



**Kanton Zürich**  
**Gemeinde Embrach**

**Fassung für die 2. kantonale Vorprüfung und die öffentliche Auflage**

# **Kommunaler Richtplan Verkehr und Erholung**

**Mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV**

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am: xx. xxxx 20xx

Namens der Gemeindeversammlung

Die Präsidentin:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am: xx. xxxx 20xx

Für die Baudirektion:

BDV Nr.

Im Amtsblatt ausgeschrieben am: xx. xxxx 20xx

Kloten, 3. November 2025 / em.1011 / Gul, Wei, Saf



member of  
**suisse.ing**



**Gossweiler**

Gossweiler Ingenieure AG  
Lindenstrasse 23  
8302 Kloten  
Telefon 044 815 51 00  
[www.gossweiler.com](http://www.gossweiler.com)

Auftraggeberin  
Bearbeitung  
Version  
Versionsverlauf

Gemeinde Embrach  
Gossweiler Ingenieure AG  
2.0

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.0	05.03.2025	Gul	1. Entwurf
1.1	22.04.2025	Wei	Anpassung gem. Besprechung vom 27.03.2025
1.2	02.05.2025	Wei	Anpassung gem. Rückmeldung Gemeinde
2.0	03.11.2025	Saf	Überarbeitung gemäss 1. kant. Vorprüfung

## Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	5
1.1	Anlass	5
1.2	Grundsätze	5
1.3	Planungsablauf	7
1.4	1. Kantonale Vorprüfung	7
1.5	<b>2. Kantonale Vorprüfung</b>	9
1.6	Mitwirkung und Anhörung (folgt)	9
2	Rahmenbedingungen	9
2.1	Bund	10
2.1.1	Bundesinventare	10
2.1.2	Bundesgesetz über Velowege	11
2.2	Kanton	12
2.2.1	Raumordnungskonzept	12
2.2.2	Kantonaler Richtplan	13
2.2.3	Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich	16
2.2.4	Kantonale Denkmalschutzobjekte / Archäologische Zonen	17
2.2.5	Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung	17
2.2.6	Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte	19
2.2.7	Schutzanordnungen Natur und Landschaft	20
2.3	Region	21
2.3.1	Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK)	21
2.3.2	Regionaler Richtplan	22
2.3.3	Regionales Gesamtverkehrskonzept Züricher Unterland plus	29
2.3.4	Agglomerationsprogramme 4. und 5. Generation	31
2.4	Gemeinde	32
2.4.1	Kommunales Gesamtverkehrskonzept	32
2.4.2	Kommunaler Erschliessungsstand	39
2.4.3	Kommunaler Gesamtplan	40
2.4.4	Tempo-30-Zonen	42
2.4.5	Masterplan	43
2.4.6	Duales Velokonzept	44
2.4.7	Kommunales Velokonzept 2034	46
2.4.8	Betriebs- und Gestaltungskonzept	47
2.4.9	Bau- und Zonenordnung	49
2.4.10	Rechtskräftige Sondernutzungspläne	50
2.4.11	Kernzonenplan Dorf (Nord & Süd)	52
3	Analyse nach Sachthemen	53
3.1	Bevölkerung und Wirtschaft	53
3.1.1	Bevölkerung	53

3.1.2	Wirtschaft	55
3.2	Siedlungsnutzung und -struktur	56
3.2.1	Siedlungsentwicklung	56
3.2.2	Quartieranalyse / Ausbaugrad	57
3.2.3	Quartieranalyse / Nutzungsdichte	59
3.2.4	Bauzonenreserve	60
3.2.5	Gebäudealter	61
3.3	Umwelt	62
3.3.1	Strassenlärm	62
3.3.2	Bahnlärm	63
3.3.3	Gewässerschutzbereiche	64
3.3.4	Grundwasserschutzzonen	65
3.3.5	Naturgefahren	66
3.4	Verkehr	66
3.4.1	Modalsplit und Verkehrsaufkommen	66
3.4.2	Trennelemente	67
3.4.3	Fussverkehr	68
3.4.4	Veloverkehr	69
3.4.5	Öffentlicher Verkehr	70
3.4.6	Motorisierter Individualverkehr	72
4	Kommunaler Richtplantext Teil Verkehr	73
4.1	Gesamtstrategie	73
4.1.1	Oberziel	73
4.1.2	Haupt- und Unterziele	73
4.2	Motorisierter Individualverkehr und Parkierung	75
4.2.1	Festlegungen	76
4.2.2	Massnahmen	77
4.3	Öffentlicher Verkehr	78
4.3.1	Festlegungen	79
4.3.2	Massnahmen	80
4.4	Fussverkehr	81
4.4.1	Massnahmen	82
4.5	Veloverkehr und Abstellanlagen	82
4.5.1	Festlegungen	83
4.5.2	Massnahmen	83
4.6	Güterverkehr (ohne Teilplan)	88
5	Kommunaler Richtplantext, Teil Erholung	89
5.1	Erholungsgebiete	89
6	Würdigung	90



# 1 Ausgangslage

## 1.1 Anlass

Anlass zur Revision des kommunalen Richtplan Verkehr

Die Gemeinde Embrach verfügt über einen kommunalen Gesamtplan, welcher den Erschliessungsplan, den Verkehrsplan Strassen sowie den Verkehrsplan Fuss- und Wanderwege beinhaltet. Der kommunale Gesamtplan wurde am 28. Juni 1991 durch die Gemeindeversammlung festgesetzt und am 30. Oktober 1991 durch den Regierungsrat genehmigt. Seit der Genehmigung wurden verschiedene übergeordnete Planungen aktualisiert. Für die vorliegende Planung bildet das Gesamtverkehrskonzept (GVK) vom Januar 2015 eine wesentliche Grundlage. Gemäss § 31 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) besteht eine Erstellungspflicht für den kommunalen Richtplan Verkehr.

Anlass zur Erstellung des kommunalen Richtplan Erholung

Auf dem Gemeindegebiet Embrach bestehen gemäss rechtgültigem Zonenplan vier Erholungszonen. Gemäss § 62 Abs. 2 PBG sind in Erholungszonen nur die den Vorgaben der Richtplanung entsprechenden Bauten und Anlagen zulässig. Auf kommunaler Ebene sind die in den Erholungszonen zulässigen Gebäuden zurzeit auf Stufe Nutzungsplanung geregelt. Im Rahmen der vorliegenden Revision werden die notwendigen richtplanerischen Grundlagen für in der Nutzungsplanung bestehenden Erholungszonen auch weiterhin gesichert.

Aufhebung Gesamtplan

Die weiteren im Gesamtplan von 1983 inkl. dessen Revision im Jahr 1991 festgesetzten Inhalte sind inzwischen überholt. Im Rahmen der vorliegenden Revision wird der kommunale Gesamtplan Fuss- und Wanderwege / Strassen / öffentliche Bauten und Anlagen / Siedlungs- und Landschaftsplan daher aufgehoben. Auf eine Überarbeitung / Neufestsetzung wird verzichtet. Die Aufhebung ist durch die Gemeindeversammlung formell zu beschliessen.

## 1.2 Grundsätze

Aktualisierung

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

Abgrenzung

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

Verbindlichkeit

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

Raumsicherung

Einträge im Richtplan bilden auch die Basis für die Raumsicherung und einen möglichen Landerwerb. Angestrebt wird immer eine einvernehmliche Lösung auf dem Verhandlungsweg. Sollte die Verhandlung nicht zielführend sein, kann

## Kostenfolge

auch ein Werkplan im Sinne von §§ 114 ff PBG ausgearbeitet werden, um die benötigten Flächen zu sichern.

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

Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- ◆ Umsetzung von Erschliessungsanlagen in der Nutzungsplanung (z.B. Erschliessungsplan)
- ◆ Planungs- und Projektierungskredite

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

Solche Kosten können sein:

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

## Bestandteile

Der kommunale Richtplan besteht aus Teilplänen im Massstab 1:5'000 und diesem Bericht. Er beinhaltet folgende Bereiche:

- ◆ Verkehr
  - ◆ Motorisierter Individualverkehr und Parkierung
  - ◆ Öffentlicher Verkehr
  - ◆ Fussverkehr
  - ◆ Veloverkehr
  - ◆ Güterverkehr
- ◆ Erholung

## Festlegungen

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

### 1.3 Planungsablauf

Der Ablauf der Revision sieht wie folgt aus:

- ◆ Entwurf Revisionsvorlage - (Mai 2025)
- ◆ Verabschiedung Revisionsentwurf durch den Gemeinderat zuhanden der 1. kantonalen Vorprüfung durch das Amt für Raumentwicklung (ARE) – (Mai 2025)
- ◆ Bereinigung der Revisionsvorlage aufgrund der Rückmeldungen aus der 1. kantonalen Vorprüfung – (Oktober 2025)
- ◆ Verabschiedung Revisionsentwurf durch den Gemeinderat zuhanden der 2. kantonalen Vorprüfung sowie öffentlicher Auflage und Anhörung – (Januar 2026)
- ◆ Öffentliche Auflage und Anhörung während 60 Tagen gemäss § 7 PBG – (Februar – April 2026)
- ◆ Auswertung der 2. kantonalen Vorprüfung sowie der Einwendungen aus der öffentlichen Auflage und Anhörung – (Mai 2026)
- ◆ Bereinigung der Revisionsvorlage aufgrund der Rückmeldungen aus der 2. kantonalen Vorprüfung, Erstellung Einwendungsbericht (Mai - Juni 2026)
- ◆ Verabschiedung Revisionsvorlage durch den Gemeinderat zuhanden der Gemeindeversammlung – (August 2026)
- ◆ Gemeindeversammlung – (Dezember 2026)
- ◆ Genehmigung durch die Baudirektion Kanton Zürich (Januar bis März 2027)
- ◆ Publikation und Rekursmöglichkeit während 30 Tagen (§ 5 Abs. 3 PBG) – (April 2027)

### 1.4 1. Kantonale Vorprüfung

Stellungnahme ARE

Die Revisionsvorlage wurde dem kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit Vorprüfungsbericht vom 16. September 2025 zur Revision Stellung genommen.

Folgend wird ausgewiesen, wie mit den Auflagen und Empfehlungen umgegangen wurde:

Planungsbericht nach Art. 47 RPV

- ◆ Die Rahmenbedingungen wurden mit den Themen Grundwasser und Landschaftsschutz sowie dem Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz, dem kantonalen Inventar der Landschaftsschutzobjekte, der überkommunalen Landschaftsschutzverordnung, dem kantonalen Ortsbildschutzinventar und den kantonalen Denkmalschutzobjekten ergänzt. Die jeweiligen Auswirkungen auf den kommunalen Richtplan wurden entsprechend erläutert.
- ◆ Die regionalen Rahmenbedingungen wurden in hierarchischer Reihenfolge aufgelistet.

## Richtplaninhalte

- ◆ Die Erläuterungen zu den Agglomerationsprogrammen wurden präzisiert und im Titel entsprechen korrigiert.
- ◆ Das geschützte Ortsbild wurde in den Erläuterungen zum regionalen Richtplan, Teil Siedlung und Landschaft und dem Teil Verkehr ergänzt.
- ◆ Die Karten zum Strassenlärm wurden mit jenen aus dem GIS-ZH ersetzt.
- ◆ Die Aussagen zum Modalsplit wurden geprüft. Die Abbildungen mit den Grafiken wurden aus dem Bericht entfernt.
- ◆ Die Ausführungen zum öffentlichen Verkehr wurden geprüft und aktualisiert.
- ◆ Die Widersprüche im kommunalen Richtplan wurden bereinigt und auf die übergeordneten Vorgaben abgestützt.
- ◆ Die übergeordneten Festlegungen im Richtplantext und Plan wurden farblich von den kommunalen Festlegungen unterschieden.
- ◆ Die Gesamtverkehrsstrategie wurde präzisiert und auf alle Themen des kommunalen Richtplans Verkehr abgestützt.
- ◆ Die Ziele wurden geprüft und punktuell entsprechend der Rückmeldung aus der kantonalen Vorprüfung ergänzt.
- ◆ Der Richtplantext wurde mit einem zusätzlichen Kapitel Güterverkehr ergänzt.
- ◆ Der Grundsatz zum öffentlichen Verkehr wurde präzisiert.
- ◆ Die redaktionellen Hinweise zum öffentlichen Verkehr wurden geprüft und entsprechend angepasst.
- ◆ Die Zuständigkeiten der Massnahmen wurden geprüft und angepasst. Massnahmen, welche ausschliesslich in der Zuständigkeit des Kanton Zürichs liegen, wurden als Informationsinhalt aufgeführt.
- ◆ Die Massnahme zur Aufwertung der Dorfstrasse wurde mit dem Hinweis auf das geschützte Ortsbild ergänzt. Auf die Thematik der akustischen Aufenthaltsqualität wird nicht eingegangen, da diese Thematik bereits durch die geltenden übergeordneten Rahmenbedingungen abgedeckt ist.
- ◆ Die Parkieranlagen der Gemeinde Embrach wurden geprüft. Für alle neuen Parkieranlagen wurde ein entsprechendes öffentliches Interesse erläutert.
- ◆ Die Festlegungen zum kommunalen "Park + Ride" und "Mobility" wurden aus dem kommunalen Richtplan gelöscht.
- ◆ Der Widerspruch bei den primären und sekundären Velowegen wurde behoben.
- ◆ Auf eine Verfeinerung des Fusswegnetzes wurde verzichtet, da die Gemeinde bereits ein umfassendes Fusswegnetz im Richtplan abbildet.
- ◆ Die fehlenden Koordinationshinweise wurden bei den Massnahmen entsprechend ergänzt.
- ◆ Die Massnahmen M4, F2, F3, F4, F5, F8, V2 wurden aus dem kommunalen Richtplan gelöscht.
- ◆ Die Nummerierung der Massnahmen wurde geprüft und aktualisiert.

## 1.5 2. Kantonale Vorprüfung

Stellungnahme ARE

Die Revisionsvorlage wurde dem Kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur 2. Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit Vorprüfungsbericht vom xx. xxxxxx 2026 zur Revision Stellung genommen.

Folgend wird ausgewiesen, wie mit den Auflagen und Empfehlungen umgegangen wurde:



## 1.6 Mitwirkung und Anhörung (folgt)

Öffentliche Auflage

Die Revisionsvorlage wurde am 19. Januar 2026 vom Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage und Anhörung verabschiedet. Die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG erfolgte vom xxx bis xxx. Während der Auflagefrist konnten sich alle zur Planvorlage äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen.

Anhörung

Die Nachbargemeinden sowie die Planungsgruppe wurden zur Anhörung eingeladen.

Die Region hat mit Schreiben vom xxx zur Revision Stellung genommen.

Bericht zu den Einwendungen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage sind x Einwendungen eingegangen. Zu den Einwendungen wird in einem separaten Bericht Stellung genommen.

Die Anträge wurden vollständig berücksichtigt.

## 2 Rahmenbedingungen

Das schweizerische Planungssystem ist hierarchisch aufgebaut. Die Gemeinde Embrach muss als untergeordneter Planungsträger die übergeordneten Planungen in ihre Planungsprozesse integrieren.



Abbildung 1 Übersicht Planungssystem Schweiz







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



## 2.1 Bund

### 2.1.1 Bundesinventare

Die Gemeinde Embrach ist von den folgenden Bundesinventaren betroffen:

-  Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
-  Bundesinventar der Auengebiete von nationaler Bedeutung
-  Bundesinventar der Flachmoore von nationaler Bedeutung
-  Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung
-  Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS National)
-  Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz von regionaler und lokaler Bedeutung (IVS Regional und Lokal)

Quelle: map.geo.admin.ch, abgerufen am 24.02.2025

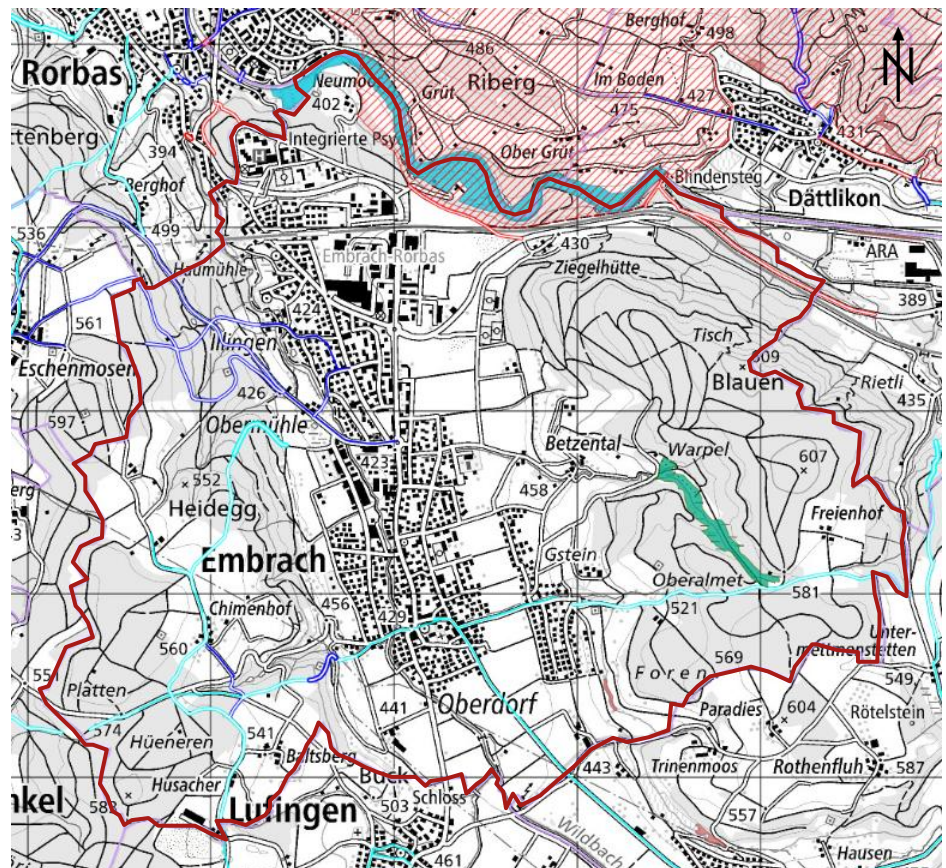


Abbildung 2 Ausschnitt Bundesinventare (rot: Gemeindegrenze Embrach)

Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler

Das nördliche Gemeindegebiet von Embrach ist vom Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung Nr. 1410 (Irchel) betroffen. Der Irchel ist ein markanter, langgestreckter Tafelberg. Er umfasst ein grosses zusammenhängendes Waldgebiet mit vielfältigen Buchenwäldern und bietet ein vielfältiges Lebensraummosaik aus mageren Trockenwiesen, Hangrieden, lichten Wäldern und landwirtschaftlich genutzten Flächen. Die Töss mäandriert im Tal durch eine dynamische Auenlandschaft mit seltenen Pionierfluren.

Die Schutzziele gemäss Objektblatt sind bei künftigen Planungen zu berücksichtigen

Bundesinventar der historischen  
Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Mehrere Strassen und Wege im Gemeindegebiet sind im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) eingetragen. Das Inventar ist bei der Planung und Umsetzung von Verkehrsprojekten zu berücksichtigen. Im IVS erfasste Wege nationaler Bedeutung mit sichtbarer historischer Wegsubstanz stehen unter besonderem Schutz. Nationale Objekte «mit viel Substanz» sind ungeschmälert, solche «mit Substanz» in ihren wesentlichen Elementen zu erhalten. Für Wege regionaler und lokaler Bedeutung sind die Kantone zuständig.

### 2.1.2 Bundesgesetz über Velowege

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

Aufgabe der Gemeinde

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

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

## 2.2 Kanton

### 2.2.1 Raumordnungskonzept

Im Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans Zürich mit Stand 11. März 2024 ist das Gemeindegebiet Embrach dem Handlungsraum "Landschaft unter Druck" zugeordnet. Es wird folgender Handlungsbedarf dafür ausgewiesen:

- ◆ 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

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

Legende:

#### Handlungsräume

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

- S-Bahnlinie als Rückgrat der Siedlungsentwicklung
- Andere S-Bahnlinie
- Hochleistungsstrasse

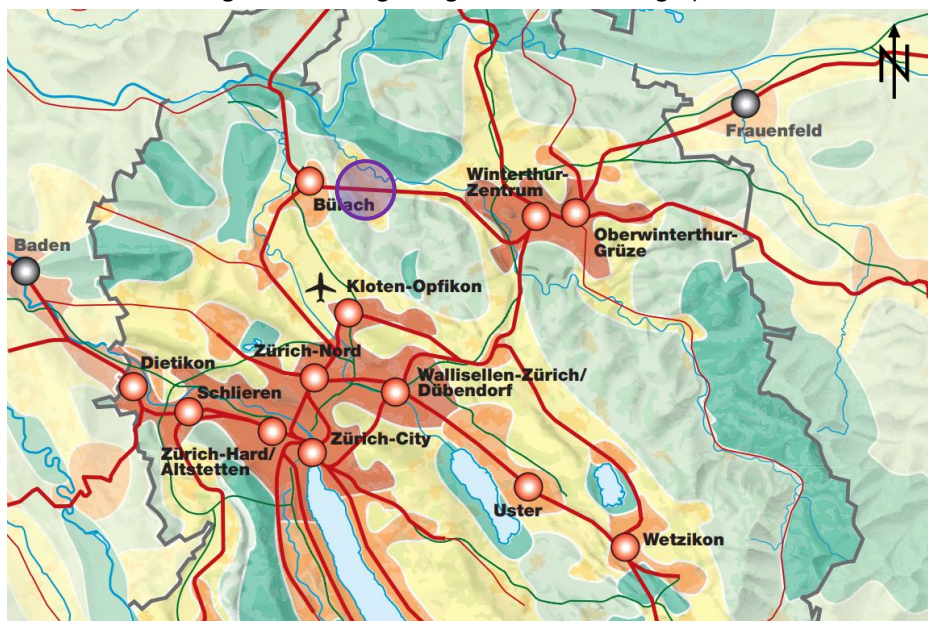


Abbildung 3 Ausschnitt Raumordnungskonzept (violetter Kreis: Gemeinde Embrach)



2.2.2 Kantonaler Richtplan

Bedeutung des kantonalen Richtplans

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

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

Zeithorizont

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

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

Legende:

**Bestehend**

- Siedlungsgebiet
- Fruchtfolgefläche
- Übriges Landwirtschaftsgebiet
- Naturschutzgebiet (in Gewässern)
- Gruben- und Ruderalbiotop
- Landschaftsschutzgebiet
- Landschaftsförderungsgebiet
- Freihaltegebiet
- Materialgewinnungsgebiet
- Hauptverkehrsstrasse
- Hochleistungsstrasse
- Station / Haltestelle
- Güterumschlag
- Gastransportleitung
- Hochspannungsleitung
- Höchstspannungsleitung
- Abgrenzungslinie Flughafen
- Piste
- Deponie
- Unterwerk
- Öffentliche Bauten und Anlagen

**Geplant**

- Tunnel Hauptverkehrsstrasse
- Hauptverkehrsstrasse
- Abklassierung / Rückbau Hauptverkehrsstrasse
- Wassertransportleitung
- Zu prüfende Linienführung Autobahn
- Ausbau Bahnlinie

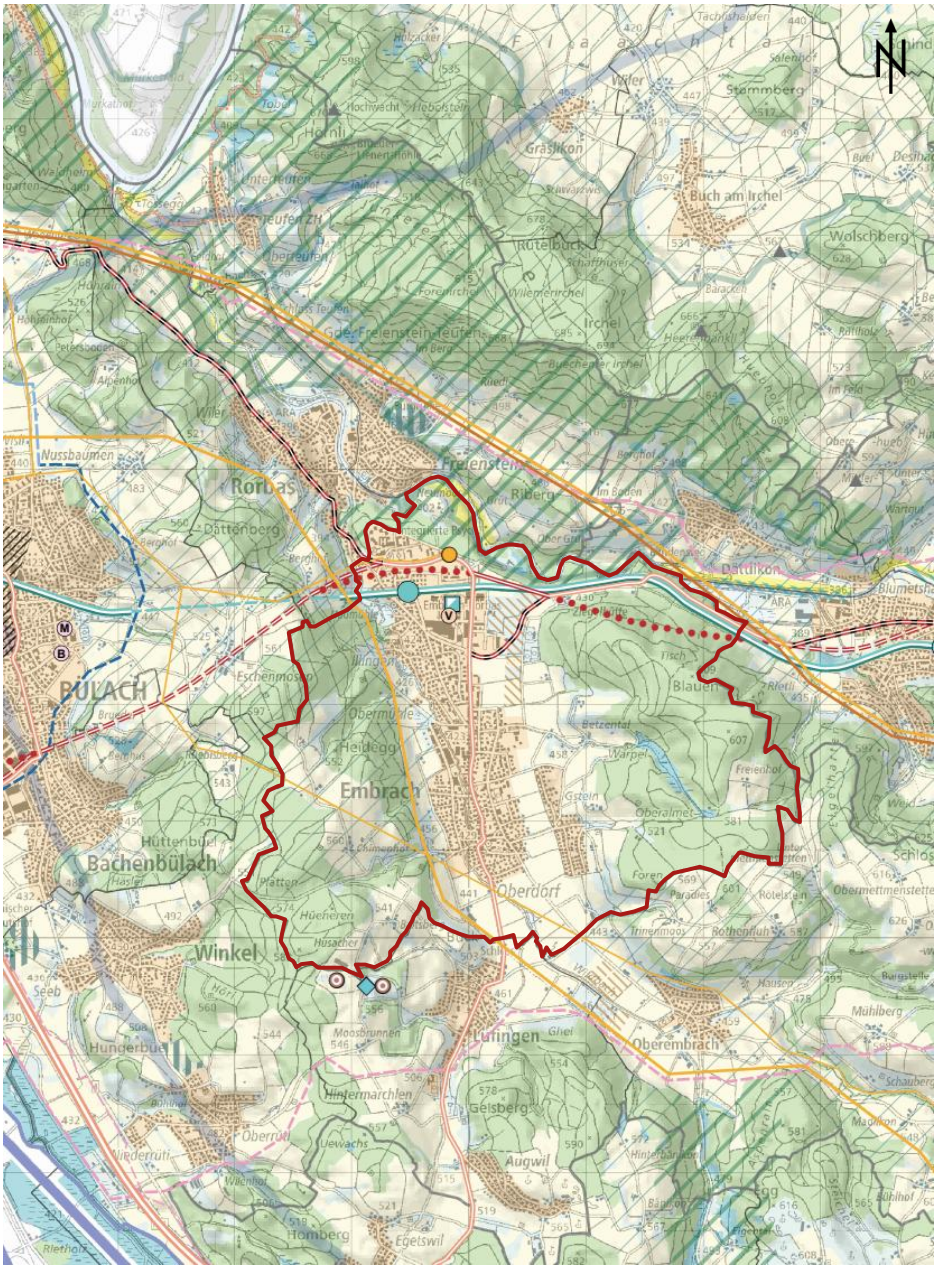


Abbildung 4      Ausschnitt kantonalen Richtplan (rot: Gemeindegrenze Embrach)

## Ziele Gesamtstrategie Verkehr

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

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

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

## Zu prüfende Linienführung Autobahn

Es ist eine äussere Nordumfahrung (Teil Ost), Verzweigung Winterthur-Nord-Verzweigung Bülach als geplante Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen) eingetragen. Dabei ist ein Neubau von einer 4-streifiger Autobahn, bei welcher jedoch die Linienführung zu prüfen und koordinieren ist. Der Realisierungshorizont ist langfristig und primär weiter zu verfolgendes Vorhaben. Als Ersatzmassnahmen dient die geplante Hauptverkehrsstrasse.

## Hauptverkehrsstrasse

Es ist eine geplante Hauptverkehrsstrasse als "Umfahrung Embrach" von der Hardrütistrasse in die Winterthurerstrasse eingetragen. Es soll langfristig ein Neubau von einer 2-streifiger Strasse erfolgen.

Hauptverkehrsstrassen sind wichtige Achsen, welche mit den Hochleistungsstrassen das übergeordnete Strassennetz bilden. Sie kanalisieren den Verkehr möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen.

## Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz

Beim Neubau der geplanten Hauptverkehrsstrasse wird die Winterthurerstrasse abklassiert, da die Verbindung durch die "Umfahrung Embrach" gewährleistet ist.

## Ausbau Bahnlinie

Die S-Bahnlinie Wülflingen-Pfungen soll mittelfristig auf eine Doppelspur ausgebaut werden. Die S-Bahnlinie Winterthur-Bülach soll langfristig vollständig auf eine Doppelspur ausgebaut werden, hierzu ist bereits ein Richtplaneintrag zur langfristigen Raumsicherung vorhanden.

## Fruchtfolgeflächen

Gemäss § 18 PBG soll die Richtplanung u.a. räumliche Voraussetzungen für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen. Boden ist dabei sparsam zu beanspruchen und vor Beeinträchtigungen zu schützen: Gemäss Art. 2 Raumplanungsverordnung (RPV) ist insbesondere auch zu prüfen, welche Alternativen und Varianten in Betracht fallen und welche Möglichkeiten bestehen, den Boden haushälterisch und umweltschonend zu nutzen. Dies gilt auch für die Schaffung neuer Verkehrsinfrastruktur.

Bodenverändernde Nutzungen sind möglichst auf Flächen ohne Boden (Flächen-recycling) oder auf in ihrem Aufbau bereits massgeblich anthropogen veränderten Böden zu lokalisieren. Fruchtfolgeflächen (FFF) dürfen nur in Anspruch genommen werden, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse vorliegt.



Quelle: GIS-ZH. abgerufen am  
25.02.2025

Legende:  
 FFF  
 Bedingt FFF

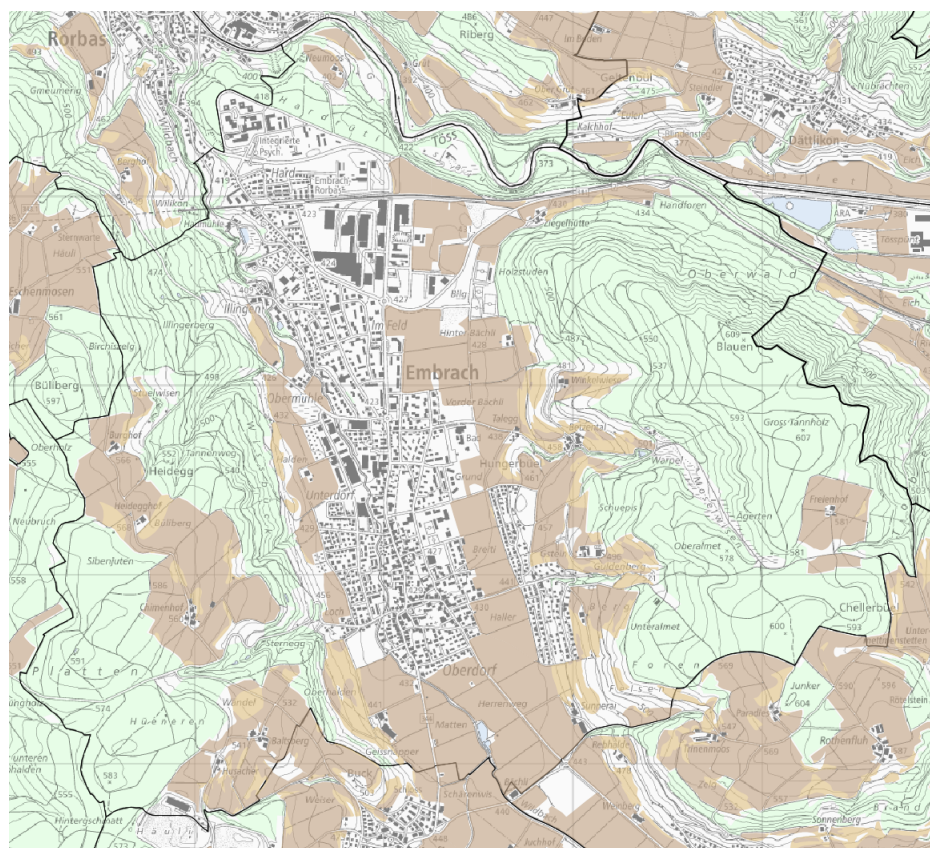


Abbildung 5 Ausschnitt Fruchtfolgeflächen

### 2.2.3 Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich

Mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) definiert der Regierungsrat die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich. Für das GVK 2018 gilt entsprechend dem kantonalen Richtplan der Planungs- und Prognosehorizont 2030. Für Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklungen gilt das Jahr 2040.

#### Leitsätze

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

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

#### Ziele

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

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

### 2.2.4 Kantonale Denkmalschutzobjekte / Archäologische Zonen

Der nachfolgende Ausschnitt zeigt die Objekte von überkommunaler Bedeutung, welche in die Kompetenz der Kantonalen Denkmalpflege fallen. Zudem stellt der archäologischen Zonenplan einen Verdachtsflächen-Kataster dar.

Bei Vorhaben im Bereich von Denkmalschutzobjekten ist die kantonale Denkmalpflege frühzeitig einzubeziehen, um Anforderungen und Verfahren rechtzeitig zu klären. Bauliche Bodeneingriffe innerhalb der Verdachtsflächen (Archäologische Zonen) sind der Kantonsarchäologie vorgängig zu melden.

Quelle: GIS-ZH, abgerufen am 24.02.2025

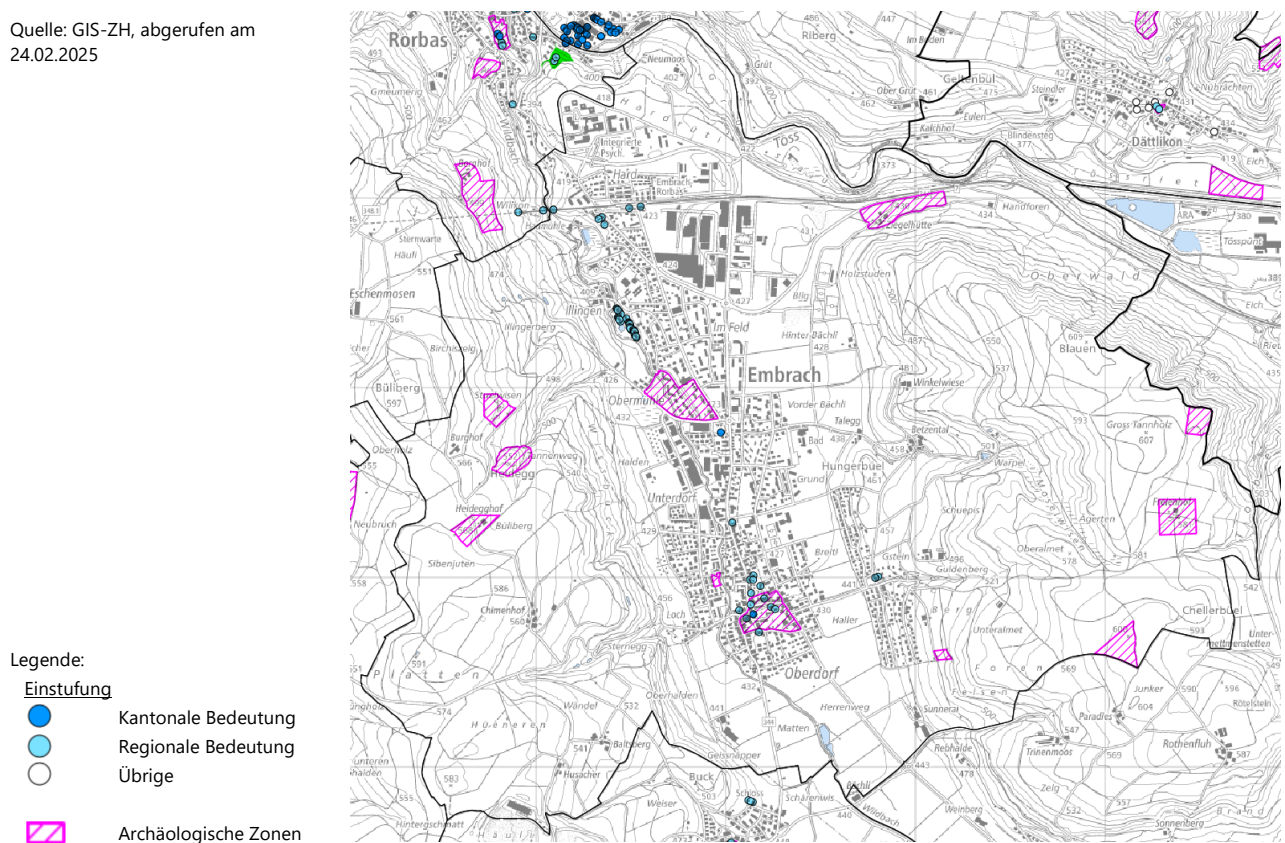


Abbildung 6 Ausschnitt archäologische Zonen und Denkmalschutzobjekte

### 2.2.5 Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung

Das Ortsbild wird von einer geschlossenen, langgestreckten Strassenzeilenbebauung geprägt, deren Struktur trotz Umbauten klar ablesbar bleibt. Die gestaffelten Altbauten schaffen abwechslungsreiche Aussenräume mit platzartigen Erweiterungen, Brunnen und Vorgärten, obwohl der Strassenausbau den einst bäuerlichen Charakter teils verändert hat.

