

Kanton Zürich

Gemeinde Kappel am Albis



► Kommunalen Verkehrsrichtplan

Bericht gemäss Art. 47 RPV

Öffentliche Auflage und Anhörung

Walter Willa
Ingenieure für
Geomatik Planung Werke

Obstgartenstrasse 12
8910 Affoltern a.A.

Tel. 043 322 77 22
Fax 043 322 77 23
www.gpw.ch
gpw@gpw.ch

5. September 2022

Impressum

Auftrag

Auftrag Nr. 16.KAP.105

Auftraggeber

Adresse Gemeinde Kappel am Albis
Lindenfeld 2a
8926 Kappel am Albis

Kontaktperson Stefanie Dünnenberger-Forlin, Gemeindeschreiberin

Dokument

Autoren Anja Anderer, Stefanie Jakob, Sara Rüegg

Status Entwurf für Mitwirkung

Version 4.0

Verteiler

Version	Datum	Empfänger	Form	Zweck
1.0	22.10.2020	Begleitgruppe	Ausdruck/ PDF	Besprechung
2.0	26.11.2020	Gemeinderat	Ausdruck/ PDF	Verabschiedung zur Vorprüfung
3.0	15.10.2021	Gemeinderat	PDF	Verabschiedung zur 2. Vorprüfung
4.0	05.09.2022	Gemeinderat	Ausdruck / PDF	Verabschiedung zur öffentlichen Auf- lage und Anhörung

Abkürzungsverzeichnis

AFV	Amt für Verkehr
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
FV	Fussverkehr
FWG	Fuss- und Wanderweggesetz
LV	Langsamverkehr (Fussverkehr und Veloverkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz
PW	Personenwagen
TBA	Tiefbauamt
VErV	Verkehrserschliessungsverordnung
VF	Velofahrer
VV	Veloverkehr

Inhalt

1	Ausgangslage	5
1.1	Anlass.....	5
1.2	Ziel.....	5
2	Abstimmung mit den übergeordneten Planungen.....	5
2.1	Bundesinventare	5
2.2	Kantonaler Richtplan vom 22. Oktober 2018	6
2.3	Kantonales Gesamtverkehrsmodell	7
2.4	Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018	7
2.5	Regionaler Richtplan vom 15. November 2017.....	8
2.5.1	Leitlinien der Entwicklung	9
2.5.2	Zukunftsbild Knonaeramt 2030.....	9
2.5.3	Ziele und Massnahmen.....	9
2.5.4	Aussagen zum ÖV (s. Regionaler Richtplan Kap. 4.3.1/S. 96)	9
2.5.5	Aussagen zum Fuss- und Wanderwegnetz (s. Regionaler Richtplan Kap. 4.4.2/S. 101 und Kap. 4.4.3/S. 105)	10
2.5.6	Aussagen zum Velowegnetz (s. Regionaler Richtplan Kap. 4.5.1/S. 105)	10
2.5.7	Aussagen zur Parkierung	11
2.6	Fazit übergeordnete Planungen	12
3	Analyse und Handlungsanweisungen.....	15
3.1	Entwicklung Bevölkerung, Beschäftigte und Verkehrsaufkommen.....	15
3.1.1	Bevölkerungswachstum.....	15
3.1.2	Entwicklung der Beschäftigtenzahl.....	15
3.1.3	Erwartetes zusätzliches Verkehrsaufkommen.....	16
3.2	Anziehungspunkte und –gebiete.....	16
3.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	17
3.3.1	Strassennetz.....	17
3.3.2	Parkierung	18
3.3.3	Carsharing.....	18
3.3.4	Handlungsbedarf Netz MIV	18
3.4	Dimensionierung der Strassenräume	18
3.4.1	Anforderungen an Strassen.....	18
3.4.2	Dimensionierung der Strassen	19
3.4.3	Handlungsbedarf Dimensionierung der Strassenräume.....	21
3.5	Gestaltung der Strassenräume	21
3.5.1	Verkehrsregime.....	21
3.5.2	Ortseingänge	23
3.5.3	Betriebs- und Gestaltungskonzept Albis-/Baarerstrasse.....	24
3.5.4	Handlungsbedarf Gestaltung	24
3.6	Öffentlicher Verkehr (ÖV).....	24
3.6.1	Bestehendes Busangebot.....	24
3.6.2	Bushaltestellen.....	25
3.6.3	Handlungsbedarf ÖV.....	27
3.7	Veloverkehr (VV)	28
3.7.1	Übergeordnetes Velowegnetz.....	28
3.7.2	Schwachstellen bei kantonalen und regionalen Velowegen	29

3.7.3	Kommunales Velowegnetz.....	30
3.7.4	Dimensionierung der Velowege.....	30
3.7.5	Hindernisfreiheit.....	31
3.7.6	Veloparkierung.....	31
3.7.7	Handlungsbedarf Veloverkehr.....	31
3.8	Fussverkehr (FV)	32
3.8.1	Wanderwegnetz.....	32
3.8.2	Netzlücken bei Kantonsstrassen	32
3.8.3	Kommunales Wegnetz.....	33
3.8.4	Netzlücke im kommunalen Fusswegnetz	34
3.8.5	Dimensionierung der Fusswege	35
3.8.6	Hindernisfreiheit.....	37
3.8.7	Handlungsbedarf Fussverkehr.....	37
3.9	Reitwege	38
4	Strategie und Festlegungen.....	38
5	Verfahren.....	38
5.1	Ablauf.....	38
5.2	Vorprüfung durch das Amt für Raumentwicklung.....	38
5.3	Mitwirkungsverfahren.....	39
5.3.1	Öffentliche Auflage.....	39
5.3.2	Anhörung.....	39

1 Ausgangslage

1.1 Anlass

§ 31 PBG verlangt, dass Gemeinden mindestens einen Verkehrsrichtplan ausarbeiten, der die kommunalen Strassen für die Groberschliessung und die Wege von kommunaler Bedeutung aufzeigt.

Der Verkehrsrichtplan ist ein strategisches, behördenverbindliches Instrument (auch für den Kanton) zu allen relevanten verkehrlichen Fragen. Es lassen sich auch Zusammenhänge zu anderen Sachbereichen (z.B. Erholungsgebiete, öffentliche Anlagen, grosse Planungsvorhaben) aufzeigen, wodurch er ein wichtiges Koordinationsinstrument im Bereich Siedlung und Verkehr darstellt.

Die aktuellen Verhältnisse und künftigen Entwicklungen sind bezüglich motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr, Fussgänger- und Veloverkehr, Berufs- und Freizeitverkehr, Verkehrsachsen und Knoten, Parkierung, sowie Grob- und Feinerschliessung zu koordinieren und zu lenken. Die Ausarbeitung des Verkehrsrichtplans bietet sowohl den Gemeindebehörden als auch der Bevölkerung die Chance, sich vertieft mit der Thematik auseinanderzusetzen sowie bewusste Entscheide und Handlungsanweisungen zu treffen.

1.2 Ziel

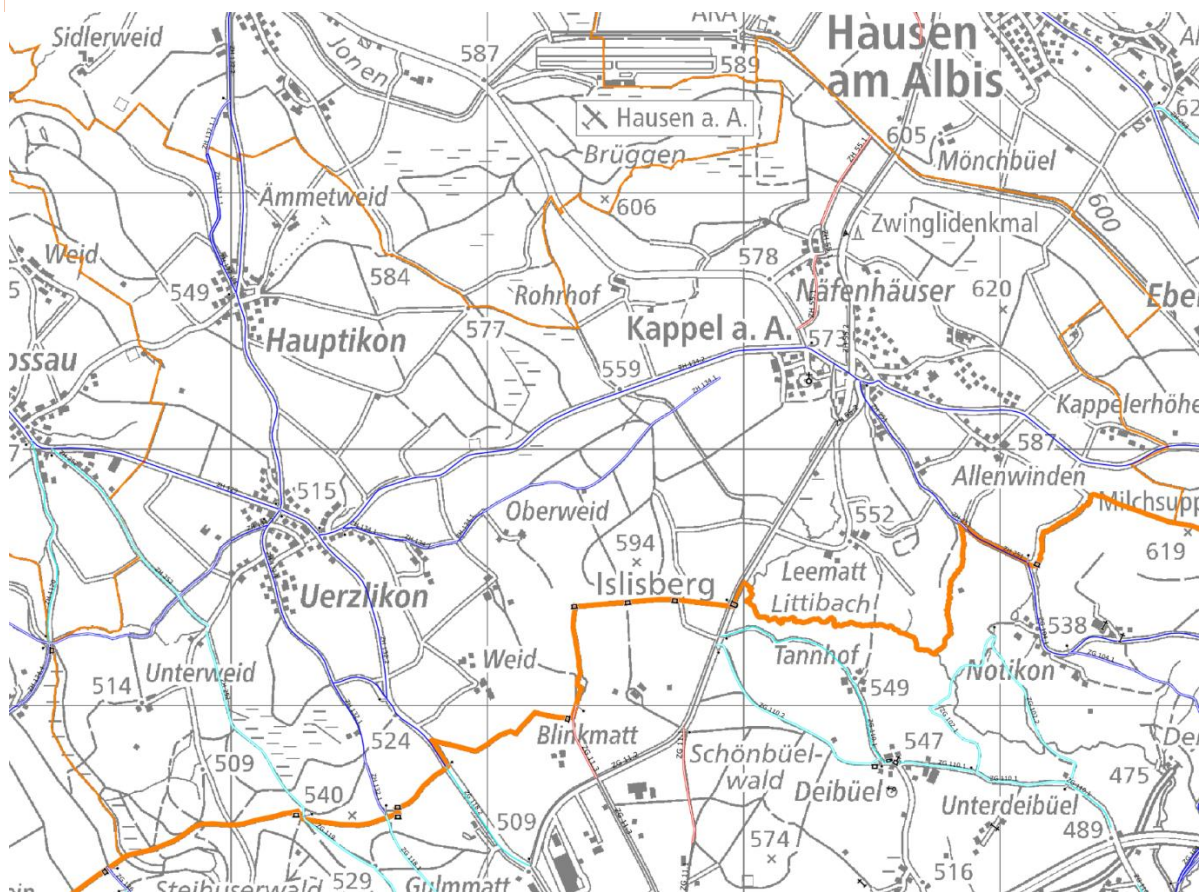
Die Gemeinde verfügt über einen vom Kanton genehmigten aktuellen und zukunftsgerichteten kommunalen Verkehrsrichtplan, welcher nicht nur Gegebenheiten festhält, sondern auch Handlungsanweisungen abgibt und Massnahmen darlegt. Damit ist er für die Gemeindebehörden nicht nur ein Koordinations-, sondern auch ein Steuerungs- und Entwicklungsinstrument.

Der Richtplan ist auf dem kommunalen WebGIS aufgeschaltet, und ist somit jederzeit für Behörden und EinwohnerInnen einsehbar und nutzbar.

2 Abstimmung mit den übergeordneten Planungen

2.1 Bundesinventare

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.



Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung (Bundesinventar)

-  Historischer Verlauf mit Substanz
-  Historischer Verlauf mit viel Substanz

Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung

-  Historischer Verlauf
-  Historischer Verlauf mit Substanz
-  Historischer Verlauf mit viel Substanz

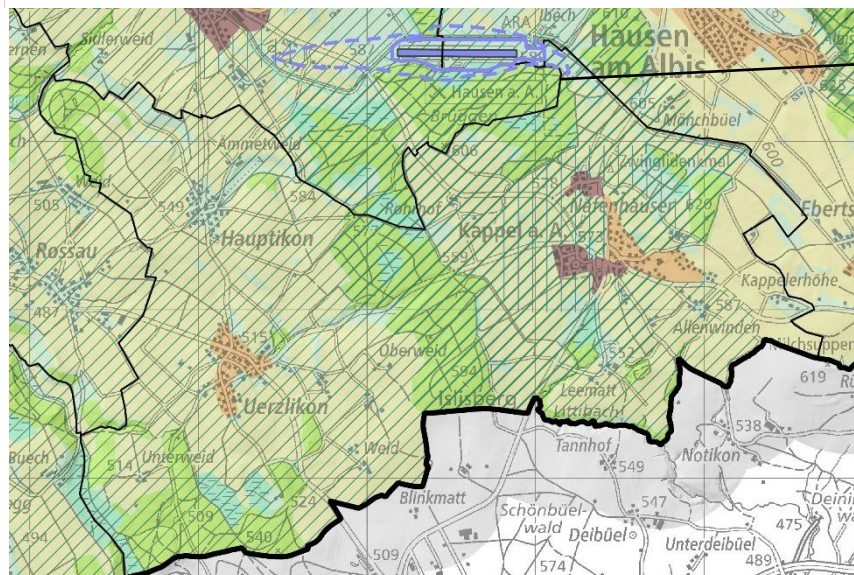
Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung

-  Historischer Verlauf
-  Historischer Verlauf mit Substanz
-  Historischer Verlauf mit viel Substanz

Abbildung 1: Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS

2.2 Kantonaler Richtplan vom 22. Oktober 2018

In der kantonalen Richtplankarte Verkehr ist einzig die Lärmbelastungskurve des Flugplatzes Hausen a. A. bezeichnet, welche keine Bedeutung hat für den kommunalen Verkehrsrichtplan.



Lärmbelastungskurve

Abbildung 2: Auszug kantonale Richtplankarte Siedlung und Landschaft, Verkehr (GIS-Browser)

Im Richtplantext sind folgende Ziele zum Thema Verkehr formuliert:

- Ressourcen schonen
- öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken
- kurze Wege und Siedlungsqualität fördern
- Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten für Vorhaben mit Koordinationsbedarf

2.3 Kantonales Gesamtverkehrsmodell

Im Gesamtverkehrsmodell 2013 geht der Kanton davon aus, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Knonaueramt bis 2030 von 84% (im Jahr 2013) auf 80% sinken wird. Dies begründet er damit, dass ein Grossteil der Fahrten im Knonaueramt über die Regionsgrenze hinausführt, insbesondere in die Städte Zürich und Zug, ins Limmattal oder ins Glatttal, wo der öffentliche Verkehr stark an Bedeutung gewinnen wird. Aber auch bei einem reduzierten Anteil von 80% ist immer noch von einer erheblichen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und damit einer Mehrbelastung des Strassennetzes auszugehen (s. Kap. 3.1.3 «Erwartetes zusätzliches Verkehrsaufkommen»).

2.4 Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018

Das Gesamtverkehrskonzept formuliert folgende Ziele:

- Ziel 1: Optimieren des Verkehrsangebots: Die Erschliessungsqualität der nicht-urbanen Räume bleibt für den MIV und den ÖV erhalten, für den Veloverkehr und den Fussverkehr (Wanderwege) wird sie verbessert.
- Ziel 2: Steuerung der Verkehrsnachfrage: Tagesdistanzen im MIV und ÖV nehmen ab, Velo- und Fussverkehr hingegen zu. Der Anteil des ÖV im Modalsplit beträgt fürs Knonaueramt im Jahr 2030 20%.

