Fusswegverbindung entlang der Irchelstrasse auf die westliche Seite der Staatsstrasse verlegt, wo sich auch die bestehende Infrastruktur befindet.

### Antrag Nr. 2

Der Widerspruch in Richtplantext und -karte ist zu bereinigen.

Beim Eintrag FA1 handelt es sich um einen Prüfantrag an den Kanton da die Irchelstrasse keine Kommunalstrasse ist. Das Trottoir an der Irchelstrasse ist bestehend, in der heutigen Form jedoch viel zu Schmal. Der Tabellen-Eintrag wurde auf "geplant" angepasst.

### Antrag Nr. 3

Im Richtplantext (Kap. 3.2) ist der Tabellen-Eintrag „Fussweg entlang der Töss; bestehend“ wie folgt zu präzisieren: „Fussweg (Trampelpfad) entlang der Töss; bestehend“.

Der Tabellen-Eintrag wurde entsprechend des Antrages angepasst „Fussweg (Trampelpfad) entlang der Töss; bestehend“.

#### Antrag Nr. 4

Im Richtplangentext (Kap. 3.2) ist zur kommunalen Festlegung „FA1 ...“ zu präzisieren, dass im Falle eines Strassenausbauprojekts (z.B. Trottoir-Verbreiterung) innerhalb der beidseitigen Uferstreifen und über dem Gerinne des Tüfenbachs oder innerhalb des Gewässerraums des Holzgrabens die Standortgebundenheit der Vorhaben nachgewiesen werden muss.

Im Richtplangentext (Kap 3.2) wurde die kommunale Festlegung „FA1 ...“ gemäss dem Antrag präzisiert.

#### Antrag Nr. 5

Im Richtplangentext ist in (Kap. 3.2) ist der Tabellen-Eintrag „F1 ...“ wie folgt anzupassen: „F1; Shedweg – Blumer-Strasse; geplant“.

Im Richtplangentext wurde in (Kap 3.2) der Tabellen-Eintrag „F1 ...“ auf „F1; Shedweg – Blumer-Strasse; geplant“ angepasst.

#### Antrag Nr. 6

Die Kennelwiesstrasse ist als eigener Tabelleneintrag (bestehend) im Richtplangentext aufzuführen.

Die Kennelwiesstrasse wird im Richtplangentext als eigener Tabelleneintrag aufgeführt.

#### Antrag Nr. 7

In der Richtplankarte ist die geplante kommunale Veloparkierungsanlage V2 ausserhalb des 20 m breiten Uferstreifens der Töss einzutragen.

Die kommunale Festlegung „V2 Veloabstellanlage“ wird im Zusammenhang mit der Bushaltestelle „Freienstein, Alte Brücke“ geplant. Ihr Standort ist vor dem Gebäude „Alte Brücke 1“ geplant. Das Gebäude befindet sich ausserhalb des 20 m breiten Uferstreifen, somit wird auch die Veloabstellanlage ausserhalb des Uferstreifens erstellt.

Zudem wird im Richtplangentext bei der Massnahme „V2 ...“ darauf verwiesen, dass die Veloabstellanlage ausserhalb des 20 m breiten Uferstreifen der Töss erstellt werden muss.

## 5.4 Anhörung

Die Anhörung fand zwischen dem 16. Mai und dem 15. Juli 2025 statt. In diesem Zeitraum ist eine Stellungnahme der Regionalplanung Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU) sowie der Nachbargemeinden eingegangen und werden nachstehend aufgeführt.

### **Nachbargemeinden**

Von den fünf Nachbargemeinden Embrach, Dättlikon, Eglisau, Rüdlingen und Berg am Irchel sind zum kommunalen Richtplan von Freienstein-Teufen keine Stellungnahmen eingegangen. Die Gemeinden Buch am Irchel, Buchberg und Rorbas haben eine Stellungnahme eingereicht, jedoch ohne Einwendungen. Aus Sicht der Gemeinde Rorbas sind die Planunterlagen zudem vollständig. Es wurden keine Interessenkonflikte oder Unstimmigkeiten festgestellt.

### **Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU)**

Mit Schreiben vom 8. Juli 2025 hat die Planungsgruppe Zürcher Unterland zur Richtplanung von Freienstein-Teufen wie folgt Stellung genommen:

Antrag/Bemerkung Nr. 1

Die PZU begrüsst den gesamthaft revidierten Verkehrsrichtplan. Aus ihrer Sicht tragen dessen Festlegungen den übergeordneten Vorgaben des regionalen Richtplans angemessen Rechnung. Sämtliche im regionalen Richtplan enthaltenen Einträge zum Thema Verkehr wurden übernommen; die Revision steht somit in keinem Widerspruch zu dessen Festlegungen. Im regionalen Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus (rGVK PZU+) wird die Gemeinde Freienstein-Teufen zur Umsetzung verschiedener Massnahmen aufgefordert. Drei davon können über den kommunalen Verkehrsrichtplan umgesetzt werden:

- GM01.3 Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen
- GM02.2 Prüfung Tempo 30 und Begegnungszonen
- MIV01.1 Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen

**GM01.3**

Zur besseren Nachvollziehbarkeit sollten die Überlegungen und Begründungen zur Wahl der Standorte im Erläuterungsbericht dargestellt werden.

**GM02.2**

Mit den bestehenden und geplanten Massnahmen zur Verkehrsberuhigung wird der Massnahme GM02.2 nur teilweise entsprochen. Es sollte erläutert werden, weshalb trotz dieser Massnahmen keine eigentliche Tempo-30-Zone vorgesehen ist.

#### MIV01.1

Die Massnahme verlangt, den Verkehr mit geeigneten Instrumenten auf die Hauptachsen zu lenken. Dies wird in der Revision berücksichtigt, indem die Strassenhierarchie im Teilrichtplan MIV festgelegt und die entsprechenden Ausbaustandards definiert werden.

#### Anpassung der Vorlage

Im Kapitel 2.1 wird erläutert und begründet wie mit den Zielen aus dem rGVK PZU+ umgegangen wird.

## 5.5 Öffentliche Auflage

Das Einwendungsverfahren dient der Mitwirkung der Bevölkerung im Sinne von Art. 4 des Raumplanungsgesetzes und § 7 Planungs- und Baugesetz (PBG). Es ist kein Rechtsmittelverfahren.

Die öffentliche Auflage der Planunterlagen fand vom 16. Mai bis zum 15. Juli 2025 statt. Dabei sind zwei Einwendungen mit Bezug auf die Revision der Bau- und Zonenordnung eingegangen diese werden im Bericht gemäss Artikel 47 RPV zur Teilrevision der Bau- und Zonenordnung abgehandelt. Zum kommunalen Richtplan sind keine Einwendungen eingegangen.

## 5.6 Festsetzung und Genehmigung

Der kommunale Richtplan wird von der Gemeindeversammlung festgesetzt und bedarf der Genehmigung durch die kantonale Baudirektion.

Für Grundeigentümer hat der kommunale Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.