Prägende Einzelbauten und regionaltypische bäuerliche Zeilen sichern die architekturhistorische Qualität, während rückwärtige Grünräume als Puffer zu Neubaugebieten die Lesbarkeit der Siedlungsstruktur stärken. Heute ist das Ortsbild fast allseitig von Neubauzonen umgeben und der starke Nord-Süd-Durchgangsverkehr beeinträchtigt Nutzung und Erhalt der Altbausubstanz.



Hinsichtlich der Aussenraumgestaltung sind im geschützten Ortsbild folgende Schutzziele zu berücksichtigen:

- ◆ Die Altbausubstanz entlang der stark lärmbelasteten Durchgangsstrasse ist in ihrer Ausprägung und ihrem Charakter zu erhalten.
- ◆ Veränderungen von Strassen- und Platzräumen mit Einschluss der angrenzenden Vorplätze und Vorgärten (Erneuerung/Anpassung an neue Nutzungsbedürfnisse) sollen Massstäblichkeit, Materialien und Charakter der herkömmlichen Gestaltung berücksichtigen.
- ◆ Vorgärten dürfen nicht durch Autoabstellplätze verdrängt werden; ausnahmsweise können sie unter Wahrung des Charakters in kleiner Zahl in bestehende Vor- und Hofplätze integriert werden.

Quelle: GIS-ZH, abgerufen am  
6. Oktober 2025

- Legende:
-  Ortskerne, Baugruppen mit speziellen Merkmalen
  -  Prägende oder strukturgebende Gebäude
  -  Prägende Firstrichtung
  -  Wichtige Freiräume
  -  Ausgeprägte Platz- und Strassenräume
  -  Wichtige Begrenzung von Platz-, Strassen- und Freiräumen
  -  Raumwirksame Mauern
  -  Markante Bäume
  -  Ortstypische Elemente

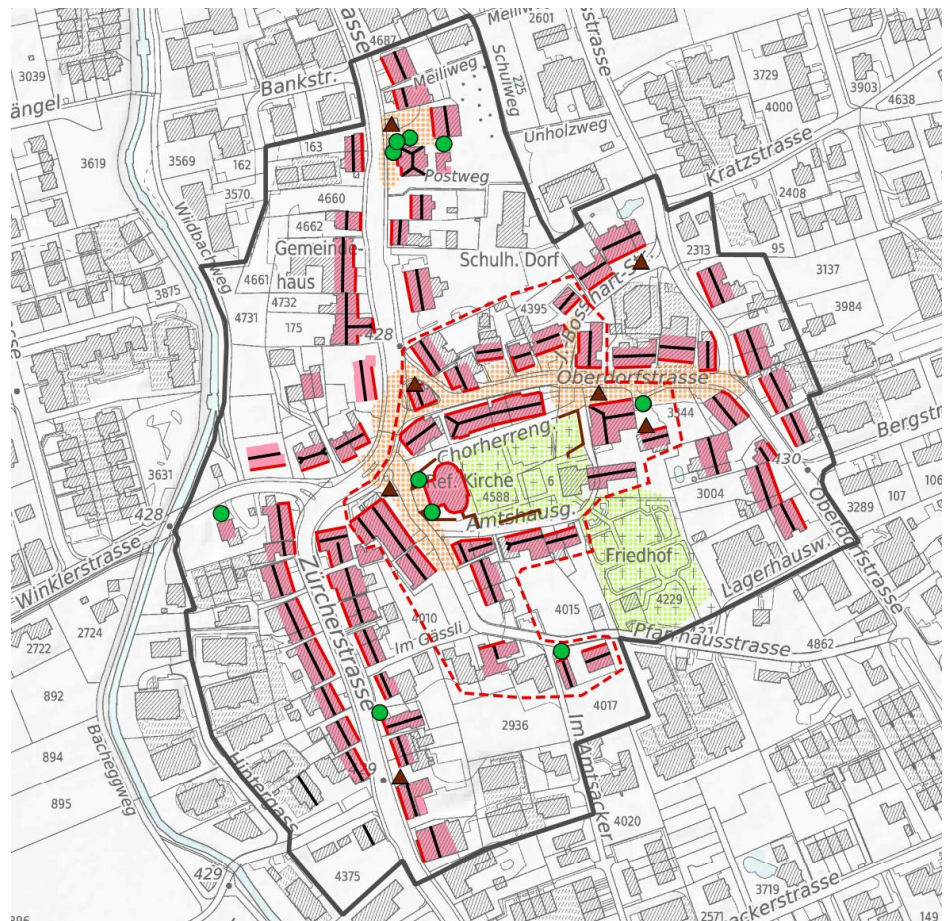


Abbildung 7 Ausschnitt Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung

### 2.2.6 Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte

Gemäss dem kantonalen Inventar der Landschaftsschutzobjekte (Verfügung AREV-Nr. 1124/21 vom 14. Januar 2022) liegen Teile der Gewässerlandschaft Nr. 1510 (Riberg und Tösslauf zwischen Dättlikon und Freienstein) sowie des geologischen Zeitzeugen Nr. 7174 (Quellhorizont Hardrütli) mit kantonomer Bedeutung auf dem Gemeindegebiet von Embrach. Ebenfalls befindet sich die Agrarlandschaft bei Oberembrach (Nr. 5506) mit regionaler Bedeutung teilweise auf dem Gemeindegebiet von Embrach.

Quelle: GIS-ZH, abgerufen am  
6. Oktober 2025

- Legende:
-  Gewässerlandschaft
  -  Agrarlandschaft
  -  Hochstammobst-  
landschaft
  -  Geologische  
Zeitzeugen

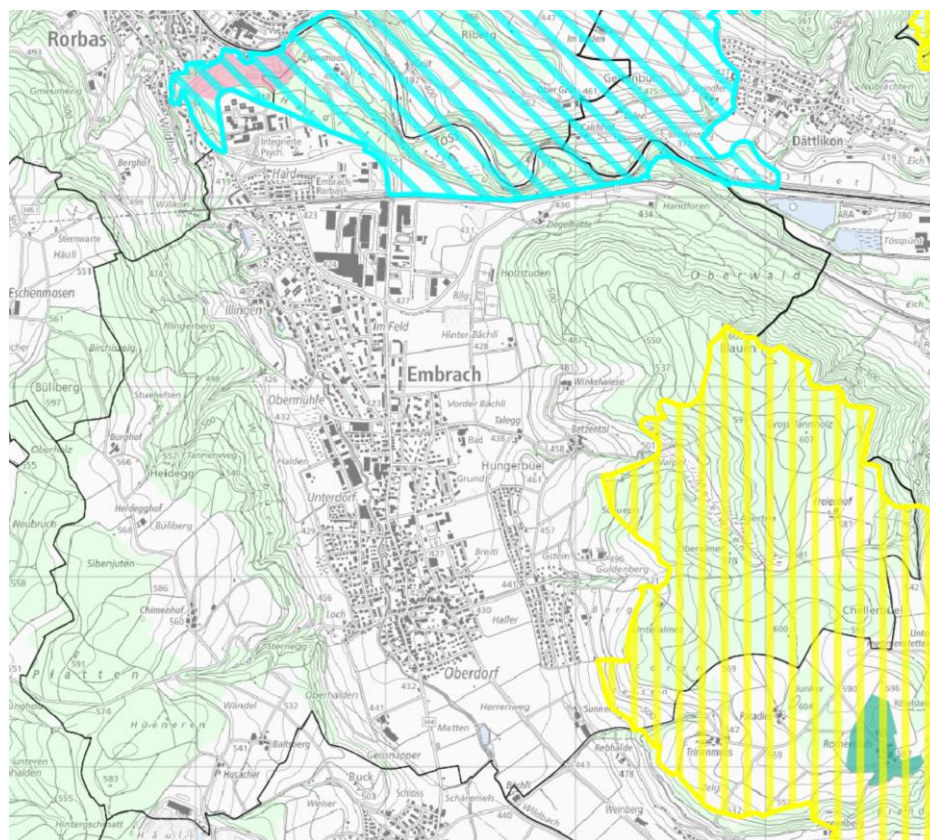


Abbildung 8 Ausschnitt kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte






### 2.2.7 Schutzanordnungen Natur und Landschaft

Gemäss der Karte Schutzanordnungen Natur und Landschaft tangiert die Verordnung zum Schutz des Unteren Tösstals (Natur- und Landschaftsschutzgebiet mit überkommunaler Bedeutung in den Gemeinden Berg am Irchel, Buch am Irchel, Dättlikon, Eglisau, Embrach, Freienstein-Teufen, Neftenbach, Rorbas) vom 11. Juni 2024 das Gemeindegebiet Embrach im nördlichen Bereich.

Fünf Objekte werden gemäss Schutz von Naturschutzgebieten mit überkommunaler Bedeutung in Embrach vom 30. Dezember 1988 unter Naturschutz gestellt.

- 1) Chlostergumpen
- 2) Ried Obermüli
- 3) Haumüliweiher mit Riedumgelände und Trockenrasen
- 4) Riedgelände in der Au
- 5) Warpeltal

Quelle: GIS-ZH, abgerufen am  
6. Oktober 2025

- Legende:
-  Naturschutzzone I
  -  Naturschutzzone IR
  -  Naturschutzumgebungszone II / IIA
  -  Landschaftsschutzzone IIIA
  -  Waldschutzzone IV / IVA
  -  Waldschutzzone IV L
  -  Erholungszone VI A
  -  Fluss- und Uferschutzzone IX A

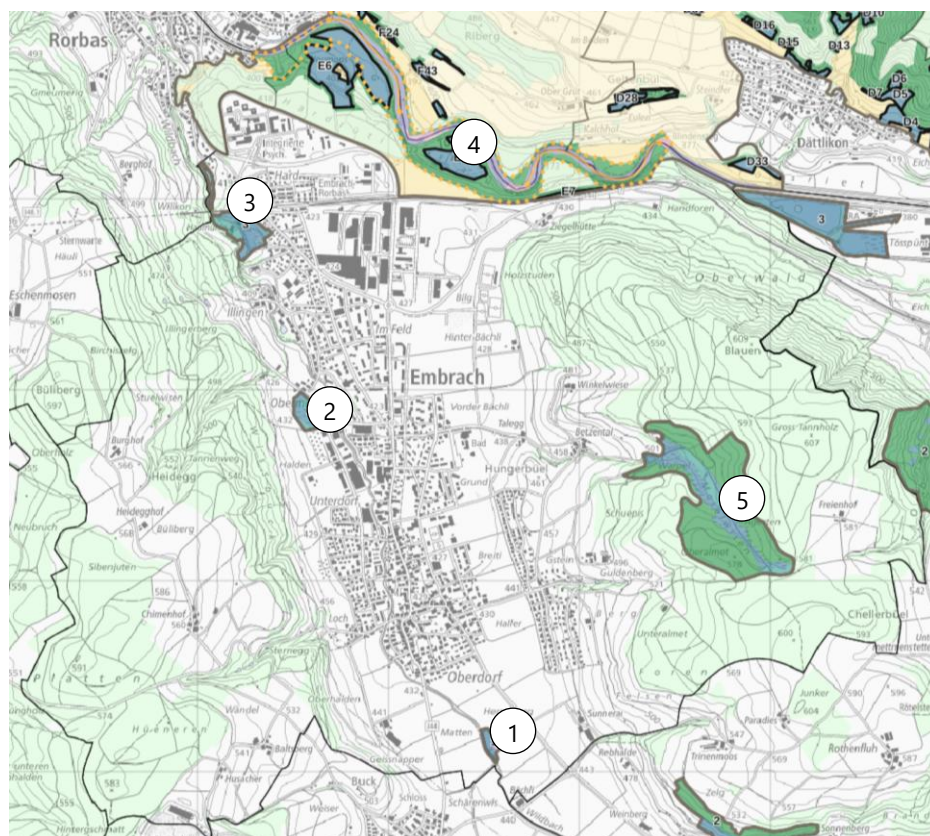


Abbildung 9 Ausschnitt Schutzanordnungen Natur und Landschaft



## 2.3 Region

### 2.3.1 Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK)

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

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

Herausforderungen Verkehr

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

Die Herausforderung in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr besteht darin, das Verkehrsaufkommen vor allem auf der Nord-Süd-Achse siedlungsverträglich abzuwickeln. Dies insbesondere im Abschnitt Rafzerfeld-Bülach, wo sich der übergeordnete nationale und internationale Transitverkehr mit dem Ziel- und Quellverkehr der Gemeinden und den zahlreichen Kies- und Abfalltransporten auf nicht adäquaten Strassenabschnitten überlagert. Dies gilt auch auf anderen Strecken wie zum Beispiel im Abschnitt Embrach-Kloten (Flughafen), wo der Transit- und Ausweichverkehr aus Richtung Schaffhausen-Winterthur zusammen mit dem Ziel- und Quellverkehr der Gemeinden zu Kapazitätsengpässen führt.

Der Transitverkehr in Ost-West-Richtung und der Güterverkehr weichen zunehmend von den überlasteten Hauptachsen auf das untergeordnete Netz der Verbindungsstrassen aus und beeinträchtigen die Siedlungsgebiete (insbesondere im Raum Wehntal-Dreieck Dielsdorf-Oberglatt-Hochfelden sowie im Embrachertal).

Quelle: Regionales Raumordnungskonzept Zürcher Unterland,  
Stand: 29. August 2012

Legende:

Siedlung

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

Verkehr

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

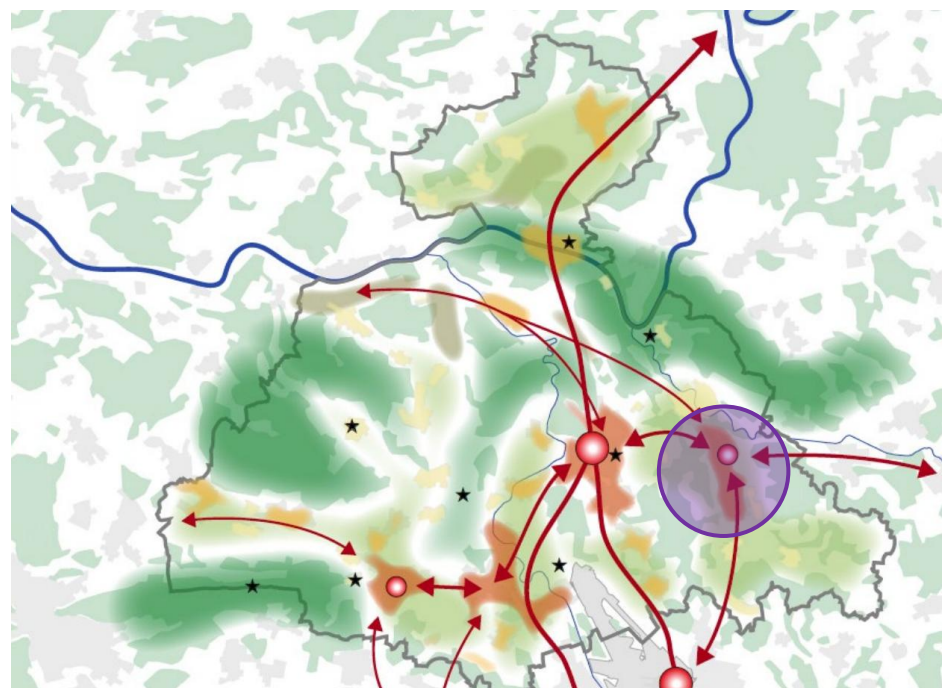


Abbildung 10 Ausschnitt Raumordnungskonzept (violetter Kreis: Gemeinde Embrach)

### 2.3.2 Regionaler Richtplan

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

Bedeutung des regionalen Richtplans

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

Zeithorizont und Struktur

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

Teilrevision 2024

Aktuell befindet sich der Regionale Richtplan Unterland in einer (Teil-)Revision. Die Teilrevisionsvorlage 2024 soll von der Delegiertenversammlung im Juni 2025 zuhanden der Festsetzung durch den Regierungsrat verabschiedet werden.

### 2.3.2.1 Teil Siedlung und Landschaft

#### Siedlung

Im Teil Siedlung und Landschaft des regionalen Richtplans ist das nördliche Siedlungsgebiet der hohen baulichen Dichte zugewiesen. Davon betrifft ein beachtlicher Anteil das Arbeitsplatzgebiet resp. die Industriezone. Die hohe bauliche Dichte ist in Arbeitsplatzgebiete mit min. Baumassenziffer  $4 \text{ m}^3/\text{m}^2$  und max. Baumassenziffer  $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$  definiert. Die maximale Gebäudehöhe von 22 m darf nicht überschritten werden. Im übrigen Siedlungsgebiet ist eine minimale Ausnutzungsziffer von 60 % und eine minimale Baumassenziffer von  $2.7 \text{ m}^3/\text{m}^2$  festgelegt. Es sollen mindestens 3 Vollgeschosse realisiert werden. Die Siedlung ist so weiterzuentwickeln, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen vorwiegend im öffentlichen Verkehr abgewickelt wird.

Das Gebiet südlich des Bahnhofes und westlich der Stationsstrasse ist als Zentrumsgebiet eingetragen. Es wird eine Entwicklung der Arbeitsplatz-, Dienstleistungs-, Versorgungszentrums angestrebt. Es soll eine geeignete Nutzungsmischung und -anordnung im Rahmen eines separaten Planungsverfahren geklärt werden. Hier wird ebenfalls eine hohe Dichte angestrebt.

Das schutzwürdige Ortsbild von Embrach ist von überkommunaler Bedeutung. Eine Siedlungsentwicklung nach innen ist mit besonders hohen Anforderungen verbunden. Eine massvolle Entwicklung ist unter Beachtung eines hohen Qualitätsanspruches und unter Wahrung der Schutzziele grundsätzlich möglich. Jegliche Eingriffe sind auf die Schutzziele abzustimmen.

#### Landschaft

Es ist ein Erholungsgebiet von regionaler Bedeutung geplant. Im Bilg soll eine Sport- und Erholungsanlage entstehen.




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

#### Legende:

##### Bestehend

-  Siedlungsgebiet
-  Zentrumsgebiet
-  Schutzwürdiges Ortsbild
-  Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen
-  Arbeitsplatzgebiet
-  Hohe bauliche Dichte
-  Fruchtfolgeflächen im Landwirtschaftsgebiet
-  Übriges Landwirtschaftsgebiet
-  Naturschutzgebiet (in Gewässern)
-  Vernetzungskorridor
-  Aussichtspunkt

##### Geplant

-  Erholungsgebiet
-  Gewässerrevitalisierung
-  Landschaftsförderungsgebiet

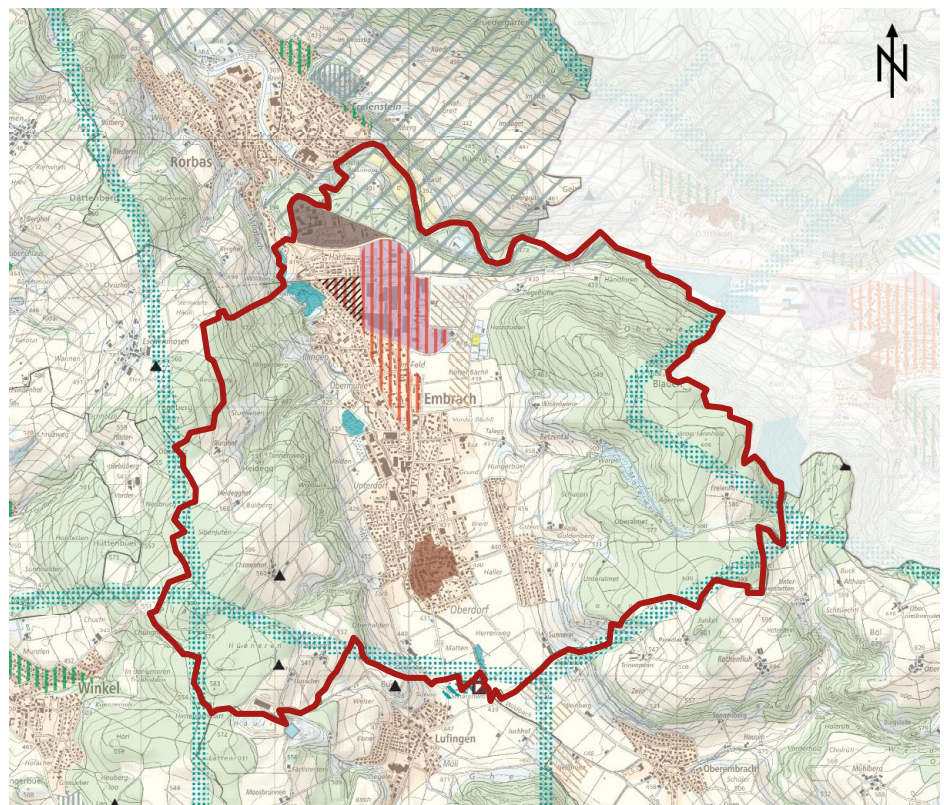


Abbildung 11 Ausschnitt regionaler Richtplan, Teil Siedlung und Landschaft (rot: Gemeindegrenze Embrach)



### 2.3.2.2 Teil Verkehr

#### Gesamtstrategie

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

#### Ziele

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









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

#### Legende:

##### Bestehend

-  Hauptverkehrsstrasse
-  Verbindungsstrasse
-  Parkierungsanlage
-  Radweg
-  Fuss- / Wanderweg
-  Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
-  Bahntunnel einspurig
-  Station / Haltestelle
-  Güterumschlag
-  Anschlussgleis
-  Depot Tram / Bus
-  Abgrenzung Flughafen-perimeter

##### Geplant

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

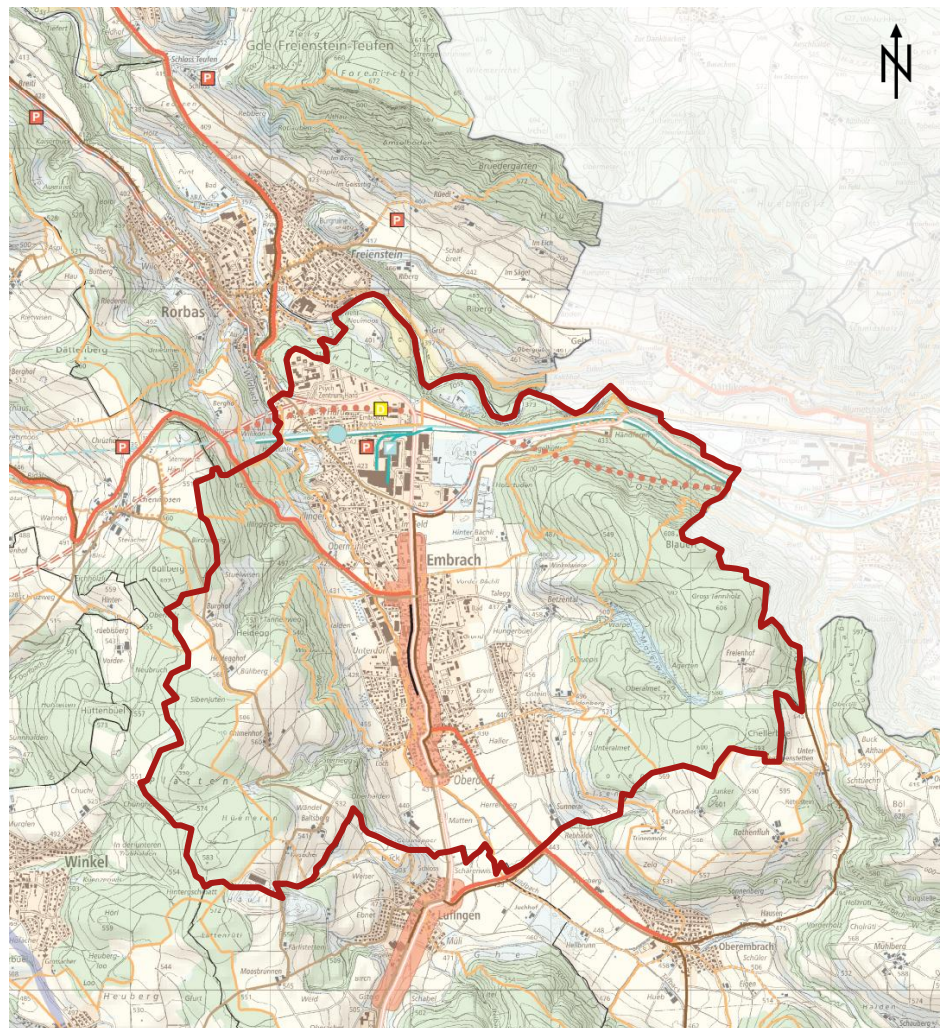


Abbildung 12 Ausschnitt regionaler Richtplan, Teil Verkehr  
(rot: Gemeindegrenze Embrach)

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






## Massnahmen Strassenverkehr

In der Kategorie A ist ein Handlungsbedarf vor allem aufgrund der hohen Verkehrsmenge, Sicherheitsdefiziten und einer starken Trennungswirkung im dicht besiedelten Siedlungsraum angezeigt. Im Gemeindegebiet ist die Umgestaltung des Strassenraumes der Kategorie A zugewiesen (Nr. 8). Für die Dorfstrasse sowie mit Einbezug der Bülacherstrasse vor dem Kreisel Dreispitz ist eine ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten vorgesehen (aktuell in einem Vorprojekt). Dies soll unter Berücksichtigung des Ortsbildes erfolgen, was erhöhte gestalterische Anforderungen an die Qualität des Strassenraums zur Folge hat.



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

## Legende:

Inhalte kantonaler Richtplan

-  Hochleistungsstrasse
-  Hauptverkehrsstrasse bestehend
-  Hauptverkehrsstrasse geplant
-  Tunnel Hauptverkehrsstrasse geplant
-  Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz

Inhalte regionaler Richtplan

-  Verbindungsstrasse bestehend
-  Umgestaltung Strassenraum

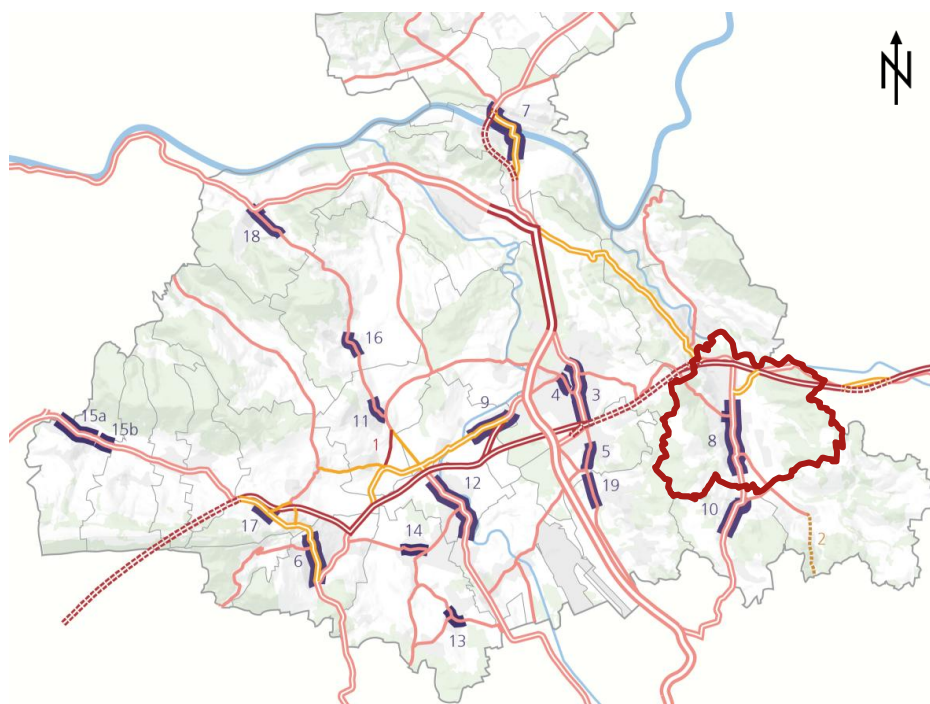


Abbildung 13 Abschnitte zur Umgestaltung Strassenraum  
(rot: Gemeindegrenze Embrach)







Massnahmen öffentlicher  
Personenverkehr





Quelle: Regionaler Richtplan Unter-  
land, Teil Verkehr,  
Stand: 25. Oktober 2023

Legende:

Bus

-  Viertelstundentakt und häufiger
-  Halbstundentakt
-  Stundentakt
-  Ausrichtung Bus an S-Bahn-Netz

S-Bahn

-  Viertelstundentakt
-  Halbstundentakt
-  Stundentakt
-  Einzugsgebiet S-Bahn (750 m)

Der öffentliche Verkehr übernimmt eine zentrale Erschliessungs- und Vernetzungsfunktion. In Embrach wird ein dichtes Taktangebot angestrebt.

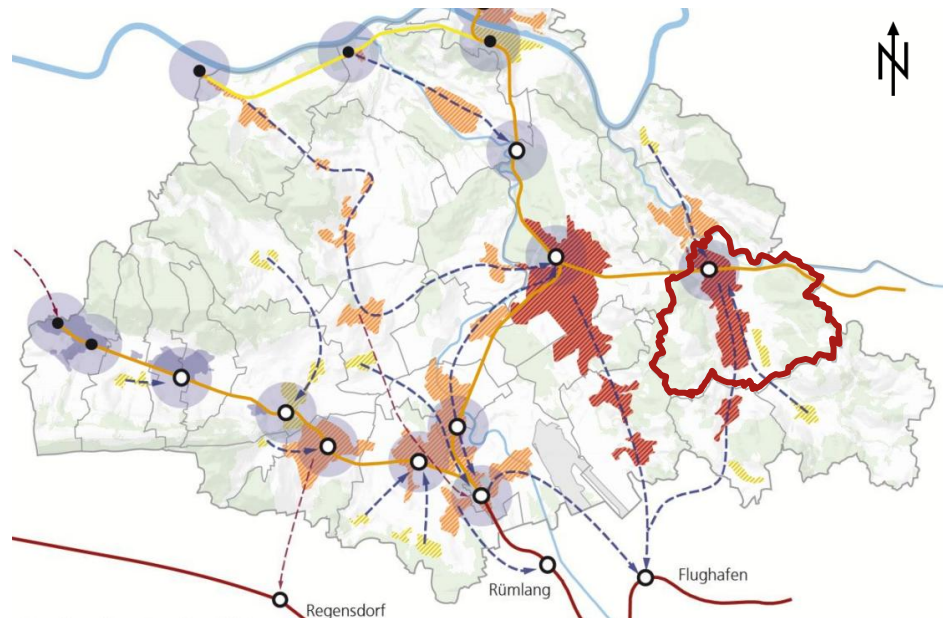




Abbildung 14 Angestrebtes ÖV-Angebot in der Normalverkehrszeit – 2030  
(rot: Gemeindegrenze Embrach)

Zudem ist im Zusammenhang mit dem Betriebe- und Gestaltungskonzept Embrach auf gesamter Länge der Durchfahrtsstrasse eine Busbevorzugung geplant (Nr. 2).

Quelle: Regionaler Richtplan Unter-  
land, Teil Verkehr,  
Stand: 25. Oktober 2023

Legende:

-  Busdepot bestehend
-  Busbevorzugung geplant

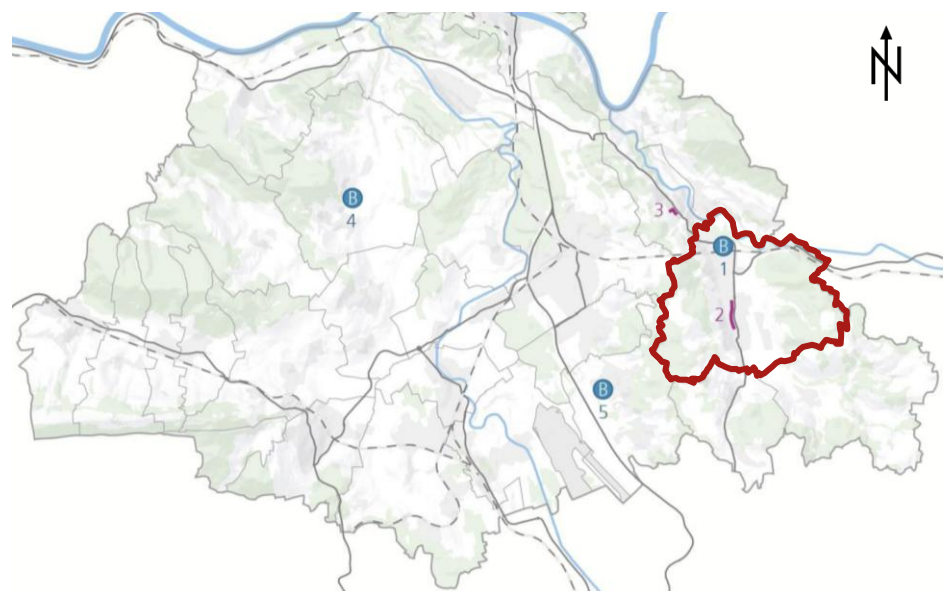


Abbildung 15 Infrastrukturen öffentlicher Personenverkehr  
(rot: Gemeindegrenze Embrach)

## Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

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

Durch die Gemeinde Embrach verläuft die Route "Töss" (Nr. 6). Diese Route soll als hindernisfreier Wanderweg ausgestaltet werden. Es sind bauliche Anpassungen und Signalisationen geplant.

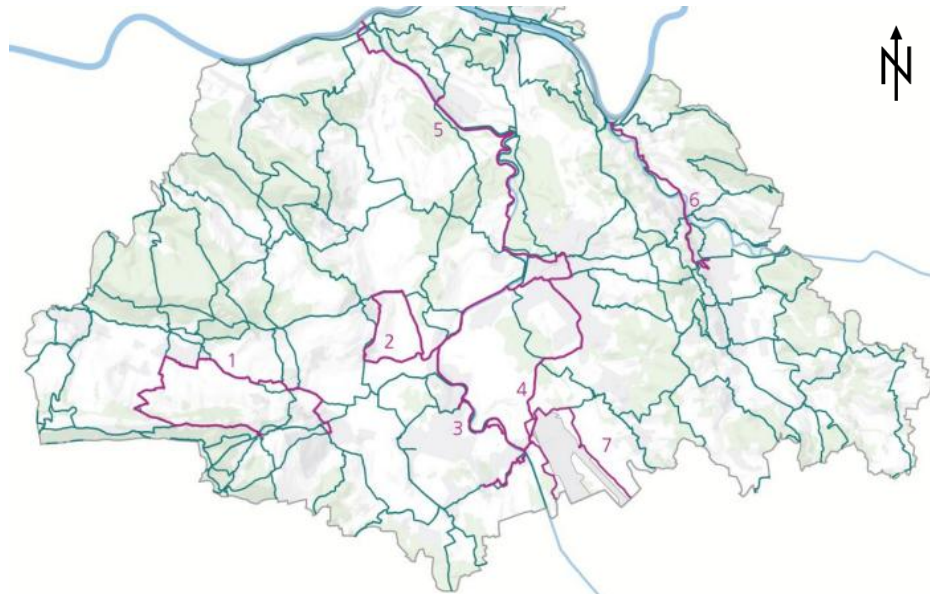


Abbildung 16 Hindernisfreie Wanderwege

Gemäss regionalen Richtplan soll durch das Gemeindegebiet von Embrach mittelfristig eine neue Radinfrastruktur (Nr. 11) erstellt werden. Die geplante Nebenverbindung soll die Gemeinden Embrach und Rorbas entlang der Dorf- und Winterthurerstrasse verbinden.