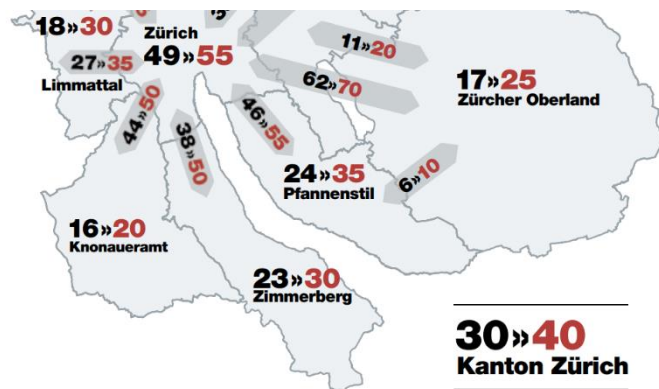


Abbildung 3: Auszug GVK 2018: Abb. 16/S. 35: Erhöhung des ÖV-Anteils am Modalsplit (Ziel 2.2)

- Ziel 3: Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Anzahl und Schwere von Unfällen im Strassenverkehr sinken und alle VerkehrsteilnehmerInnen fühlen sich sicher.
- Ziel 4: Verminderung des Ressourcenverbrauchs und der Belastung der Umwelt: Die verkehrsbedingte Belastung der Bevölkerung durch Luftschadstoffe und Lärm geht zurück. Ortsdurchfahrten werden siedlungsverträglich gestaltet. Eine Verminderung des Bodenverbrauchs, der Versiegelung und der Trennwirkung durch Verkehrswege wird angestrebt.
- Ziel 5: Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit

2.5 Regionaler Richtplan vom 15. November 2017

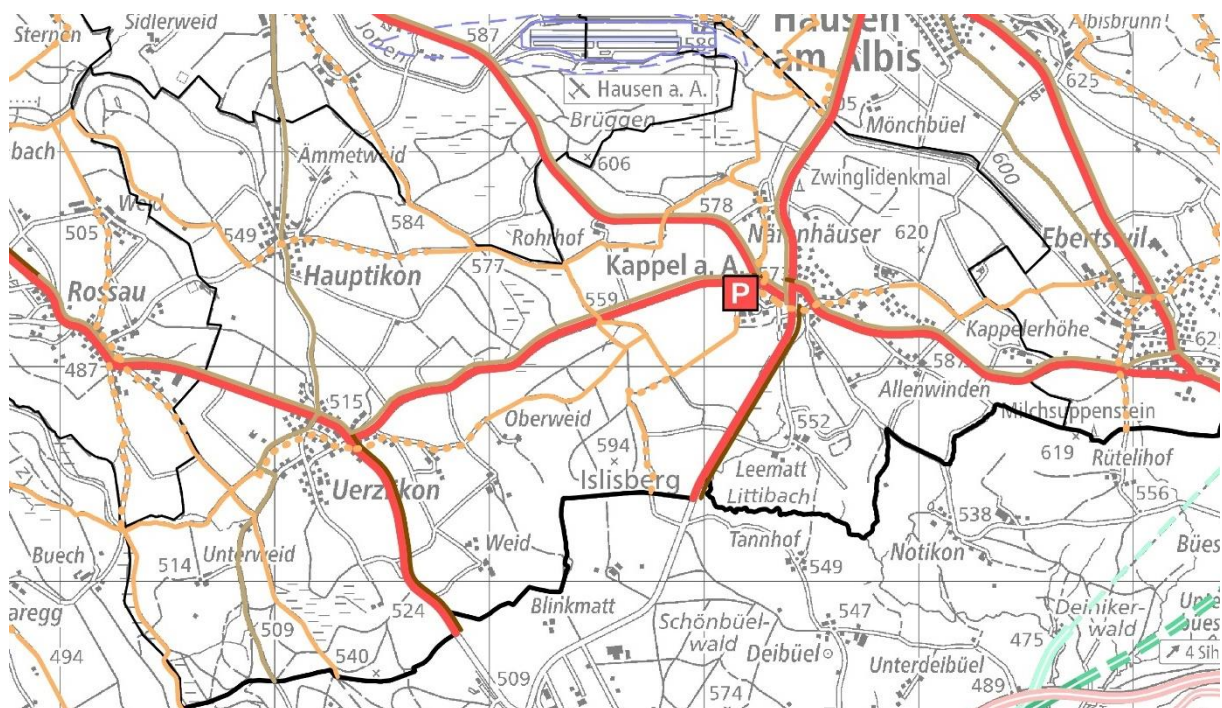


Abbildung 4: Auszug kantonale Richtplankarte Verkehr (GIS-Browser)

Das regionale Wegnetz besteht aus den im Plan oben dargestellten regionalen Verbindungsstrassen (rot), regionalen Radwegen (hellbraun) und den Fuss- und Wanderwegen (orange). Das Wegnetz wird im Kapitel 3.3 «Motorisierter Individualverkehr (MIV)» genauer beschrieben.

Der Richtplantext enthält Leitlinien der Entwicklung und ein Zukunftsbild «Knonaueramt 2030» sowie Ziele und Massnahmen. Beim Thema Verkehr hält der Richtplantext folgendes fest:

2.5.1 Leitlinien der Entwicklung

Eine der Leitlinien der Entwicklung im Knonaueramt lautet: «Das Konaueramt trägt den vorhandenen Qualitäten Sorge und entwickelt sie weiter» (s. Kap. 1.2/S. 10 Regionaler Richtplan Knonaueramt). Dazu gehören im Bereich Verkehr die kurzen Wege innerhalb der Orte, die gute Anbindung an Zürich und Zug, entlastete Dorfzentren dank kanalisiertem Durchgangsverkehr Richtung Autobahn und gut zugängliche Sport- und Naherholungsmöglichkeiten.

2.5.2 Zukunftsbild Knonaueramt 2030

Kappel am Albis liegt im Landschaftsraum, in welchem vor allem eine Erholungsnutzung mit attraktivem Wegnetz im Vordergrund steht. Im Zukunftsbild Knonaueramt 2030 (s. Kap. 1.3/S. 26 Regionaler Richtplan Knonaueramt) sind für den Verkehr und die Mobilität folgende Ziele beschrieben, welche für Kappel am Albis relevant sein können:

- Das Knonaueramt ist über die Autobahn, die S-Bahn und Busverbindungen von Zürich, dem Limmattal und Zug gut erreichbar. →Bus nach Baar
- Der motorisierte Verkehr wird möglichst direkt und kanalisiert auf die Autobahnanschlüsse Wettswil a.A. und Affoltern a.A. gelenkt. →Autobahnanschluss Baar
- Die Dorfzentren sind vom Durchgangsverkehr weitgehend entlastet geblieben.
- Dank der kurzen Distanzen und der attraktiven und sicheren Verbindungen werden ortsintern die meisten Wege zu Fuss oder mit dem Fahrrad bewältigt. Im Berufsverkehr hat das Fahrrad eine überdurchschnittliche Bedeutung erlangt.
- Ein breites und gut funktionierendes Carsharing-Angebot vervollständigt die Mobilitätsmöglichkeiten.
- Auch für den Freizeitverkehr wurden Lösungen für eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr gefunden, die der überregionalen Bedeutung des Knonaueramts als Erholungsraum Rechnung tragen.

2.5.3 Ziele und Massnahmen

Im Text zum Regionalen Richtplan (s. Kap. 4.1.1/S. 86) werden die kantonalen Ziele in folgenden Punkten ergänzt und präzisiert:

- Siedlungsentwicklung auf Lagen mit guter ÖV-Erschliessung ausrichten
- Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs gezielt erhöhen (Die Bedeutung des Velos für den Binnenverkehr und als Verkehrsmittel zur S-Bahnstation oder Bushaltestelle ist so zu stärken, dass der Anteil des Veloverkehrs entgegen dem Trend gesteigert werden kann.)
- Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern (Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV-Feinverteilers ist durch die Anordnung von baulichen und verkehrsorganisatorischen Massnahmen zu verbessern und sicherzustellen. Wenn nötig ist dies auch auf Kosten der Verkehrsqualität für den MIV zu erreichen, sofern der MIV nicht auf unerwünschte Achsen verdrängt wird. Die Angebotsqualität der Buslinien soll insgesamt auf dem heutigen Niveau erhalten bleiben. Eine Umlagerung der Leistungen auf effizientere Relationen ist aber möglich.)
- Dichtes, attraktives und sicheres Fuss- und Velowegnetz anbieten (Bedeutung des Velos bei Pendlerverkehr und im Alltagsverkehr auf kurzen Distanzen steigern)

2.5.4 Aussagen zum ÖV (s. Regionaler Richtplan Kap. 4.3.1/S. 96)

Die Erschliessung in der Fläche erfolgt von den Umsteigeknoten Bonstetten-Wettswil, Affoltern a.A. und Mettmenstetten aus über lokale Buslinien und über ein mit den Nachbarkantonen Zug und Aargau verzahntes Busliniennetz. Für Kappel am Albis wird im Richtplan (s. Kap. 4.3.2/S. 98) ein Angebotsstandard mit 60' Takt mit eingeschränkter Betriebszeit nach Bahnhof Baar (Haupterschliessungsrichtung) und Bahnhof Affoltern am Albis definiert.

Folgende Massnahmen sollen zur vermehrten Nutzung des öffentlichen Verkehrs beitragen:

- Fahrplan und Linienführung des Busnetzes sind insbesondere auch Richtung Zug auf die S-Bahn abzustimmen und so zu planen, dass das Busangebot mindestens den Zielwerten (Kappel am Albis: 60' Takt mit eingeschränkter Betriebszeit) entspricht.
- Zur Verbesserung der Erschliessung peripherer Lagen sind an gut bedienten Bushaltestellen Bike & Ride-Möglichkeiten zu schaffen.
- Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs ist sicherzustellen, wo erforderlich durch Busbevorzugung oder separate Busspuren.

2.5.5 Aussagen zum Fuss- und Wanderwegnetz (s. Regionaler Richtplan Kap. 4.4.2/S. 101 und Kap. 4.4.3/S. 105)

Der weitaus grösste Teil der Wege ist bestehend. Bei allen bezeichneten Wegen sind die Bedürfnisse der FussgängerInnen und WanderInnen hinsichtlich Belag sowie Schutz gegen störende Verkehrsmittel besonders zu berücksichtigen. Wo nötig sind mit Baulinien begleitende Grünzüge zu sichern. Gemäss Wanderweggesetz sind Hartbeläge nur in untergeordnetem Ausmass zulässig. Die Gemeinden legen das für die Alltagsverbindungen wichtige Fusswegnetz im kommunalen Verkehrsrichtplan fest und sichern, soweit kommunale Strassen betroffen sind, den Landbedarf für Fusswegenanlagen.

Folgende Massnahmen sind in Kappel am Albis zu treffen:

- Hindernisfreie Seleger Moor Route R2: Belagsanpassungen, Signalisation
- Hindernisfreier Panoramaweg R3: Signalisation

2.5.6 Aussagen zum Velowegnetz (s. Regionaler Richtplan Kap. 4.5.1/S. 105)

Für die Förderung des Veloverkehrs braucht es ein attraktives, direktes, durchgängiges (d.h. unterbruchsfreies) und gefahrenarmes Netz an Velowegen und geeignete Veloabstellmöglichkeiten. Das regionale Velowegnetz berücksichtigt in erster Linie Schul- und Arbeitswege von überkommunaler Bedeutung. Daneben enthält es Strecken für den regionalen, teils auch überregionalen Freizeitverkehr. Bei der Ausgestaltung des regionalen Velowegnetzes wird auf eine möglichst gute Anbindung an zentralörtliche Einrichtungen, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, kulturelle Plätze, Sportanlagen etc. und an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs geachtet und das Vorhandensein sicherer Abstellplätze gewährleistet. Das regionale Netz muss durch Velowege von kommunaler Bedeutung ergänzt und verdichtet werden. Die Gemeinden sichern, soweit kommunale Strassen betroffen sind, den Landbedarf für Velowegenanlagen.

Aus regionaler Sicht ist die Beseitigung folgender Schwachstellen von Bedeutung:

Nr.	Gemeinde/Strecke	Funktion	Lösungsansätze	Priorität
11	Kappel a.A. Baarerstrasse	Verbindung von Kappel a.A. Richtung Baar entlang der regionalen Verbindungsstrasse	Seitlicher Veloweg	tief
12	Kappel a.A. Baarer- /Rossauerstrasse	Verbindung zwischen Mettmens- tetten und Baar entlang der regionalen Verbindungsstrasse, insbesondere für den Schüler- und Freizeitverkehr	Seitlicher Veloweg	tief

Abbildung 5: Auszug regionaler Richtplantext (Kap. 4.5.2/S. 107)

2.5.7 Aussagen zur Parkierung

Im regionalen Richtplan ist folgende Parkierungsanlage für Erholungssuchende eingetragen:

Nr.	Gemeinde/Ort	Bestehende Anlage / Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
11	Kappel a.A. Kloster	Anlagen mit 63 Plätzen an der Uerzlikerstrasse und 59 Plätzen in der Klosteranlage Erschliessung Klosteranlage und Wandergebiet	Verlagerung der Parkplätze in der Klosteranlage an die Uerzlikerstrasse, im Rahmen der Revitalisierung und Entwicklung der Klosteranlage unter Berücksichtigung des kantonalen Landschaftsschutzgebietes bzw. der SVO Kappel a.A. 1997 (s. Kap. 3.7.2)	Kurzfristig

Abbildung 6: Auszug regionaler Richtplantext (Kap. 4.6.2/S. 112)

Für die Verlegung der Parkplätze liegt bereits ein Baugesuch vor.

2.6 Fazit übergeordnete Planungen

Zusammenfassend lassen sich aus den übergeordneten Grundlagen folgende Ziele und Handlungsanweisungen für den kommunalen Teilrichtplan Verkehr ableiten:

- Fuss- und Veloverkehr (v.a. Alltagswege innerhalb des Orts) stärken, ebenso die Kombination dieser Verkehrsarten mit dem ÖV (Arbeitswege, Schulwege)
Handlungsanweisungen:
 - dichtes, durchgängiges Wegnetz sichern
 - attraktive, sichere und kurze Wege schaffen
 - gute Erreichbarkeit und Infrastruktur an ÖV-Haltestellen sowie zentralörtliche Einrichtungen (Schulen etc.) und Erholungsgebieten sichern
 - Hindernisfreiheit Wegrouten R2 und R3 gewährleisten
 - Netzlücken kantonale Velowege entlang Baarerstrasse und Baarer-/Rossauerstrasse schliessen
- Erschliessungsqualität ÖV erhalten und Verlagerung des Freizeitverkehrs auf den ÖV fördern
Handlungsanweisungen:
 - gute Anbindungen an Affoltern a.A. und insbesondere nach Baar und von dort in die Städte Zürich und Zug / Abstimmung Bus auf S-Bahn sicherstellen
 - Angebotsqualität der Buslinien auf heutigem Niveau halten
 - an gut bedienten Bushaltestellen Bike & Ride-Möglichkeiten schaffen
 - Siedlungsentwicklung erfolgt an gut mit ÖV erschlossenen Lagen
- MIV
Handlungsanweisungen:
 - Leistungsfähigkeit und Erschliessungswirkung auf regionalen Verbindungsstrassen aufrechterhalten
- Siedlungsqualität fördern
Handlungsanweisungen:
 - Trennwirkung Strassen vermindern
 - siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten gestalten
 - Versiegelung und Bodenverbrauch vermindern
 - begleitende Grün- und Aufenthaltsräume schaffen
- Ein breites und gut funktionierendes Carsharing-Angebot vervollständigt die Mobilitätsmöglichkeiten.
Handlungsanweisungen:
 - Nachfrage nach Carsharing-Angebot überprüfen

Diese Handlungsanweisungen flossen in die Gesamtstrategie (vgl. Richtplantext, Seite 4) ein, welche die Grundlage für die Ableitung konkreter Massnahmen darstellt. Wo kein Bedarf zur Umsetzung einer Handlungsanweisung festgestellt wurde, ergaben sich keine Massnahmen.

Die Gesamtstrategie verfolgt das Ziel, die Ortsteile der Gemeinde Kappel a.A. als Wohnstandort attraktiv zu machen, indem ein dichtes Velowegnetz, ein ausreichendes und aufeinander abgestimmtes ÖV-Netz besteht und die Wege kurz und sicher sind. Den grössten Handlungsbedarf zeigte sich bezüglich Massnahmen zur Gestaltung siedlungsverträglicher Ortsdurchfahrten, Verbesserung der Erreichbarkeit und Infrastruktur an ÖV-Haltestellen und Gewährleistung der Sicherheit für den Langsamverkehr.

Die Ortsteile der Gemeinde Kappel a.A. haben sich an oder beidseits der Kantonsstrassen entwickelt, weshalb ein Grossteil der Massnahmen diesen Strassentyp betrifft. Damit die Massnahmen koordiniert geplant werden und sie sich gut in das (teilweise geschützte) Ortsbild von Kappel a.A.

eingliedern, wurde beim Kanton die Erstellung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts im Bereich Albis-/Baarerstrasse beantragt. Mit dem BGK sollen die Handlungsanweisungen, welche die Kantonsstrassen betreffen, umgesetzt werden.

Welche Handlungsanweisungen der übergeordneten Planung mit welchen Massnahmen im kommunalen Richtplan umgesetzt werden, zeigt die nachfolgende Tabelle auf:

Fuss- und Veloverkehr (v.a. Alltagswege innerhalb des Orts) stärken, ebenso die Kombination dieser Verkehrsarten mit dem ÖV (Arbeitswege, Schulwege)		
Handlungsanweisungen:	Kap. Bericht (B) / Richtplantext (T)	Massnahme im Plan
▪ dichtes, durchgängiges Wegnetz sichern	T 4.4.1	L1 – L5
▪ attraktive, sichere und kurze Wege schaffen	T 4.4.1	F1 – F6
▪ gute Erreichbarkeit und Infrastruktur an ÖV-Haltestellen sowie zentralörtliche Einrichtungen (Schulen etc.) und Erholungsgebieten sichern	T 4.4.3	F7
▪ Hindernisfreiheit Wegrouten R2 und R3 gewährleisten	Kantonale Zuständigkeit	
▪ Netzlücken kantonale Velowege entlang Baarerstrasse und Baarer-/Rossauerstrasse schliessen	Kantonale Zuständigkeit	
Erschliessungsqualität ÖV erhalten und Verlagerung des Freizeitverkehrs auf den ÖV fördern		
Handlungsanweisungen:	Kap. Bericht (B) / Richtplantext (T)	Massnahme im Plan
▪ gute Anbindungen an Affoltern a.A. und insbesondere nach Baar und von dort in die Städte Zürich und Zug / Abstimmung Bus auf S-Bahn sicher stellen	T 4.2	-
▪ Angebotsqualität der Buslinien auf heutigem Niveau halten	T 4.2	-
▪ an gut bedienten Bushaltestellen Bike & Ride-Möglichkeiten schaffen	-	-
▪ Siedlungsentwicklung erfolgt an gut mit ÖV erschlossenen Lagen	Kein Thema kommunaler Richtplan Verkehr	
MIV		
Handlungsanweisungen:	Kap. Bericht (B) / Richtplantext (T)	Massnahme im Plan
▪ Leistungsfähigkeit und Erschliessungswirkung auf regionalen Verbindungsstrassen aufrechterhalten	-	-
Siedlungsqualität fördern		
Handlungsanweisungen:	Kap. Bericht (B) / Richtplantext (T)	Massnahme im Plan
▪ Trennwirkung Strassen vermindern	Kein Handlungsbedarf vorhanden	
▪ siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten gestalten	T 4.1.2	M8 / M9
▪ Versiegelung und Bodenverbrauch vermindern	-	-
▪ begleitende Grün- und Aufenthaltsräume schaffen	T 4.1.2	M8

breites und gut funktionierendes <u>Carsharing-Angebot</u>		
Handlungsanweisungen:	Kap. Bericht (B) / Richtplantext (T)	Massnahme im Plan
Nachfrage nach Carsharing-Angebot überprüfen	Bedarf nicht vorhanden, vgl. B 3.3.3	

3 Analyse und Handlungsanweisungen

3.1 Entwicklung Bevölkerung, Beschäftigte und Verkehrsaufkommen

3.1.1 Bevölkerungswachstum

Gemäss Regionalem Richtplan ist aufgrund der Angaben der Gemeinde allein durch die bereits vorhandenen Nutzungsmöglichkeiten in Kappel am Albis zwischen 2014 und 2030 mit einem Bevölkerungswachstum von 28% zu rechnen (1'014 auf 1'300 EinwohnerInnen). Ende 2019 betrug die Einwohnerzahl 1'221.

Gemäss Stand der Erschliessung 2019 sind in Kappel am Albis 3.8 ha Bauzone nicht überbaut. Die grösste Bauzonenreserve mit ca. 0.15 ha befindet sich bei den Tömlimatten im Ortsteil Kappel. Hinzu kommen einzelne Bauzonenreserven in Uerzlikon, Hauptikon und Kappel.

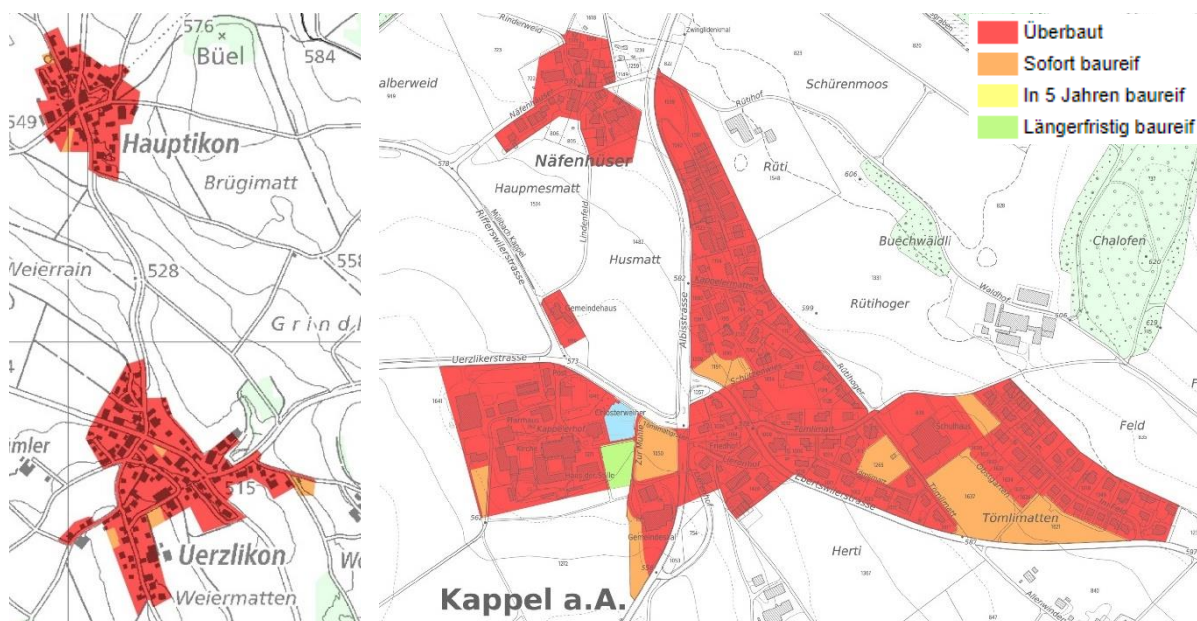


Abbildung 7: Stand der Erschliessung 2018¹ (GIS-Browser)

In den bebauten und unbebauten Wohn- und Mischzonen besteht gemäss Monitoring Siedlung und Verkehr (GIS-Browser) ein Einwohnerpotential von insgesamt ca. 1'500 EinwohnerInnen.

In den Bauzonen von Kappel am Albis lässt sich folglich Wohnraum für ca. 1'500 EinwohnerInnen realisieren. Dies sind 200 EinwohnerInnen mehr gegenüber der Prognose des Regionalen Richtplans für das Jahr 2030 und 300 EinwohnerInnen mehr gegenüber der Bevölkerungszahl Stand Jahr 2019.

3.1.2 Entwicklung der Beschäftigtenzahl

Gemäss dem Gemeindeporträt des Statistischen Amtes ist die Beschäftigtenzahl in den letzten fünf Jahren stagniert. Im Jahr 2017 betrug die Anzahl der Beschäftigten 319 und gemäss Monitoring Siedlung und Verkehr (GIS-Browser) besteht in den unüberbauten Bauzonen ein Potential von ca. 50 Beschäftigten. Die Beschäftigtenzahl könnte bis ins Jahr 2030 somit um ca. 10% zunehmen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass in den unüberbauten Bauzonen mehrheitlich Wohnraum gebaut wird.

Die Beschäftigtenzahl wird sich in den nächsten Jahren nicht gross verändern.

¹ Der Stand der Erschliessung 2019 ist als Karte im GIS-Browser nicht abrufbar. Die Bauzonenreserven befinden sich aber immer noch an denselben Stellen wie 2018.

3.1.3 Erwartetes zusätzliches Verkehrsaufkommen

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen kann anhand des kantonalen Gesamtverkehrsmodell abgeschätzt werden. Es bildet die grossräumigen Verkehrsströme auf dem Kantonsstrassennetz ab. Im Jahr 2016 rechnete das kantonale Gesamtverkehrsmodell je nach Strassenabschnitt mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 1'000 – 3'000 Fahrzeugen. Für das Jahr 2040 liegen die Prognosen je nach Strassenabschnitt bei einem DTV von 1'500 – 4'500 Fahrzeugen auf den Kantonsstrassen. Es ist somit mit einer durchschnittlichen Verkehrszunahme von ca. 60% zu rechnen.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) wird zwischen 2016 und 2040 auf den Kantonsstrassen in Kappel am Albis um ca. 60% zunehmen. Dies ist vor allem auf die zunehmende Anzahl Autos und den zunehmenden Freizeitverkehr zurückzuführen.

Siedlungsverträglichkeit Ortsdurchfahrten

Das Amt für Verkehr (AFV) hat 2013 die Siedlungsverträglichkeit von Ortsdurchfahrten beurteilt². Dabei wurden Kantonsstrassen innerorts auf Abschnitten mit DTV über 4'000 Fahrzeuge untersucht. Strassen mit einem geringeren DTV sind siedlungsverträglich, wie Stichprobenuntersuchungen zeigten. Die Ortsdurchfahrten von Kappel am Albis weisen alle einen geringeren DTV auf und werden vom AFV auf dieser Basis als siedlungsverträglich beurteilt.

3.2 Anziehungspunkte und –gebiete

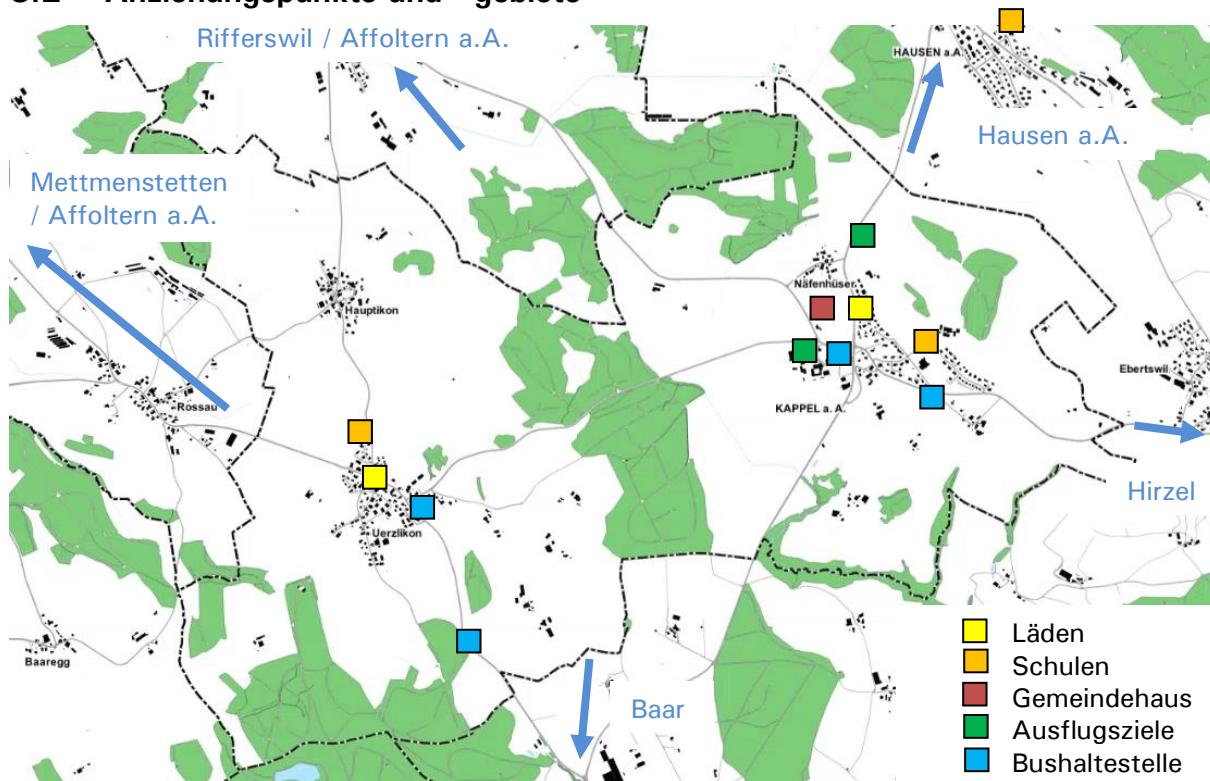


Abbildung 8: Anziehungspunkte

Die Anziehungspunkte von kommunaler Bedeutung der Gemeinde Kappel am Albis sind die Schule (Kappel), der Kindergarten (Uerzlikon), die Gemeindeverwaltung, die beiden Lebensmittelläden und die Bushaltestellen der Linie 280 nach Baar/Hausen a.A. Sie verteilen sich auf die Ortsteile Uerzlikon und Kappel sowie auf die Gemeinde Hausen a.A. (Oberstufenschulhaus). Insbesondere die Schulstandorte und der Zugang zur Bushaltestelle in Uerzlikon (Busverbindung nach Baar) von Hauptikon aus setzen eine gute Verbindung zwischen den drei Ortsteilen und nach Hausen a.A.