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

## Legende:

Alltagsverbindung

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

Freizeitroutes

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

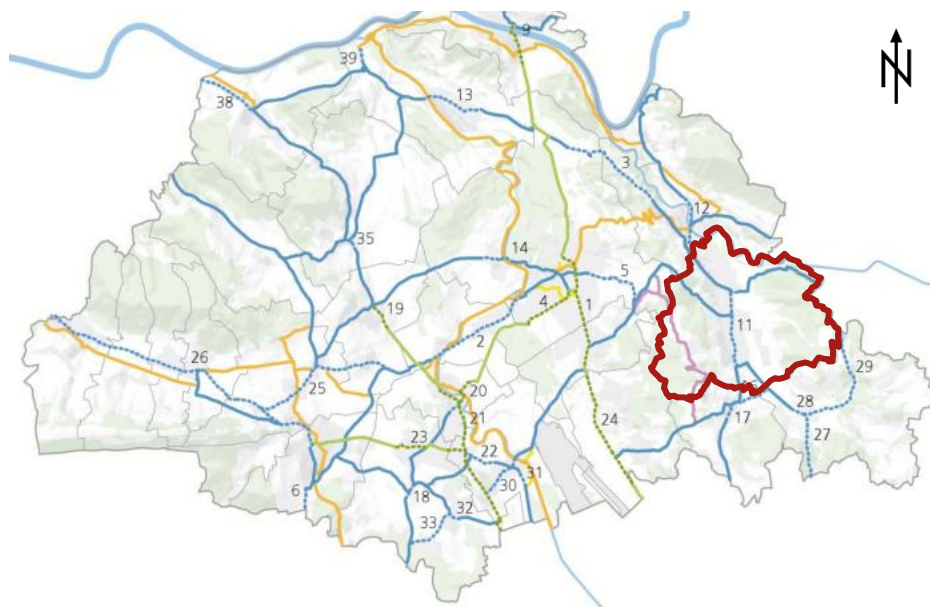


Abbildung 17 Veloverkehr (rot: Gemeindegrenze Embrach)




## Massnahmen motorisierter Individualverkehr

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

Beim Bahnhof Embrach-Rorbas (Nr. 13) befindet sich eine Park + Ride-Anlage mit 31 Abstellplätzen für den motorisierten Individualverkehr (MIV).

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

## Legende:

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

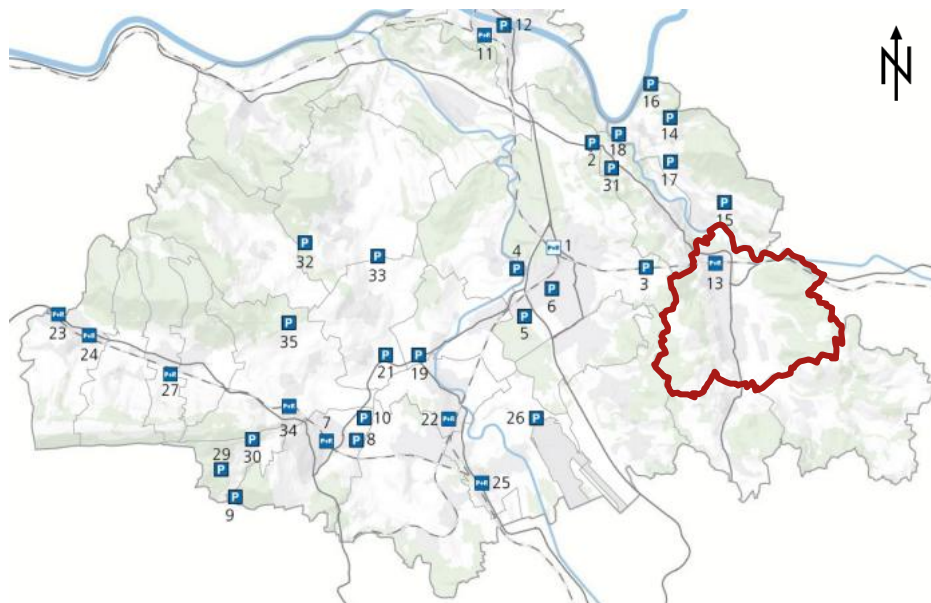


Abbildung 18 Parkierung (rot: Gemeindegrenze Embrach)


## Massnahmen Güterverkehr

Der Güterverkehr belastet das untergeordnete Strassennetz stark. Dazu gehört insbesondere die Achse Embrach (Embraport) – Wagenbrechi – Weiach, Embrach (Embraport) – Kloten (Flughafen) und Embrach – Eschenmosen – Bülach. Es soll künftig möglichst auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen und der Schiene abgewickelt werden, um die Siedlungsgebiete und naturnahen Räume zu schonen. Im Richtplan sind die Anschlussgleise bestehend (Nr. 4) bezeichnet.



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

## Legende:

Inhalte kantonalen Richtplan

-  Güterumschlag bestehend

Inhalte regionalen Richtplan

-  Güterumschlag bestehend
-  Anschlussgleis bestehend

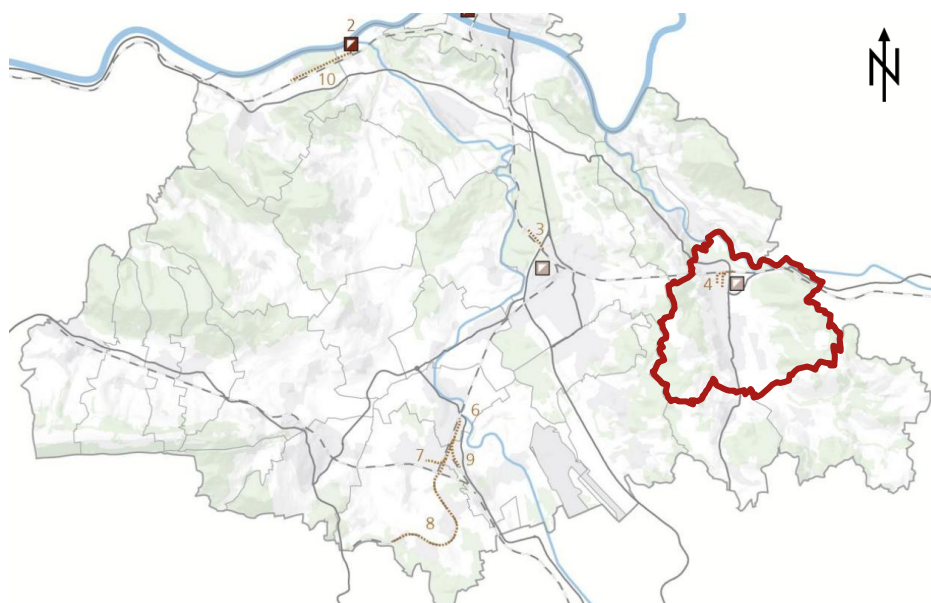


Abbildung 19 Güterverkehr (rot: Gemeindegrenze Embrach)



### 2.3.3 Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus

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

#### Abstimmung

Im rGVK PZU+ werden alle Verkehrsmittel und -teilnehmenden berücksichtigt und die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt. Dies umfasst:

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

#### Ziele

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

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

#### Handlungsstrategie

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

- ◆ Förderung der nachhaltigen Mobilität in neuen und bestehenden Nutzungen
- ◆ Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Förderung einer verträglichen Abwicklung des Gesamtverkehrs in Ortszentren
- ◆ Förderung der Multi- und Intermodalität
- ◆ Aufwertung lokales und regionales Veloverkehrsnetz
- ◆ Optimierung des bestehenden Busnetzes
- ◆ Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen
- ◆ Situationsgerechte Regelung der Parkierung
- ◆ Ausschluss von Valet-Parking
- ◆ Steigerung des Anteils der Bahn beim Güter-Schwerverkehr
- ◆ Förderung einer nachhaltigen Feinverteilung im Konsumgüterverkehr

#### Zukunftsbild rGVK PZU+

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

Quelle: rGVK PZU+,  
Stand: 18. Mai 2022

Legende:

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

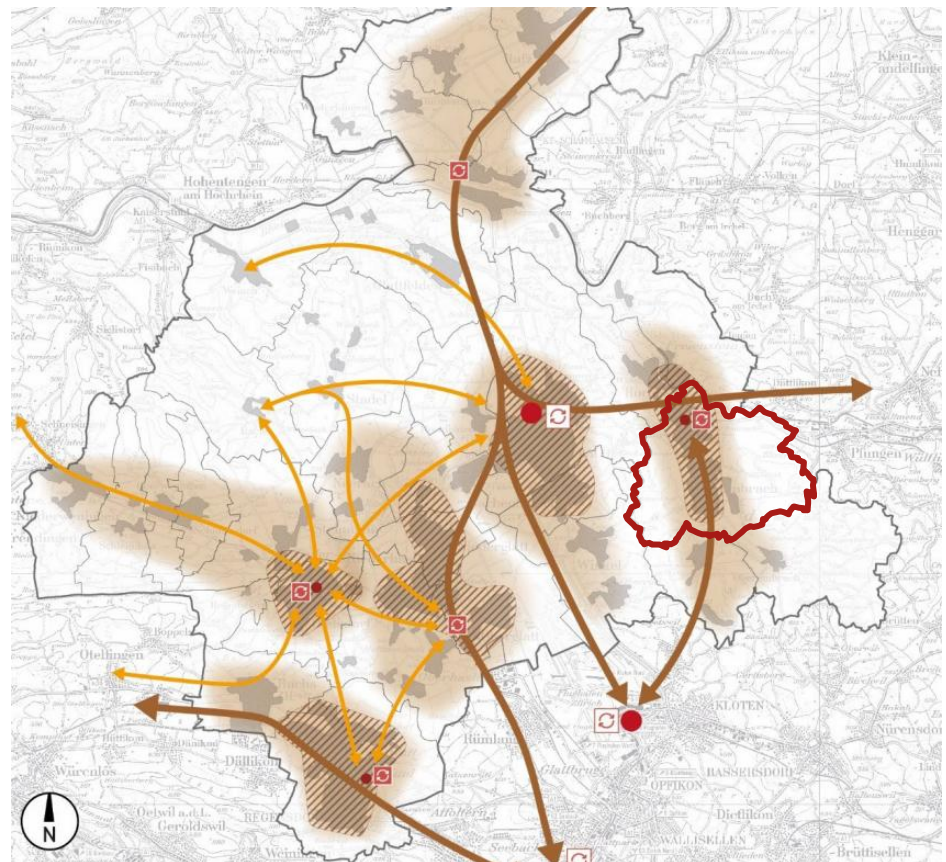


Abbildung 20 Ausschnitt Zukunftsbild rGVK PZU+  
(rot: Gemeindegrenze Embrach)

### 2.3.4 Agglomerationsprogramme 4. und 5. Generation

#### 4. Generation

Der Regierungsrat hat die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, das Agglomerationsprogramm 4. Generation (AP4) beim Bund einzureichen. Auf der Basis der eingereichten Programme entscheidet der Bund über eine Mitfinanzierung der geplanten Massnahmen. Die Entscheide wurden im Dezember 2023 gefällt und entsprechende Verpflichtungskredite für die Agglomerationsprogramme beschlossen. Voraussetzung für die Auszahlung bleibt die Realisierung der Massnahmen innerhalb der vom Bund vorgegebenen Fristen.

Embrach ist bis und mit dem AP 4. Generation dem AP-Perimeter Zürich-Glattal zugewiesen. Im AP4 Zürich-Glattal gibt es total 117 Massnahmen, die der Kanton dem Bund zur Mitfinanzierung einreicht. Davon stehen 86 Massnahmen mit Gesamtkosten von 1134 Millionen Franken auf der A-Liste (Realisierung bis 2027), 31 Massnahmen mit Gesamtkosten von 299 Millionen Franken stehen auf der B-Liste (Realisierung ab 2028).

Folgende Massnahmen wurden im Gemeindegebiet Embrach für das AP4 eingegeben und werden durch den Bund mitfinanziert. Die Projekte wurden in unterschiedliche Prioritätsstufen (A- bis C-Listen) eingestuft:

##### A-Liste:

- ◆ Übergeordnetes Velonetz (Nr. GV6a)
- ◆ Platzgestaltung beim Bahnhof und Fussverkehr (Nr. ÖV17)

##### B-Liste:

- ◆ Personenunterführung Bahnhof Embrach (Nr. GV 12) B

##### C-Liste:

- ◆ Busunterführung beim Bahnhof Embrach (Nr. ÖV 24)

#### 5. Generation

In der 5. Generation wurden die vier urbanen Gemeinden Regensdorf, Bülach, Bachenbülach und Embrach dem AP-Perimeter Unterland-Furtal zugewiesen. Die Massnahmen, welche bisher im AP Zürich-Glattal eingereicht wurden, werden im AP Unterland-Furtal übernommen / aufgeführt.

Folgende Massnahme wurden im Gemeindegebiet Embrach für das AP5 eingegeben:

##### A-Liste:

- ◆ Betriebs- und Gestaltungskonzept, Dorf- und Zürcherstrasse (Nr. GV-P1a)

## 2.4 Gemeinde

### 2.4.1 Kommunales Gesamtverkehrskonzept

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) mit Zeithorizont 2040 wurde im Januar 2015 erarbeitet und zuletzt im März 2024 überarbeitet.

Das GVK dient als Entscheidungshilfe und Arbeitsgrundlage. Das Verkehrssystem soll optimiert werden und die Verkehrssicherheit auf dem Strassennetz erhalten resp. erhöht werden.

Das GVK dient als wesentliche Grundlage für die Anpassung der Planungsinstrumente, welche im Rahmen der geplanten Gesamtrevision der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung erfolgt.

Ziele

Aus der Strategie des Gesamtverkehrs lassen sich Ziele für das Gesamtverkehrskonzept ableiten. Diese unterstehen dem Oberziel: Verkehrssystem optimieren und für alle Verkehrsteilnehmende sicher gestalten.

1. Verkehrssicherheit gewährleisten
2. Strassennetz siedlungsverträglich gestalten
3. Strassenräume gestalterisch aufwerten
4. Gute Rahmenbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr schaffen
5. Öffentlichen Verkehr optimieren



### 2.4.1.1 Motorisierter Individualverkehr

Für diesen Teilplan wurde das allgemeine Erscheinungsbild, die Verkehrsmenge, das Unfallgeschehen, Werte und Defizite betrachtet und daraus ein Strategieplan "Achsen-Kammern-Prinzip" erarbeitet.

Quelle: Gesamtverkehrskonzept  
Embrach, Stand: 9. Januar 2015

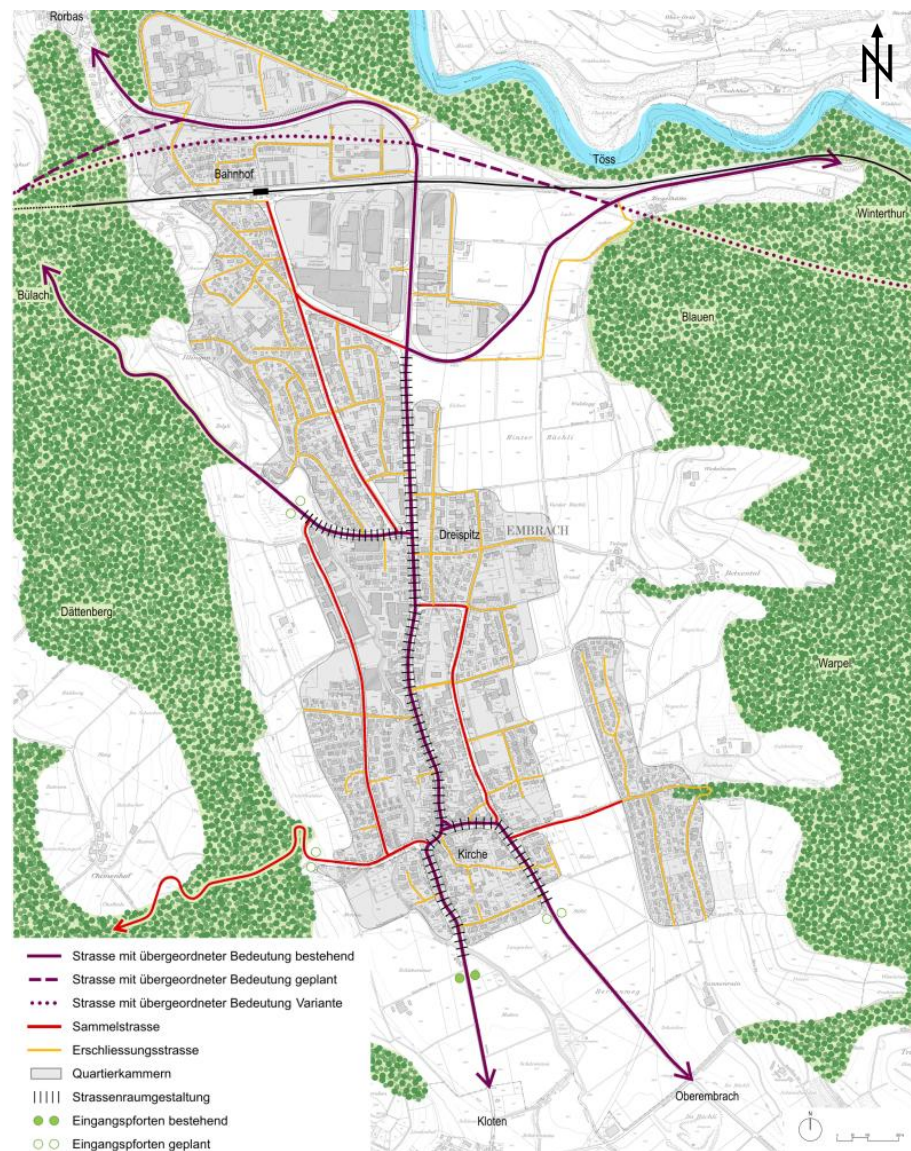


Abbildung 21 Strategieplan – MIV

### 2.4.1.2 Veloverkehr

Das heutige Velonetz wurde mit dem kommunalen Verkehrsplan und dem regionalen Richtplan abgeglichen und durch übergeordnete Velowege ergänzt. Zudem wurden Veloparkierungsanlagen evaluiert. Für den Veloverkehr resp. die Infrastruktur wurden die Werte und Defizite analysiert und daraus ist ein Strategieplan "Engmaschiges Velowegnetz (Hauptverbindungen)" entstanden.

Quelle: Gesamtverkehrskonzept  
Embrach, Stand: 9. Januar 2015

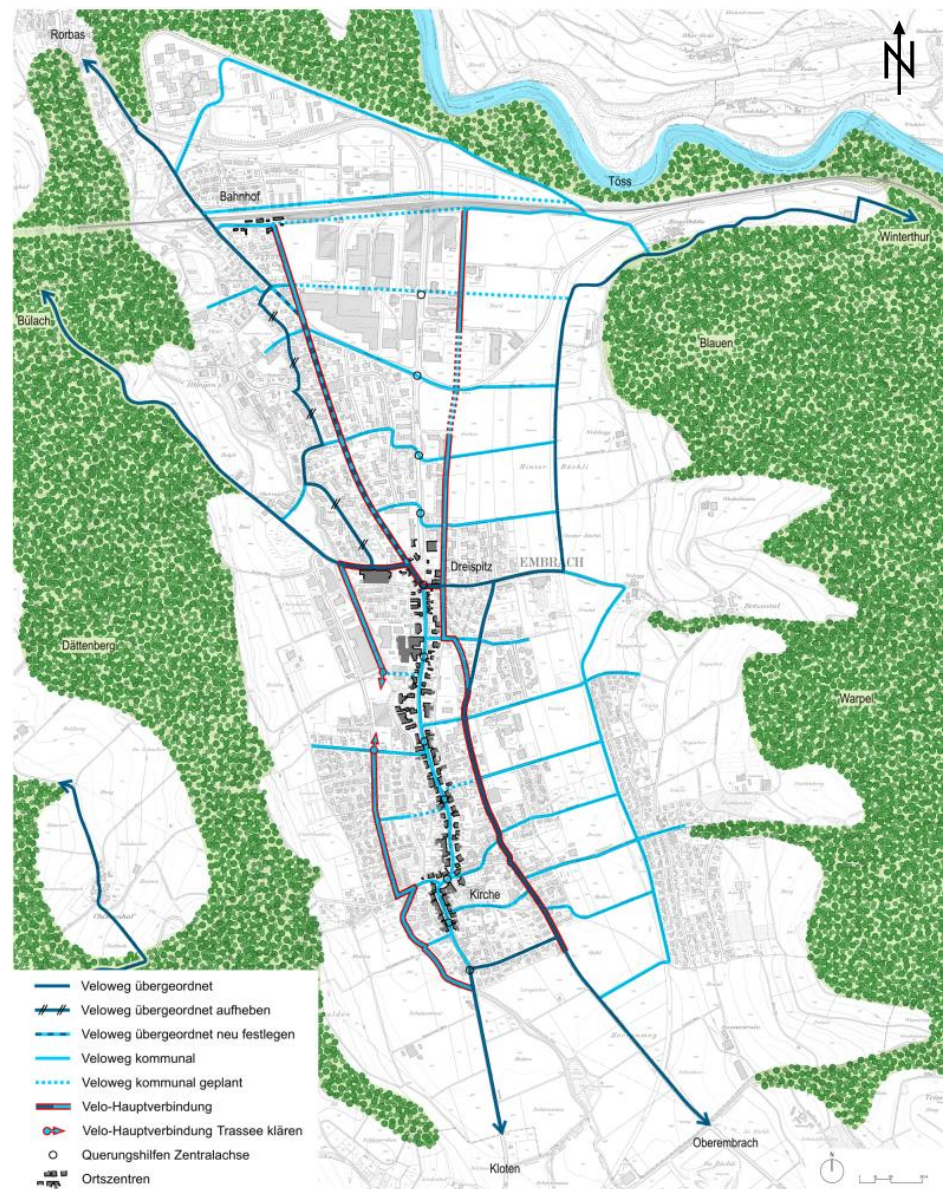


Abbildung 22 Strategieplan – Veloverkehr



### 2.4.1.3 Fussverkehr

Als Grundlage diente der kommunale Verkehrsplan, welcher mit dem regionalen Richtplan abgeglichen wurde. Es sind übergeordnete Fusswege vorhanden, welche die wichtigsten Erholungs- und Wandergebiete erschliessen. Mit den kommunalen Fusswegen werden die Verbindungen an Quartiere und übergeordnete Fusswege sichergestellt. Hier wurden ebenfalls die Werte und Defizite evaluiert und einen Strategieplan "Engmaschiges Fusswegnetz (Hauptverbindungen)" erarbeitet.

Quelle: Gesamtverkehrskonzept  
Embrach, Stand: 9. Januar 2015

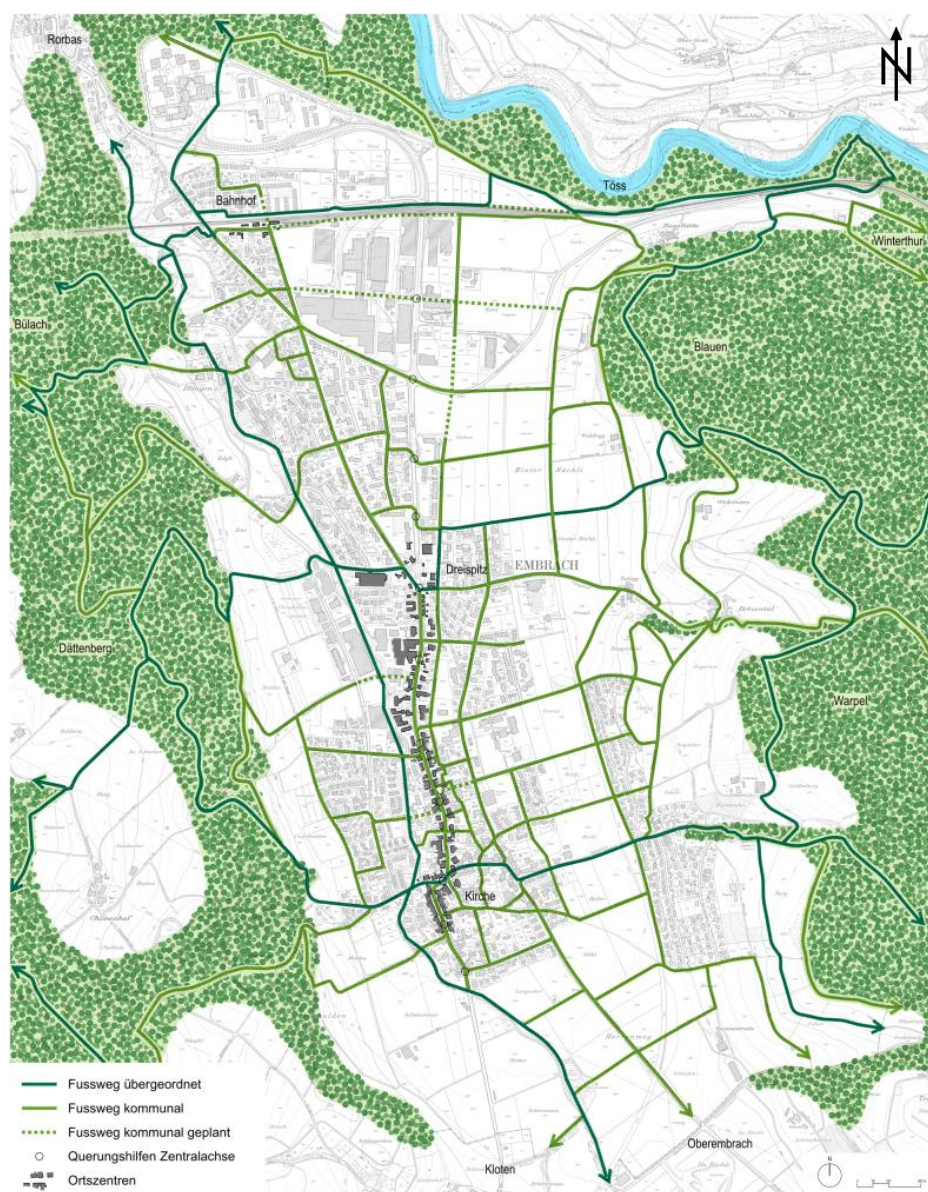


Abbildung 23 Strategieplan – Fussverkehr

#### 2.4.1.4 Öffentlicher Verkehr

Beim öffentlichen Verkehr wurde das bestehende ÖV-Netz aufgezeigt und die Einzugsgebiete, und die ÖV-Güteklassen analysiert. Daraus konnten Werte und Defizite abgeleitet werden, wie zum Beispiel fehlende Busanbindungen, ungenügende Ausstattung der Bushaltestellen, Kapazitätsprobleme, etc.

Hierzu wurde der nachfolgende Plan mit dem bestehenden ÖV-Netz ausgearbeitet und die wichtigsten Zielgebiete aufgezeigt.

Quelle: Gesamtverkehrskonzept  
Embrach, Stand: 9. Januar 2015

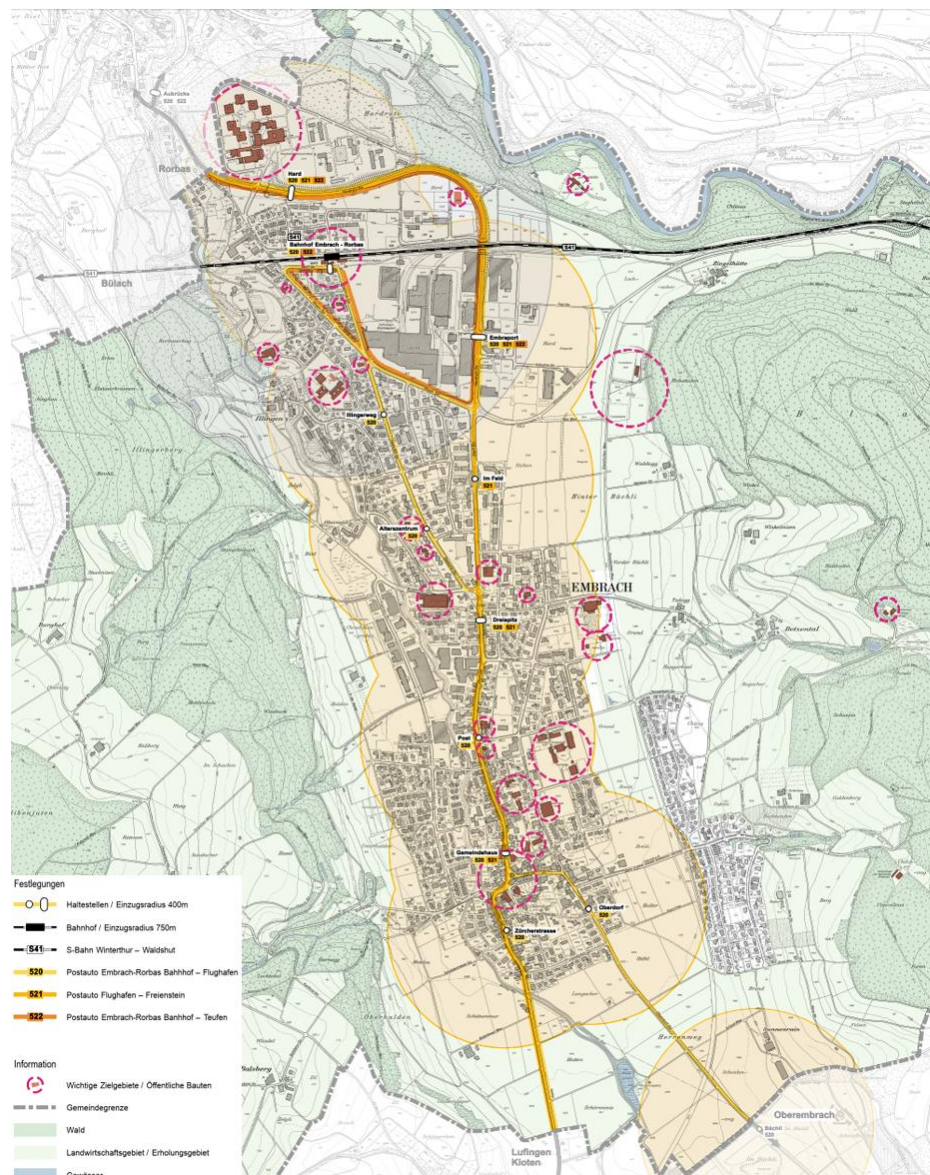


Abbildung 24 Bestand – ÖV-Netz



Das kommunale GVK weist den Stand vom 2020 auf. Inzwischen hat sich das ÖV-Angebot in Embrach per Fahrplanwechsel vom Dezember 2023 verändert (siehe Kapitel 3.4.5). Die bisherige Busverbindung Linie 523, die zwischen Oberembrach – Embrach – Bahnhof Embrach-Rorbas verlief, wurde aufgehoben. Das heutige Busnetz umfasst somit drei Buslinien (Linien 520, 521 und 522). Auf der nachfolgenden Grafik ist das aktuelle Regionalnetz gültig ab Dezember 2024 erkennbar.

Quelle: ZVV-Regionalnetz,  
Stand: 15. Dezember 2024

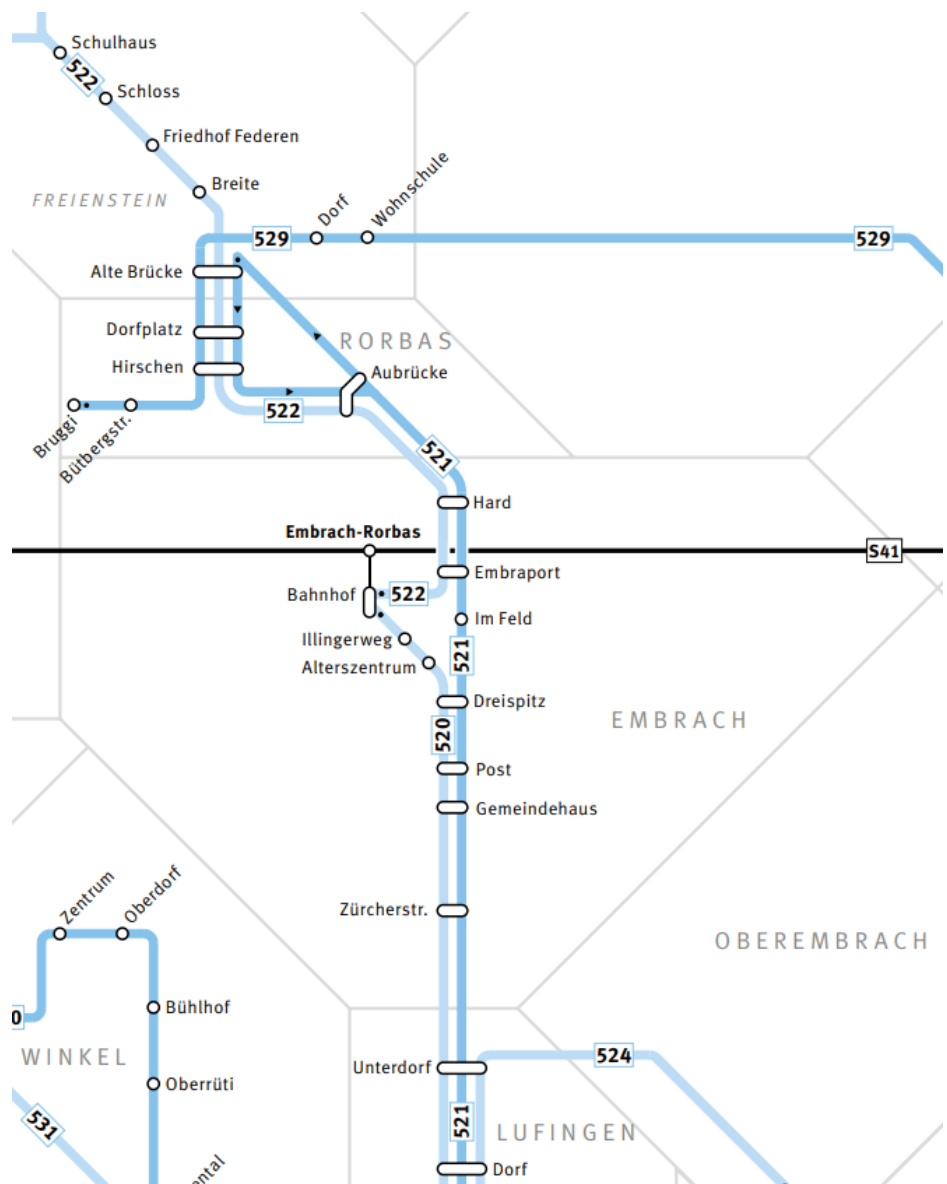


Abbildung 25 ZVV Regionalnetz

### 2.4.1.5 Massnahmen

Aus diesen Teilplänen wurde ein konkreter Massnahmenplan mit einzelnen Massnahmen zu allen vier Themenbereichen erstellt. Zudem gibt es eine Massnahmentabelle, in welcher die konkreten Massnahmen inkl. Stossrichtungen definiert sind. Auf der nachfolgenden Grafik sind die Massnahmen grob erkennbar.