² Verträglichkeit Strassenraum - Methodik und Ergebnisse, AFV, Januar 2013

voraus. Ausflugsziele sind das Kloster Kappel und das Zwinglidenkmal. Weitere Anziehungspunkte sind Mettmensstetten, Affoltern a.A. und Baar. Dort sind grössere Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplatzgebiete, Autobahnanschlüsse und die Bahnhöfe von Interesse.

Die landwirtschaftlich geprägte Umgebung von Kappel am Albis eignet sich gut als Naherholungsgebiet. Dieses ist über die Wanderwege, übergeordnete Velowege und verschiedenste Flurwege mit dem Siedlungsgebiet vernetzt.

Handlungsbedarf besteht somit vor allem beim Netz des Alltagsverkehrs.

3.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

3.3.1 Strassennetz

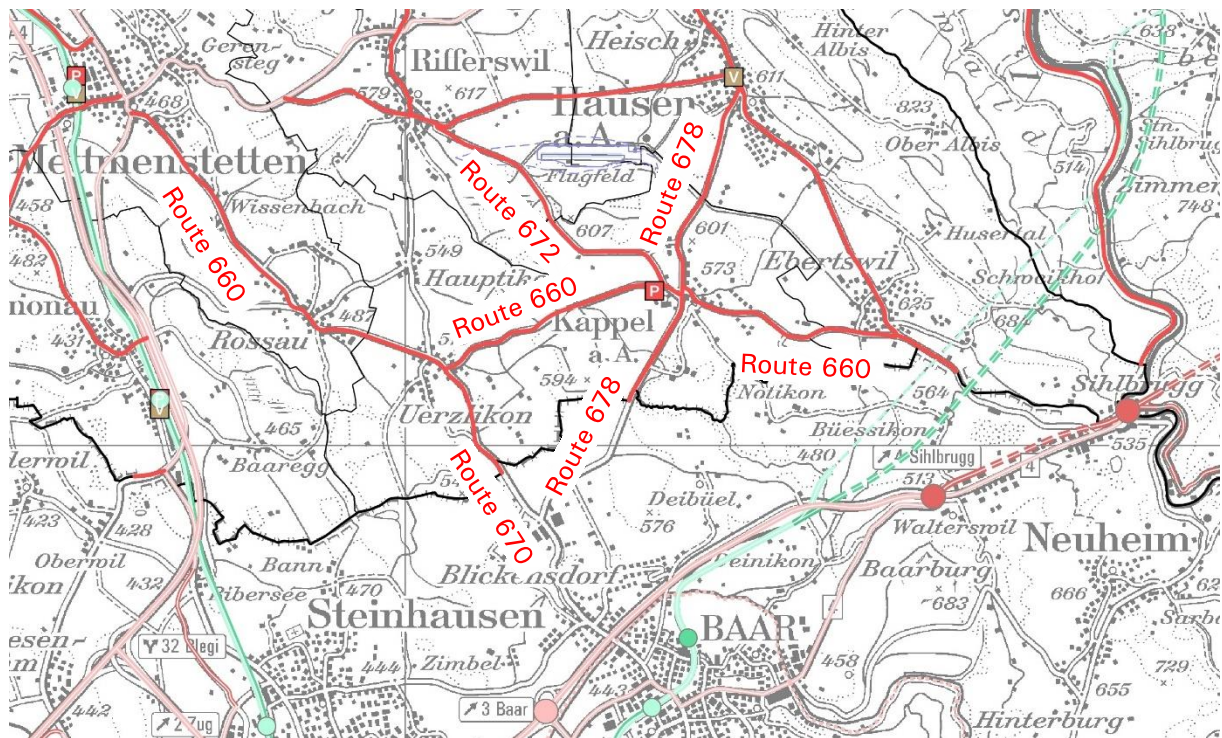


Abbildung 9: übergeordnetes Netz MIV (GIS-Browser)

Die regionalen Verbindungsstrassen (rote Linien in Abbildung oben) stellen die Anbindung von Kappel am Albis an die umliegenden Zentren und an die Autobahnanschlüsse sicher. Der Ortsteil Hauptikon ist über die kommunale Verbindungsstrasse (Rifferswilerstrasse-Uerzlikerstrasse-Hauptikonerstrasse³), der Weiler Näfenhäuser über die Strasse «Näfenhäuser» und der Weiler Allenwinden über die Strasse «Allenwinden» an das Netz angeschlossen. Die drei Strassen sind aufgrund ihrer Verbindungsfunktion als kommunale Sammelstrassen zu klassieren und bilden zusammen mit den regionalen Verbindungsstrassen die Groberschliessung. Die übrigen Strassen innerhalb des Siedlungsgebietes sind Erschliessungsstrassen und gehören zur Feinerschliessung⁴.

Gemäss der Karte «Baumassnahmen TBA» ist in den Jahren 2021-2023 der Ausbau/die Instandsetzung der Baarerstrasse (von Kantonsgrenze Zug bis Uerzlikon) vorgesehen. Das Vorhaben umfasst die Sanierung der Strasse und einen Veloweg. Aktuell läuft zudem das Verfahren zur Realisierung einer Fussgängerschutzinsel an der Albisstrasse im Bereich des Denner-Partner.

³ Die Hauptikonerstrasse ist in der Fortsetzung auf Rifferswiler Gemeindegebiet ebenfalls als kommunale Strasse klassiert.

⁴ Strassen, welche bis zu 600 Wohneinheiten erschliessen, sind Zufahrten im Sinne der VErV. Zufahrten sind gemäss § 3. b. VErV Strassen der Feinerschliessung.

3.3.2 Parkierung

Parkplätze befinden sich beim Gemeindesaal, dem Gemeindehaus, dem Kloster und der Schule. Die Parkierungsanlage beim Kloster ist im Regionalen Richtplan verankert.

3.3.3 Carsharing

Eine Nachfrage nach einem Carsharing-Angebot besteht nicht.

3.3.4 Handlungsbedarf Netz MIV

- Die Strassen Näfenhäuser, Allenwinden und Rifferswilerstrasse-Uerzlikerstrasse-Hauptkornstrasse sind Teil der Groberschliessung und somit als kommunale Sammelstrassen zu klassieren.
- Die in Kapitel 3.3.2 genannten Parkplätze sind im Verkehrsrichtplan einzutragen.

3.4 Dimensionierung der Strassenräume

Die Dimensionierung der Strassenräume trägt neben einem direkten und durchgängigen Netz dazu bei, dass das Wegnetz einerseits die Erschliessungsfunktion erfüllen kann und andererseits attraktiv, sicher und für aller Verkehrsteilnehmer nutzbar ist.

Die Verkehrserschliessungsverordnung (VERV) gibt die Anforderungen an die Dimensionierung von Strassen vor. Dadurch werden ein reibungsloser Verkehrsablauf und die normgerechte Erschliessung, welche für die Baureife von Grundstücken erforderlich ist, sichergestellt.

3.4.1 Anforderungen an Strassen

Die Gemeinde- und Privatstrassen von Kappel am Albis erschliessen jeweils Quartiere mit 10-70 Wohneinheiten. Gemäss Anhang 1 der VErV haben Strassen, welche bis 50 Wohneinheiten erschliessen, die Anforderungen an einen Zufahrtsweg zu erfüllen und Strassen, welche bis 150 Wohneinheiten erschliessen, jene der Zufahrtsstrasse 1. Die Anforderungen sind:

Zufahrtsart*	Anwendungsbereich	Massgebender Begegnungsfall	Ausbaugrösse Fahrbahn	Strassentyp
Zufahrtsweg	Bis 50 WE	PW/VF	3 - 4 m (Notzufahrt 3.5 m)	Fahrbahn und eventuell verbreitertes Bankett oder Trottoir
Zufahrtsstrasse 1	Bis 150 WE	PW/PW	4.0 - 5.7 m	Fahrbahn und eventuell verbreitertes Bankett oder Trottoir **

* Bei Stichstrassen ist ein Wendeplatz oder eine Wendemöglichkeit notwendig.

** Es gilt gemäss §4 VErV (Grundsätze zur Gestaltung der Zufahrten) die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten und die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen sowie Kindern auf dem Schulweg zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass im Falle eines Schulweges in der Regel ein Trottoir angebracht ist.

Zufahrtsstrassen 1 sind in Kappel am Albis folgende Strassen:

- Im Feld
- Oberdorfstrasse (Abschnitt Weiermattstrasse (nördliche Einmündung) bis Baarerstrasse)
- Weiermattstrasse

Die übrigen Strassen im Siedlungsgebiet sind Zufahrtswege.

3.4.2 Dimensionierung der Strassen

Die Ausbaugrössen der bestehenden Strassen sind mit einzelnen – nachfolgend beschriebenen – Ausnahmen genügend.

Notzufahrt

Um die Notzufahrt sicherzustellen, muss eine Zufahrt mindestens 3.5 m (Fahrbahn plus überfahrbares Bankett) breit sein. Dies ist im folgenden Fall nicht gewährleistet:

- Hurtergasse (3.2 m)

Wendemöglichkeit bei Stichstrassen

Gemäss Anhang 1 VERV ist am Ende einer Stichstrasse eine Wendemöglichkeit zu erstellen. Fehlt diese, ist die Erschliessung nicht vollständig und es kann keine Baubewilligung erteilt werden. Bei den folgenden Stichstrassen fehlt eine Wendemöglichkeit bzw. ein Wenderecht zugunsten der Öffentlichkeit:

- Schützenwies
- Im Feld
- In den Wässern



Abbildung 10: Wendeplatz Im Feld

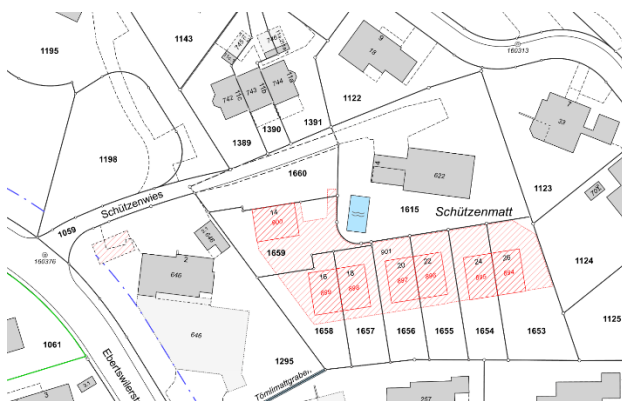


Abbildung 11: Stichstrasse Schützenmatt



Abbildung 12: Stichstrasse In den Wässern

Verbreiterung Tömlimatt

Bei der Tömlimatt (östlicher Abschnitt) ist der massgebliche Begegnungsfall von PW/PW nicht gewährleistet. Die Fahrbahn ist auf mindestens 4.0 m auszubauen oder es sind Ausweichstellen zu realisieren. Aufgrund der Funktion als Schulweg ist zudem das vorhandene Trottoir mit 1.5 m Breite zu knapp bemessen. Der östliche Abschnitt der Tömlimatt ist deshalb auf 5.5 m zu verbreitern. Dadurch lässt sich eine Querschnittsaufteilung von 2.0 m Trottoir, 3.2 m Fahrbahn und 0.3 m Bankett realisieren. Um den Begegnungsfall PW/PW zu gewährleisten ist mindestens eine Ausweichstelle von 4.0 m (Trottoir befahrbar) zu planen.

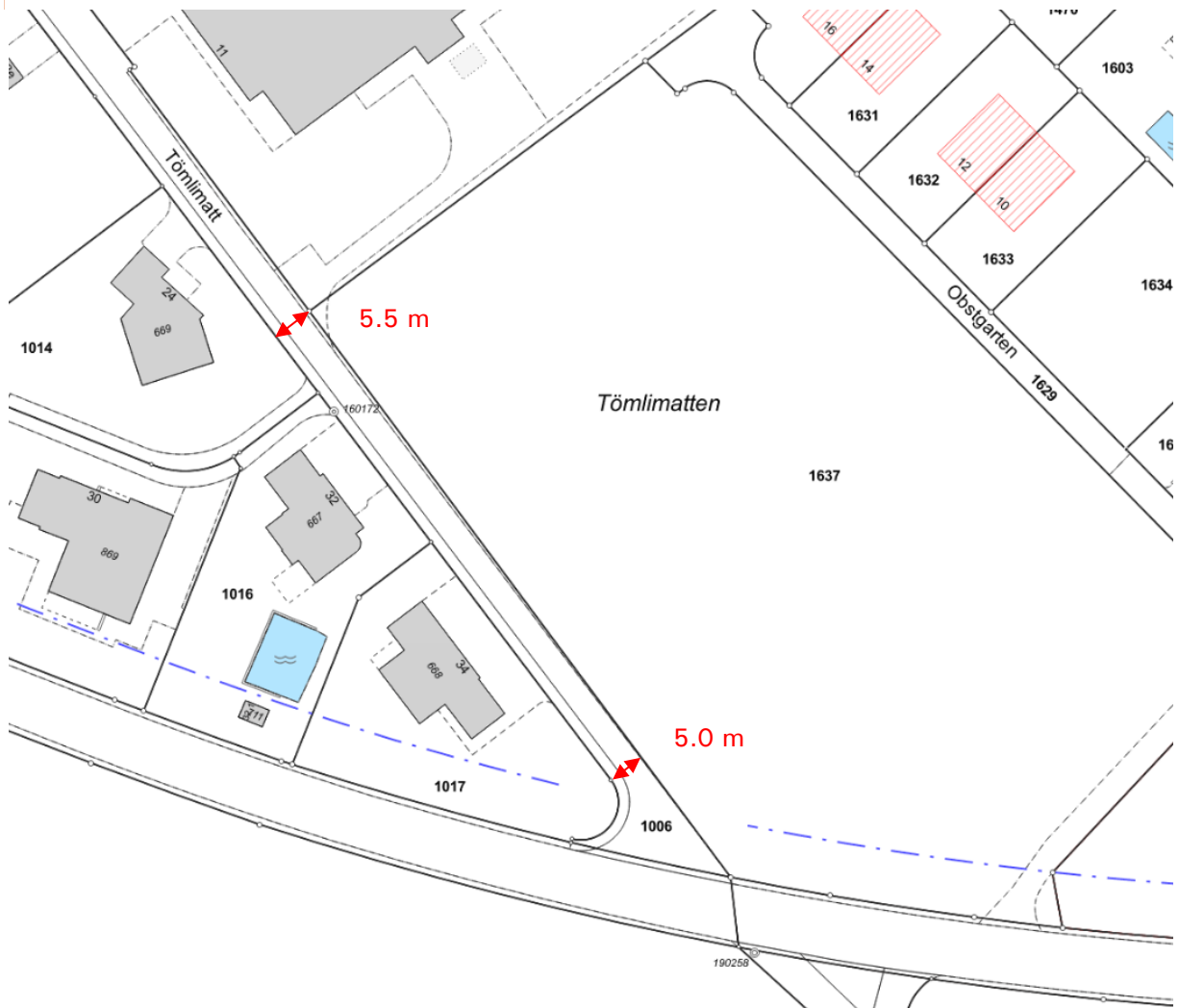


Abbildung 13: Tömlimatt (östlicher Abschnitt)



Abbildung 14: Tömlimatt (östlicher Abschnitt)

Ausweichstellen Oberdorfstrasse

Bei der Oberdorfstrasse (südlicher Abschnitt ab Weiermattstrasse) ist das Kreuzen von PW/LW⁵ bei einer vorhandenen Fahrbahnbreite von 4.4 m nicht gewährleistet. Es braucht Ausweichstellen von 4.8 m Breite. Als Ausweichstellen können bestehende Vorplätze und Einmündungen genutzt werden. Es besteht somit kein Handlungsbedarf.

⁵ Die Firma Stone-Style an der Oberdorfstrasse, wird mit Lastwagen angefahren.



Abbildung 15: Oberdorfstrasse (südlicher Abschnitt) mit Ausweichstellen (gisknonaueramt.ch)

3.4.3 Handlungsbedarf Dimensionierung der Strassenräume

- Bei der Zufahrt Hurtergasse ist die Notzufahrt sicherzustellen.
- Bei den Stichstrassen Schützenwies, Im Feld und In den Wässern ist eine Wendemöglichkeit/ Wenderecht sicherzustellen.
- Der östliche Abschnitt der Tömlimatt soll verbreitert werden.

3.5 Gestaltung der Strassenräume

Neben einer angemessenen Dimensionierung hat die Gestaltung des Wegnetzes einen Einfluss auf die Attraktivität, die Sicherheit und die Nutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer. Beim Langsamverkehrsnetz tragen eine einheitliche, einfach zu verstehende Führungsart, geeignete Beläge, wenig Hindernisse (Versätze, kein Vortritt, Konflikte zwischen Fuss-/Veloverkehr), sicheres Queren und Abbiegen und ein niedriges Tempo des MIV zur Sicherheit und Attraktivität bei. Beim Fusswegnetz ist zudem darauf zu achten, dass die Gestaltung der Wege die unterschiedlichen Bedürfnisse von Schulkindern, Senioren und Seniorinnen sowie von mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigt. Massnahmen hierzu sind sichere Querungsstellen, gute Sicht, abgeschrägte Trottoirkanten bei Querungen, gute Beleuchtung und falls nötig Handläufe und Bänke. Beim Velowegnetz spielen zusätzlich gute Abstellmöglichkeiten an den Zielorten eine Rolle.

3.5.1 Verkehrsregime

Auf den Strassen in Kappel am Albis gelten die folgenden Geschwindigkeiten:

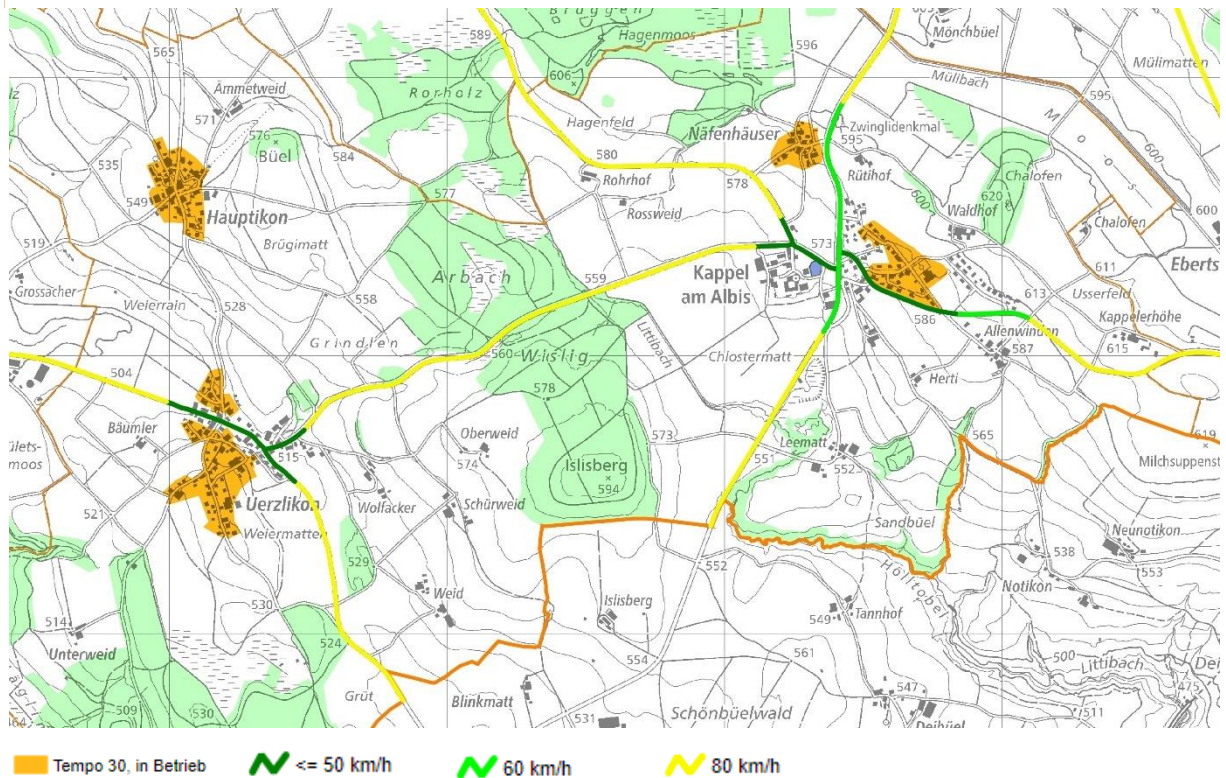


Abbildung 16: Temporegime (GIS-Browser)

Die Ortsdurchfahrt Albisstrasse ist mit Tempo 60 signalisiert. Eine Temporeduktion auf 50 km/h ist aufgrund von Lärmbelastung und wichtigen Querungsstellen angebracht.

Die Gemeinde- und Privatstrassen, welche mit Tempo 50 signalisiert sind, sind mit Ausnahme der Privatstrassen Im Feld/Obstgarten und Lierenhof kurze und schmale Stichstrassen, auf welchen die gefahrene Geschwindigkeit nicht 50 km/h beträgt. Aufgrund dieser Gegebenheit ist es nicht zwingend notwendig, Tempo 30 einzuführen. Eine Tempo-30-Zone wird in der Regel auf siedlungsorientierten Strassen innerorts zur Verminderung von Gefahren, Reduktion von Umweltbelastungen und Verbesserung des Verkehrsablaufs eingeführt.

Tempo 30, Im Feld, Kappel

Die Privatstrasse Im Feld/Obstgarten ist eine wichtige Schulwegverbindung, erschliesst über 70 WE (Verkehrsaufkommen, Lärmbelastung) und entlang der Strasse befinden sich viele Ein- und Ausfahrten sowie Parkplätze. Aus diesen Gründen soll auf der Privatstrasse Im Feld die Einführung von Tempo 30 geprüft werden.

Einbahnregime für Lastwagen, Oberdorfstrasse, Uerzlikon

Die Oberdorfstrasse dient als Zufahrt zur Stone Style AG, welche mit Lastwagen angefahren wird. Da das Kreuzen zweier Lastwagen auf der Oberdorfstrasse nicht möglich ist, und um das Siedlungsgebiet vom Verkehrslärm zu entlasten, wird vorgeschlagen, ein Einbahnregime für Lastwagen einzuführen. Die Zufahrt zur Stone Style AG soll nur von Süden her über die alte Baarerstrasse (Eigentümer: Politische Gemeinde Kappel a.A.) durch das Landwirtschaftsgebiet erfolgen. Dies entspricht der Fahrtrichtung des Kehrtrichtwagens und bergabwärtsfahrende Lastwagen erzeugen weniger Lärm, als bergaufwärtsfahrende Lastwagen. Deshalb erfolgt die Wegfahrt nach Norden über die Oberdorfstrasse. Die Wegfahrt ist auch nach Süden zulässig.



Abbildung 17 + 18: Oberdorfstrasse und Alte Baarerstrasse

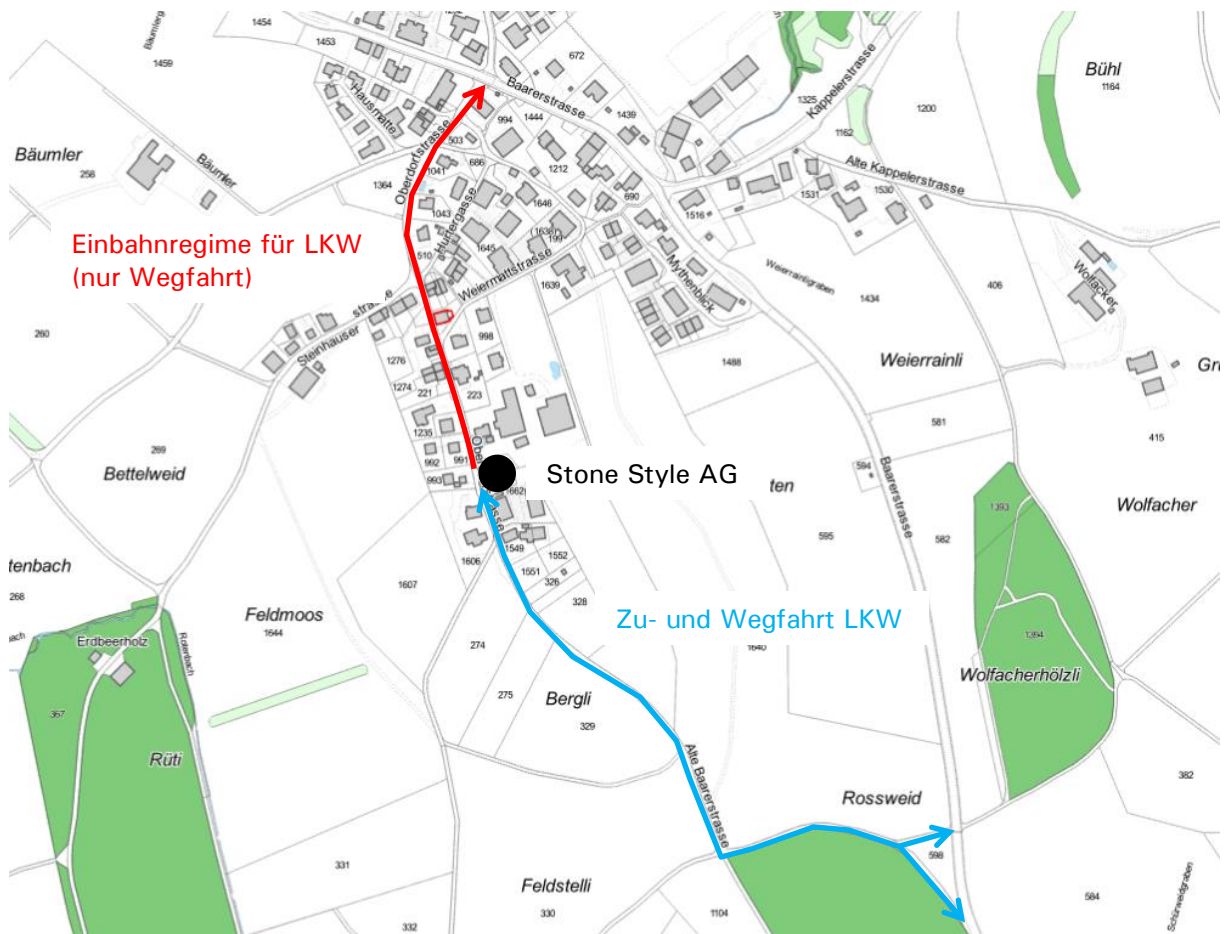


Abbildung 19: Einbahnregime für LKW Oberdorfstrasse

3.5.2 Ortseingänge

Die Ortseingänge von Hauptikon und Näfenhäuser sind durch Einengungen mit Tempo-30-Stellen erkennbar. In Uerzlikon markieren Eingangstore die Ortseingänge. Bei den übrigen Kantonsstrassen sind die Ortseingänge gestalterisch nicht erkennbar.

Eine gestalterische Hervorhebung des Ortseingangs ist auch bei der Albis-/Baarerstrasse und der Ebertswilerstrasse in Kappel angebracht. Die Eingangstore sollen, wenn immer möglich und wo nötig, mit einer Fussgängerquerung kombiniert werden.

Die genaue Lage der Eingangstore wird bei der Albis-/Baarerstrasse im Rahmen eines BGK (s. nächstes Kap.), bei der Ebertswilerstrasse in einer Vorstudie festgelegt. Die weiteren Interessen

werden dabei geklärt und berücksichtigt. Eine Lage zumindest teilweise ausserhalb, jedoch in unmittelbarer Nähe der Bauzone wird nicht ausgeschlossen, da Eingangstore Elemente der Strassenanlage sind und Kantonsstrassen zu einem ansehnlichen Teil ausserhalb der Bauzone liegen.

3.5.3 Betriebs- und Gestaltungskonzept Albis-/Baarerstrasse

Die Kantonsstrasse Albis-/Baarerstrasse weist heute eine Fahrbahn von 7.5 m Breite und ein Trottoir von 2.0 m Breite auf. Der kombinierte Fuss- und Veloweg ist 3.2 m breit und mit einem 1.5 m breiten Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Die Breite der Fahrbahn, das signalisierte Tempo (60 km/h) und die wenigen Querungsstellen bewirken, dass die Strasse MIV-orientiert ist und eine trennende Wirkung hat. Die Albisstrasse ist aber auch eine wichtige Langsamverkehrsverbindung. Um die Sicherheit für querende Fussgänger und Velofahrende zu erhöhen, soll beim Kanton die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) beantragt werden. Das BGK zeigt auf, wie die Albisstrasse künftig gestaltet wird. Es soll Aussagen zu Querschnittsaufteilung, Temporegime, Querungsstellen, Veloführung (v.a. im Bereich der Kreuzungen) und Gestaltung der Ortseingänge umfassen.

3.5.4 Handlungsbedarf Gestaltung

- Bei der Strasse Im Feld ist Tempo 30 einzuführen.
- Für Lastwagen ist an der Oberdorfstrasse ein Einbahnregime einzuführen.
- An der Albis-/Baarerstrasse und der Ebertswilerstrasse sind Ortseingangstore zu erstellen.
- Die Gemeinde beantragt beim Kanton die Erstellung eines BGK zur Ortsdurchfahrt Albis-/Baarerstrasse.