Quelle: Gesamtverkehrskonzept Embach, Stand: 9. Januar 2015

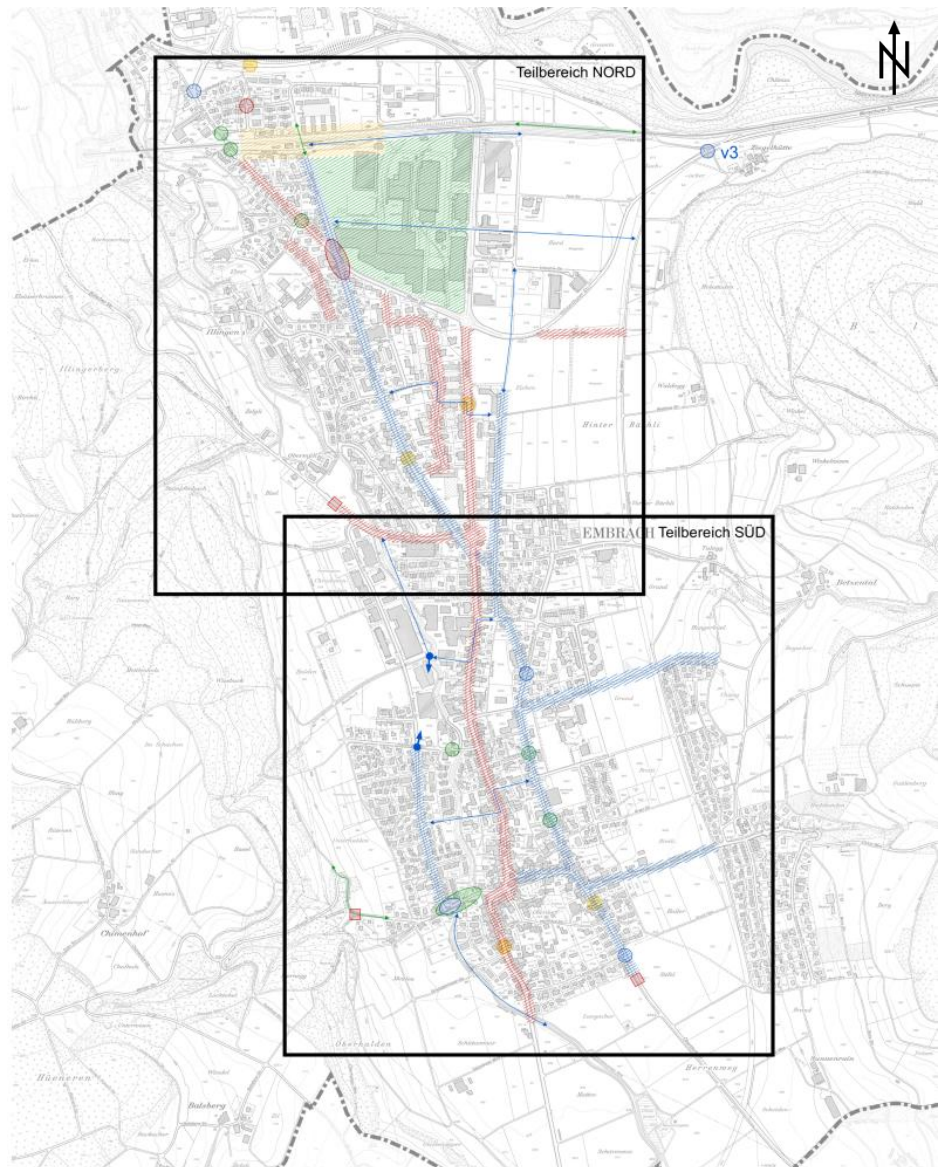


Abbildung 26 Massnahmenplan GVK, Stand 2015

## 2.4.2 Kommunaler Erschliessungsstand

Die Gemeinde Embrach verfügt über einen kommunalen Erschliessungsstand, welcher die 2. Strassenerschliessung beinhaltet. Der Planstand ist nicht bekannt.


Quelle: Kommunaler Erschliessungsstand, 2. Strassenerschliessung  
Stand: Unbekannt


Legende:

 Perimeter Zonenplan

Bestehende oder sich im Bau befindende Strassen


 Sammelstrasse

 Hauptstrasse


 Hochleistungsstrasse

Fehlende Strassen

 Sammelstrasse

 Hauptstrasse

 Hochleistungsstrasse

 Mit Strassen erschlossenes Gebiet

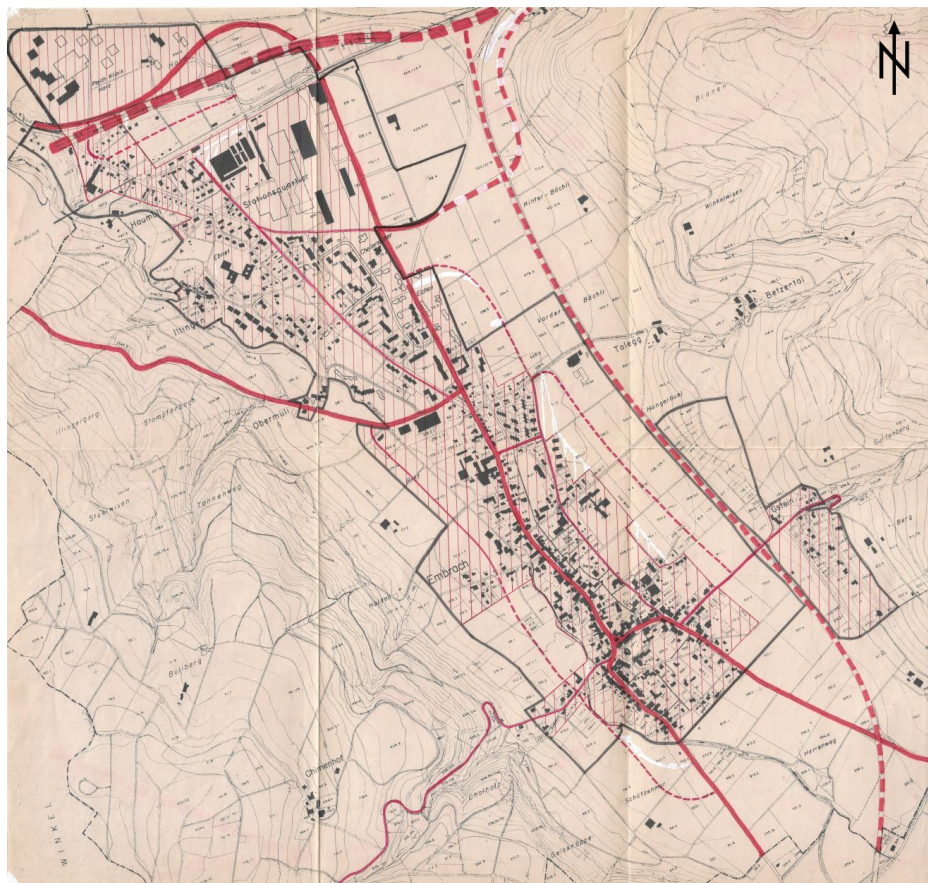


Abbildung 27 Kommunaler Erschliessungsstand, 2. Strassenerschliessung



### 2.4.3 Kommunaler Gesamtplan

Revisionsbedarf

Seit den letzten Revisionen des kommunalen Gesamtplanes wurden verschiedene übergeordnete Planungen aktualisiert. Die im Gesamtplan von 1991 festgesetzten Inhalte sind daher überholt. Im Rahmen der vorliegenden Revision wird der kommunale Gesamtplan Fuss- und Wanderwege / Strassen / öffentliche Bauten daher aufgehoben.

#### 2.4.3.1 Verkehrsplan Fuss- und Wanderwege

Der Verkehrsplan Fuss- und Wanderwege der Gemeinde Embrach wurde erstmals von der Gemeindeversammlung am 14. Januar 1983 festgesetzt und am 12. Oktober 1983 durch den Regierungsrat genehmigt. Die erste Änderung wurde von der Gemeindeversammlung am 28. Juni 1991 festgesetzt und durch den Regierungsrat mit Beschluss am 30. Oktober 1991 genehmigt. Seither wurden keine Revisionen durchgeführt.

Quelle: Verkehrsplan, Fuss- und Veloverkehr, genehmigt 30. Oktober 1991

Legende:

Regionale Festlegungen

Geltende Festlegungen

● ● ● ● Fuss- und Wanderweg  
(bestehend)

Revision 1990

● ● ● ● Fuss- und Wanderweg  
(bestehend / geplant)

✖ ✖ ✖ ✖ Aufzuhebender Fuss- und  
Wanderweg (bestehend)

Kommunale Festlegungen

Geltende Festlegungen

● ● ● ● Fuss- und Wanderweg  
(bestehend / geplant)

Festlegung des Änderungsantrags

● ● ● ● Fuss- und Wanderweg  
(bestehend / geplant)

✖ ✖ ✖ ✖ Aufzuhebender Fuss- und  
Wanderweg (bestehend /  
geplant)

Weitere Inhalte

■ Siedlungsgebiet

/// Fuss- und Wanderweg  
mit Hartbelag

\* \* \* Historischer Verkehrsweg

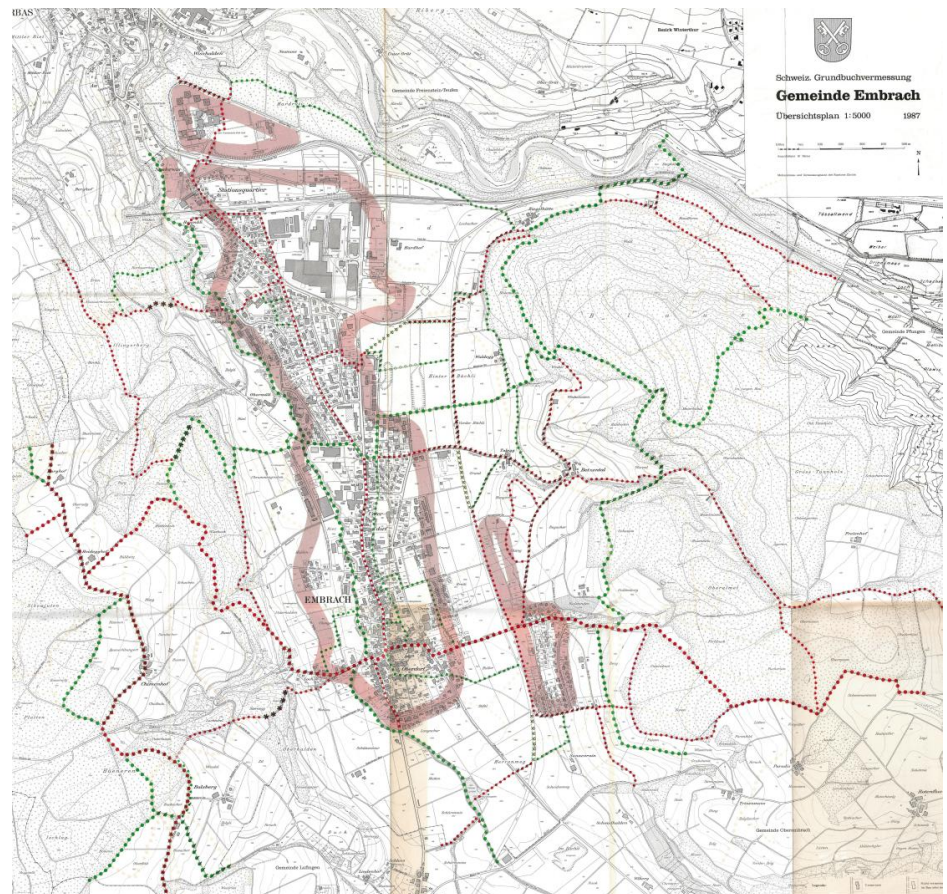


Abbildung 28 Verkehrsplan, Revision, Fuss- und Wanderwege



#### 2.4.3.2 Verkehrsplan Strassen

Der Verkehrsplan Strassen der Gemeinde Embrach wurde erstmals von der Gemeindeversammlung am 14. Januar 1983 festgesetzt und am 12. Oktober 1983 durch den Regierungsrat genehmigt. Die erste Änderung wurde von der Gemeindeversammlung am 28. Juni 1991 festgesetzt und durch den Regierungsrat mit Beschluss am 30. Oktober 1991 genehmigt. Der Gemeinde Embrach liegt lediglich der Planausschnitt der Teilrevision vor. Seither wurden keine Revisionen durchgeführt.

Quelle: Verkehrsplan, Strassen, Teilrevision, genehmigt 30. Oktober 1991

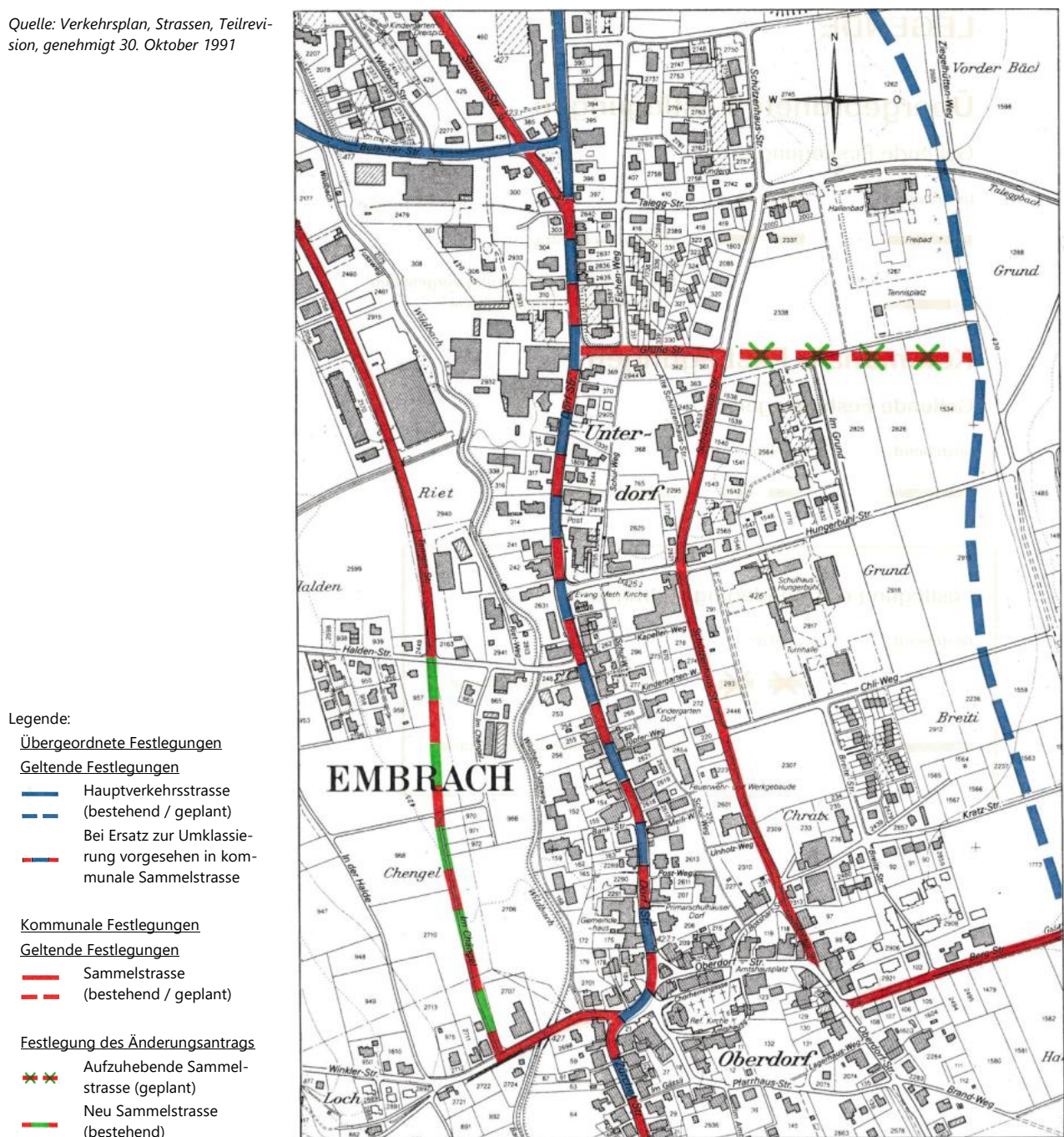


Abbildung 29 Verkehrsplan, Teilrevision, Strassen

#### 2.4.4 Tempo-30-Zonen

Am 28. Juni 2021 stimmte die Gemeindeversammlung der Einführung des Geschwindigkeitsregimes "Modell 30/50" im Siedlungsgebiet der Gemeinde Embrach zu. Nachdem die nötigen Messungen vorgenommen und die Gutachten erstellt waren, konnten die Unterlagen der Kantonspolizei Zürich zur Prüfung eingereicht werden. Ab dem 17. Februar 2023 wurde der Massnahmenplan während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Anschliessend fanden im Sommer 2023 die umfassenden Signalisation- und Markierungsarbeiten statt.

In der Zwischenzeit konnten bis auf einen Markierungsstreifen an der Rheinstrasse sämtliche Markierungsarbeiten abgeschlossen werden. Auch wurden zwischenzeitlich drei Verkehrsmessgeräte, sogenannte "Speedys", montiert, welche auf die gefahrene Geschwindigkeit aufmerksam machen und gleichzeitig die gefahrene Geschwindigkeit messen. Der Beschluss der Gemeindeversammlung wurde somit erfolgreich umgesetzt und das Projekt konnte somit abgeschlossen werden.

Quelle: Gutachten Tempo-30-Zonen

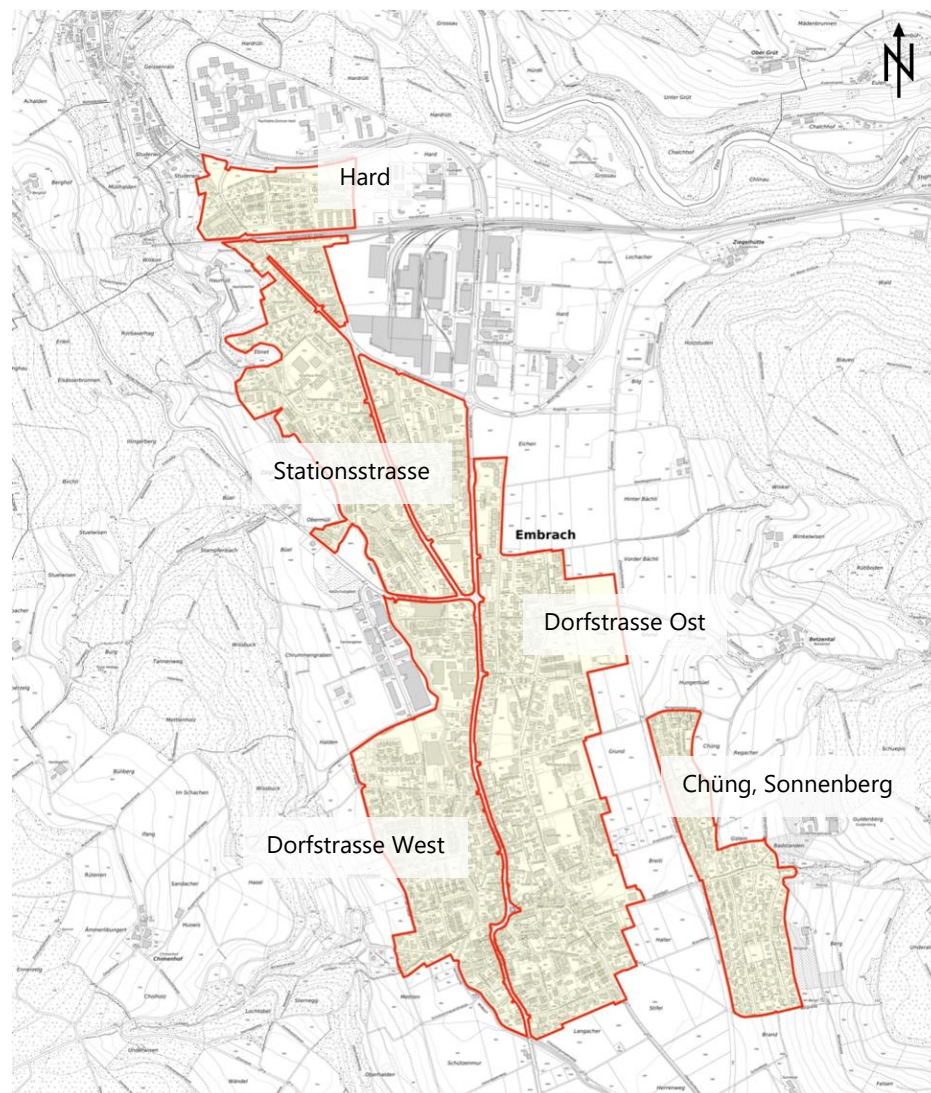


Abbildung 30 Übersicht umgesetzte Tempo-30-Zonen in Embrach

### 2.4.5 Masterplan

Es liegt ein Masterplan "Projektkoordination Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Tempo-30 in Quartierstrasse und duales Velonetz" vor. Der Masterplan zeigt im Hinblick auf umfangreiche Planungsarbeiten mit kantonalen und kommunalen Projekten die wesentlichen Regelungen, vorliegende Beschlüsse, Synergien, Zusammenspiel, Abhängigkeiten und Finanzierungsmöglichkeiten der Projekte auf.

Strategie

Die Planung, Projektierung und Umsetzung finden in zwei Phasen statt:

#### **Phase I – 2023 bis max. 2025:**

Prüfung Machbarkeit des dualen Velokonzepts. Planung und Umsetzung des Konzeptes "ModellT30/T50" inkl. Teile des dualen Velokonzepts. Projektierung Betriebs- und Gestaltungskonzepts sowie Sanierung der Oberdorfstrasse.

#### **Phase II – 2024 bis 2026:**

Ab 2024 dürfen Projekte, welche durch das AP4 mitfinanziert werden, umgesetzt werden. Dies betreffen die Sanierung und Umsetzung der veloorientierten Gestaltung. Zudem wird der Kreisel Rhein-/Winterthurerstrasse durch den Kanton für Verbesserungen der Veloführung geprüft und umgesetzt.



Quelle: Masterplan Projektkoordination  
Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Tempo-  
30 in Quartierstrasse und duales  
Velonetz, Stand: 15. Dezember 2022

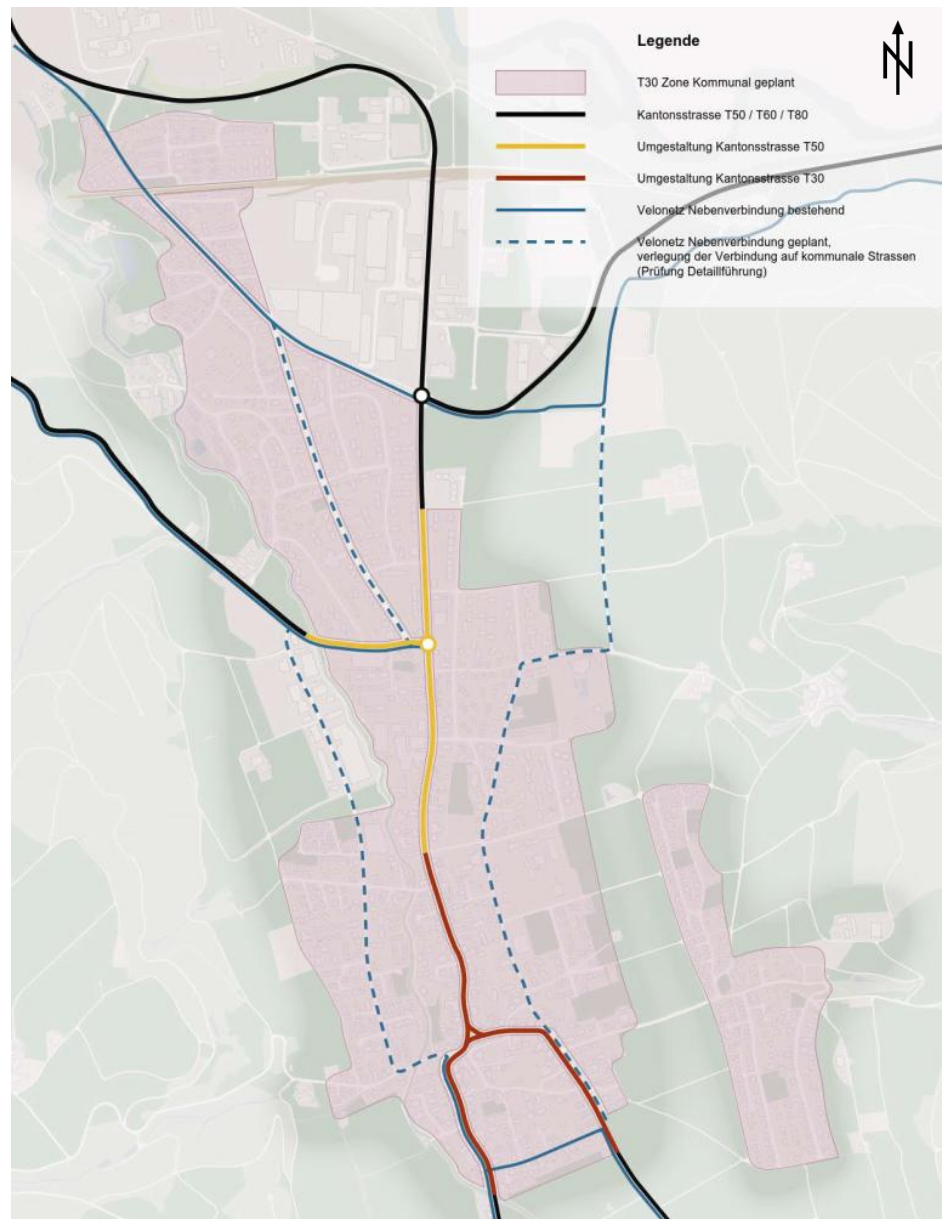


Abbildung 31 Masterplan Embrach, Stand Dezember 2022

#### 2.4.6 Duales Velokonzept

Bestandteil des Masterplanes war das duale Velonetz. Daraus ist eine Dokumentation "Prozess und Konzeptinhalte duales Velokonzept" für Embrach mit Stand vom 13. September 2023 entstanden. Für die Erarbeitung des kommunalen Richtplan Verkehr ist das Velokonzept eine wesentliche Grundlage und ist daher zu berücksichtigen.

Zielsetzungen zum Velonetz

Im Rahmen des Prozesses wurden Zielsetzungen zum Velonetz festgelegt.

- ◆ Direkte und sichere Verbindungen anbieten
- ◆ Attraktives und sicheres Netz anbieten
- ◆ Ausreichend Veloabstellplätze anbieten
- ◆ Velokultur aktiv fördern

## Nebenverbindungen

Nebenverbindungen sind durchgehende, sichere Verbindungen für den Veloverkehr und dadurch kann das kantonale Basisnetz sichergestellt werden. Sie werden grösstenteils entlang von Kantonsstrassen geführt. Ebenfalls können sie die Funktion als Zubringer oder alternativen Velorouten erfüllen.

## Bestvariante kantonale Nebenroute

Im Velokonzept wurden das Gesamtverkehrskonzept, das Betriebs- und Gestaltungskonzept und Umgang mit der Veloförderung als Grundlage beigezogen und auf deren Machbarkeit geprüft. Schliesslich wurde, in Zusammenarbeit mit dem Tiefbau des Kantons Zürich, die Netzführung für das kantonale Velonetz (Nebenroute) in Embrach festgelegt.

Dieses Velonetz (Nebenroute) gilt so lange, bis die Führung über die Zürcher- und Dorfstrasse im gesamten Abschnitt gegeben ist (Umfassendes BGK). Die vorgesehene Bestvariante sieht fünf Anschlüsse Richtung Lufingen, Oberembach, Pfungen, Freienstein und Bülach vor:

- ◆ Verbindung Ost:  
Langacker- (best. Route), Oberdorf- (best. Route), Schützenhausstrasse (neue Route), Ziegelhüttenweg Süd (neue Route)
- ◆ Verbindung West:  
Zürcher- (best. Route), Winkler- (neue Route), Tannen- (neue Route), Bülacher- (best. Route), Stationsstrasse (neue Route)
- ◆ Verbindung Nord:  
Rheinstrasse (best. Route), Winterthurerstrasse (best. Route), Ziegelhüttenweg (best. Route)

Quelle:  
Duales Velokonzept,  
Stand: 13. September 2023

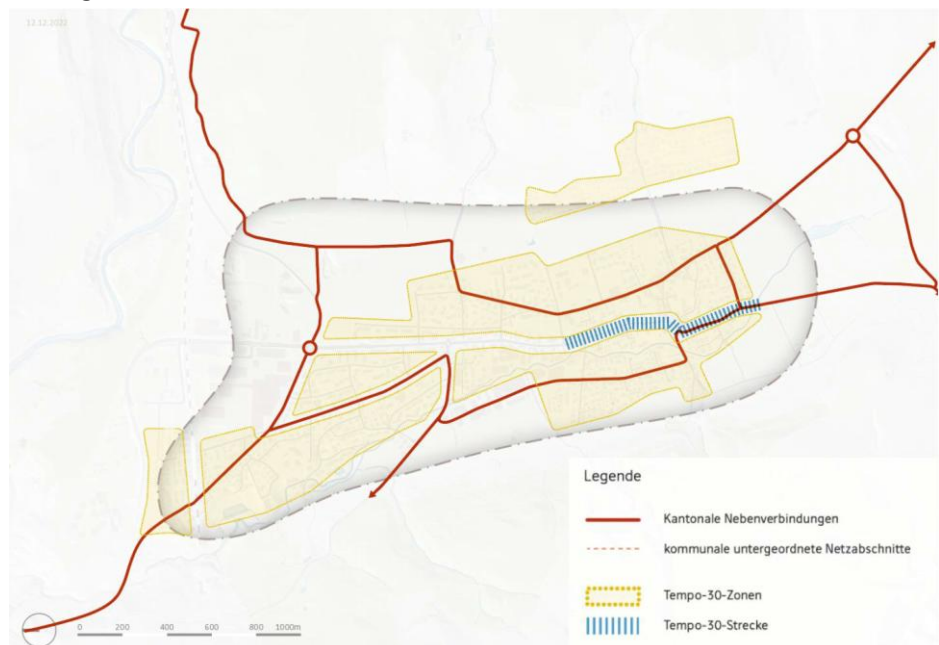


Abbildung 32 Velokonzept, Konzeptplan kantonale Nebenrouten in Embrach

### 2.4.7 Kommunales Velokonzept 2034

Das kommunale Velokonzept 2034 vom 20. November 2024 sieht ein durchgängiges, verständliches und sicheres Velonetz vor. Es wurde in Zusammenarbeit mit einer kommunalen Arbeitsgruppe erarbeitet und wird als behördenverbindlichen Bestandteil in den kommunalen Richtplan aufgenommen.

Zielsetzungen	<p>Für das kommunale Velokonzept 2034 wurden zwei Zielsetzungen aus dem kommunalen Gesamtverkehrskonzept übernommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Das Velonetz soll sicher und hindernisfrei gestaltet sowie übersichtlich signalisiert werden.</li> <li>◆ Es sollen attraktive und sichere Veloabstellplätze am richtigen Ort erstellt und gefördert werden.</li> </ul>
Strategische Ziele	<p>Auf Basis der Vision des Gesamtverkehrskonzepts wurden folgende strategische Ziele für das Velokonzept festgelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Bestehende Veloverbindungen sicher gestalten</li> <li>◆ Sichere Veloquerungen der Dorfstrasse vorsehen</li> <li>◆ Rahmenbedingungen für den Veloverkehr stärken</li> </ul>
Handlungsfelder	<p>Die Ziele des Velokonzepts sollen mit den folgenden drei Handlungsfeldern erreicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Mit gezielten Markierungen, Signalisationen und baulichen Massnahmen sollen die Veloverbindungen sicherer und sichtbar werden</li> <li>◆ Hindernisfreie und erkennbare Querungsstellen auf der Dorfstrasse sollen dem Veloverkehr eine sichere Ost-/Westverbindung ermöglichen</li> <li>◆ Attraktive und sichere Veloabstellplätze sollen an den wichtigen Orten erstellt und gefördert werden</li> </ul>
Primäre Veloverbindungen	<p>Die primären Veloverbindungen verbinden alle wichtigen Zielorte auf direktem Weg miteinander und führen mehrheitlich auf verkehrsberuhigten Strassen, abseits von Hauptverkehrsstrassen. Ziel ist es, dass möglichst viele Velofahrende diese primären Veloverbindungen nutzen, da diese die sichersten Wege darstellen. Die Massnahmen fokussieren sich auf den primären Routen.</p>
Sekundäre Veloverbindungen	<p>Die sekundären Veloverbindungen ergänzen das primäre Velonetz zu einem lückenlosen kommunalen Velonetz. Als sekundäre Veloverbindungen sind vor allem Ost-/Westverbindungen klassiert, welches das Netz verfeinern und vervollständigt. Auch die Dorfstrasse als zentrale und direkte Verbindung wird aus kommunaler Sicht, wegen der hohen Verkehrsbelastung und fehlender Veloinfrastruktur, als sekundäre Verbindung eingestuft.</p>



Quelle: Kommunales Velokonzept  
2034, Stand 20. November 2024

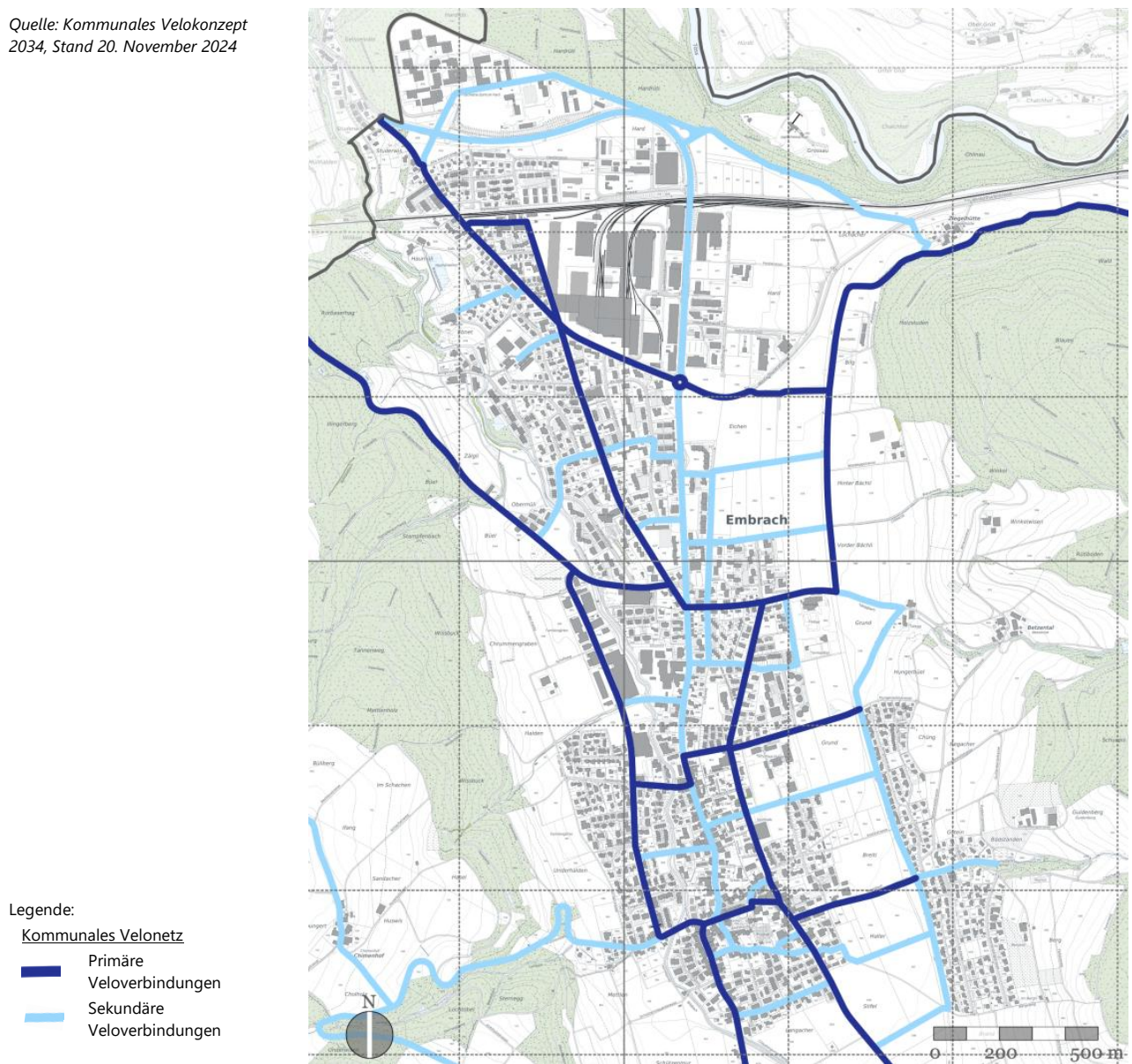


Abbildung 33 Primäre und sekundäre Veloverbindungen

## 2.4.8 Betriebs- und Gestaltungskonzept

Dorf- und Zürcherstrasse

Der regionale Richtplan sieht für die Dorf- und Zürcherstrasse eine Umgestaltung des Strassenraums und Massnahmen zur Busbevorzugung vor. Diese Massnahmen wurden in das kommunale GVK übernommen. Zudem zeigt der kantonale Velonetzplan eine Schwachstelle für den Veloverkehr bei der Ortsdurchfahrt. Es wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet, um diese Anliegen zu beheben.

Das BGK wurde entsprechend nachträglich ins GVK aufgenommen (Ergänzung infolge BGK Ortsdurchfahrt, Stand April 2020). Nachfolgend werden die Konzepte des MIV, Veloverkehr, Fussverkehr und ÖV mit den Änderungen aus dem BGK aufgezeigt.