3.6 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

3.6.1 Bestehendes Busangebot

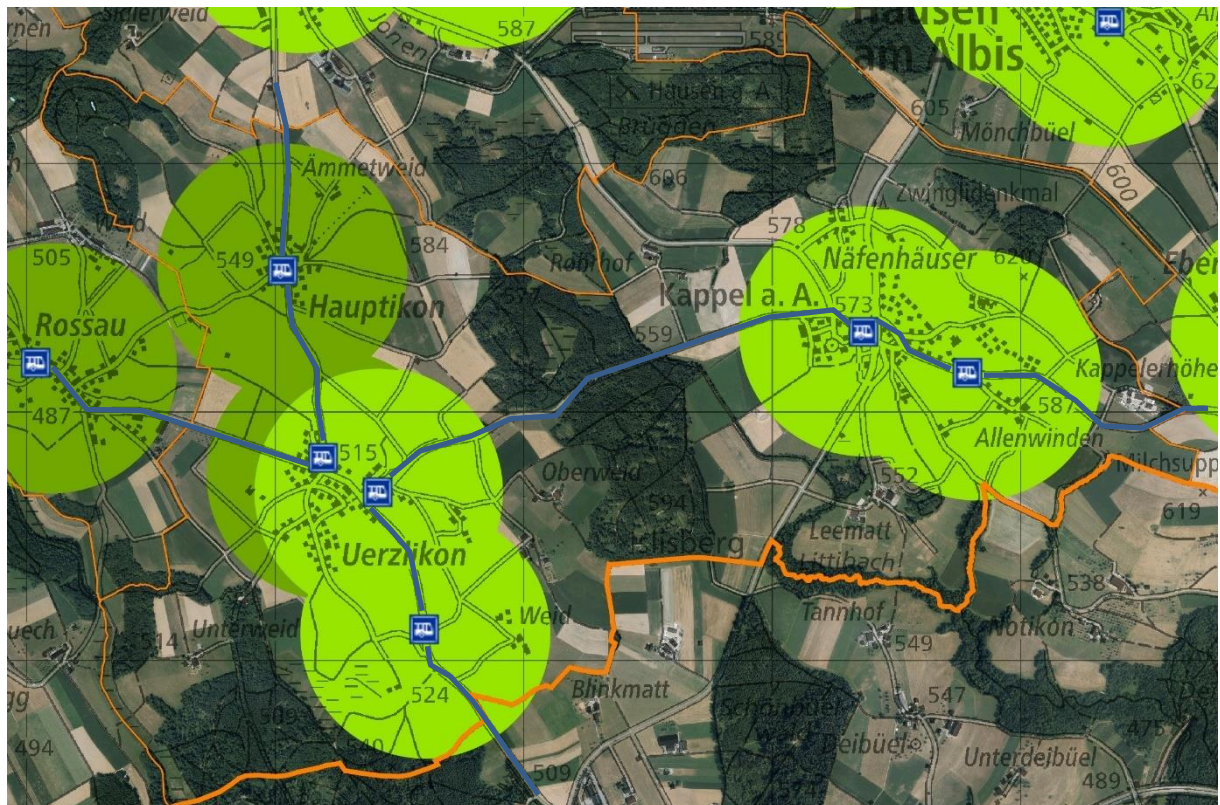


Abbildung 20: Einzugsgebiete der Bushaltestellen (grün) und Buslinien (blau) (GIS-Browser)

Das Angebot des Öffentlichen Verkehrs besteht aus folgenden Buslinien:

- 280: von Baar Bahnhof nach Hausen am Albis Post via Ebertswil
 - 60'-Takt Mo-So, Mo-Fr zusätzlich 30'-Takt in Spitzenstunden, bedient Uerzlikon und Kappel
 - von Hauptikon 1km/15min Gehdistanz zu Bushaltestelle in Uerzlikon
 - Umsteigen nach Affoltern am Albis: in Hausen am Albis Post auf 223er, 7min-Anschlusszeit
 - Umsteigen in Baar nach Zürich und Zug: 7min Anschluss (auch nach Zürich alle 60'), 4min Anschluss nach Zug/Luzern
- 232: von und nach Mettmenstetten Bahnhof
 - Mo-Fr zwei Verbindungen morgens, eine mittags nach Mettmenstetten
 - Mo-Fr eine Verbindung mittags, fünf Verbindungen abends (16-20 Uhr) von Mettmenstetten
 - bedient Uerzlikon und Hauptikon
- N24 ab Affoltern am Albis (an den Wochenenden) bedient Uerzlikon, Hauptikon, Kappel

Der Regionale Richtplan definiert für Kappel am Albis einen Angebotsstandard von einem Stundentakt mit eingeschränkter Betriebszeit nach Baar (Haupterschliessungsrichtung) und Bahnhof Affoltern am Albis (s. Kap. 4.3.2/S. 98 Regionaler Richtplantext). Diese Vorgabe wird mit dem aktuellen Angebot erfüllt. Das aktuelle Angebot ist somit aufrecht zu erhalten, insbesondere auch die jetzigen optimalen Anschlüsse nach Zug und Zürich HB. Längerfristig ist das Angebot nach Baar auszubauen, sofern die Nachfrage vorhanden ist.

Am Wochenende wird Kappel am Albis im Stundentakt bedient. Das Freizeit-/Erholungsziel Kloster Kappel ist folglich für den Freizeitverkehr mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar. Um die Verlagerung des Freizeitverkehrs auf den öffentlichen Verkehr zu fördern, sollte das Angebot bei Bedarf ausgebaut werden.

3.6.2 Bushaltestellen

Einzugsgebiet

Das gesamte Siedlungsgebiet liegt innerhalb der Einzugsgebiete der Bushaltestellen (s. Abbildung 20). Es besteht somit kein Bedarf an zusätzlichen Haltestellen.

Der Ortsteil Hauptikon liegt jedoch abseits der Busverbindung nach Baar. Die Bushaltestelle in Uerzlikon ist in 15 min Gehzeit erreichbar.

Hindernisfreiheit

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz sind die Gemeinden verpflichtet, die Bushaltestellen an Gemeindestrassen behindertengerecht zu gestalten. Mit Ausnahme der Haltestelle Allenwinden in Richtung Baar ist der behindertengerechte Einstieg mittels Rampe in den Bus möglich.

Für den hindernisfreien Ausbau an Staatsstrassen ist das Tiefbauamt des Kantons Zürich verantwortlich.

Die Haltestelle Allenwinden muss verschoben werden, um einen behindertengerechten ebenerdigen Einstieg (Realisierung 22 cm-Haltekannte) zu ermöglichen. Es wird vorgeschlagen, die Haltestelle in Richtung Baar Bahnhof etwas nach Osten zu verschieben. Durch die neue Lage kann gleichzeitig die Lücke in der Fusswegverbindung mit einer Querungsstelle geschlossen werden (s. auch Kap. 3.8 «Fussverkehr (FV)»).



Abbildung 21: Mögliches Gesamtprojekt Einmündung Tömlimatt/Ebertswilerstrasse



Abbildung 22: Bushaltestelle Allenwinden

Ausstattung

Neben der Hindernisfreiheit tragen übersichtliche Wartebereiche, eine Sitzgelegenheit und wo immer möglich ein überdachter Warteraum zur Attraktivität der Bushaltestellen bei.

Bei der Haltestelle Allenwinden in Richtungen Baar fehlt ein überdachter Wartebereich mit einer Sitzgelegenheit. Bei den übrigen Haltestellen ist aufgrund der geringen Einstiegszahlen (Haltestellen in Richtung Hausen a.A.), des Taktes (Haltestellen des Bus 232) oder der seltenen Benützung (Haltestelle Weid) eine Haltestellentafel ausreichend.

Bei der Bushaltestelle Kloster in Richtung Baar besteht ein Wartehaus, jedoch muss eine Stufe überwunden und die Fahrbahn betreten werden, um in das Wartehaus zu gelangen. Der Zugang zum Wartehaus ist dadurch für mobilitätseingeschränkte Personen erschwert. Eine Verschiebung des Wartehauses nach hinten ist nur mit Beanspruchung des Fuss- und Velowegs bzw. des Landwirtschaftslandes machbar. Eine Alternative wäre die Umkehrung des Wartehauses, sodass es vom Fuss-/Veloweg her betreten werden kann und nicht von der Strasse aus. Dadurch muss keine Stufe zur Erreichung der Sitzgelegenheit überwunden werden. Welche Variante witterungsbedingt und betrieblich am sinnvollsten ist, ist im Rahmen der Umsetzung zu eruieren.



Abbildung 23: Bushaltestelle Kloster

3.6.3 Handlungsbedarf ÖV

- Das heutige Angebot ist ausreichend und soll beibehalten werden.
- Langfristig sind die Verbindungen insbesondere Richtung Baar (und von dort in die Städte Zürich und Zug) auszubauen, sofern die Nachfrage vorhanden ist.
- Die Haltestelle Allenwinden ist (im Rahmen eines Gesamtprojektes Einmündung Tölmli-matt/Ebertswilerstrasse) hindernisfrei zu gestalten und in Richtung Baar mit einem Wartehaus auszustatten.
- Bei der Haltestelle Kloster ist der stufenlose Zugang zum überdeckten Wartebereich zu ermöglichen.

Die Massnahmen zur Anpassung der Bushaltestellen sind rechtzeitig mit der PostAuto AG zu koordinieren

3.7 Veloverkehr (VV)

3.7.1 Übergeordnetes Velowegnetz

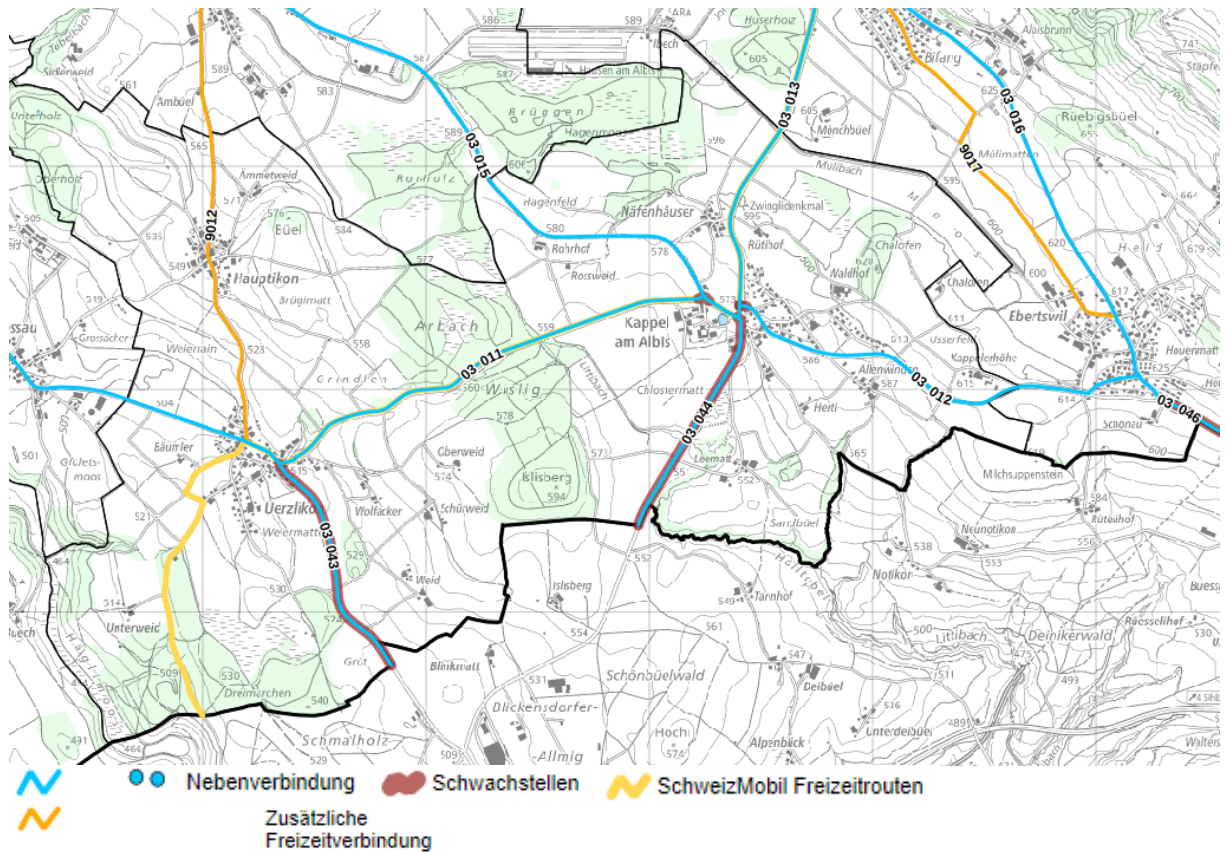


Abbildung 24: kantonales Velonetz Alltag (GIS-Browser)

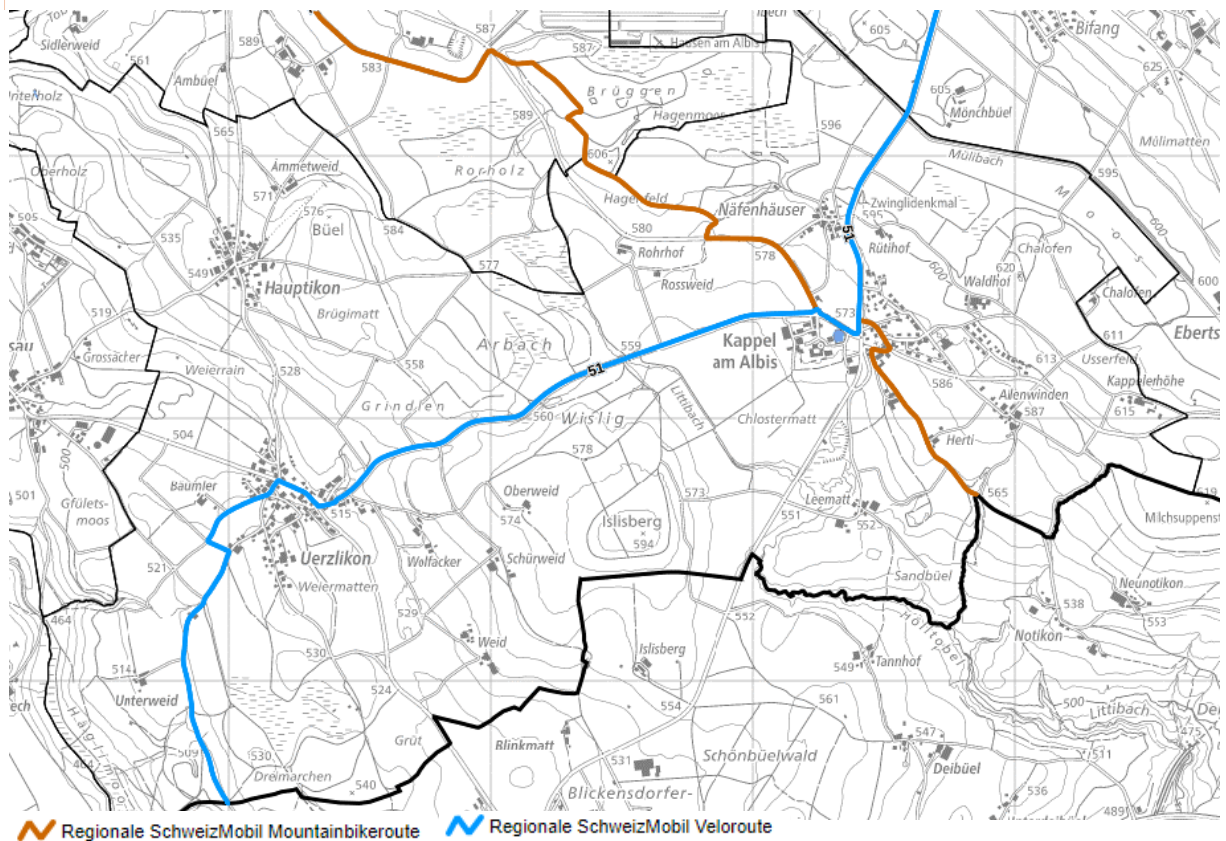


Abbildung 25: SchweizMobil Velorouten (GIS-Browser)

Die Anbindung an die umliegenden Gemeinden (insbesondere nach Hausen a.A. zum Sekundarschulhaus und nach Baar) und die Verbindung der drei Ortsteile ist mit dem vorhandenen bzw. geplanten kantonalen und regionalen Velowegnetz sichergestellt. Auch die Naherholungsgebiete sind gut erreichbar.