Quelle: Gesamtverkehrskonzept Emb-  
rach, Stand: 4. April 2020



Abbildung 34 Konzept MIV gemäss dem BGK

Quelle: Gesamtverkehrskonzept Emb-  
rach, Stand: 4. April 2020

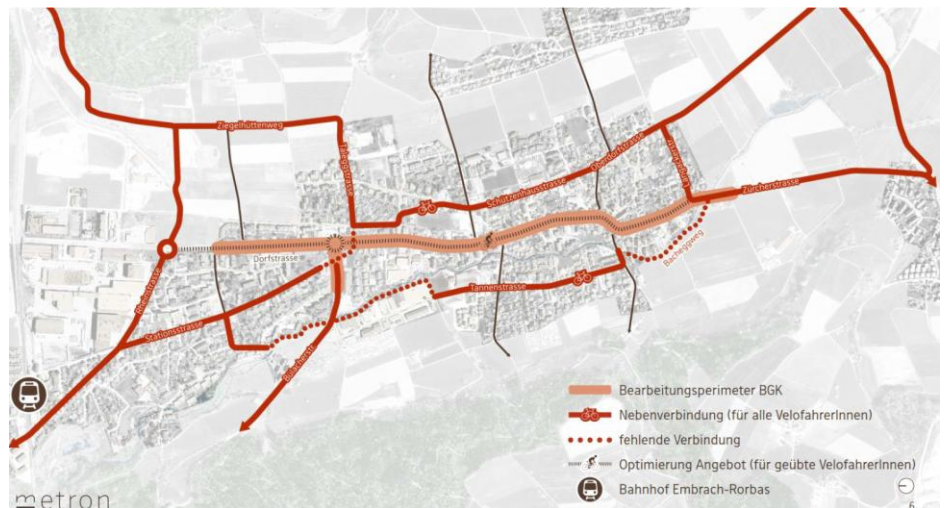


Abbildung 35 Konzept Veloverkehr gemäss dem BGK

Quelle: Gesamtverkehrskonzept Emb-  
rach, Stand: 4. April 2020



Abbildung 36 Konzept Fussverkehr gemäss dem BGK



Quelle: Gesamtverkehrskonzept Emb-  
rach, Stand: 4. April 2020

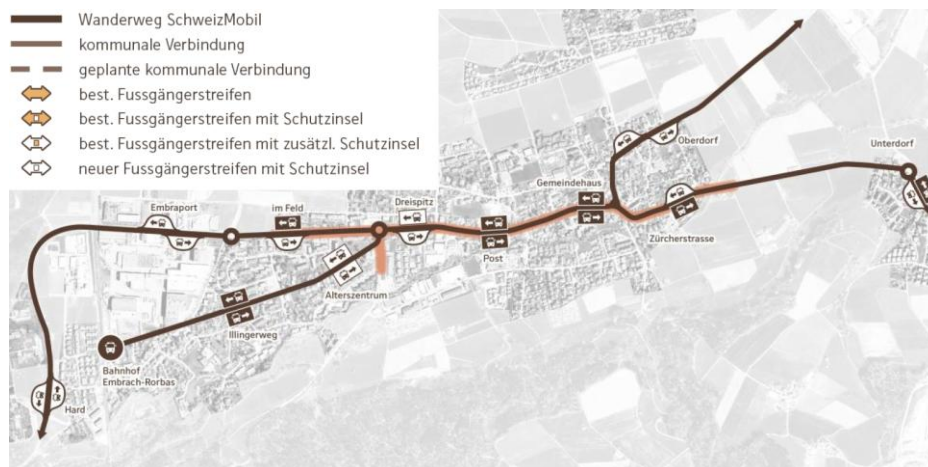


Abbildung 37 Konzept ÖV gemäss dem BGK

Heutiger Stand BGK

Das BGK befindet sich aktuell in der Phase "Vorprojekt". Dazu soll im Frühling 2025 die öffentliche Auflage erfolgen.

## 2.4.9 Bau- und Zonenordnung

Stand

Die rechtsgültige BZO der Gemeinde Embrach inkl. Zonenplan wurde am 22. August 2022 genehmigt und trat am 14. Oktober 2022 in Kraft.

Bedeutung

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

Quelle: Zonenplan Embrach,  
Stand in Kraft 14. Oktober 2022

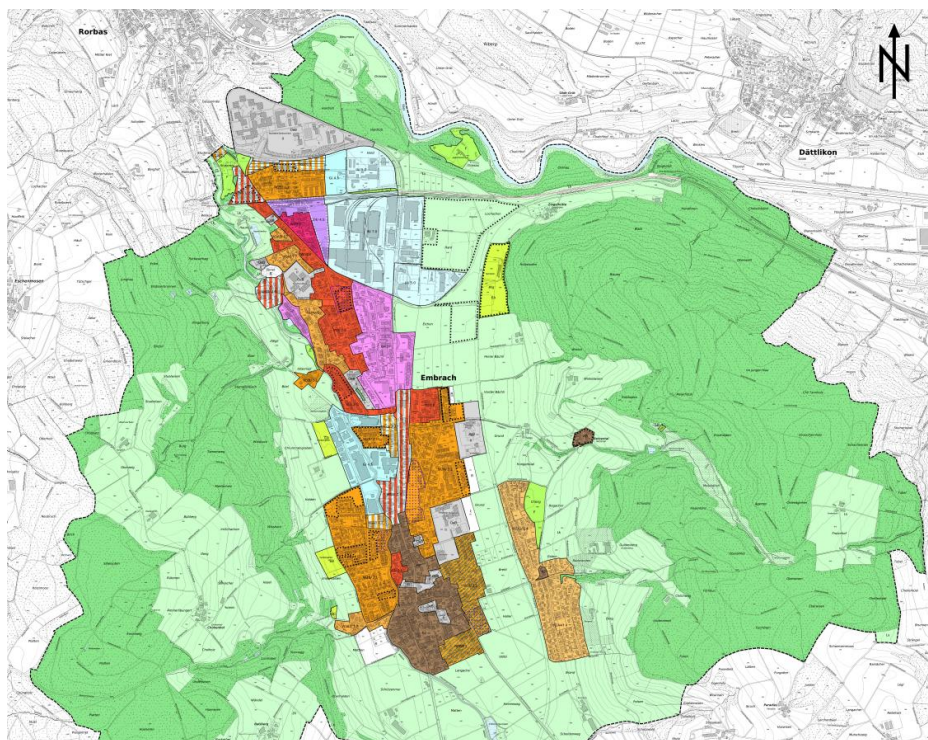


Abbildung 38 Ausschnitt Zonenplan der Gemeinde Embrach



## Zonenübersicht

Das Gemeindegebiet wird in folgende Zonen eingeteilt:

Zone	Abkürzung
Kernzone, 2-geschossig	K2
Kernzone, Betzental	KB
Quartiererhaltungszone 2	Q2
Quartiererhaltungszone 4	Q4
Zentrumszone 4	Z4
Wohnzone 2 A1	W2A1
Wohnzone 2 A2	W2A2
Wohnzone 2 B	W2B
Wohnzone mit Gewerbeerleichterung 2	WG2
Wohnzone 3	W3
Wohnzone mit Gewerbeerleichterung 3	WG3
Wohnzone 4	W4
Gewerbezone	G
Industriezone A	IA
Industriezone B	IB
Zone für öffentliche Bauten	OeB
Erholungszone A	EA
Erholungszone B	EB
Erholungszone C	EC
Kommunale Freihaltezone	F
Reservezone	R

## Revisionsbedarf

Gemeinden sind dazu angehalten, ihre BZO alle 15 Jahre zu überprüfen und auf die zukünftige Entwicklung auszurichten. Die Gemeinde Embrach hat im Jahr 2022 die BZO revidiert und somit ist kein Revisionsbedarf angezeigt. Die BZO wurde aufgrund geänderter gesetzlicher Grundlagen auf Ebene Bund und Kanton (bspw. Interkantonale Vereinbarung zur Harmonisierung der Baubegriffe, Mehrwertausgleichsgesetz) revidiert.

#### 2.4.10 Rechtskräftige Sondernutzungspläne

In der Gemeinde Embrach bestehen folgende rechtskräftige Gestaltungspläne (inkl. Jahr der Rechtskraft) und eine Gestaltungsplanpflicht:

- ◆ Kantonaler GP Deponie Häuli vom 12. März 2010
- ◆ Kantonaler GP Kiesabbau Hinterbächli vom 15. Oktober 1997
- ◆ Kantonaler GP Kiesabbaugebiet Hard vom 10. November 1997
- ◆ Öffentlicher GP FC Embrach vom 2. Mai 2011

- ◆ Privater GP Arealüberbauung Irchelstrasse Stationsstrasse vom 2. Juli 1997
- ◆ Privater GP Arealüberbauung Tannenstrasse vom 19. Mai 1998
- ◆ Privater GP Arealüberbauung Unterhaldenweg vom 10. März 1996
- ◆ Privater GP Betzental vom 22. Februar 2002
- ◆ Privater GP Haldenmatt vom 7. Februar 1996
- ◆ Privater GP Haldenstrasse Tannenstrasse vom 21. Juni 1995
- ◆ Privater GP Hardsteig vom 10. August 2004
- ◆ Privater GP Im Chängel vom 21. Januar 2025
- ◆ Privater GP im Grund vom 3. Oktober 1990
- ◆ Privater GP Stationsstrasse vom 12. Juni 2023
- ◆ Privater GP Tannenstrasse vom 3. August 2017
- ◆ Privater GP Töpferei Embrach vom 10. Juni 2022
- ◆ Privater GP Vorderbächli vom 3. Oktober 1990
- ◆ Privater GP Wildbachstrasse vom 12. Dezember 2012
- ◆ Privater GP Wolfsbrüchen vom 23. Mai 2000

Quelle: GIS-ZH  
abgerufen am 14. April 2025

Legende:

- Kommunaler
- Gestaltungsplan
- ○ ○ Gestaltungsplanpflicht

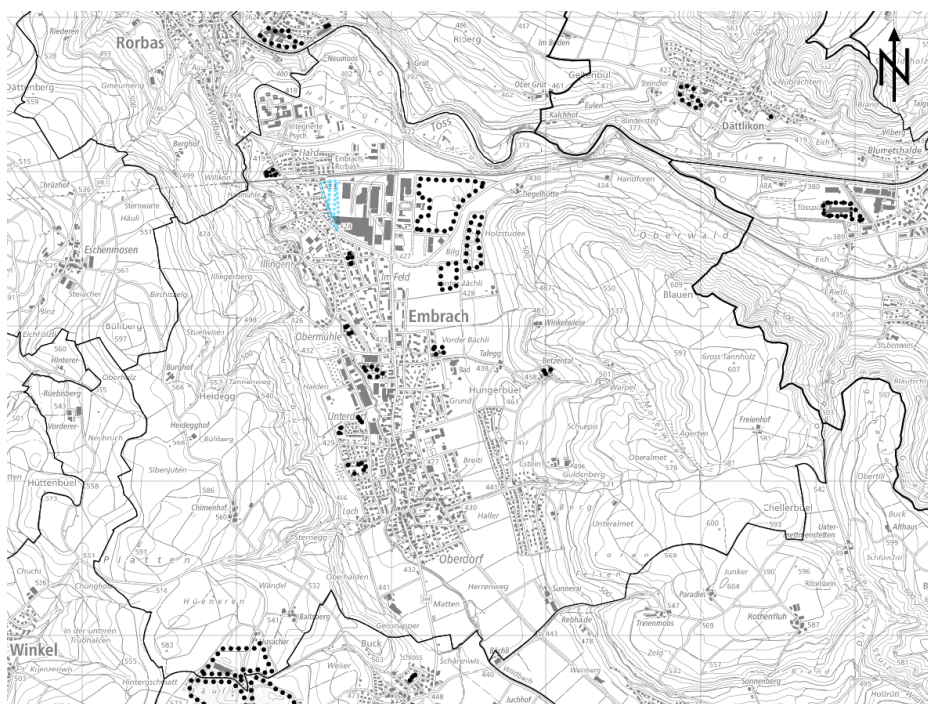


Abbildung 39 Gestaltungspläne und Gestaltungsplanpflichten

#### 2.4.11 Kernzonenplan Dorf (Nord & Süd)

Stand

Der bestehende Kernzonenplan wurde letztmals mit der Revision der BZO im Jahr 2021 revidiert und am 22. August 2022 von der Baudirektion genehmigt.

Quelle: Kernzonenplan Embrach  
Stand genehmigt 22. August 2022

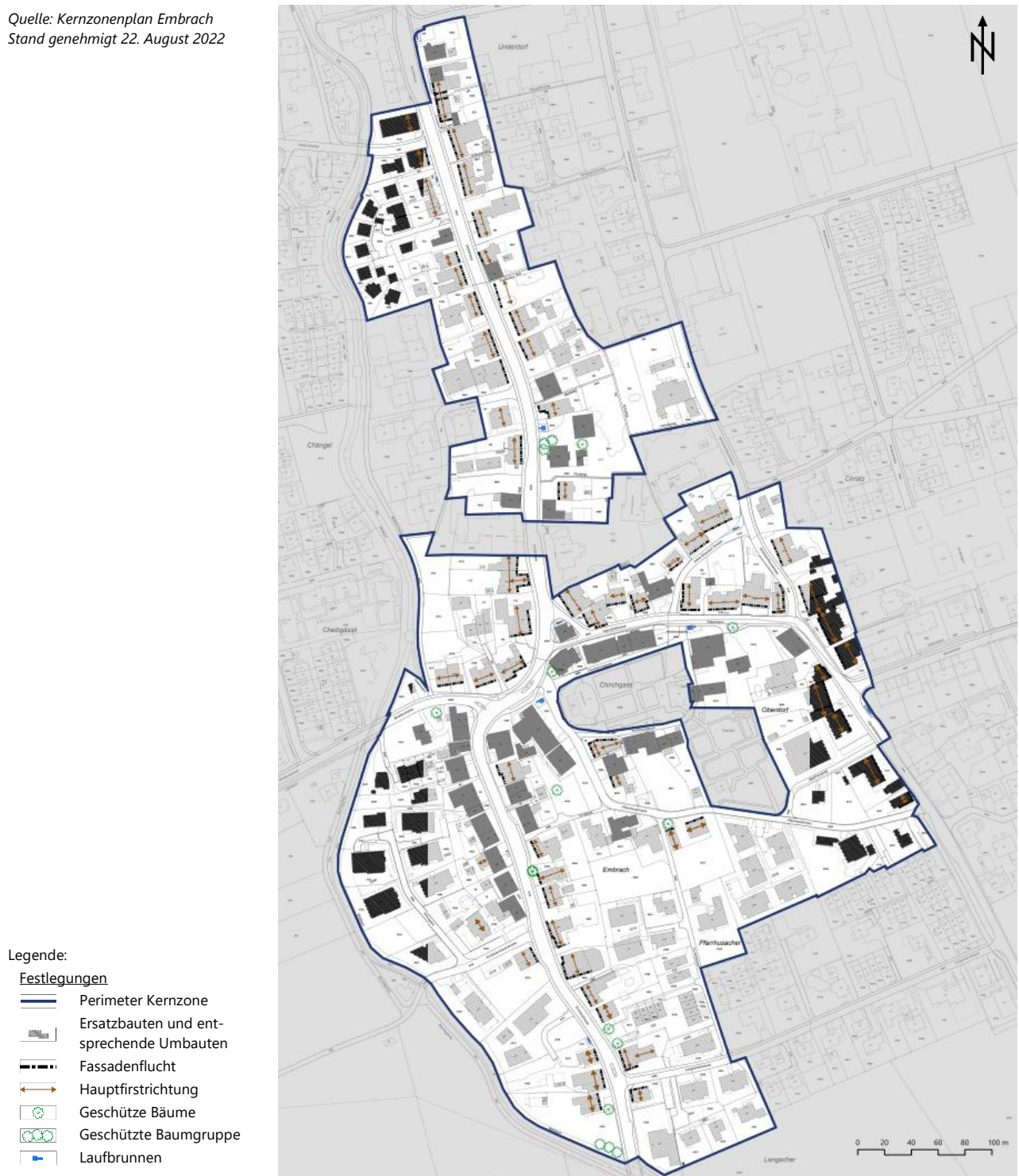


Abbildung 40      Kernzonenplan Revision 2021



### 3 Analyse nach Sachthemen

#### 3.1 Bevölkerung und Wirtschaft

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

##### 3.1.1 Bevölkerung

Bevölkerungsentwicklung

Per Ende Jahr 2024 wies die Gemeinde Embrach 10'345 Einwohnende auf. Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von ca. 45 Einwohnenden pro ha Bauzone.

Das stärkste Wachstum in der Gemeinde Embrach fand zwischen 1997 und 2003 resp. bis 2006 statt. Seit dem Jahr 2007 ist die Bevölkerungszunahme immer noch stetig, teilweise stagnierte sie. Nichtsdestotrotz ist seit dem Jahr 2019 wieder eine deutliche Entwicklung zu erkennen.

Quelle: Statistisches Amt, Kt. ZH

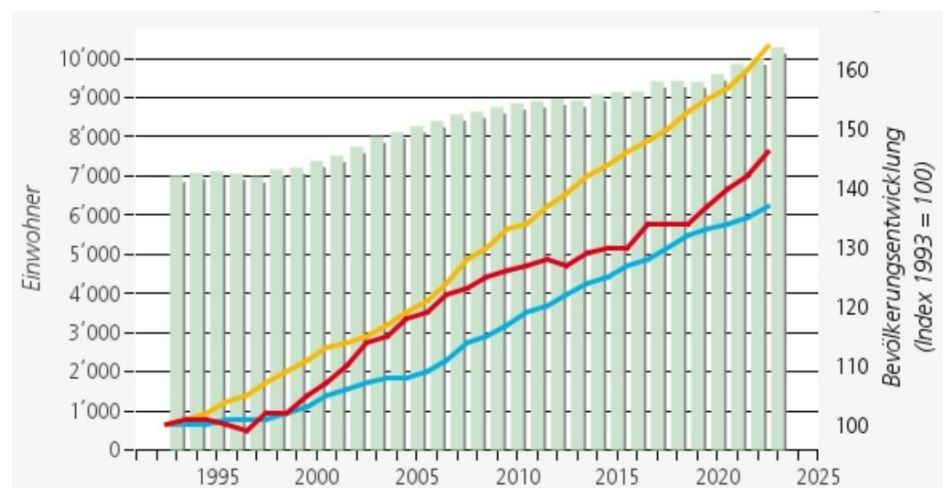





Abbildung 41 Diagramm Bevölkerungsentwicklung 1993 bis 2023

Altersstrukturen

Die Altersverteilung innerhalb der Bevölkerung der Gemeinde Embrach weicht nur leicht vom kantonalen Durchschnitt ab. Der prozentuale Bevölkerungsanteil bei 0- bis 14-Jährigen und bei den 40- bis 64-Jährigen unterscheidet sich nicht gross. Hingegen bei den 15- bis 19-Jährigen ist ein Unterschied von 1.2 % und bei den 20- bis 39-Jährigen ein Unterschied von 2.5 % vorhanden. Auch zwischen dem 65. und 79. Lebensjahr sowie ab dem 80. Lebensjahr ist eine Abweichung von 1 % erkennbar. Diese Angaben sind im Gemeindeportrait vergleichbar und basieren auf Daten vom statistischen Amt Kanton Zürich.

Quelle: Statistisches Amt, Kt. ZH  
Stand: 2023

Legende:  
 Gemeinde Embrach  
 Kanton Zürich  
 Personen im Erwerbsalter

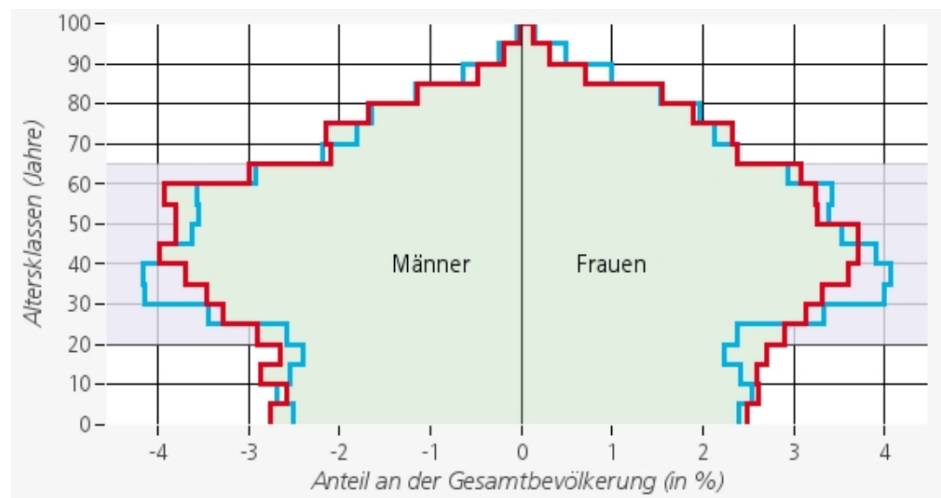


Abbildung 42 Bevölkerung nach Altersklassen

#### Bevölkerungsprognose

Die Gemeinde strebt ein zurückhaltendes und standortgerechtes Bevölkerungswachstum an. Entsprechend den kantonalen und regionalen Voraussetzungen ist mit einem Bevölkerungswachstum im bisherigen Rahmen zu rechnen.

Gemäss dem aktuellen Szenario "Trend ZH 2024" wird die Bevölkerung in den ländlichen Regionen wie das Unterland, Weinland und Knonaueramt im Vergleich zu anderen Regionen am wenigsten wachsen, jedoch immer noch um rund einen Fünftel. Die Bevölkerung der Region Zürcher Unterland von 2023 bis 2050 wird um rund 18 % von 126'327 auf 149'013 Einwohner\*innen wachsen. Die Bevölkerung wächst mehrheitlich durch Wanderungsgewinne, aber auch durch Geburtenüberschuss.

Gemäss kantonalem Richtplan soll das Wachstum zu 80 % in den Handlungsräumen Stadtlandschaft und urbane Wohnlandschaft stattfinden. Die Gemeinde Embrach ist dem Handlungsraum Landschaft unter Druck zugeordnet und spielt daher, bezogen auf das kantonale Bevölkerungswachstum, eine untergeordnete Rolle. Gemäss dem aktuellen Szenario "Trend ZH 2023" im Handlungsraum Landschaft unter Druck wird die Bevölkerung ab 2020 bis 2050 zwischen 8 % bis 9 % des Gesamtwachstums wachsen.

#### Projiziertes Wachstum

Seit dem Jahr 2000 ist das Wachstum der Bevölkerungszahl relativ konstant. Es schwankt prozentual zwischen - 0.5 % bis zu + 3.0 %, wobei ein Ausreisser bekannt ist (Jahr 2003: +3.4 %). Somit kann ein mittleres Wachstum über die letzten 15 Jahre von rund + 1.1 % beobachtet werden.

Unter Berücksichtigung der Ziele der Gemeinde Embrach, welche ein zurückhaltendes und standortgerechtes Bevölkerungswachstum vorsehen, sowie dem Wachstum der vergangenen Jahre, kann von einem geringen Bevölkerungswachstum ausgegangen werden.

Projiziert man das Wachstum der letzten 15 Jahre auf die nächsten 15 Jahre, so würde die Gemeinde bis ins Jahr 2040 theoretisch insgesamt 12'324 Einwohner\*innen aufweisen, also eine Zunahme um ca. 1'979 Einwohner\*innen.

### 3.1.2 Wirtschaft

#### Wirtschaftsstandort

Die Gemeinde Embrach befindet sich im Metropolitanraum von Zürich und profitiert von der Nähe zum Flughafen Zürich sowie die Anbindung an wichtige Verkehrsachsen, darunter die Hauptstrasse und die Nähe zur Autobahn A51. Besonders für logistik- und exportorientierte Unternehmen ist die Lage von Vorteil, da sie eine schnelle Anbindung an internationale Märkte ermöglicht.

#### Beschäftigtenentwicklung

Im Jahr 2022 wies die Gemeinde Embrach 4'055 Beschäftigte im Primär-, Sekundär- und Tertiärsektor auf. Die Anzahl Beschäftigte im Primärsektor nahm seit dem Jahr 2016 kontinuierlich ab. Die Anzahl Beschäftigte im Sekundär- und Tertiärsektor lagen im Jahr 2016 am tiefsten, stiegen jedoch mit Ausnahme im Jahr 2020 deutlich an.

Quelle: BFS, Neuchâtel (STATENT)

**Beschäftigte**

- 2. Sektor
- 3. Sektor

**Beschäftigtenentwicklung**

- Embrach
- Region Unterland
- Kanton Zürich

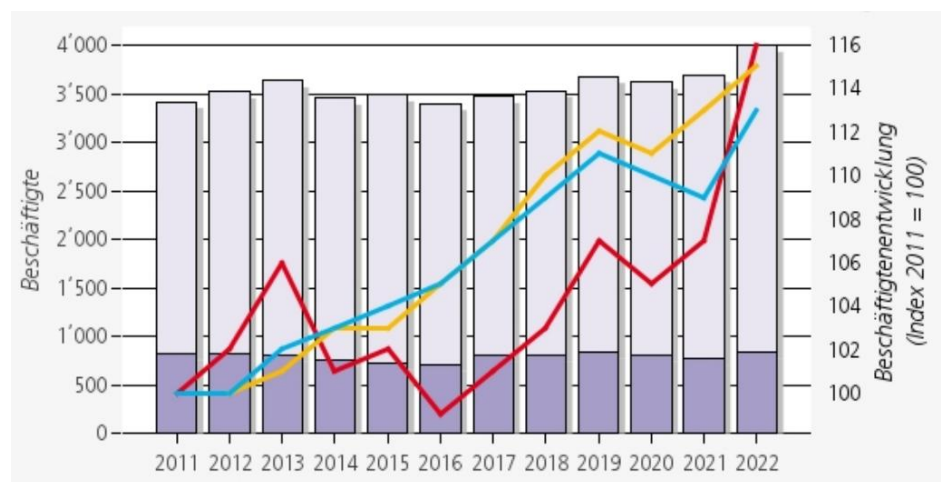


Abbildung 43 Diagramm Beschäftigtenentwicklung 2011 bis 2022 des 2. und 3. Sektors



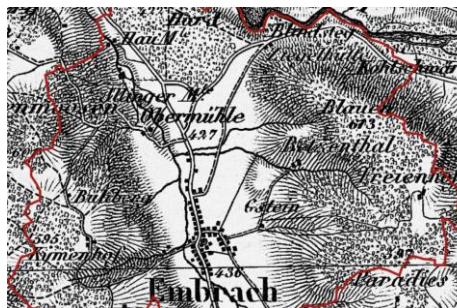
## 3.2 Siedlungsnutzung und -struktur

### 3.2.1 Siedlungsentwicklung

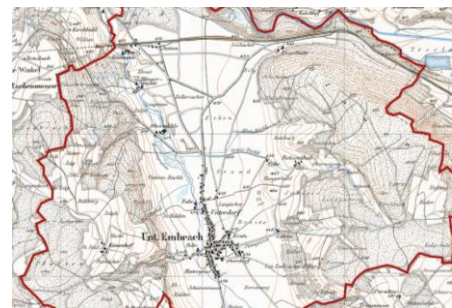
Embrach war ursprünglich ein Dorf entlang zweier Bäche, in einer im Osten und Westen begrenzten Ebene. Das Zentrum bildete der Kirchenbezirk in der Ortsmitte. Mit dem Ausbau der Bahnlinie und der Errichtung des Bahnhofes im Norden, weit ausserhalb des Ortsgebietes, erfolgte die weitere Siedlungsentwicklung in diese Richtung und das Dorf wuchs zu einem langen Strassendorf. Aufgrund der geografisch günstigen Lage zu Winterthur, Bülach und Zürich und zum Flughafen Zürich wurde Embrach immer mehr zur Pendlergemeinde.

Ab 1970 veränderte sich das nördliche Siedlungsgebiet stark bis es schliesslich zu einer zusammenhängenden Gemeinde entlang der Durchgangstrasse entwickelte.

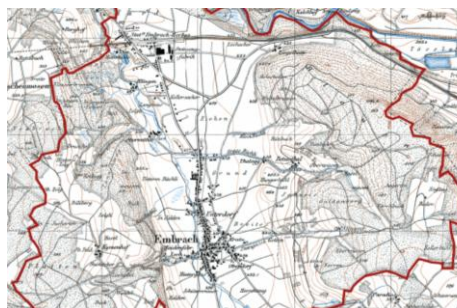
Quelle: map.geo.admin.ch, Bundesamt für Landestopografie, Zeitreise



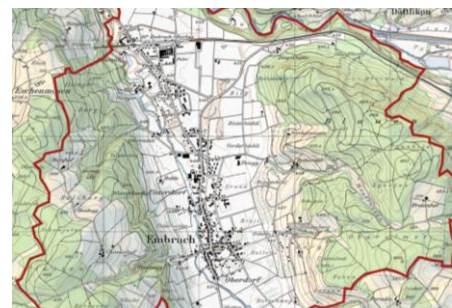
1850



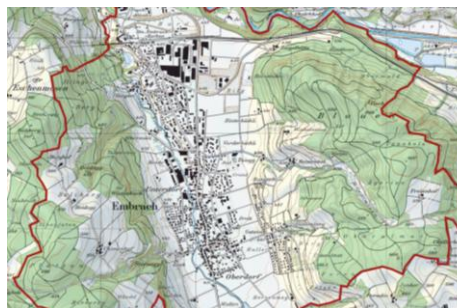
1900



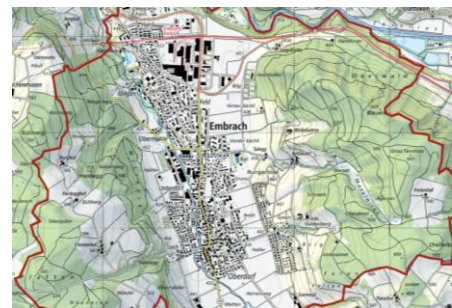
1950



1975



2000



2021

Abbildung 44 Siedlungsentwicklung von 1950 bis 2021

### 3.2.2 Quartieranalyse / Ausbaugrad

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

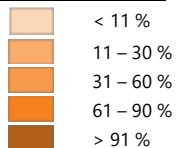
Grundsätzlich wird ein Ausbaugrad von 80 % als anzustrebender Zielwert definiert. Die entsprechenden Zielwerte können jedoch, je nach Lage im Siedlungsgebiet (z.B. schlecht durch den ÖV erschlossen / gut durch den ÖV erschlossen), variieren.

Im südlichen Abschnitt der Dorfstrasse und entlang der Zürcherstrasse ist der Ausbaugrad relativ hoch und liegt rund bei 90 %. Auch im nördlichen Abschnitt der Dorfstrasse ist der Ausbaugrad nahezu ausgeschöpft. In den dahinterliegenden Gebieten wird ein tiefer Ausbaugrad von teilweise unter 50% ausgewiesen.

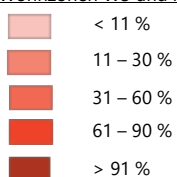
Quelle: GIS-ZH, abgerufen am  
24. Februar 2025

Legende Ausbaugrad:

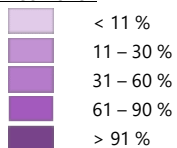
Wohnzonen W1/W2



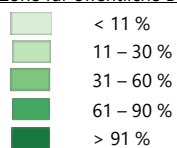
Wohnzonen W3 und höher



Mischzonen



Zone für öffentliche Bauten



Industriezonen

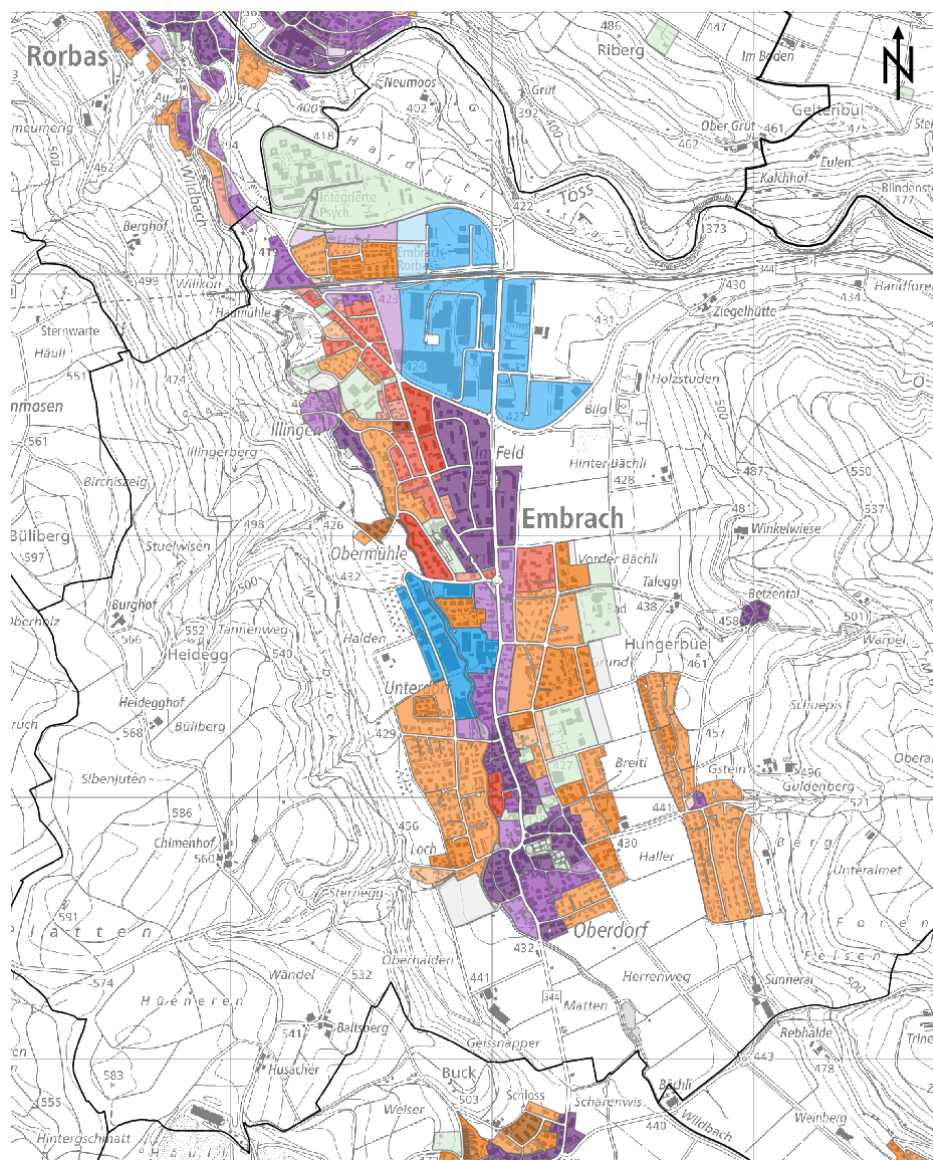
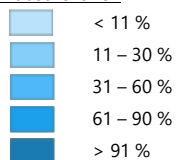


Abbildung 45 Analyseplan Ausbaugrad



### 3.2.3 Quartieranalyse / Nutzungsdichte

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





Die Gemeinde Embrach weist im kantonalen Vergleich eine eher geringe Dichte Beschäftigten auf, hingegen in der Bevölkerungsdichte sind dicht bebaute und gut ausgenutzte Gebiete erkennbar. Dies widerspiegelt sich auch in der Nutzungsdichte.

Einzelne gut erschlossene Gebiete weisen daher teilweise eine Nutzungsdichte bis über 150 Personen/ha auf (insbesondere im Norden zwischen der Dorf- und Stationsstrasse). Hingegen gibt es auch Quartiere mit tiefen Nutzungsdichten von unter 50 Personen/ha.




Quelle: GIS-ZH, abgerufen am 24. Februar 2025

Legende Nutzungsdichten (P/ha):





#### Wohnzonen W1/W2

-  unter 25
-  25 bis 50
-  50 bis 100
-  über 100





#### Wohnzonen W3/höher

-  unter 100
-  100 bis 150
-  150 bis 250





#### Mischzonen

-  unter 50
-  50 bis 100
-  100 bis 150
-  über 150

#### Industriezonen

-  unter 75
-  75 bis 125
-  125 bis 250
-  über 250

#### Zone für öffentliche Bauten

-  unter 25
-  25 bis 50
-  50 bis 100
-  über 100

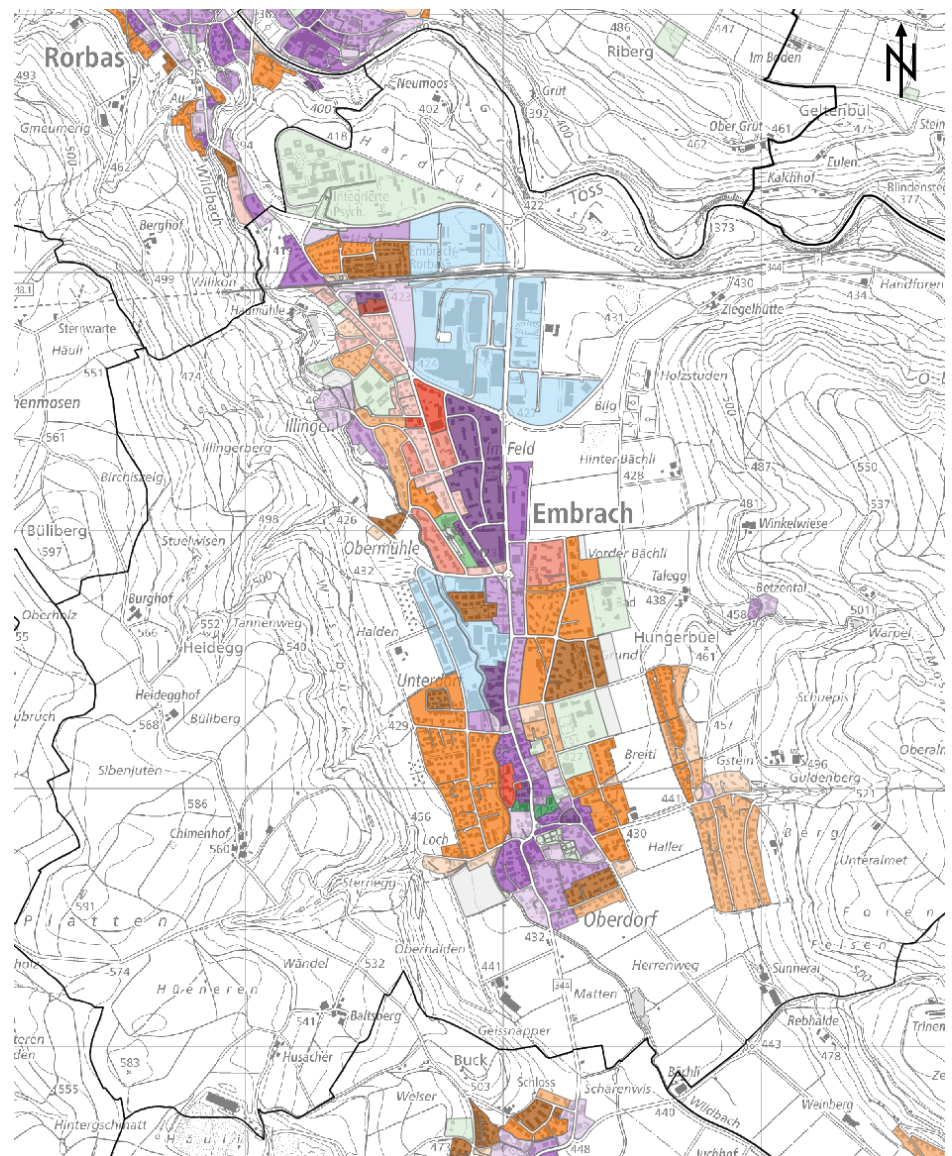


Abbildung 46 Analyseplan Nutzungsdichte

### 3.2.4 Bauzonenreserve

Die Bauzonen der Gemeinde Embrach sind mit 93.1 % zu einem Grossteil bebaut. Dies entspricht 212.2 ha bebauten Bauzonen von total 228.0 ha Bauzonenfläche (Bauzonenstatistik, Stand 2023).

Quelle: GIS-ZH, abgerufen am 24. Februar 2025

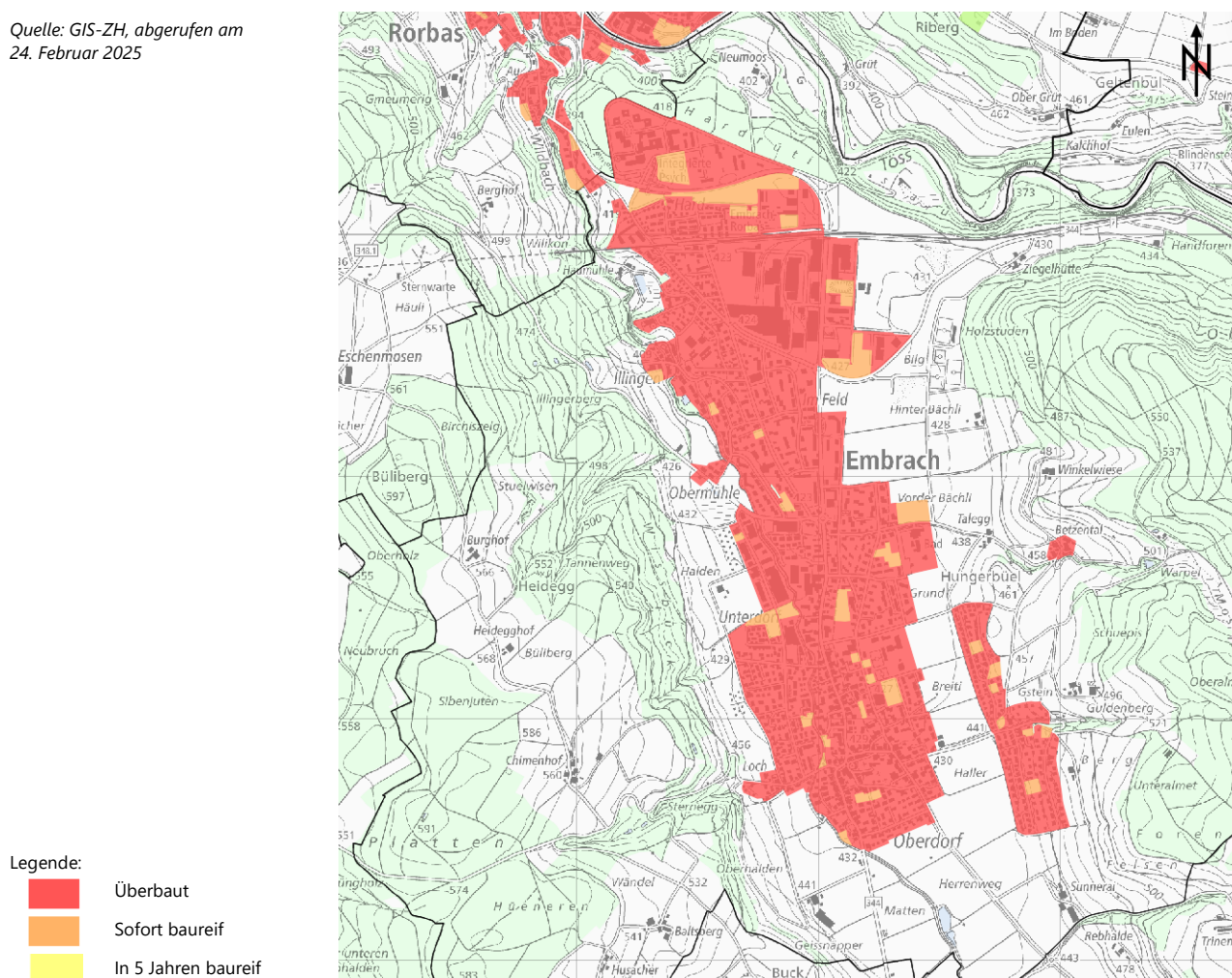


Abbildung 47 Analyseplan Bauzonenreserven

Die grössten Reserven befinden sich in den Arbeitszonen. In den Arbeitszonen sind noch rund 6 ha (2.6 %) nicht überbaut. Gefolgt von den Reserven in den Wohnzonen mit 4.2 ha (1.8 %), welche noch nicht überbaut sind. In der Zone für öffentliche Bauten gibt es eine Reserve von 3 ha (1.3 %). In der Mischzone sind nur 2.6 ha (1.1 %) nicht überbaut. Alle Bauzonenreserven sind bereits heute baureif.

Die Bauzonenreserven haben sich in den letzten 10 Jahren leicht verringert (-3.8 %).



Quelle: Amt für Raumentwicklung,  
Kt. ZH

Legende:

Bauzonen überbaut / unüberbaut

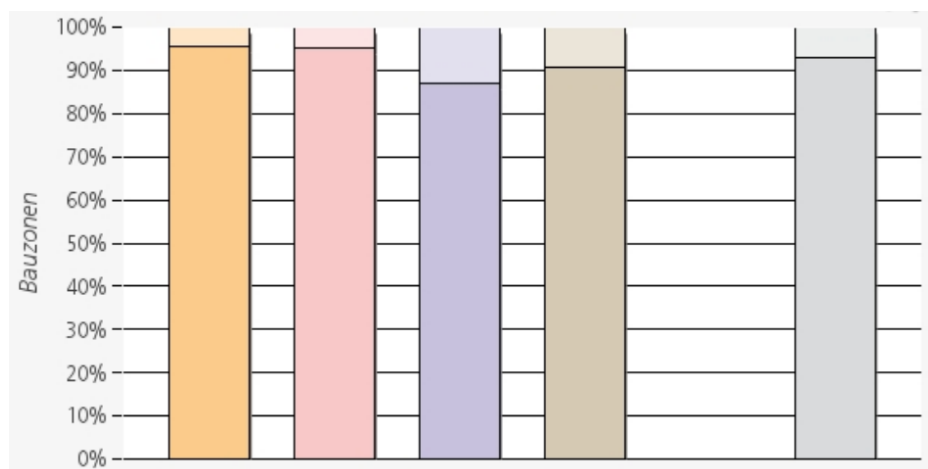
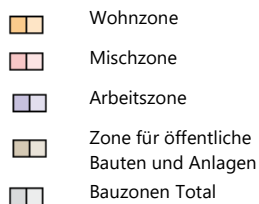


Abbildung 48 Diagramm Bauzonenstatistik 2023

### 3.2.5 Gebäudealter

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

Die Bauaktivität war besonders ab den 1980-Jahren besonders hoch. Seit dem Jahr 2010 entwickelten sich wiederum eine Vielzahl von neuen Gebäuden. Gut erkennbar sind die alten und historischen Strukturen mit vielen Gebäuden vor 1850.

Quelle: GIS-ZH, abgerufen am  
14. April 2025

Legende:

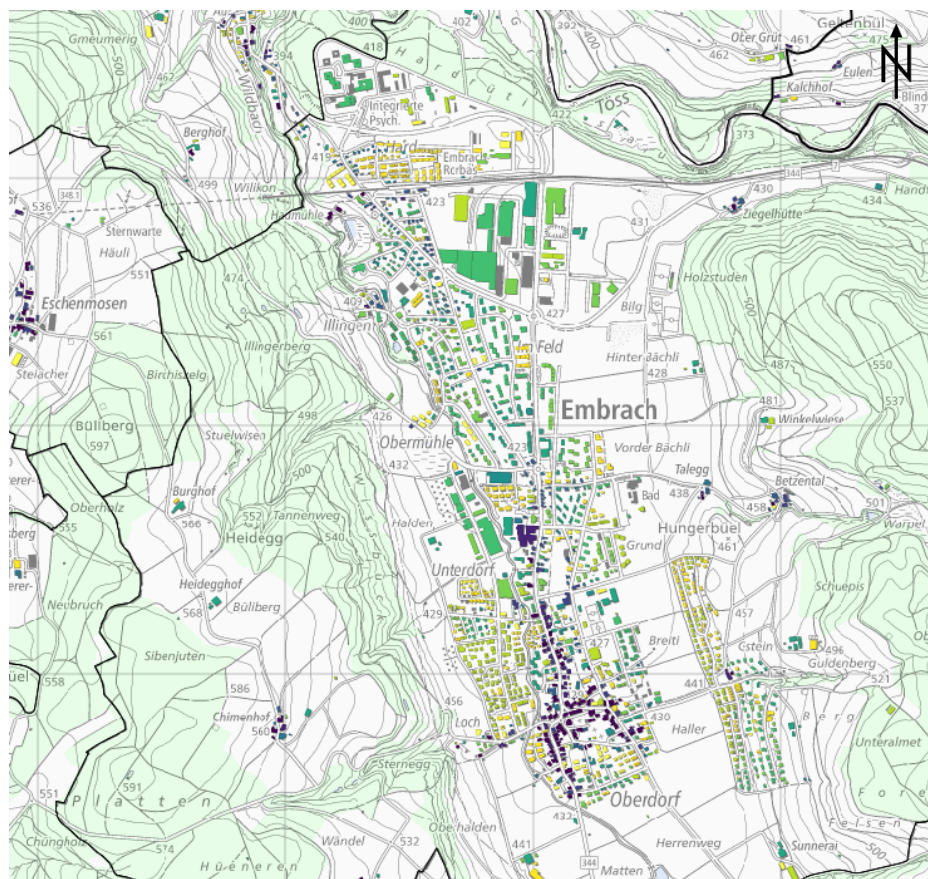
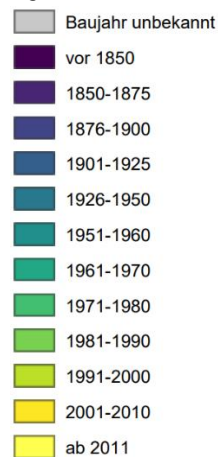


Abbildung 49 Analyseplan Gebäudealter





### 3.3 Umwelt

#### 3.3.1 Strassenlärm

Entlang der Hauptstrassen (Dorf-, Bülacher-, Tannen-, Hardrüti-, Winterthurer-, Zürcher-, Oberdorfstrasse) ist die Lärmbelastung erhöht. Dies erfordert zusätzliche Lärmabklärungen im Rahmen von Bauvorhaben. Entlang der Dorfstrasse sind diese Belastungen auf die gefahrene Geschwindigkeit sowie den DTV von bis zu 19'000 Fahrzeugen gemäss Gesamtverkehrsmodell ZH zurückzuführen.

Quelle: GIS-ZH, Lärmübersicht für Bauvorhaben, abgerufen am 07. Oktober 2025

Legende:

-  Lärmabklärungen notwendig
-  Aussenlärm für Schallschutz berechnen

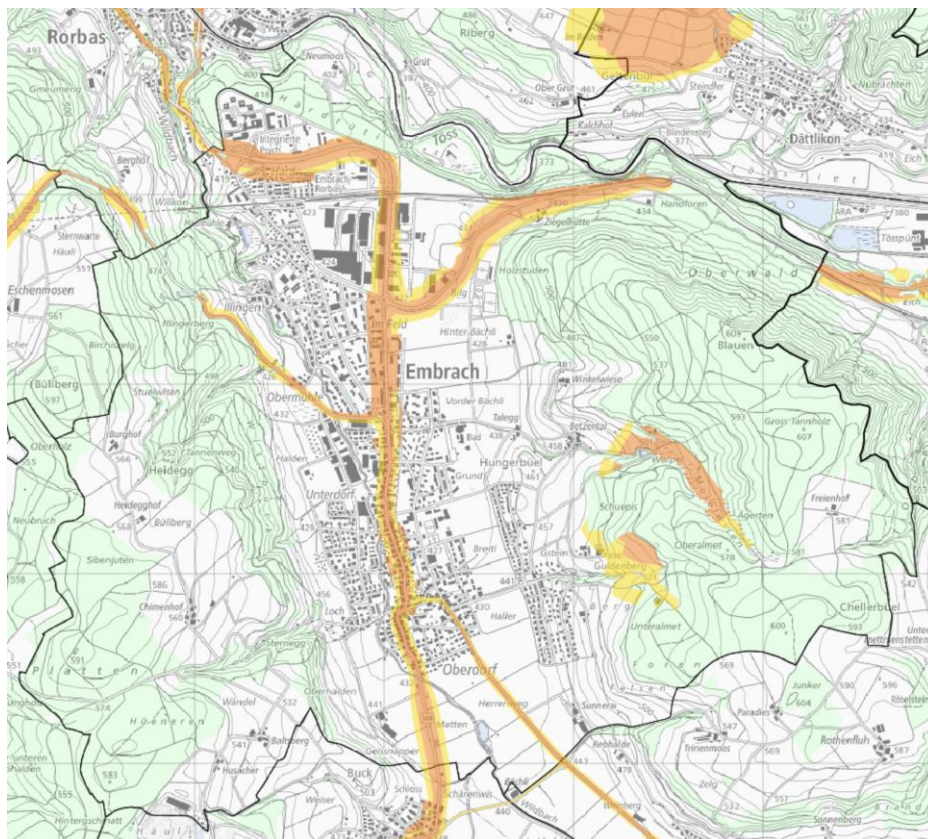


Abbildung 50 Ausschnitt Lärmübersicht für Raumplanung

### 3.3.2 Bahnlärm

Durch die Gemeinde Embrach führt die S-Bahnlinie S41 zwischen Pfungen und Bülach, welche im Halbstundentakt verkehrt. Die Hauptlärmquelle der Eisenbahn sind die Rollgeräusche, welche durch Schwingungen der Räder und Schienen verursacht werden. Die Lärmbelastung fällt relativ gering aus.

Quelle: map.geo.admin.ch,  
abgerufen am 24. Februar 2025

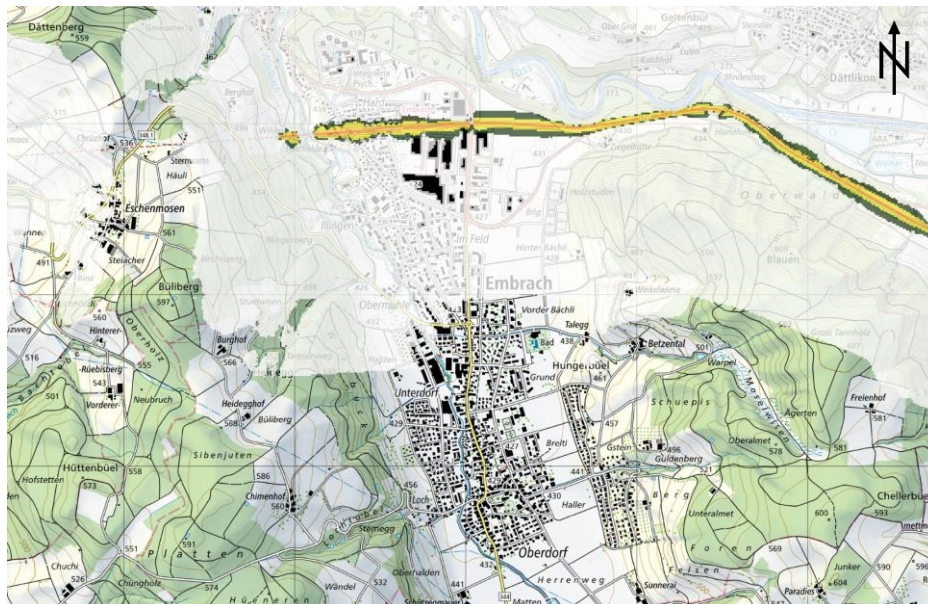


Abbildung 51 Eisenbahnlärm Tag

Quelle: map.geo.admin.ch,  
abgerufen am 24. Februar 2025

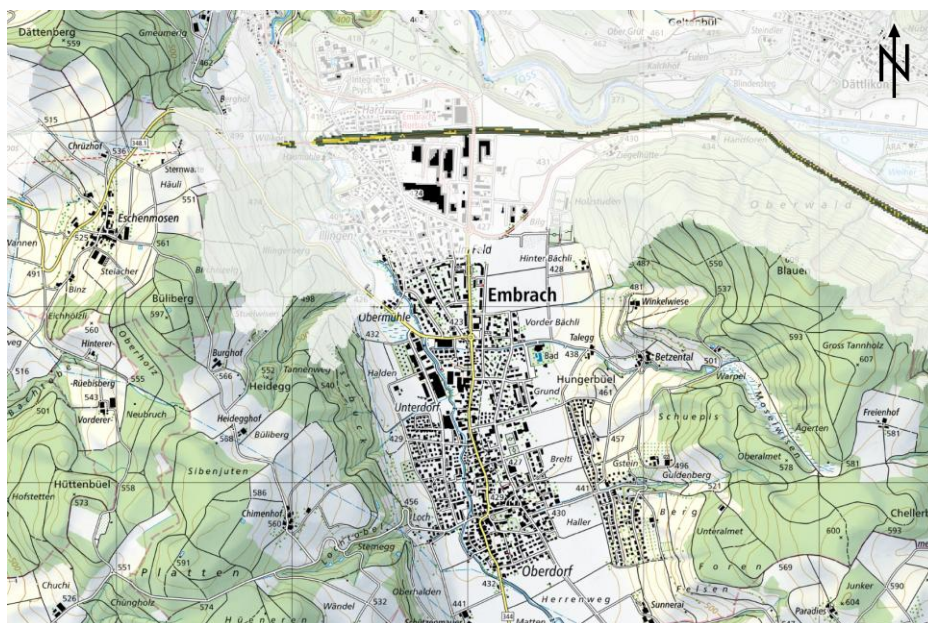


Abbildung 52 Eisenbahnlärm Nacht



### 3.3.3 Gewässerschutzbereiche

Das Siedlungsgebiet von Embrach liegt im Gewässerschutzbereich Au. Teile der Gewerbezone im Bereich der Tannenstrasse sowie der südliche Abschnitt entlang des Wildbachs befinden sich zusätzlich im Gewässerschutzbereich Ao.

Der Gewässerschutzbereich Au umfasst die nutzbaren unterirdischen Gewässer sowie die zum Schutz dieser Grundwasservorkommen erforderlichen Randgebiete. Der Gewässerschutzbereich Ao beinhaltet die oberirdischen Gewässer und deren Uferzonen, soweit dies zur Sicherstellung einer besonderen Nutzung notwendig ist.

Für Bauten im Schwankungsbereich des Grundwassers bzw. unterhalb des höchsten Grundwasserspiegels ist im Gewässerschutzbereich Au gemäss § 70 des Wasserwirtschaftsgesetzes (WWG) sowie Anhang Ziffer 1.5.3 der Bauverfahrensverordnung (BVV) eine wasserrechtliche Bewilligung erforderlich.

Gemäss Anhang 4 Ziffer 211 Absatz 2 der Gewässerschutzverordnung (GSchV) dürfen im Gewässerschutzbereich Au grundsätzlich keine Anlagen unterhalb des langjährigen, natürlichen mittleren Grundwasserspiegels erstellt werden. Die zuständige Behörde kann Ausnahmen bewilligen, sofern die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 % vermindert wird.

Die kantonalen Vorgaben zur Erteilung einer wasserrechtlichen Bewilligung bzw. einer gewässerschutzrechtlichen Ausnahmegewilligung sind in der Vollzugshilfe des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) mit dem Titel «Bauvorhaben in Grundwasserleitern und Grundwasserschutzzonen» (Stand Februar 2019) festgehalten.

Quelle: GIS-ZH, abgerufen am 6. Oktober 2025

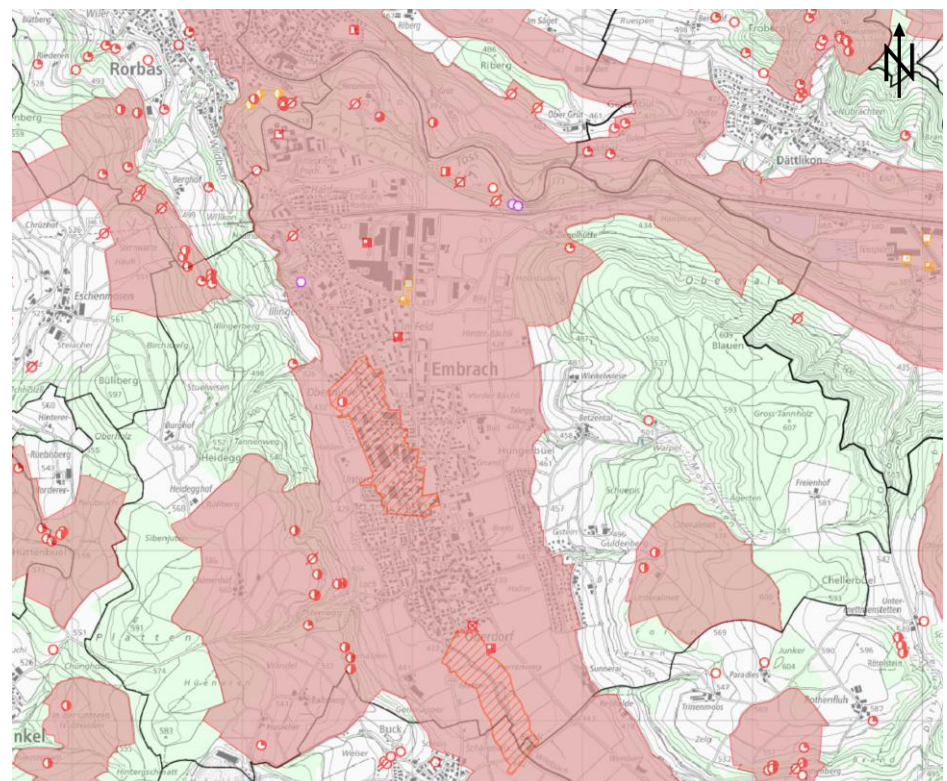
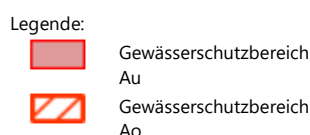


Abbildung 53 Ausschnitt Gewässerschutzbereiche



### 3.3.4 Grundwasserschutzzonen

Die Bauzone wird von den folgenden drei Grundwasserschutzzonen tangiert:

- ◆ Grundwasserschutzzone Hof (genehmigt am 15. August 1988)
- ◆ Grundwasserschutzzone Kellersacker (genehmigt am 07. Januar 1997)
- ◆ Grundwasserschutzzone Geissberg Wisshalden (genehmigt am 18. April 1996)

Für jede dieser Grundwasserschutzzonen besteht ein eigenständiges Schutzzone-nreglement. Die Einteilung erfolgt jeweils in den Fassungs-bereich (Zone S1), die engere Schutzzone (Zone S2) sowie die weitere Schutzzone (Zone S3).

Je nach Schutzzone und Zoneneinteilung gelten spezifische Nutzungs- und Be-wirtschaftungsbeschränkungen, die im Rahmen der Richtplanung sowie bei der Umsetzung geplanter Massnahmen zwingend zu berücksichtigen sind.

Quelle: GIS-ZH, abgerufen am 6. Oktober 2025

Legende:

Grundwasserschutzzone (projektiert)	
	Zone S1
	Zone S2
	Zone S3
	Spezialzone
	Zone S (provisorisch)
Grundwasserschutzzone (rechtskräftig)	
	Zone S1
	Zone S2
	Zone S3
	Spezialzone

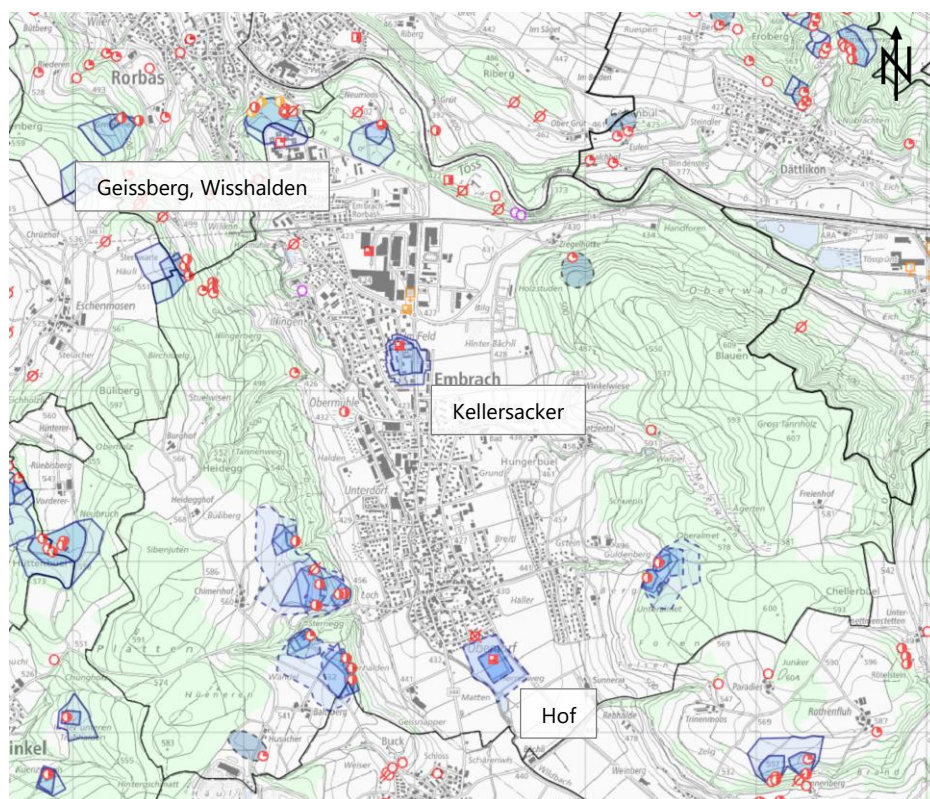


Abbildung 54 Ausschnitt Gewässerschutzzone

### 3.3.5 Naturgefahren

Auf dem Gemeindegebiet Embrach gibt es sehr kleine Bereiche mit erheblicher Gefährdung. Ein kleiner Bereich der Hanglage Richtung Rorbas (Norden und Nordwesten) ist von einer mittleren Gefährdung Massenbewegungen betroffen. Entlang des Taleggbachs (Gewässernummer 7041), des Wildbachs (Gewässernummer 7029), des Haselbachs (Gewässernummer 7046) und des Gsteinbachs (Gewässernummer 7049) besteht eine geringe bis mittlere Gefährdung durch Hochwasser im Siedlungsgebiet.

Quelle: GIS ZH,  
abgerufen am 24. Februar 2025

Legende:

#### Naturgefahren

- Erhebliche Gefährdung
- Mittlere Gefährdung
- Geringe Gefährdung
- Rest Gefährdung
- Keine Gefährdung
- Ausserhalb Untersuchungsgebiet
- Oberflächenabfluss / Vernässung
- Öffentliches Oberflächengewässer - offen
- Öffentliches Oberflächengewässer - eingedolt

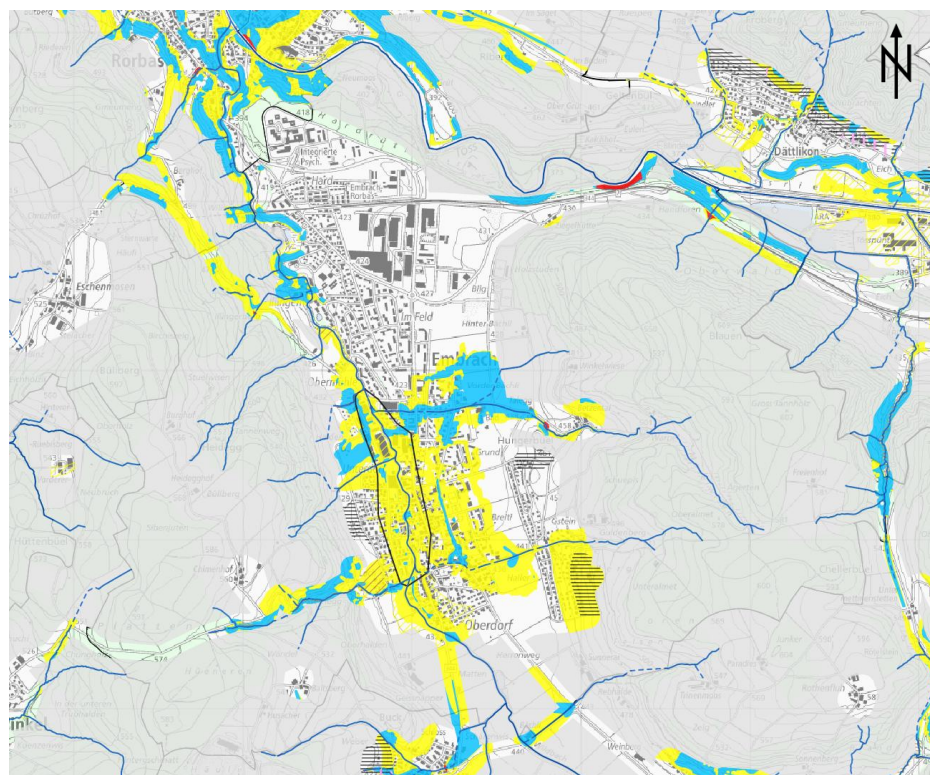


Abbildung 55 Naturgefahren

## 3.4 Verkehr

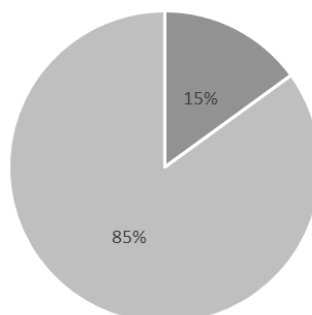
### 3.4.1 Modalsplit und Verkehrsaufkommen

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

Quelle: Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich 2019

Legende:

- ÖV-Anteil
- MIV-Anteil



Der Modalsplit der Gemeinde Embrach entwickelte sich in den letzten Jahren zugunsten des ÖV. Im Jahre 2019 wurden insgesamt 15 % aller Wege des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs mit dem ÖV zurückgelegt. 85 % wurden mit dem MIV zurückgelegt.

Insgesamt wurden im Jahr 2019 täglich 4'802 Wege mit dem ÖV und 26'388 Wege mit dem MIV zurückgelegt.

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



### 3.4.2 Trennelemente

Das Gemeindegebiet Embrach wird von mehreren Trennelementen durchstossen. Es führen diverse Hauptstrassen durch das Siedlungsgebiet und die Bahnlinie. Entlang der Hauptstrassen sind jedoch mehrere Fussgängerstreifen vorhanden, welche die Querung ermöglichen. Naherholungsgebiete liegen sowohl östlich als auch westlich des Siedlungsgebietes. Somit sind in der Regel Hauptstrassen zu queren, um in die Erholungsgebiete zu gelangen. Die Bahnlinie durchtrennt ebenfalls das Siedlungsgebiet, insbesondere jedoch die Industrie-, Gewerbezone und die Zone für öffentliche Bauten.

Quelle: [maps.geo.admin.ch](https://maps.geo.admin.ch)  
Abgerufen am 24. Februar 2025

Legende:  
— — — — — Bahnlinie  
- - - - - Hauptstrasse

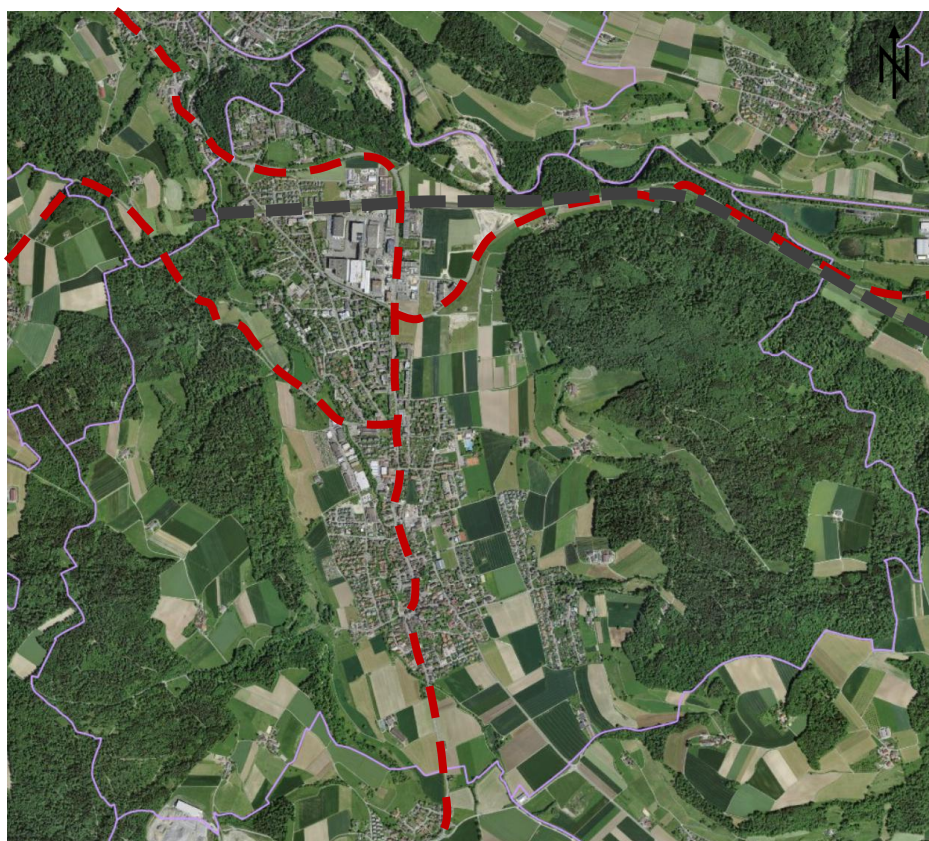


Abbildung 56 Analyseplan Trennelemente



### 3.4.3 Fussverkehr

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

Das Fussverkehrspotenzial wird wie folgt umschrieben: Je grösser das Potenzial, desto mehr Fusswege werden in diesem Gebiet als Start- oder Zielort betrachtet. Bei der Relevanz von Netzabschnitten werden die Fusswege mit dem grössten Potenzial aufgezeigt.