3.7.2 Schwachstellen bei kantonalen und regionalen Velowegen

Verbindungen von Uerzlikon und Kappel nach Baar

Die kantonalen Nebenverbindungen Uerzlikon-Baar entlang der Baarerstrasse und Kappel-Baar entlang der Baarerstrasse sind noch nicht realisiert. In den Verbindungsdatenblättern 03_043 und 03_044 des kantonalen Velonetzplans ist jeweils die Erstellung eines seitlichen Velowegs als Massnahme aufgeführt. Die Massnahmen haben tiefe Priorität. Im Rahmen von Abklärungen und Bauprojekten hat sich gezeigt, dass die Velowege aufgrund eines Naturschutzgebietes bzw. einer Grundwasserschutzzone sowie ungeklärtem Anschluss im Kanton Zug nicht wie geplant realisiert werden können. Wann und mit welchen Massnahmen diese Schwachstellen geschlossen werden sollen, ist nicht bekannt. Die beiden Baarerstrassen stellen die Verbindung von Uerzlikon bzw. Kappel am Albis mit dem Arbeitsplatzgebiet und Umsteigeknoten Baar sicher. Es handelt sich somit um wichtige Verbindungen, welche mit der Zunahme des E-Bike Anteils zukünftig vermehrt benutzt werden. Mit der Schliessung dieser Schwachstellen kann der Kanton zur Förderung des Veloverkehrs und des kombinierten Verkehrs Velo/öffentlicher Verkehr beitragen.

Linienführung bei Kreuzungen der Kantonsstrassen in Kappel

Weitere Schwachstellen im kantonalen Velowegnetz sind die Knoten Rifferswilerstrasse/Uerzlikerstrasse und der Knoten Albisstrasse/Ebertswilerstrasse.

Gemäss Verbindungsdatenblatt 03_011 ist bei der umständlichen Querung der Rifferswilerstrasse eine Umgestaltung des Knotens geplant, damit der Veloverkehr vortrittsberechtigt ist und dadurch direkter geführt wird. Die Massnahme ist noch nicht umgesetzt und hat hohe Priorität.

Beim Knoten Albisstrasse/Ebertswilerstrasse fehlt eine Einfahrtsmöglichkeit auf den Veloweg entlang der Albisstrasse. Geplant ist die Erstellung einer Einmündung auf den Veloweg mit allfälliger Querungshilfe. Die Massnahme hat hohe Priorität. Es besteht eine Einmündung, jedoch keine Signalisation und allfällige Querungshilfe.



Abbildung 26: Knoten Rifferswilerstrasse/Uerzlikerstrasse

Abbildung 27: Knoten Albisstrasse/Ebertswilerstrasse

3.7.3 Kommunales Velowegnetz

Generell gilt, dass alle lokalen Strassen vom Veloverkehr sicher und komfortabel befahrbar sein sollen, jedoch nur die wichtigsten Verbindungen im Richtplan dargestellt werden⁶. Neben den übergeordneten Velowegen stellen die wichtigen kommunale Velowege die Anbindung von zentralörtlichen Einrichtungen in der Gemeinde sicher. In Kappel am Albis ist dies das Schulhaus Tömlimatt.

Folgende kommunalen Strassen und Wege dienen als Zufahrt zum Schulhaus Tömlimatt und werden als kommunale Velowege klassifiziert:

- Die Strasse Tömlimatt (westlicher Abschnitt) verbindet die Schule mit dem übergeordneten Velowegnetz.
- Der Weg Rütihof/Waldhof bietet für Schüler aus dem Ortsteil Näfenhüser eine alternative Veloroute abseits der Hauptstrasse.
- Der Weg Hungerhalden bei Uerzlikon ist eine Abkürzung für Schüler aus dem Ortsteil Hauptikon.

Zudem werden ergänzende kommunale Freizeitroutes im Richtplan festgehalten. Es sind dies:

- die Strasse Näfenhüser als Abkürzung auf der Route Hausen a.A. nach Rifferswil
- der Weg zwischen Waldhof und Weid als Verbindung nach Ebertswil
- die Oberdorfstrasse in Uerzlikon als Verbindung nach Baar
- der Weg um das Wolfacherhölzli in Uerzlikon als Ausweichroute zur Kantonsstrasse und Fortsetzung zum Weg Hungerhalden

Die aufgelisteten kommunalen Velowege sind Teil der Groberschliessung. Die übrigen lokalen Strassen sind Teil der Feinerschliessung und sollen als solche ebenfalls sicher befahrbar sein.

3.7.4 Dimensionierung der Velowege

Auf dem übergeordneten Velowegnetz gemäss kantonalem Velonetzplan gilt grundsätzlich, dass Velowege ausserorts als Radwege geführt werden und Velowege innerorts als Radstreifen. Dieses Prinzip ist in Kappel am Albis mit Ausnahme der Mischverkehrsfläche zwischen Hauptikon und Oberrifferswil umgesetzt. Da die Verkehrsbelastung auf diesem Abschnitt sehr gering ist, kann der

⁶ Merkblatt «Kommunale Velonetzplanung», Koordinationsstelle Veloverkehr des AFV, Dezember 2017

Veloverkehr problemlos im Mischverkehr geführt werden. Allenfalls können Radstreifen markiert werden.

Die Radwege sind mit einer Breite von 3.2 m ausreichend dimensioniert⁷. Radstreifen sollen auf Nebenverbindungen eine minimale Breite von 1.5 m⁸ aufweisen.

Auf den Gemeinde- und Privatstrassen sind Mischverkehrsflächen aufgrund des niedrigen Verkehrsaufkommens und grösstenteils Tempo 30 ausreichend. Die Velowegführung ist somit einheitlich und klar.

3.7.5 Hindernisfreiheit

Die kommunalen Velowege in Kappel am Albis weisen keine Hindernisse auf. Die Linienführung ist einheitlich sowie mit geeigneten Belägen ausgestattet und weist nur beim Übergang von ausserorts zu innerorts einen Wechsel der Führungsart von separaten Velowegen auf Mischverkehrsflächen auf.

3.7.6 Veloparkierung

Gute Abstellmöglichkeiten für Velos am Zielort fördern den Veloverkehr. Parkieranlagen für Velos sind beim Kloster Kappel und beim Schulhaus Tömlimatt vorhanden. Beim Schulhaus besteht ein abschliessbarer Veloraum mit ca. 22 Abstellplätzen. Ein weiterer Anziehungspunkt mit Potential für Veloabstellplätze ist der Gemeindesaal.

3.7.7 Handlungsbedarf Veloverkehr

- Die Gemeinde beantragt beim Kanton die Schliessung der Schwachstellen im übergeordneten Velowegnetz (s. Kapitel 3.7.2).
- Die in Kapitel 3.7.3 genannten Strasse und Wege sind als kommunale Velowege festzulegen.
- Die vorhandenen und potenziellen Veloparkieranlagen gemäss Kapitel 3.7.6 sind im Verkehrsrichtplan einzutragen.

⁷ Minimalbreite für kombinierte Fuss-/Radwege: 3 m (Richtlinie Velostandards Übergangsdokument, 1. September 2021, Kap. 6.3.)

⁸ Richtlinie Velostandards Übergangsdokument, 1. September 2021, Kap. 5.3.
Gemäss VSS-Norm 40 201 (Anhang 2) muss die Radstreifenbreite in flachen Abschnitten mind. 1.2 m betragen. Anzustreben sind jedoch 1.5 – 1.8 m breite Radstreifen.

3.8 Fussverkehr (FV)

3.8.1 Wanderwegnetz

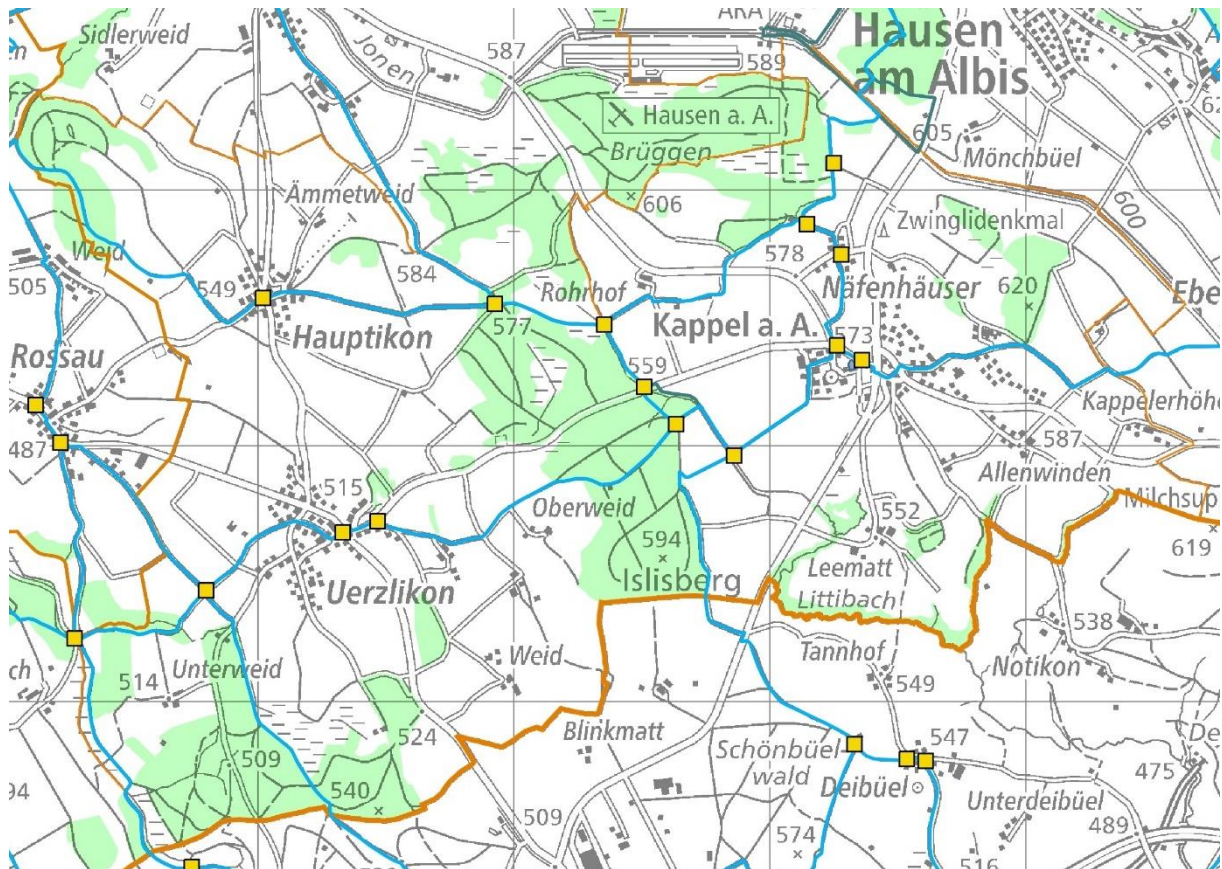


Abbildung 28: Überkommunales Fuss- und Wanderwegnetz (GIS-Browser)

Das überkommunale Wanderwegnetz deckt einen Grossteil der Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen, den umliegenden Gemeinden sowie den Erholungsgebieten ab. Es fehlen jedoch planerisch gesicherte Fusswegverbindungen zwischen Hauptikon und Uerzlikon und zwischen Kappel und Allenwinden. Diese Verbindungen sind mit dem kommunalen Fusswegnetz sicher zu stellen.

3.8.2 Netzlücken bei Kantonsstrassen

Damit ein sicheres, direktes und durchgängiges Fusswegnetz entsteht, sollen Netzlücken geschlossen und zusätzliche Querungsstellen geschaffen werden.

Trottoir Baarerstrasse in Uerzlikon

Eine Netzlücke ist das fehlende Trottoir nordseitig entlang der Baarerstrasse in Uerzlikon. Es handelt sich dabei um einen Schul- und Kindergartenweg. Zurzeit dient ein befristet bewilligter Trampelpfad als provisorischer Kindergartenweg. Bei Massnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit ist neben dem fehlenden Trottoir und fehlenden Querungsmöglichkeiten auch der Lastwagenverkehr auf der Baarerstrasse zu berücksichtigen.

Die Realisierung eines Trottoirs nordseitig entlang der Baarerstrasse ist mit Landerwerb verbunden und hat die Interessen des Ortsbildschutzes zu berücksichtigen. Als Alternative ist aus Sicht der Gemeinde eine Tempo-30-Zone auf der Ortsdurchfahrt in Uerzlikon denkbar. Das Ziel der schlussendlich umgesetzten Massnahme ist es, eine hohe Sicherheit auf dem Schul- und Kindergartenweg zu erreichen.

Es ist zu beachten, dass sich der geplante Fussweg im Bereich des projektierten Gewässerraums für den Haselbach befindet. Im Gewässerraum dürfen nur standortgebundene und im öffentlichen

Interesse liegende Bauten und Anlagen erstellt werden (Ar. 41c Abs. 1 GSchV). Falls die Anlagen nicht ausserhalb des Gewässerraumes angeordnet werden können, ist im Rahmen nachfolgender Planungs- und Projektierungsverfahren für Bauten und Anlagen innerhalb des Gewässerraums der Nachweis der Standortgebundenheit zu erbringen.

Querungsstellen

An der Baarerstrasse (in Fortsetzung des Fusswegs von der Weiermattstrasse) und an der Kappelerstrasse (bei der Alten Kappelerstrasse) in Uerzlikon sind Querungsstellen (Fussgängerstreifen oder Schutzinseln in der Fahrbahnmittle) zu realisieren, um ein lückenloses Fusswegnetz zu erreichen. Die Querungsstellen dienen neben den Kindergärtnern auch den Wanderern, Spaziergängern und als Zugang zur Bushaltestelle.



Abbildung 29: Kreuzung Baarer-/Kappelerstrasse



Abbildung 30: Querungsstelle Uerzlikon
(bei Alter Kappelerstrasse)

In Kappel sind an der Albisstrasse auf Höhe Näfenhäuser und Denner-Partner Querungsstellen zu realisieren. Die nördliche Querungsstelle stellt die Schulwegverbindung zwischen Näfenhäuser und Tömlimatt sowie den Zugang zum Zwingliedenkmal sicher. Die südliche Querungsstelle liegt ebenfalls auf dem Schulweg und stellt den Zugang zum Laden vom Ortsteil Näfenhäuser sicher. Der Fussweg durch die Siedlung Chappelermaten ist privat und kann deshalb den Fussweg entlang der Albisstrasse mit Querungsstelle beim Denner-Partner nicht ersetzen.