Das höchste Fussverkehrspotenzial besteht in den Kerngebieten zwischen den Hauptstrassen / Verbindungen durch Embrach. Dies kann insbesondere auf wichtige Orte (Einkaufsmöglichkeiten, Nahversorgung, Restaurants etc.) hinweisen, welche mit einer fussläufigen Distanz zurückgelegt werden.

Quelle: GIS-ZH  
abgerufen am 24. Februar 2025

Legende:

#### Fussverkehrspotenzial



#### Relevanz Netzabschnitt

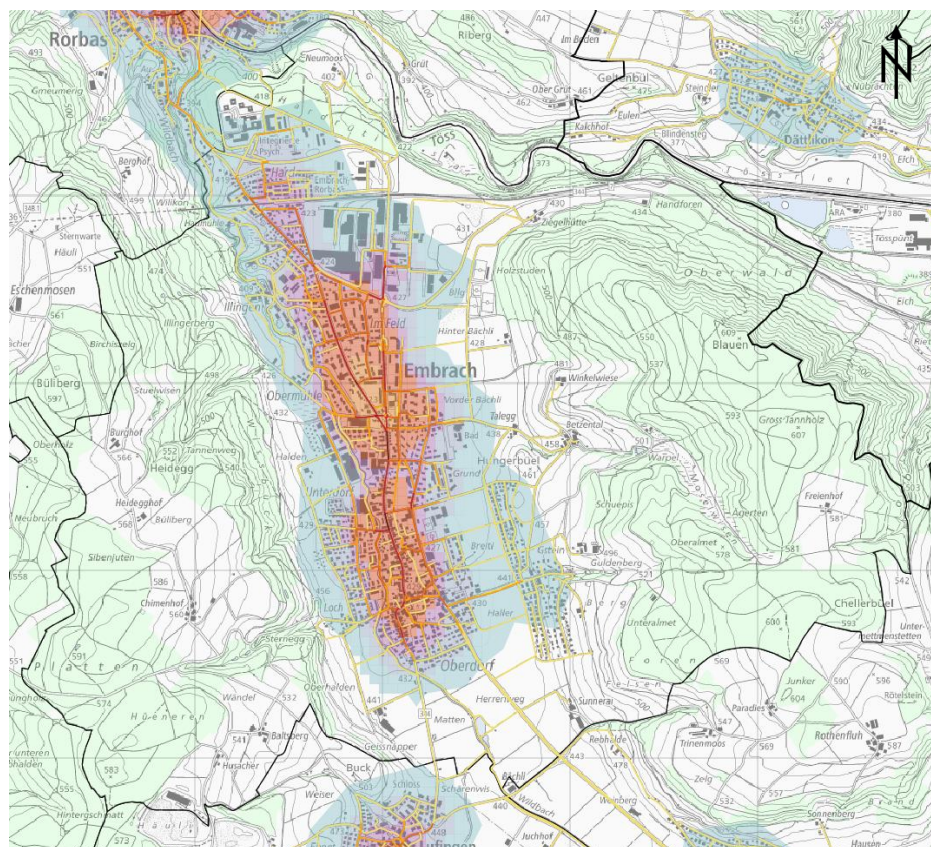
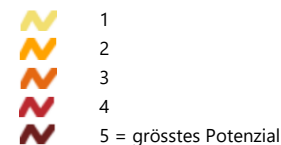


Abbildung 57 Analyseplan Fussverkehrspotenzial



### 3.4.4 Veloverkehr

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

Durch das Siedlungsgebiet von Embrach werden mehrheitlich Nebenverbindungen geführt. Es befinden sich bestehende Nebenverbindungen auf der Dorf-, Zürcher-, Bülacher-, Rhein-, Winterthurer- (resp. auf dem Bilgweg), Langacker- und der Oberdorfstrasse. Diese Nebenverbindungen dienen dem Anschluss an Oberembrach, Lufingen, Bülach, Rorbas und Pfungen. Zudem führt eine zusätzliche Freizeitverbindung über das Gemeindegebiet. Sie verbindet Lufingen Überland mit Eschenmosen (Bülach). Über das Gemeindegebiet führt keine SchweizMobil Freizeitroute.

Auf dem Gemeindegebiet sind keine Netzlücken eingetragen. Hingegen sind entlang der Dorf- und Zürcherstrasse und an der Langackerstrasse (Abzweiger in die Oberdorfstrasse) Schwachstellen bezeichnet. Diese umfassen fehlende Radinfrastrukturen, sehr schmale Fahrbahnquerschnitte und kritische Querungstellen im Knotenbereich.

Quelle: GIS-ZH  
abgerufen am 24. Februar 2025

- Legende:
- Velonetz Alltag**
-  Nebenverbindung bestehend
  -  Zusätzliche Freizeitverbindung
- Schwachstellen**
-  Schwachstellen

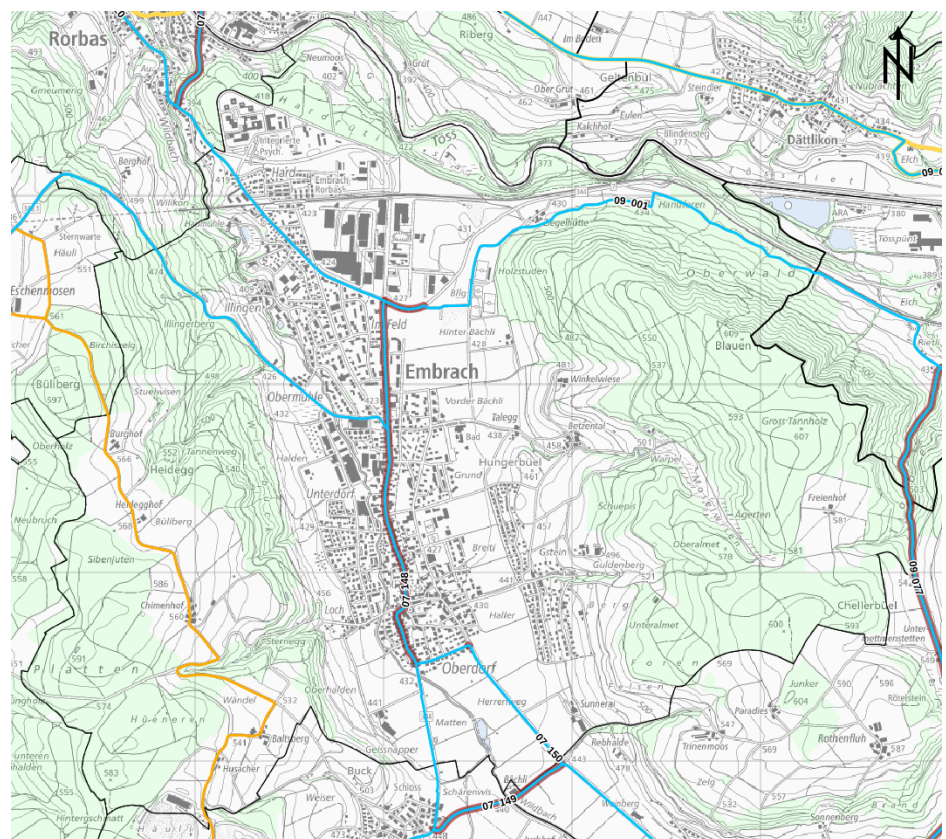


Abbildung 58 Velonetz Alltag

### 3.4.5 Öffentlicher Verkehr

#### Haltestellen

Auf dem Gemeindegebiet Embrach befinden sich die Bushaltestellen der Buslinien 520, 521 und 522 sowie den Nachtbussen N52 und N59.

#### Linien des öffentlichen Verkehrs

Die S41 verkehrt im Halbstundentakt zwischen Winterthur und Bülach. Mit der S41 kann Winterthur innerhalb von 16 min erreicht werden. Der Hauptbahnhof in Zürich kann innert 32 min erreicht werden (mit Umsteigen in Bülach). Zweimal pro Wochenendnacht verkehrt die SN41 zwischen Winterthur und Bülach je Richtung.

Die Buslinie 520 verkehrt von Montag bis Samstag tagsüber zwischen dem Bahnhof Embrach-Rorbas und Zürich Flughafen im Viertelstundentakt. Sonntags und abends verkehrt sie im Halbstundentakt.

Die Buslinie 521 verkehrt zu den Stosszeiten zwei- bis viermal pro Stunde zwischen dem Zürich Flughafen via Embrach nach Freienstein. Ausserhalb der Stosszeiten verkehrt der Bus stündlich.

Die Buslinie 522 verkehrt stündlich zwischen dem Bahnhof Embrach-Rorbas und Teufen (Hauptweg) und zusätzlich stündlich verkürzt bis Freienstein.

Die Buslinie N52 fungiert als Nachtbus und verkehrt zwischen Kloten Bahnhof via Embrach nach Teufen. Der Nachtbus verkehrt Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag zwischen 01.56 und 4.48 Uhr (Bahnhof Embrach-Rorbas) im Stundentakt. Auch die Buslinie N59 fungiert als Nachtbus und verkehrt an den Wochenendnächten zwischen 1.05 und 4.05 Uhr stündlich von Winterthur nach Embrach-Embraport.

Während den Schultagen verkehren ergänzend zum erwähnten Zug- und Busangebot Zusatzkurse nach Bülach, Kantonsschule und zurück.

#### ÖV-Güteklasse

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Embrach befindet sich in den ÖV-Güteklassen C und D und E. Das südöstliche Siedlungsgebiet liegt ausserhalb der ÖV-Güteklasse.



Quelle: GIS-ZH  
abgerufen am 24. Februar 2025

Legende:  
ÖV-Güteklassen



Haltestellen

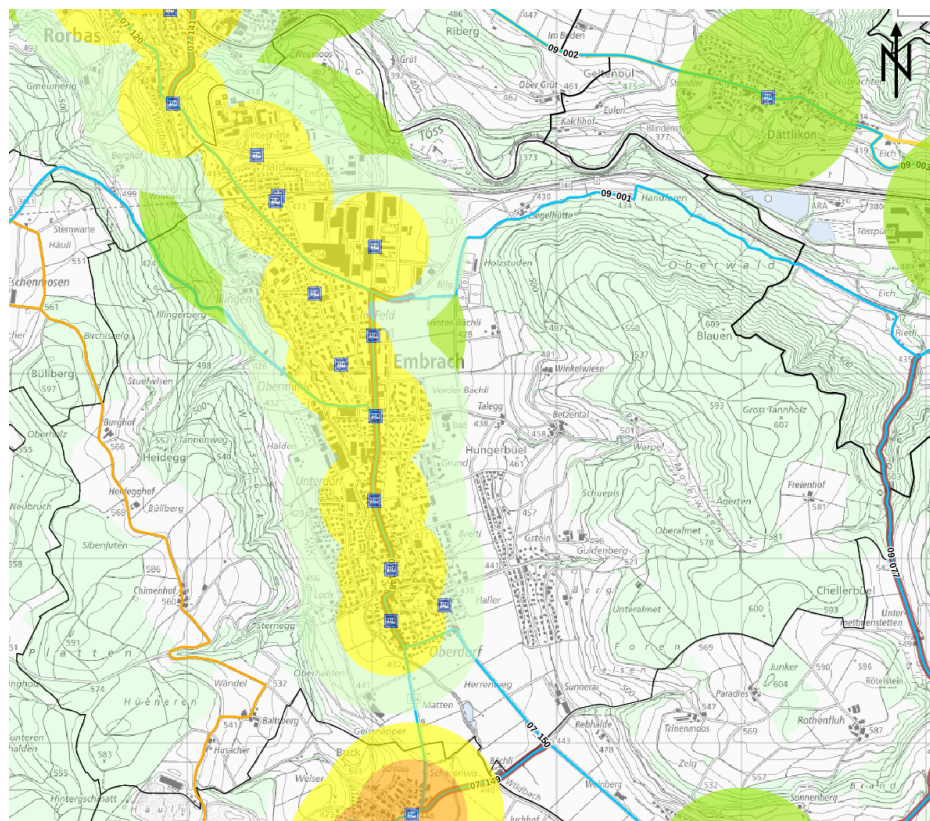


Abbildung 59 Analyseplan öffentlicher Verkehr

Verteilung auf ÖV-Güteklassen

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

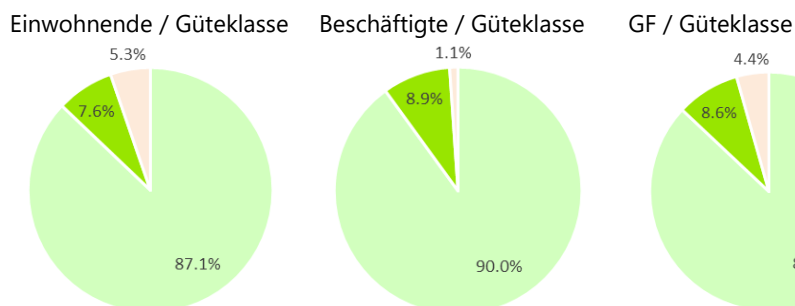
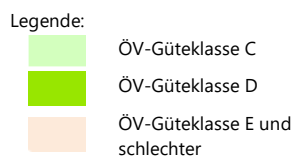


Abbildung 60 Verteilung Einwohnende, Beschäftigte und GF nach ÖV-Güteklassen

Insgesamt 8'936 Einwohnende resp. 87.1 % der Gesamtbevölkerung der Gemeinde Embrach wohnen im Bereich der ÖV-Güteklasse C. 778 Einwohnende resp. 7.6 % wohnen im Bereich der ÖV-Güteklasse D. Die restlichen Einwohnenden (4.4 %) wohnen in einem Bereich der ÖV-Güteklasse E oder schlechter.

3'310 Beschäftigte resp. 90.0 % gehen ihrer Arbeitsstelle im Bereich der ÖV-Güteklasse C nach. Die restlichen gehen ihrer Arbeitsstelle im Bereich der ÖV-Güteklasse D oder schlechter nach.

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

### 3.4.6 Motorisierter Individualverkehr

Private, öffentlich zugängliche Parkierungsanlage

Auf dem Gemeindegebiet sind mehrere Parkierungsanlagen vorhanden, welche öffentlich genutzt werden können. Nachfolgend werden die privaten, jedoch öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen aufgelistet. Weitere öffentliche Parkierungsanlagen werden im Teilplan MIV als Festlegung (bestehend) aufgenommen.

- ◆ Parkplatz Embraport / Lochackerstrasse
- ◆ Parkplatz Migros-Supermarkt / Bülacherstrasse
- ◆ Parkplatz Coop Supermarkt / Dorfstrasse
- ◆ Parkplatz Aldi Supermarkt / Industriestrasse
- ◆ Parkplatz Psychiatrie Zentrum Hard Römerweg
- ◆ Parkplatz Röm.-Kath. Kirchgemeinde Embrach Steinackerweg

Geschwindigkeiten

Innerhalb des gesamten Siedlungsgebiets wurden im Herbst 2023 Tempo-30-Zonen umgesetzt. Somit gilt mehrheitlich die Geschwindigkeit von 30 km/h, ausser auf Hauptachsen, wie die Dorf-, Zürcher-, Bülacher-, Winterthurer-, Hardrüt-, Rhein- und Stationsstrasse sowie Tannenstrasse Nord.

Die Hauptverkehrsstrasse Dorf-, Zürcher-, Hardrüt- und Winterthurerstrasse weisen maximale Werte des Werktagesverkehr (DWV) von 10'000 bis 25'000 Fahrzeuge pro Tag auf.

Quelle: GIS-ZH  
abgerufen am 24. Februar 2025

Legende:

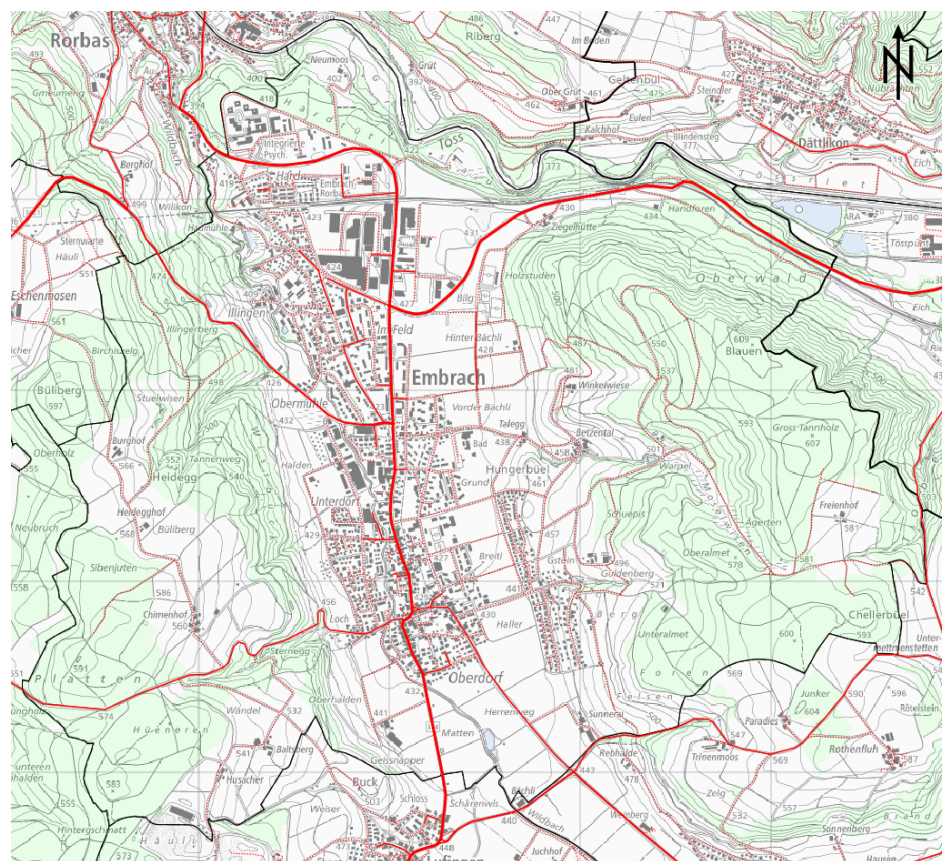


Abbildung 61 Durchschnittlicher Werktagesverkehr

## 4 Kommunaler Richtplantext Teil Verkehr

Kommunale Festlegungen

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

### ◆ Festlegungen

### 4.1 Gesamtstrategie

#### 4.1.1 Oberziel

Grundsatz

Die Gemeinde Embrach ist sich den Herausforderungen des erhöhten Verkehrsaufkommens aufgrund der übergeordneten Entwicklungsprognosen und der geografischen Lage bewusst und möchte mit einer nachhaltigen Verkehrsplanung einen Beitrag zum Gesamtsystem leisten. Die Gemeinde Embrach möchte das Verkehrssystem optimieren und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher gestalten. Insbesondere sollen durch geeignete Massnahmen eine angemessene Verlagerung vom MIV zum öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr angestrebt werden.

#### 4.1.2 Haupt- und Unterziele

Die Gemeinde Embrach verfolgt in Bezug auf den kommunalen Richtplan, Teil Verkehr, folgende Ziele zur Umsetzung der übergeordneten Anforderungen.

Ziele

Hauptziel	Unterziel
1. Verkehrssicherheit gewährleisten	1.1 Arbeits-, Schul- und Erholungswege sicher gestalten
	1.2 Sicherheit bei Knoten und Fussgängerquerungen erhöhen
	1.3 Sicheres Neben- und Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten gewähren
	1.4 Fuss- und Veloverkehr wo möglich vom motorisierten Individualverkehr getrennt führen
2. Strassennetz siedlungsverträglich gestalten	2.1 Motorisierter Individualverkehr auf das übergeordnete Strassennetz kanalisieren
	2.2 Strassennetz für Quartierbewohner durchlässig gestalten
	2.3 Strassennetz zu Gunsten von mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr gestalten
	2.4 Siedlungsverträgliche Fahrgeschwindigkeiten innerhalb der Quartiere sicherstellen
	2.5 Güterverkehr auf übergeordnetes Netz leiten
3. Strassenräume gestalterisch aufwerten	3.1 Strassenräume entsprechend ihrer Funktion attraktiv gestalten und beleben
	3.2 Verkehrsmassnahmen nach einheitlichen Gestaltungskriterien konsequent umsetzen
	3.3 Trennwirkung der Strassen verringern



4. Gute Rahmenbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr schaffen

- 4.1 Fuss- und Velowegnetz verdichten
- 4.2 Fuss- und Velowegnetz sicher und hindernisfrei gestalten sowie übersichtlich signalisieren
- 4.3 Attraktive und sichere Veloabstellplätze am richtigen Ort erstellen und fördern

5. Öffentlichen Verkehr optimieren

- 5.1 Standortgerechter Ausbau des Bahn- und Busnetz sicherstellen
- 5.2 Flächendeckende ÖV-Erschliessung anstreben
- 5.3 Umsteigebeziehungen am Bahnhof und an den Bushaltestellen optimieren
- 5.4 Bahnhof und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs attraktiv und barrierefrei gestalten und ausstatten
- 5.5 Öffentlichen Verkehr bei der Strassenraumgestaltung berücksichtigen

## 4.2 Motorisierter Individualverkehr und Parkierung

Legende:

- Kommunal, best.  
Sammelstrasse
- P Öffentliche  
Parkierungsanlage
- Tempo-30-Zonen
- M1 Kommunal, geplant  
Massnahmen MIV
- = Übergeordnet, best.  
Hauptverkehrsstrasse
- = Verbindungsstrasse
- P+R Park + Ride Anlage
- = Übergeordnet, geplant  
Hauptverkehrsstrasse
- = Abklassierung Haupt-  
verkehrsstrasse /  
Rückbau bei Ersatz
- = Tunnel Hauptverkehrs-  
strasse
- = Variante / zu prüfende  
Linienführung
- Umgestaltung  
Strassenraum
- M4 Informationsinhalt  
Massnahmen MIV

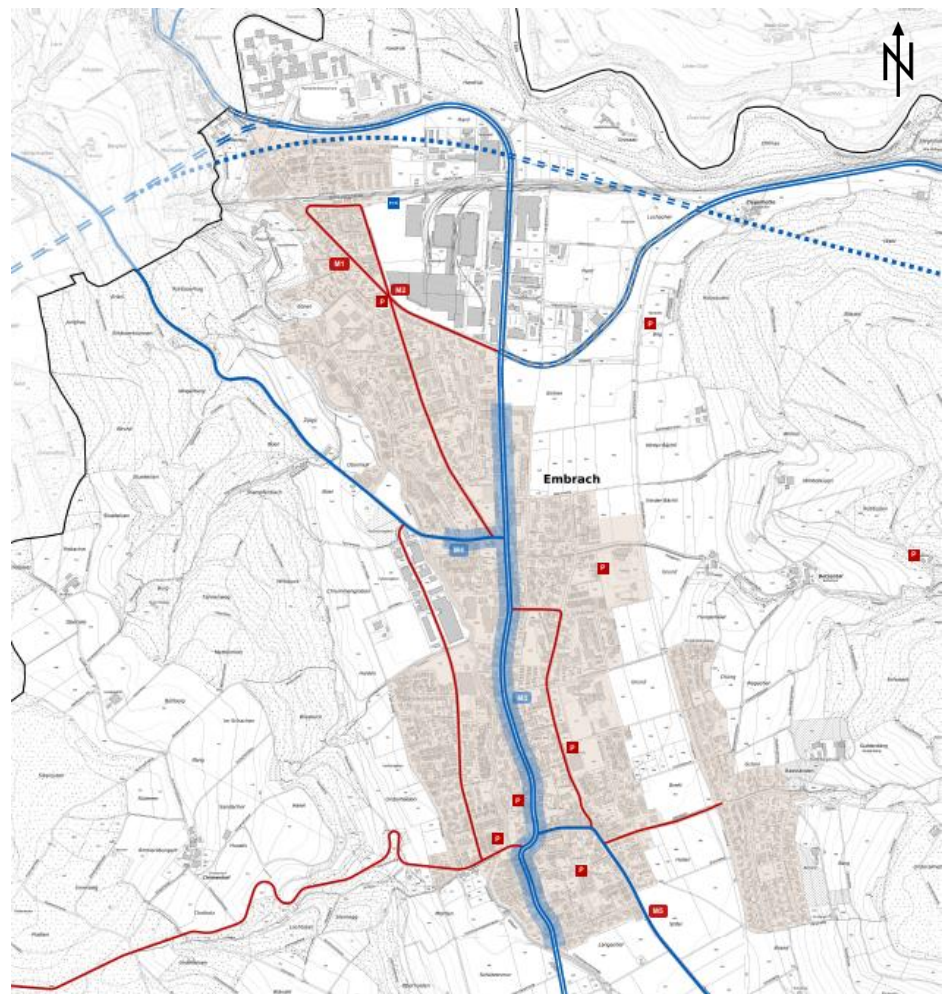


Abbildung 62 Ausschnitt kommunaler Richtplan Teil Verkehr, Teilplan MIV

Grundsätze

Die Gemeinde strebt ein sicheres, effizientes und siedlungsverträgliches Verkehrssystem an. Der motorisierte Individualverkehr wird gezielt auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt, während die Strassen innerhalb der Quartiere vorrangig der Erschliessung und Aufenthaltsqualität dienen. Das Geschwindigkeitsmodell mit Tempo-30 und Tempo-50 gewährleistet eine sichere Verkehrsführung. Parkierungsanlagen werden zweckmässig dimensioniert und bewirtschaftet, insbesondere bei öffentlichen Bauten und Anlagen sowie weiteren Einrichtungen von öffentlichem Interesse.

Erläuterungen

Die bezeichneten Sammelstrassen stellen zusammen mit den Kantonsstrassen die Groberschliessung der Gemeinde Embrach sicher und sind so zu gestalten, dass die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet ist. Sie sammeln den Verkehr aus den einzelnen Wohnkammern oder Quartieren und leitet diesen dem übergeordneten Verkehrsnetz zu. Sie dienen ebenfalls als gemeindeinterne Verbindungsstrassen. Alle übrigen, in der Richtplankarte nicht spezifisch bezeichneten Strassen dienen der kommunalen Feinerschliessung.

Die Gemeinde Embrach verfügt im Bereich öffentlicher Bauten und Anlagen sowie an für die Bevölkerung wichtigen Ausgangspunkten über mehrere Parkplätze für den MIV. Die Parkierungsanlagen sind aufgrund ihrer Lage und dem

Bezug zu den für die Bevölkerung der Gemeinde Embrach bedeutenden, publikumsorientierten Anlagen / Nutzungen von öffentlichem Interesse und daher planerisch zu sichern.

Die Parkierungsanlage bei der Bibliothek erfüllt eine zentrale Funktion im Zusammenhang mit der öffentlichen Einrichtung. Die Anlage bei den Sportanlagen dient primär dem Veranstaltungsverkehr sowie Freizeit- und Erholungssuchenden und stellt in Spitzenzeiten die erforderliche Aufnahmekapazität sicher. Der Parkplatz bei der Badi unterstützt die saisonale Freizeiteinrichtung von öffentlichem Interesse und gewährleistet geordnete An- und Abfahrten während der Badesaison. Die Parkierungsanlage bei der Gemeindeverwaltung dient dem Publikumsverkehr der öffentlichen Verwaltung und sichert kurze, barrierefreie Wege. Der Parkplatz «Sidewindi» spielt aufgrund seiner Nähe zum Ortszentrum eine wichtige Rolle als zentrumsnahes Angebot und entlastet die Kernzone vom Suchverkehr. Die Anlage beim Friedhof deckt ein ausgewiesenes öffentliches Interesse ab. Der Parkplatz «Badstanden» dient als Ausgangspunkt für das Naherholungsgebiet und erschliesst Freizeit- und Wanderangebote. Die Parkierungsanlage beim Schützenhaus/Waldhaus richtet sich an Erholungssuchende und Besuchende des Waldhauses und unterstützt die Freizeitnutzungen mit einer naturverträglichen Erschliessung.

Die Bewirtschaftung der Parkplätze erfolgt gemäss dem bestehenden Parkierungskonzept sowie dem Merkblatt «Parkieren in Embrach auf öffentlichem Grund». Beide Grundlagen werden regelmässig überprüft und bei veränderten Rahmenbedingungen angepasst, um eine zweckmässige und nachhaltige Nutzung des öffentlichen Parkraums zu gewährleisten.

Ein Grossteil des Siedlungsgebiets von Embrach befindet sich in heute bereits bestehenden Tempo-30-Zonen.

#### 4.2.1 Festlegungen

Sammelstrassen

- ◆ Bergstrasse
- ◆ Schützenhausstrasse
- ◆ Grundstrasse
- ◆ Winklerstrasse
- ◆ Tannenstrasse
- ◆ Stationsstrasse
- ◆ Rheinstrasse
- ◆ Bahnstrasse

Öffentliche Parkierungsanlage bestehend

- ◆ Parkplatz Bibliothek Embrach / Stationsstrasse (11 PP)
- ◆ Parkplatz Sportanlage / Im Bilg (diverse Kiesplätze), mit öffentlichem GP genehmigt am 2. Mai 2011
- ◆ Parkplatz Badi Talegg / Taleggstrasse (ca. 70 PP + Kiesplatz für ca. 60 PP)
- ◆ Parkplatz Sporthalle Breiti / Chliweg (30 PP)
- ◆ Parkplatz Gemeindeverwaltung Embrach / Dorfstrasse (38 PP)
- ◆ Parkplatz Sidewindi / Winklerstrasse (20 PP)
- ◆ Parkplatz Friedhof Pfarrhausstrasse (12 PP)



- ◆ Parkplatz Schützenhaus / Waldhaus Warpelstrasse (Kiesfläche für ca. 10 PP), genehmigt mit BG am 21. April 1971

Tempo-30-Zone bestehend

- ◆ Zone Hard
- ◆ Zone Stationsstrasse
- ◆ Zone Dorfstrasse Ost
- ◆ Zone Dorfstrasse West
- ◆ Zone Chüng, Sonnenberg

#### 4.2.2 Massnahmen

Um die gestellten Ziele zu erreichen, sind Massnahmen notwendig. Diese sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet und werden mit dem Eintrag in den Richtplan behördenverbindlich gesichert.

Nr.	Abschnitt	Stossrichtung	Umsetzung	Zuständig	Koordination
M1	Rheinstrasse	Strassenraum umgestalten / neu organisieren: <i>Transformation Sammelstrasse zu Erschliessungsstrasse.</i> <i>Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Velo- und Fussverkehr.</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach	GVK-Massnahme: m2
M2	Stationsstrasse / Rheinstrasse	Knoten umgestalten / neu organisieren: <i>Verkehr beruhigen/Knotengeometrie verkleinern.</i> <i>Vortrittsregelung überprüfen</i> <i>Sicht verbessern/Normsichtweiten einhalten.</i> <i>Veloverkehrsführung verbessern</i> <i>Fusswegquerungen sichern.</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach	GVK-Massnahme: m4
M3	Dorfstrasse / Zürcherstrasse	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt: <i>Trennwirkung des Strassenraums mittels sicherer Querungen für Fussgänger und Velofahrer minimieren.</i> <i>Verkehr beruhigen/Unfallschwerpunkte entschärfen.</i> <i>Aufenthaltsqualität im Ortszentrum erhöhen.</i> <i>Verkehrssicherheit für Velo- und Fussverkehr erhöhen.</i> <i>Integration des Strassenraums in das Ortsbild verbessern und überkommunale Schutzziele berücksichtigen.</i> <i>Fussgängerstreifen bei den Bushaltestellen optimieren.</i> <i>Im historischen Dorfkernbereich zwischen den Einmündungen der Winkler- und der Oberdorfstrasse soll mit Einbezug der Vorplätze und Gärten eine Platzwirkung erzielt werden.</i>	langfristig	Kanton ZH	GVK-Massnahme: m6 Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton.

M4	Bülacherstrasse	Betriebs- und Gestaltungskonzept Bülacherstrasse: <i>Verbindung der Veloachse Stationsstrasse–Tannenstrasse verbessern.</i> <i>Verkehrssicherheit für Velo- und Fussverkehr erhöhen.</i> <i>Strassentrennwirkung verringern</i> <i>Integration des Strassenraums in das Ortsbild verbessern</i> <i>Verkehr beruhigen.</i>	mittelfristig	Kanton ZH	GVK-Massnahme: m9 Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton.
M5	Oberdorfstrasse	Eingangstor realisieren: <i>Übergang inner-/ausserorts verdeutlichen, insbesondere für den Dorf einwärts fahrenden Verkehr</i> <i>Verkehr beruhigen.</i>	kurzfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	GVK-Massnahme: m11 Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen.

### 4.3 Öffentlicher Verkehr

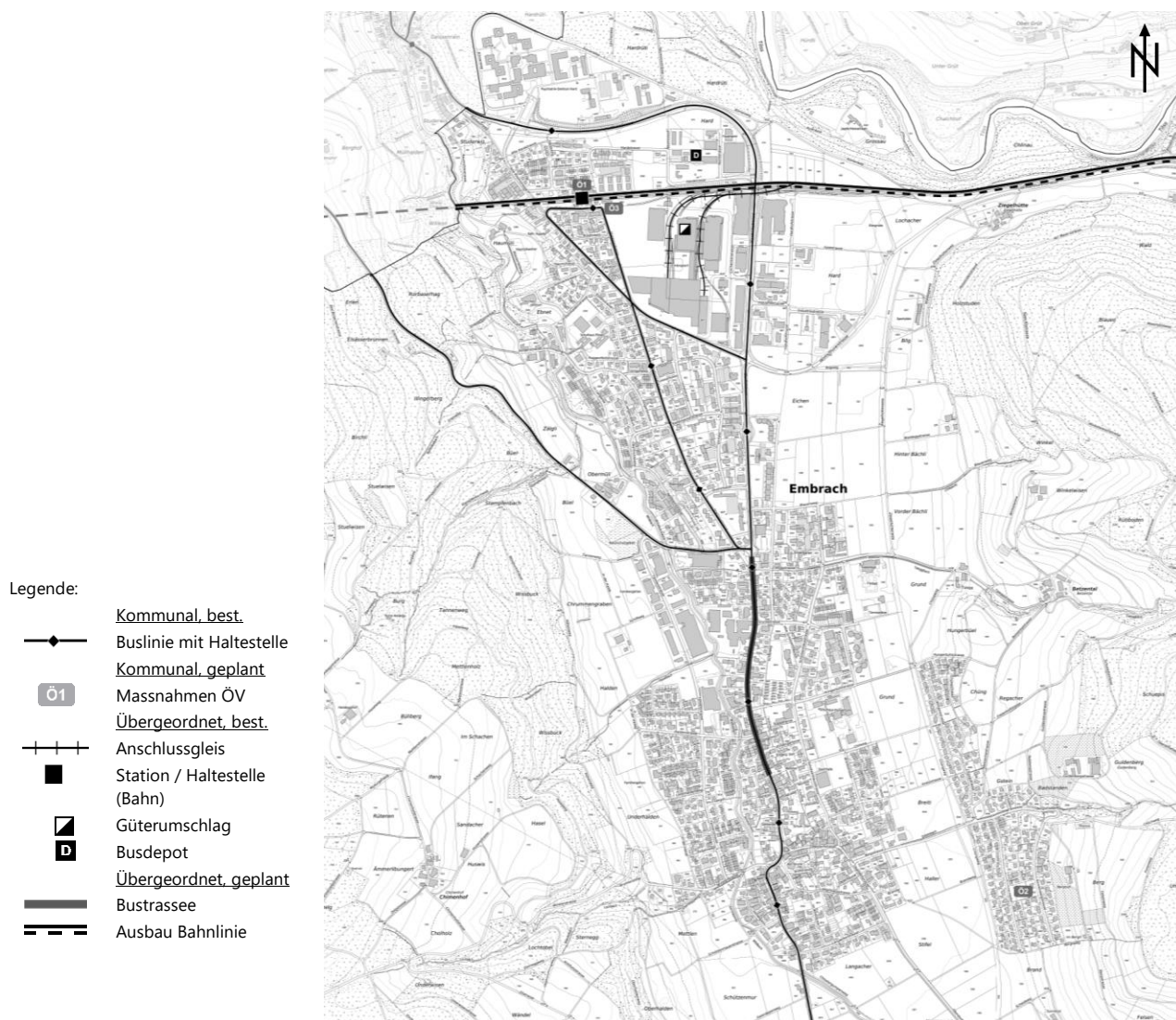


Abbildung 63 Ausschnitt kommunaler Richtplan Teil Verkehr, Teilplan ÖV

Grundsatz

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

## Erläuterungen

Die Gemeinde Embrach legt den Grundsatz für die Weiterentwicklung des ÖV fest. Die Festlegungen im kommunalen Richtplan, Teil Verkehr, sind als Stossrichtung zu verstehen. Die Planung und Weiterentwicklung des ÖV-Angebots erfolgt im Rahmen des Fahrplanverfahrens. Der Verkehrsrat entscheidet über den finalen Fahrplan.