Abbildung 31: Querungsstelle Näfenhäuser



Abbildung 32: Querungsstelle Denner Partner

Da es sich bei den oben aufgeführten Querungen um Massnahmen an Kantonsstrassen handelt, ist der Kanton verantwortlich für die Umsetzung der Massnahmen. Die Gemeinde kann die Massnahmen beim Kanton beantragen.

3.8.3 Kommunales Wegnetz

Das kommunale Fusswegnetz umfasst in Kappel am Albis neben dem übergeordneten Wegnetz zwischen den Ortsteilen alle bestehenden öffentlichen und privaten Strassen und Wege im Siedlungsgebiet. Damit erfüllt der kommunale Richtplan die Anforderungen gemäss § 31 PBG und setzt Art. 4 FWG um.

Das kommunale Fusswegnetz ist grösstenteils ein Teil der Feinerschliessung. Ausnahmen bilden die Fusswege entlang der Groberschliessungsstrassen Näfenhäuser, Allenwinden und Rifferswilerstrasse-Uerzlikerstrasse-Hauptikonstrasse (s. Kap. 3.3.1 «Strassennetz»).

Die Strassen und Wege im Siedlungsgebiet dienen insbesondere als Schulwege und als Zugang zu den Läden und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Der Weg Rütihof/Waldhof ausserhalb des Siedlungsgebietes wird ebenfalls als kommunaler Fussweg mit Groberschliessungsfunktion festgelegt, da er als Schulwegverbindung zwischen Näfenhüser und der Schule Tömlimatt dient.

3.8.4 Netzlücke im kommunalen Fusswegnetz

Trottoirüberfahrten Schützenwies und Tömlimatt

Bei den Einmündungen der Schützenwies und der Tömlimatt (westlicher Abschnitt) in die Ebertswilerstrasse haben die Autofahrer Vortritt. Damit ein durchgehender, sicherer Fussweg zur Schule entsteht, sollen Trottoirüberfahrten erstellt werden. Dadurch hat der Fussverkehr Vortritt und das Queren der Einmündungen ist für Fussgänger einfacher. Zudem kann durch diese Massnahme die Torsituation der Tempo 30 Zone verstärkt werden.



Abbildung 33: Einmündung Tömlimatt



Abbildung 34: Einmündung Schützenwies

Fusswegverbindung Im Feld - Tömlimatt

Zur besseren Erreichbarkeit der Bushaltestelle Allenwinden ist eine öffentliche Fusswegverbindung zwischen Im Feld und Tömlimatt über die Strasse Obstgarten mittels Dienstbarkeit und allenfalls Ausparzellierung eines Abschnitts zu sichern. In der Fortsetzung ist ein neues Trottoir mit Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Tömlimatt zu Schliessung der Netzlücke zu erstellen. Zudem soll eine Verbindung zwischen dem Feldblumenweg und der Strasse Obstgarten mittels eines Fusswegrechts gesichert werden. Des Weiteren ist eine Querungsstelle an der Ebertswilerstrasse zu realisieren. Die Querungsstelle stellt die sichere Anbindung des Weilers Allenwinden an den Ortsteil Kappel mit Schule, Laden, Bushaltestelle etc. sicher. Heute ist die Querung mit «Füssen» markiert. Die Massnahmen könnten in einem Gesamtprojekt «Einmündung Tömlimatt/Ebertswilerstrasse» geplant und realisiert werden (s. a. Kap. 3.6.2 «Bushaltestellen»).



Abbildung 35: Fusswegverbindung Im Feld – Tölimatt (gisknonaueramt.ch)

3.8.5 Dimensionierung der Fusswege

Grundsätzlich wird der Fussverkehr entlang von Kantonsstrassen und vielbefahrenen Gemeinde-/Privatstrassen auf einem Trottoir geführt, auf den übrigen Strassen im Mischverkehr. Dieses Prinzip wird auch in Kappel am Albis angewandt.

Entlang der Kantonsstrassen sind die Trottoirs 2.0 m breit und damit ausreichend dimensioniert.

Als vielbefahrene Gemeinde-/Privatstrassen können in Kappel am Albis die Strassen Im Feld, Oberdorf und Weiermattstrasse bezeichnet werden. Sie erschliessen mehr als 50 Wohneinheiten. Ein Trottoir ist auch bei der Strasse Tölimatt angebracht, weil es sich um eine wichtige Schulwegverbindung handelt. Bei den übrigen Gemeinde-/Privatstrassen reicht eine Mischverkehrsfläche aus, da die verkehrliche Belastung und das Tempo auf diesen Strassen gering sind.

Im Feld, Kappel

Bei der Strasse Im Feld ist ein Trottoir von 2.0 m Breite vorhanden.

Oberdorfstrasse, Uerzlikon

Auf dem Abschnitt der Oberdorfstrasse zwischen Weiermattstrasse und Hausmatte kann auf ein Trottoir verzichtet werden, da sich dort lediglich zwei Grundstückszugänge befinden und die Hürtergasse bzw. die Weiermattstrasse als Fusswegverbindung benutzt werden können. Im Abschnitt zwischen Hausmatte und Baarerstrasse ist ein Trottoir angebracht und teilweise bereits realisiert. Es besteht zudem eine parallele Fusswegverbindung zwischen Weiermattstrasse und Baarerstrasse abseits der Einmündung (s. Abbildung unten), weshalb keine weiteren Massnahmen zu treffen sind.



Abbildungen 36 + 37: Einmündung Oberdorfstrasse / parallele Wegverbindung (rot)

Weiermattstrasse, Uerzlikon

Aufgrund der engen Platzverhältnisse entlang der Weiermattstrasse lässt sich kein Trottoir realisieren, ohne dass in bestehende Böschungen und Umgebungsgestaltungen eingegriffen wird. Die Weiermattstrasse soll auch weiterhin als Mischverkehrsfläche gestaltet sein, was charakteristisch für alte Ortskerne ist. Es wurde geprüft, ob ein Einbahnregime eingeführt werden kann, um gewisse Abschnitte der Weiermattstrasse vom Verkehr zu entlasten und Kreuzungsfälle PW/PW zu vermeiden. Ein Einbahnregime führt jedoch zu Mehrverkehr und Umwegen über die Oberdorfstrasse, was nicht dem Prinzip entspricht, den Verkehr möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz zu führen. Deshalb ist von einem Einbahnregime abzusehen.



Abbildung 38 + 39: Weiermattstrasse

Einmündung Hauptikoner- in Baarerstrasse, Uerzlikon

Im Bereich der Liegenschaft Baarerstrasse 1 besteht Konfliktpotential zwischen den Fussgängern und der Parkierung. Autos fahren rückwärts über das Trottoir auf die Hauptikonerstrasse. Die Gefahrensituation ist mit einer geeigneten Massnahme zu entschärfen.



Abbildung 40: Gefahrenbereich (rot) bei der Einmündung Baarerstrasse-Hauptikonerstrasse

Tömlimatt, Kappel

Beim Zufahrtsweg Tömlimatt ist ebenfalls ein Trottoir angebracht, da es sich um eine wichtige Schulwegverbindung handelt. Es ist ein Trottoir von 1.5 m Breite vorhanden. Dies ist zu knapp bemessen. Es ist ein Ausbau auf 2.0 m angezeigt. Im westlichen Teil lässt sich eine Verbreiterung innerhalb der bestehenden Strassenparzelle umsetzen (2.0 m Trottoir, 4.7 m Fahrbahn und 0.3 m Bankett). Im östlichen Teil ist die Verbreiterung des Trottoirs mit einer geringen Verbreiterung der Strasse machbar (s. Abbildung 13: Tömlimatt (östlicher Abschnitt), Seite 20). Die Verbreiterung des Trottoirs ist eine langfristige Massnahme, welche zu einem günstigen Zeitpunkt (bspw. bei einer Strassensanierung oder Leitungsbau) und unter Berücksichtigung des finanziellen Aufwands umgesetzt werden soll.

3.8.6 Hindernisfreiheit

Das Fusswegnetz ist grundsätzlich mit geeigneten Belägen und hindernisfrei gestaltet und auch für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar. Eine Ausnahme bildet der Abschluss des Trottoirs der Tömlimatt bei der Bushaltestelle Allenwinden (sofern keine Trottoirüberfahrt realisiert wird (s. Kap. 3.8 «Fussverkehr (FV)») und bei der Kreuzung Tömlimatt/Rütihofer. Hier fehlt die Absenkung des Trottoirs auf das Niveau der Fahrbahn.



Abbildung 41: Bushaltestelle Allenwinden



Abbildung 42: Kreuzung Tömlimatt/Rütihofer

3.8.7 Handlungsbedarf Fussverkehr

- Die Gemeinde beantragt beim Kanton die Erhöhung der Schulwegsicherheit entlang der Baarerstrasse mittels geeigneter Massnahmen (z.B. nordseitiges Trottoir, Querungsstellen, Tempo 30 Zone).
- Die Gemeinde beantragt beim Kanton die Erstellung der Querungsstellen gemäss Kapitel 3.8.2.
- Die in Kapitel 3.8.3 genannten Wege sind als kommunale Fusswege festzulegen.
- Bei der Schützenwies und Tömlimatt (westliche Einmündung) sind Trottoirüberfahrten zu erstellen.
- Auf der Strasse Obstgarten (zwischen Im Feld und Ebertswilerstrasse) ist ein Fusswegrecht zu Gunsten der Öffentlichkeit zu sichern.
- Die Netzlücke zwischen Obstgarten und Tömlimatt ist mittels Trottoir und Trottoirüberfahrt zu schliessen.
- Die Gefahrensituation bei der Einmündung der Hauptkonner- in die Baarerstrasse in Uerzlikon ist mit geeigneten Massnahmen zu entschärfen.
- Das Trottoir entlang der Tömlimatt ist zu verbreitern.
- Bei der Kreuzung Tömlimatt/Rütihofer sind die Trottoirkanten abzusenken.

Gemäss Bericht zur zweiten Vorprüfung, Seite 3, befindet die Fachstelle Fussverkehr den aufgeführten Handlungsbedarf Fussverkehr für wichtig und gut; sie wird die Gemeinde bei der Umsetzung der Massnahmen nach ihren Möglichkeiten unterstützen.

3.9 Reitwege

In den Wäldern Unterholz und Grütholz wurden Wege für ReiterInnen eingesandet. Die Reitwege befinden sich abseits der Hauptwege von Fuss- und Veloverkehr, was zu einer Entflechtung führt. Dies hat sich bewährt.

- Die Reitwege sind in der Richtplankarte zu verorten.

4 Strategie und Festlegungen

Aufgrund der Analyse und der Handlungsanweisungen wurden Strategien und Festlegungen erarbeitet. Die Strategie hält die Ziele der verkehrlichen Entwicklung fest und die Festlegungen beinhalten die Massnahmen, mit welchen diese Ziele erreicht werden können.

Die Strategien und Festlegungen sind dem Richtplantext zu entnehmen und in den Richtplankarten verortet.

5 Verfahren

5.1 Ablauf

Der kommunale Verkehrsrichtplan wird in folgenden Schritten erarbeitet:

Zeitraum	Verfahrensschritt
Sommer 2020	Entwurf Verkehrsrichtplan
2. November 2020	Besprechung mit Begleitgruppe
Dezember 2020	Verabschiedung Verkehrsrichtplan durch Begleitgruppe und Gemeinderat z.H. Vorprüfung
Januar bis Mai 2021	Vorprüfung durch das ARE
Juni / Juli 2021	Überarbeitung aufgrund Vorprüfung
April bis Juni 2022	2. Vorprüfung durch das ARE
August 2022	Überarbeitung aufgrund 2. Vorprüfung
30. September – 30. November 2022	Mitwirkung (Öffentliche Auflage und Anhörung Nachbargemeinden)
5. Oktober 2022	Informationsveranstaltung für Bevölkerung
Winter 2022	Fertigstellung Verkehrsrichtplan
2. Juni 2023	Festsetzung durch die Gemeindeversammlung
Sommer 2023	Genehmigung durch die Baudirektion
Herbst 2023	Aufschalten auf dem WebGIS

5.2 Vorprüfung durch das Amt für Raumentwicklung

Der Entwurf des kommunalen Verkehrsrichtplans wurde gemäss dem Vorprüfungsbericht vom 5. Mai 2021 überarbeitet und ergänzt.

Folgende Hinweise oder Auflagen wurden aus den aufgeführten Gründen nicht berücksichtigt:

- Hinweis Seite 4 zu Richtplantext, Kapitel 4.1, Motorisierter Individualverkehr / Ausgestaltung der Ortseingangstore:** Im Vorprüfungsbericht wird darauf hingewiesen, dass bei der Gestaltung der Ortseingänge darauf zu achten ist, «dass ortstypische Gebäudevorzonen mit bestehenden Gärten nicht zu stark tangiert werden, um das Ortsbild nicht zu beeinträchtigen.» Für die

weitere Planung- und Projektierungsschritte ist dieser Hinweis nicht relevant, da im Bereich der zu beantragenden Eingangstore keine «ortstypischen Gebäudevorzonen» liegen.

- **Auflage Seite 4 zu Richtplantext, Kapitel 4.1, Motorisierter Individualverkehr / Massnahme M8:**
Der Richtplantext soll dahingehend angepasst werden, dass sich M8 ausserhalb der Bauzone befinde und somit nicht bewilligungsfähig sei. Die Massnahme sei innerhalb der Bauzone zu realisieren. Diese Anpassung wurde nicht in den Richtplantext übernommen. Stattdessen wurde im Bericht ergänzt, dass die genaue Lage der Ortseingangstore im Rahmen einer Vorstudie (Eingangstor Ebertswilerstrasse) und im Rahmen eines BGK (Eingangstor Albis-/Baarerstrasse) festgelegt werden, um weitere Interessen (z.B. Ortsbildschutz / Querungsbedürfnis / Sicherheit) zu berücksichtigen. Eine Lage zumindest teilweise ausserhalb, jedoch in unmittelbarer Nähe der Bauzone wird nicht ausgeschlossen, da Eingangstore Elemente der Strassenanlage sind und Kantonsstrassen zu einem ansehnlichen Teil ausserhalb der Bauzone liegen.

Der Verkehrsrichtplan wurde dem ARE am 23. März 2022 zu einer 2. Vorprüfung eingereicht. Die Anpassungen aus dem Vorprüfungsbericht vom 28. Juni 2022 wurden vollständig übernommen.

5.3 Mitwirkungsverfahren

5.3.1 Öffentliche Auflage

(folgt)

5.3.2 Anhörung

(folgt)

Datei: F:\PLANUNG\KAP\16_105 Verkehrsrichtplan\01 Projekt\01 Projektdateien +\BE Bericht_Verkehrsrichtplan_V3_2_Vorprüfung.docx
letzte Bearbeitung: 05.09.2022 15:04:00 ▪ Ausdruck: 05.09.2022 15:04:00