Die Gemeinde Embrach verfügt heute über einen Bahnhof und diverse Bushaltestellen. Der Bahnhof wird von der S41 erschlossen, welche im Halbstundentakt zwischen Winterthur und Bülach verkehrt. Diverse Buslinien (siehe Kapitel 3.4.5) verbinden die Gemeinde Embrach mit den umliegenden Städten und Gemeinden.

#### 4.3.1 Festlegungen

## Busverbindung bestehend

- ◆ 520 Zürich Flughafen, Bahnhof und Embrach-Rorbas, Bahnhof
- ◆ 521 zwischen Freienstein, Alte Brücke und Zürich Flughafen, Bahnhof
- ◆ 522 zwischen Teufen ZH, Unterteufen und Embrach-Rorbas, Bahnhof
- ◆ E zwischen Zürich Flughafen, Bahnhof und Bülach, Kantonsschule
- ◆ N52 zwischen Kloten, Bahnhof und Teufen ZH, Unterteufen
- ◆ N52 von Embrach, Embraport nach Kloten, Bahnhof
- ◆ N59 von Winterthur, Hauptbahnhof nach Embrach, Embraport

## Bushaltestelle bestehend

- ◆ Embrach, Alterszentrum
- ◆ Embrach, Dreispitz
- ◆ Embrach, Embraport
- ◆ Embrach, Gemeindehaus
- ◆ Embrach, Hard
- ◆ Embrach, Illingerweg
- ◆ Embrach, Im Feld
- ◆ Embrach, Oberdorf
- ◆ Embrach, Post
- ◆ Embrach, Zürcherstrasse
- ◆ Embrach-Rorbas, Bahnhof



### 4.3.2 Massnahmen

Um die gestellten Ziele zu erreichen, sind Massnahmen notwendig. Diese sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet und werden mit dem Eintrag in den Richtplan behördenverbindlich gesichert.

Nr.	Abschnitt	Stossrichtung	Umsetzung	Zuständig	Koordination
Ö1	Kapazität	<p><i>Die Bahn- und Busverbindungen in Richtung Zürich Flughafen, Bülach und Winterthur haben eine hohe Bedeutung für das Embrachertal. Das Angebot ist weiter zu verbessern und in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend in Richtung Zürich Flughafen, Bülach und Winterthur mindestens zu einem Viertelstundentakt auszubauen.</i></p> <p>Stetige Optimierung Bahn- und Busverbindung prüfen</p>	langfristig	Gemeinde Embrach / ZVV / SBB	GVK-Massnahme: ö1 Planungshoheit (Entscheidungsträger) SBB (Bahn) und ZVV (Bus). Umsetzung / Koordination mit SBB und ZVV.
Ö2	Erschliessung Quartier Sonnenberg	<p><i>Die Erschliessung des Wohnquartiers Sonnenberg mit dem öffentlichen Verkehr ist zu verbessern.</i></p> <p>Prüfung selbstfahrende Fahrzeuge</p>	mittelfristig	Gemeinde Embrach	GVK-Massnahme: ö4
Ö3	Bahnhofareal	<p><i>Mit einer attraktiven Gestaltung ist der südliche Bahnhofbereich (Bahnhofplatz) als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und als Visitenkarte aufzuwerten.</i></p> <p>Attraktive Gestaltung des südlichen Bahnhofsbereichs als Drehscheibe des ÖV</p>	kurzfristig	SBB	GVK-Massnahme: ö6 Planungshoheit (Entscheidungsträger) des südlichen Bahnhofplatzes bei der SBB. Umsetzung bei SBB beantragen. Koordination zwischen SBB und ZVV betr. Busbetrieb.

## 4.4 Fussverkehr

### Legende:

- ● ● ● Kommunal, best.  
Fuss- und Wanderwege ohne Hartbelag
- ■ ■ ■ Fuss- und Wanderwege mit Hartbelag
- ○ ○ ○ Kommunal, geplant  
Fuss- und Wanderwege ohne Hartbelag
- ❖ ❖ ❖ ❖ Fuss- und Wanderwege mit Hartbelag
- F1 Massnahmen Fussverkehr
- ● ● ● Übergeordnet, best.  
Fuss- und Wanderwege ohne Hartbelag
- ■ ■ ■ Fuss- und Wanderwege mit Hartbelag
- Hindernisfreier Wanderweg (Route "Töss" Nr. 6)

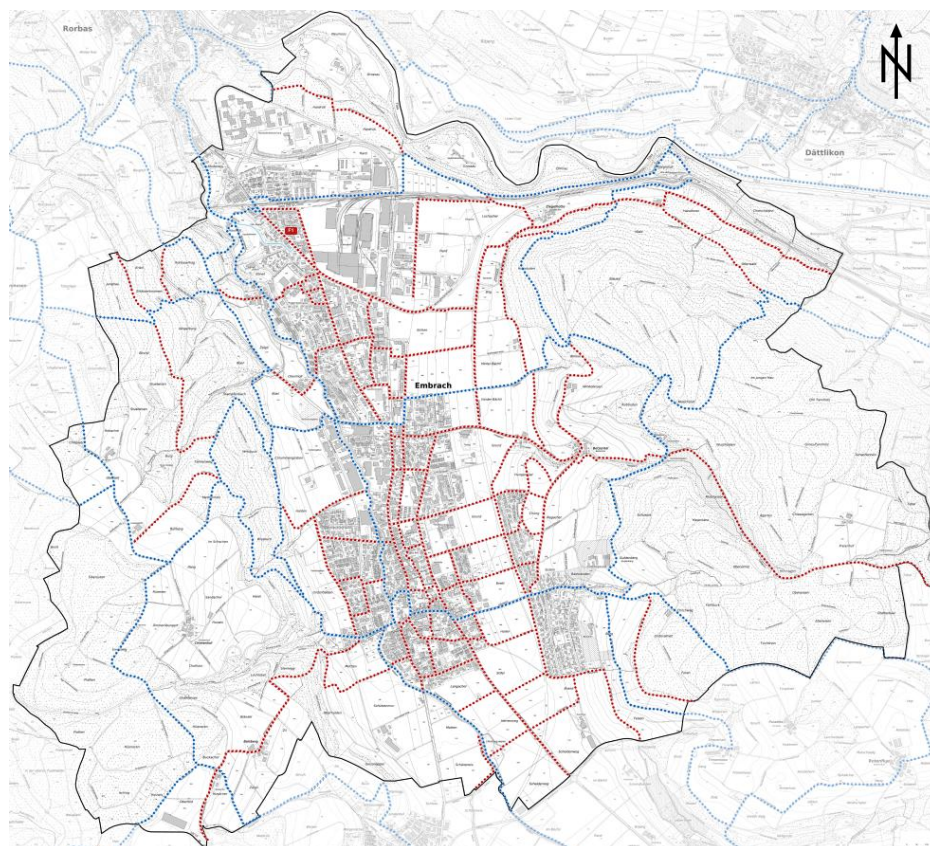


Abbildung 64 Kommunaler Richtplan Teil Verkehr, Teilplan Fussverkehr

### Grundsatz

Es soll ein zusammenhängendes, die verschiedenen Gemeindeteile verbindendes Netz geschaffen / gesichert werden, dass im Ortskern die Verbindungen innerhalb der Quartiere und zu den wichtigen Zielorten sicherstellt. Es sollen direkte und sichere Verbindungen gewährleistet werden.

### Erläuterungen

Das kommunale Fusswegnetz wurde gestützt auf die übergeordneten Vorgaben ergänzt.

### Bestehende Fusswegverbindungen

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

### Geplante Fusswegverbindungen

Im kommunalen Richtplan Verkehr werden bestehende und geplante Verbindungen festgelegt. Diese wurden mit der aktuellen Revision überprüft und neu beurteilt. Die bestehenden Wege wurden grösstenteils aus dem Verkehrsplan übernommen. Wo nötig wurden zusätzliche Wege gesichert.

Die kommunalen Fusswege stellen die gemeindeinternen Fusswegverbindungen sicher und erschliessen Zentrum, Schulen, Bahnhof, öffentliche Einrichtungen, Quartiere und Naherholungsgebiete.

4.4.1 Massnahmen

Um die gestellten Ziele zu erreichen, sind Massnahmen notwendig. Diese sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet und werden mit dem Eintrag in den Richtplan behördenverbindlich gesichert.

Nr.	Abschnitt	Stossrichtung	Umsetzung	Zuständig	Koordination
F1	Rheinstrasse	Zur Erhöhung der Sicherheit soll ein Trottoir erstellt werden.	kurzfristig	Gemeinde Embrach	GVK-Massnahme: f4 Koordination mit Massnahme Veloverkehr V19 nötig.

4.5 Veloverkehr und Abstellanlagen

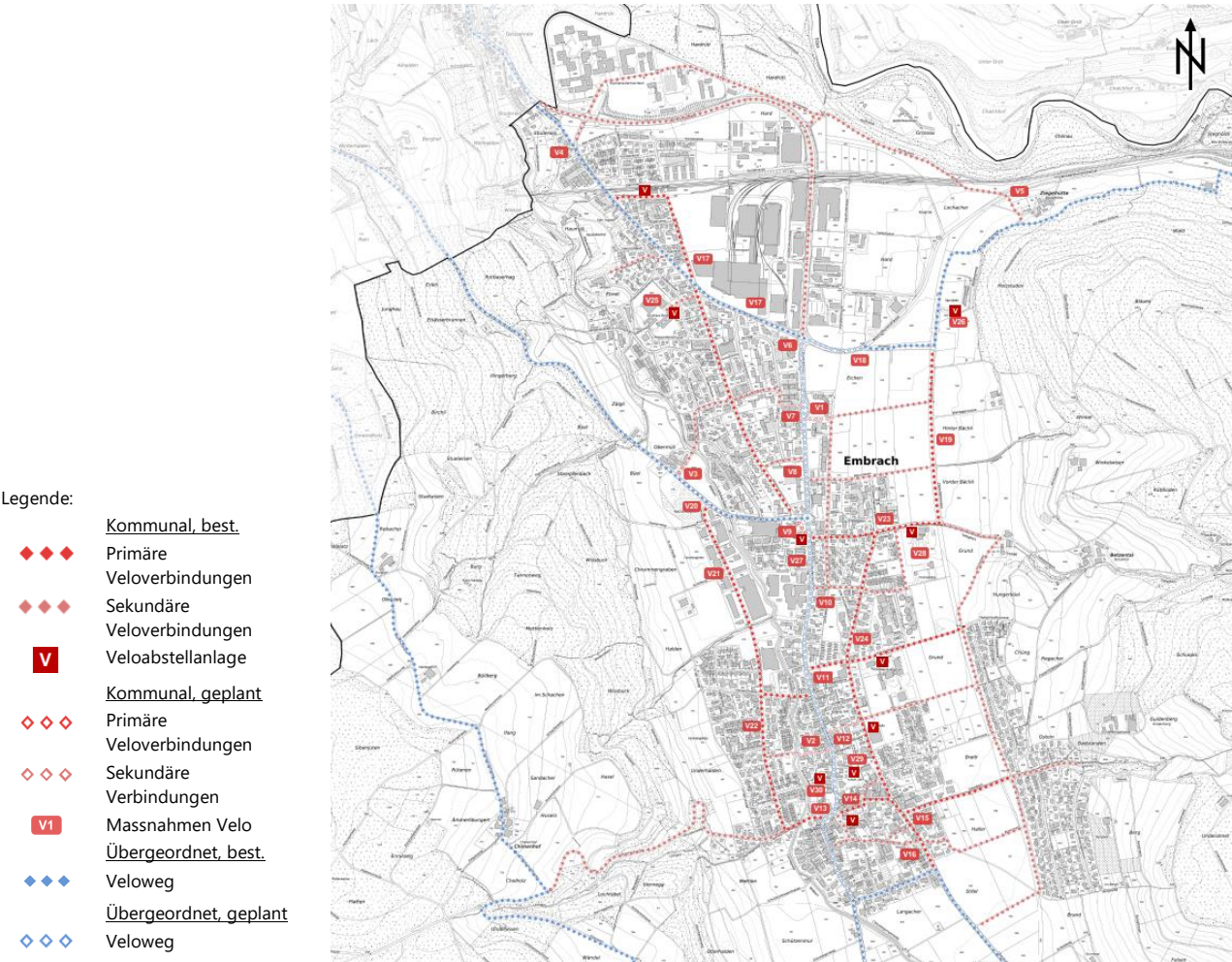


Abbildung 65 Ausschnitt kommunaler Richtplan Teil Verkehr, Teilplan Veloverkehr

Grundsatz

Die Gemeinde setzt sich für eine attraktive, sichere und durchgängige Veloinfrastruktur ein. An Zielorten und bei öffentlichen Haltestellen werden bedarfsgerechte Veloabstellanlagen zur Verfügung gestellt.

Erläuterungen

Das bestehende übergeordnete Velonetz bildet die wichtigsten Verbindungen für den Veloverkehr bereits ab. Auf kommunaler Stufe wird das Velonetz mittels geeigneter Strecken aufgrund des kommunalen Velokonzepts 2034 für den Alltagsverkehr ergänzt. Ziel ist es, die Veloinfrastruktur innerhalb des



Gemeindegebiets an die heutigen Anforderungen anzupassen. Hierbei soll vor allem die Sicherheit, die Kohärenz, die Direktheit und der Komfort verbessert werden. Die kommunalen Velowege dienen in erster Linie dem Alltagsverkehr auf den kurzen (0 – 5 km) und dank den E-Bikes den mittleren (5 – 15 km) Strecken.

Um das Velonetz attraktiv zu gestalten, sollen in öffentlichen Räumen, abgestimmt auf den Bedarf, Veloabstellplätze erstellt werden. Hierfür sind insbesondere Schulen, Verwaltung, Freizeiteinrichtungen und die Kirche geeignet.

#### 4.5.1 Festlegungen

Veloabstellanlage bestehend

- ◆ Veloabstellanlage Bahnhof Embrach
- ◆ Veloabstellanlage Schulhaus Hungerbühl
- ◆ Veloabstellanlage Sporthalle Breiti
- ◆ Veloabstellanlage Schulhaus Ebnet
- ◆ Veloabstellanlage Sportplatz im Bilg
- ◆ Veloabstellanlage Bushaltestelle Dreispitz
- ◆ Veloabstellanlage Hallen- und Freibad Talegg
- ◆ Veloabstellanlage Schulanlage Dorf
- ◆ Veloabstellanlage Gemeindehaus
- ◆ Veloabstellanlage reformierte Kirche

#### 4.5.2 Massnahmen

Um die gestellten Ziele zu erreichen, sind Massnahmen notwendig. Diese sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet und werden mit dem Eintrag in den Richtplan behördenverbindlich gesichert.

Nr.	Abschnitt	Stossrichtung	Umsetzung	Zuständig	Koordination
V1	Quartier "Im Feld" / Eichenweg	Sekundäre Veloverbindung vom Quartier "Im Feld" zum Eichenweg: <i>Durchgehende sekundäre Veloverbindung prüfen und eine neue Veloverbindung vom Quartier "Im Feld" zur Dorfstrasse und östlich vom Eichenweg zur Dorfstrasse.</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach	GVK-Massnahme: v7 <i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: N1</i> Koordination mit Massnahme Veloverkehr V8 nötig. Planungshoheit (Entscheidungssträger) Kanton (tangiert Dorfstrasse). Umsetzung beim Kanton beantragen.
V2	"Im Chängel" / Chliweg	Sekundäre Veloverbindung "Im Chängel" zum Chliweg: <i>Prüfung neuer Velowedurchstich von der Brücke "Im Chängel" zur Dorfstrasse und Weiterführung bis zur Schützenhausstrasse.</i> <i>Auf eine Beleuchtung resp. einen Ausbau der Beleuchtung ist zu verzichten.</i>	langfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	GVK-Massnahme: v14 <i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: N3</i> Koordination mit Massnahme Veloverkehr V13 nötig. Koordination mit Fledermausschutz (Fachperson) erforderlich. Koordination mit Kanton nötig (tangiert Dorfstrasse)
V3	Obermühleweg / Bülacherstrasse	Anbindung Obermühleweg an Bülacherstrasse: <i>Verbindung ist eine Sackgasse mit Parkplatz und Wendeplatz als Abschluss. Mit Verbreiterung des bestehenden Trampelpfads</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: N4</i> Naturschutzgebiet "Ried Obermüli" darf nicht tangiert werden.

		<i>(für Fussverkehr) Gewährleistung der Veloverbindung. Bauliche Massnahmen im Strassenraum prüfen, um sicher über die Bülacherstrasse zu führen.</i>			Koordination mit Kanton nötig (tangiert Bülacherstrasse).
V4	Alte Rheinstrasse / Rorbaserweg	Veloführung Alte Rheinstrasse / Rorbaserweg: <i>Umgestaltung Verkehrsknoten mit klarer Signalisation Sichtbarkeit mit Signalisation und Markierungen unterstützen. Veloführung und Führung Fussverkehr und mit Einbezug / Umgestaltung der dazwischenliegenden Rabatte integral klären.</i>	langfristig	Gemeinde Embrach	<i>GVK-Massnahme: v1 Kommunale Velokonzept-Massnahme: K1</i>
V5	Winterthurerstrasse	Veloführung Querung Winterthurerstrasse: <i>Querung Velo-/Fussweg über Winterthurerstrasse sicher gestalten und vereinfachen mit baulichen Massnahmen.</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	<i>GVK-Massnahme: v3 Kommunale Velokonzept-Massnahme: K2</i> Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton (tangiert Winterthurerstrasse). Umsetzung beim Kanton beantragen. Im kantonalen Velonetzplan nicht enthalten und aus Sicht Kanton nicht realisierbar, da kantonale Veloroute nicht über diese Route führt. Mit konkretem Umsetzungsvorschlag das Vorgehen mit dem Kanton klären.
V6	Dorfstrasse / Rheinstrasse / Bilg	Veloführung Kreisel Dorfstrasse, Anbindung Rheinstrasse / Bilg: <i>Sichere Querung der Dorfstrasse und Veloführung entlang diesem Strassenabschnitt im Rahmen eines Vorprojektes für die Umgestaltung der Dorfstrasse klären.</i>	langfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: K3</i> Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton (tangiert Dorfstrasse). Umsetzung beim Kanton beantragen. Massnahme mit BGK an der Dorf- und Zürcherstrasse koordinieren.
V7	Dorfstrasse / "Im Feld" / Eichenweg	Veloführung Querung Dorfstrasse, Anbindung "Im Feld" / Eichenweg: <i>Sichere Querung der Dorfstrasse bzw. die Anbindung "Im Feld" und Eichenweg im Vorprojekt "Umgestaltung Dorfstrasse" prüfen.</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: K4</i> Koordination mit Massnahme Veloverkehr V1 nötig. Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton (tangiert Dorfstrasse). Umsetzung beim Kanton beantragen. Massnahme mit BGK an der Dorf- und Zürcherstrasse koordinieren.
V8	Dorfstrasse / Querstrasse / Blauenweg	Veloführung Querung Dorfstrasse, Anbindung Querstrasse / Blauenweg: <i>Sichere Querung der Dorfstrasse bzw. die Anbindung der Querstrasse mit dem Blauenweg über die Dorfstrasse im Vorprojekt "Umgestaltung Dorfstrasse" prüfen.</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: K5</i> Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton (tangiert Dorfstrasse). Umsetzung beim Kanton beantragen. Massnahme mit BGK an der Dorf- und Zürcherstrasse koordinieren.
V9	Dreispietz	Veloführung Knoten "Dreispietz": <i>Sichere Veloführung bzw. Anbindung der Velorouten auf und ab dem Knoten "Dreispietz" im Vorprojekts "Umgestaltung Dorfstrasse" prüfen.</i>	langfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: K6</i> Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton (tangiert Dorfstrasse). Umsetzung beim Kanton beantragen.

		<i>Veloführung mit Platzgestaltung mit Baumreihen und Brunnen zu Gunsten höherer Aufenthaltsqualität abstimmen.</i>			Massnahme mit BGK an der Dorf- und Zürcherstrasse koordinieren.
V10	Dorfstrasse / Tannenstrasse / Grundstrasse	Veloführung Querung Dorfstrasse, Anbindung Arbeitsplatzgebiet Tannenstrasse / Grundstrasse: <i>Sichere Querung bzw. Anbindung an die neue Verbindung Massnahme V2 mit der Grundstrasse über die Dorfstrasse im Vorprojekt "Umgestaltung Dorfstrasse" prüfen.</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: K7</i> Koordination mit Massnahme Veloverkehr V2 nötig. Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton (tangiert Dorfstrasse). Umsetzung beim Kanton beantragen. Massnahme mit BGK an der Dorf- und Zürcherstrasse koordinieren.
V11	Dorfstrasse / Haldenstrasse / Hungerbühlstrasse	Veloführung Querung Dorfstrasse, Anbindung Haldenstrasse / Hungerbühlstrasse: <i>Sichere Veloführung bzw. Anbindung der Haldenstrasse mit der Hungerbühlstrasse über die Dorfstrasse im Vorprojekt "Umgestaltung Dorfstrasse" prüfen.</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: K8</i> Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton (tangiert Dorfstrasse). Umsetzung beim Kanton beantragen. Massnahme mit BGK an der Dorf- und Zürcherstrasse koordinieren.
V12	Dorfstrasse / Bankstrasse / Chliweg	Veloführung Querung Dorfstrasse, Anbindung Bankstrasse / Chliweg: <i>Sichere Querung bzw. Anbindung an die neue Verbindung Massnahme V3 über die Dorfstrasse im Vorprojekt "Umgestaltung Dorfstrasse" prüfen.</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: K9</i> Koordination mit Massnahme Veloverkehr V3 nötig. Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton (tangiert Dorfstrasse). Umsetzung beim Kanton beantragen. Massnahme mit BGK an der Dorf- und Zürcherstrasse koordinieren.
V13	Winklerstrasse / Zürcherstrasse / Chorherrengasse	Veloführung Knoten Winklerstrasse / Zürcherstrasse / Chorherrengasse: <i>Veloführung und Platzgestaltung im Vorprojekt "Umgestaltung der Dorfstrasse" prüfen.</i> <i>Primäre Veloverbindung entlang Tannenstrasse und Schützenhausstrasse (entsprechende Knotengestaltung anstreben).</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: K10</i> Koordination mit Fledermausschutz (Fachperson) erforderlich. Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton (tangiert Zürcherstrasse). Umsetzung beim Kanton beantragen. Massnahme mit BGK an der Dorf- und Zürcherstrasse koordinieren.
V14	Oberdorfstrasse / Chorherrengasse / Jakob Bosshart-Strasse	Veloführung Querung Oberdorfstrasse, Anbindung Chorherrengasse / Jakob Bosshart-Strasse: <i>Sichere Querung der Oberdorfstrasse bzw. Anbindung der Chorherrengasse mit der Jakob Bosshart-Strasse über die Dorfstrasse im Rahmen der Sanierung der Oberdorfstrasse klären.</i> <i>Prüfung bauliche Massnahmen (Beläge, Platzwirkung, Parkplätze) und Umsetzung mit Sanierungsprojekt.</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: K11</i> Koordination mit Fledermausschutz (Fachperson) erforderlich. Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton (tangiert Oberdorfstrasse). Umsetzung beim Kanton beantragen.
V15	Oberdorfstrasse / Lagerhausweg / Bergstrasse	Veloführung Querung Oberdorfstrasse, Anbindung Lagerhausweg / Bergstrasse:	mittelfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: K12</i> Koordination mit Fledermausschutz (Fachperson) erforderlich.



		<i>Sichere Querung der Oberdorfstrasse bzw. Anbindung des Lagerhausweges mit der Bergstrasse im Rahmen der Sanierung der Oberdorfstrasse prüfen und Umsetzung mit Sanierungsprojekt.</i>			Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton (tangiert Oberdorfstrasse). Umsetzung beim Kanton beantragen.
V16	Oberdorfstrasse / Pfarrhausstrasse / Brandweg	Veloführung Querung Oberdorfstrasse, Anbindung Pfarrhausstrasse / Brandweg: <i>Sichere Querung der Oberdorfstrasse bzw. Anbindung der Pfarrhausstrasse mit dem Brandweg im Rahmen der Sanierung der Oberdorfstrasse prüfen. Sichere und verständliche Übergänge und kombinierte Fuss- und Velowege prüfen und Umsetzung mit Sanierungsprojekt.</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: K13</i> Koordination mit Massnahme Fussverkehr F5 nötig. Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton (tangiert Oberdorfstrasse). Umsetzung beim Kanton beantragen.
V17	Stations-/ Rheinstrasse	Veloführung: <i>Verbreiterung der Velostreifen auf Standards der primären Veloverbindungen. Abstimmung Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden. Regelung Vortritt am Knoten Stations-/Rheinstrasse.</i>	kurzfristig	Gemeinde Embrach	<i>GVK-Massnahme: v4 / v24</i> <i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: F1</i>
V18	Winterthurerstrasse bis Bilgweg	Veloführung: <i>Ausbau Abschnitt auf Standards der primären Veloverbindung.</i>	kurzfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	<i>GVK-Massnahme: v24</i> <i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: F2</i> Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton (tangiert Winterthurerstrasse). Umsetzung beim Kanton beantragen.
V19	Ziegelhüttenweg	Veloführung: <i>Prüfung Fahrverbot für MIV (Landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge und Zubringerdienste weiterhin zulässig).</i>	kurzfristig	Gemeinde Embrach	<i>GVK-Massnahme: v23</i> <i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: F3</i> Koordination mit Kantonspolizei nötig.
V20	Bülacherstrasse	Veloführung: <i>Ausbau Abschnitt auf Standards der primären Veloverbindung. Prüfung Linksabbiegehilfen (oder indirekte Führung) in die Tannenstrasse und Stationsstrasse. Erhöhung Sichtbarkeit der Veloinfrastruktur.</i>	kurzfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: F4</i> Naturschutzgebiet "Ried Obermüli" darf nicht tangiert werden. Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton (tangiert Bülacherstrasse). Umsetzung beim Kanton beantragen.
V21	Tannenstrasse (Abschnitt Tempo 50, Gewerbezone)	Veloführung: <i>Erstellung Markierung grüne Seitenbänder nach FGSO (Farbliche Gestaltung Strassenoberflächen). Prüfung Verschiebung Parkierung, um möglichst gerade und hindernisfreie Bahn für den Veloverkehr zu erstellen.</i>	kurzfristig	Gemeinde Embrach	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: F5</i> Koordination Massnahme mit Kantonspolizei. Massnahme weist keinen rechtlich-verbindlichen Charakter auf.
V22	Tannenstrasse (Abschnitt Tempo 30)	Veloführung: <i>Prüfung Verschiebung Parkierung, um möglichst gerade und hindernisfreie Bahn für den Veloverkehr zu erstellen.</i>	kurzfristig	Gemeinde Embrach	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: F6</i> Koordination Massnahme mit Kantonspolizei. Massnahme weist

					keinen rechtlich-verbindlichen Charakter auf.
V23	Taleggstrasse	<i>Veloführung: Ausbau Abschnitt auf Standards der primären Veloverbindung. Erhöhung Sichtbarkeit der Veloinfrastruktur.</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach	<i>GVK-Massnahme: v22 Kommunale Velokonzept-Massnahme: F7</i>
V24	Schützenhausstrasse	<i>Veloführung: Erstellung Markierung grüne Seitenbänder nach FGSO (Farbliche Gestaltung Strassenoberflächen). Prüfung Verschiebung Parkierung, um möglichst gerade und hindernisfreie Bahn für den Veloverkehr zu erstellen.</i>	kurzfristig	Gemeinde Embrach	<i>GVK-Massnahme: v11 Kommunale Velokonzept-Massnahme: F8 Koordination Massnahme mit Kantonspolizei. Massnahme weist keinen rechtlich-verbindlichen Charakter auf.</i>
V25	Schulhaus Ebnet	<i>Veloabstellanlage: Überprüfung Standort Nutzerfreundliches Parkierungssystem inkl. Witterungsschutz.</i>	kurzfristig	Gemeinde Embrach	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: P1</i>
V26	Sportplatz im Bilg	<i>Veloabstellanlage: Überdachung und Beleuchtung prüfen. Erneuerung Lageplan der Abstellplätze und Überprüfung des Standorts.</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: P2</i>
V27	Bushaltestelle Dreispitz	<i>Veloabstellanlage: Ausrüstung mit Abstellanlage beidseits der beiden Bushaltestellen. Abstimmung Standorte auf Platzgestaltung mit Baumreihen und Brunnen sowie Veloführung.</i>	kurzfristig	Gemeinde Embrach / Kanton ZH / ZVV	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: P3 Koordination mit Kanton und ZVV nötig. Im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts für die Umgestaltung der Dorfstrasse zu klären. Massnahme mit BGK an der Dorf- und Zürcherstrasse koordinieren.</i>
V28	Hallen- und Freibad Talegg	<i>Veloabstellanlage: Optimierung und Anpassung im Rahmen Gesamtsanierung</i>	mittelfristig	Gemeinde Embrach	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: P4 Diese Massnahme wird im Rahmen des Gesamtsanierungsprojektes berücksichtigt.</i>
V29	Schulanlage Dorf	<i>Veloabstellanlage: Ausbau Angebot von Veloparkierungsmöglichkeiten.</i>	kurzfristig	Gemeinde Embrach	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: P5</i>
V30	Gemeindehaus / Dorfplatz	<i>Veloabstellanlage: Ausbau Angebot von Veloparkierungsmöglichkeiten.</i>	kurzfristig	Gemeinde Embrach	<i>Kommunale Velokonzept-Massnahme: P5</i>

#### 4.6 Güterverkehr (ohne Teilplan)

##### Grundsatz

Der strassenseitige Güterverkehr wird raum- und zeitverträglich gelenkt, so dass Wohngebiete geschont und das Verkehrsnetz insbesondere zu Spitzenzeiten nicht zusätzlich belastet werden.

##### Erläuterungen

Der Grundsatz zielt darauf ab, die unvermeidbaren Güterverkehre so zu lenken, dass sie mit der Wohnqualität und der Leistungsfähigkeit des Netzes vereinbar bleiben. Kern ist eine raum- und zeitliche Verträglichkeit.

Güterfahrten nutzen bevorzugt die übergeordneten Achsen und erfolgen, wo möglich, ausserhalb der Hauptverkehrszeiten. Damit werden Wohnquartiere entlastet, Stauspitzen gedämpft und die Verkehrssicherheit erhöht – ohne den Wirtschaftsstandort zu schwächen.



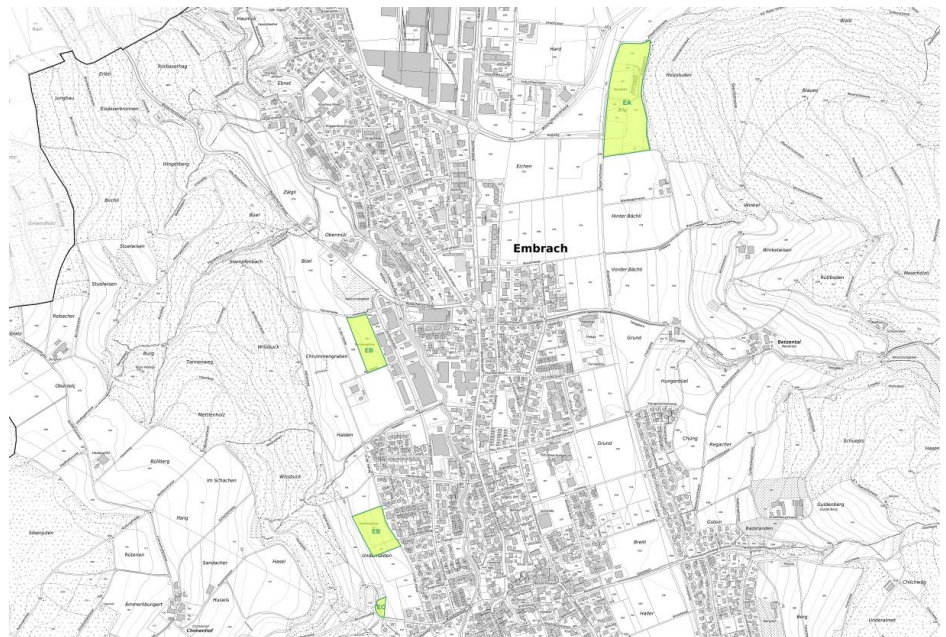
## 5 Kommunaler Richtplantext, Teil Erholung

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

Kommunale Festlegungen

### ◆ Festlegungen

### 5.1 Erholungsgebiete



Legende:

<b>Kommunal, best.</b>	
EA	Erholungsgebiet EA
EB	Erholungsgebiet EB
EC	Erholungsanlage EC

Abbildung 66 Ausschnitt kommunaler Richtplan Erholung

Grundsatz

Der kommunale Richtplan Erholung bildet die rechtliche Grundlage für die Erholungszone in der Nutzungsplanung.

Erläuterung

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

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

Erholungsgebiet / -anlage

- ◆ Erholungsgebiet EA (Sportanlage Im Bilg)  
Das Erholungsgebiet dient dem Sport sowie den dafür notwendigen Bauten und Anlagen.
- ◆ Erholungsgebiet EB (Gartenanlagen "In der Halden" und "Im Riet")  
Das Erholungsgebiet dient dem Betrieb der Familiengärten sowie den dafür notwendigen Gebäuden.
- ◆ Erholungsanlage EC (Spiel- und Freizeitanlagen)  
Das Erholungsanlage dient dem Spiel- und Freizeitbetrieb sowie den dafür notwendigen Bauten und Anlagen.

## 6 Würdigung

### Wirkung der Festlegung

Die Festlegungen im kommunalen Richtplan basieren auf den Zielen des kommunalen GVK und auf dem kommunalen Velokonzept 2034. Sie entfalten eine behördenverbindliche Wirkung. Mit dem zustimmenden Beschluss der Gemeindeversammlung wird der Gemeinderat angewiesen, den Verkehr auf den innerörtlichen Strassen und Wegen im Sinne der Richtplanfestlegungen zu organisieren.

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

- ◆ Die nachhaltige Verkehrsentwicklung wird gefördert.
- ◆ Das Fuss- und Veloverkehrsnetz ist sicher, lückenlos und qualitativvoll ausgestaltet.
- ◆ Wohn-, Arbeits- und Zentrumsgebiete sind gut untereinander und mit den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs vernetzt.
- ◆ In Zentren wird dem Fuss- und Veloverkehr eine besondere Bedeutung zugewiesen.
- ◆ Siedlungstrennende Elemente, welche den Fuss- und Veloverkehr beeinträchtigen, werden durchlässig gestaltet.
- ◆ An Zielorten des Veloverkehrs sind genügend und den Ansprüchen gerecht werdende Abstellplätze für den Veloverkehr vorhanden.
- ◆ Der öffentliche Verkehr wird in seiner Attraktivität gefördert.
- ◆ Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind gut erreichbar und benutzerfreundlich gestaltet.
- ◆ Der Bahnhof Embrach dient als multimodale Drehscheibe.
- ◆ Die Parkierung des motorisierten Individualverkehrs erfolgt siedlungsverträglich.
- ◆ Der motorisierte Verkehr wird siedlungsverträglich abgewickelt.

### Bundesgesetz über Velowege

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

### Erholungszonen

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

### Übergeordnete Vorgaben

Die vorliegende Revision des kommunalen Richtplan Verkehr und Erholung berücksichtigt die auf übergeordneter Ebene festgehaltenen Vorgaben und Planungen vollumfänglich. Die im Rahmen des kommunalen Richtplan Verkehr und Erholung getroffenen Festlegungen steuern einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung bei und fördern eine Umverteilung des Modalsplits zugunsten der Verkehrsträger des Umweltverbundes.