

Kanton Zürich

Gemeinde Kappel am Albis



► Kommunalen Verkehrsrichtplan

Öffentliche Auflage und Anhörung

Öffentliche Auflage vom 30. September 2022 bis 29. November 2022

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am:

Namens der Gemeindeversammlung,

Der Präsident:

Die Schreiberin:

Von der Baudirektion genehmigt am:

BDV Nr.

Für die Baudirektion:

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

gpw

Geomatik Planung Werke

Impressum

Auftraggeber	Gemeinde Kappel am Albis Lindenfeld 2a 8926 Kappel am Albis
Bearbeitung	Stefanie Dünnerberger-Forlin
Begleitgruppe	Martin Hunkeler, Gemeindepräsident Stefanie Dünnerberger-Forlin, Gemeindeglied Liselotte (Lilo) Steinmann Plüss, Ressortvorsteherin Hochbau und Soziales
Verfasser	Ingenieurbüro gpw Obstgartenstrasse 12 8910 Affoltern a.A.
Bearbeitung	Anja Anderer, Stefanie Jakob, Sara Rüegg

Dokument

Status	Öffentliche Auflage und Anhörung
Version	4.0

Beilage

Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr
Richtplankarte Fuss- und Veloverkehr

Verteiler (entfällt im def. Dokument)

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	Ausdruck / PDF	Verabschiedung zur 2. Vorprüfung
4.0	05.09.2022	Gemeinderat	Ausdruck / PDF	Verabschiedung zur öffentlichen Auflage und Anhörung

Inhalt

1	Einleitung	3
1.1	Bedeutung der kommunalen Richtplanung	3
1.2	Bestandteile des Richtplans	3
1.2.1	Strategie	3
1.2.2	Festlegungen	3
1.2.3	Erläuterungen	3
2	Strategie	4
2.1	Ausgangslage	4
2.2	Ziele	4
2.3	Massnahmen	4
3	Übergeordnete Festlegungen (orientierend)	5
3.1	Strassennetz	5
3.2	Öffentlicher Verkehr	5
3.3	Velowegnetz	6
3.4	Fusswegnetz	6
4	Kommunale Festlegungen	8
4.1	Motorisierter Individualverkehr	8
4.1.1	Strassennetz	8
4.1.2	Dimensionierung und Gestaltung des Strassenraums	8
4.1.3	Parkierung	9
4.2	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	9
4.3	Veloverkehr	10
4.3.1	Velowegnetz	10
4.3.2	Veloparkierung	10
4.4	Fussverkehr	10
4.4.1	Fusswegnetz	10
4.4.2	Sicherheit	11
4.4.3	Attraktivität	12
4.5	Reitwege	12
5	Nutzung und Umsetzung des Richtplans	12

1 Einleitung

1.1 Bedeutung der kommunalen Richtplanung

Der kommunale Richtplan stellt ein wichtiges, strategisches und behördenverbindliches Instrument dar. Er koordiniert die kommunalen Inhalte mit den übergeordneten Grundlagen und der kommunalen Bau- und Zonenordnung sowie mit den raumwirksamen Tätigkeiten der Nachbargemeinden. Mit einem Planungshorizont von 15 Jahren zeigt er die langfristigen Entwicklungsabsichten der Gemeinde auf.

Der kommunale Richtplan wird von der Gemeindeversammlung festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt. Er ist behördenverbindlich, das heisst, der Gemeinderat und die Gemeindeverwaltung haben sich im Rahmen ihres Ermessensspielraums an die Ziele und Festlegungen zu halten. Festlegungen, welche grundeigentümerverbindlichen Charakter erhalten sollen, sind mit einem geeigneten Instrument der Nutzungsplanung umzusetzen.

1.2 Bestandteile des Richtplans

Der kommunale Verkehrsrichtplan besteht aus zwei Richtplankarten, dem vorliegenden Richtplantext und einem erläuternden Bericht gemäss Art. 47 RPV. Der Richtplantext umfasst die behördenverbindliche Strategie und Festlegungen.

1.2.1 Strategie

Die Strategie beinhaltet die Ziele und Stossrichtungen für die nächsten 15 Jahre. Die Ziele resultieren aus der Grundlagenauswertung und der Analyse. Sie beschreiben, wie sich das Angebot für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden in diesem Zeitraum weiterentwickeln soll und wie übergeordnete Festlegungen umgesetzt werden.

1.2.2 Festlegungen

Die Festlegungen zeigen auf, mit welchen Massnahmen die Ziele erreicht werden können. Sie richten sich an die jeweilige Trägerschaft. Im Richtplantext ist vermerkt, ob die Massnahme geplant oder bestehend ist und in welchem Zeitraum sie umgesetzt werden soll.

Zeitraum	
kurzfristig	1 - 3 Jahre
mittelfristig	4 - 9 Jahre
langfristig	10 - 15 Jahre

Tabelle 1: Zeiträume

Da der Richtplan einen Planungshorizont von ca. 15 Jahren hat, kann es sinnvoll sein, den Plan alle 2 - 5 Jahre nachzuführen. Bereits umgesetzte Massnahmen können im Zuge der Nachführung vom Status «geplant» in den Status «bestehend» überführt werden. Die laufende Aktualisierung des Richtplans hat den Vorteil, dass der Handlungsbedarf klar ersichtlich ist. Die Nachführung des Richtplans liegt dabei in der Kompetenz des Gemeinderats. Änderungen – das Streichen oder Hinzufügen von Massnahmen – am kommunalen Richtplan bedürfen jedoch weiterhin der Zustimmung der Gemeindeversammlung.

1.2.3 Erläuterungen

Zum besseren Verständnis werden einzelne Festlegungen ausführlicher erläutert und allfällige Abhängigkeiten und Koordinationsbedarfe aufgezeigt.

2 Strategie

2.1 Ausgangslage

Mehrere Siedlungsgebiete: Das Siedlungsgebiet von Kappel am Albis ist auf das Dorf und vier Weiler aufgeteilt; daraus resultieren z.T. lange Schulwege.

Dominante Kantonsstrassen: Es gibt relativ viele Kantonsstrassen als Ortsdurchfahrten, die teilweise breit ausgebaut sind, bei relativ geringem Verkehr.

Historische Situationen: Kappel verfügt über einen historischen Dorfteil und grösstenteils historische Weiler. Auf diese Situation ist bei der Strassengestalt Rücksicht zu nehmen. Es besteht beschränkter Platz für Strassenausbauten.

Hoher Pendleranteil: Ein Grossteil der arbeitstätigen Bevölkerung arbeitet auswärts; ein erheblicher und zunehmender Anteil in der Region Baar/Zug.

2.2 Ziele

Die Gemeinde Kappel am Albis verfügt über ein durchgehendes, sicheres und attraktives Wege- und Strassennetz für den Alltags- und Freizeitverkehr.

Durchgängigkeit: Durchgehende und möglichst direkte Verbindungen mit guten Anschlüssen (räumlich wie zeitlich) ermöglichen eine effiziente Verkehrsabwicklung und die Nutzung der kombinierten Mobilität.

Sicherheit: Die Dimensionierung der Verkehrswege, die Abwicklung des Verkehrs und die gefahrenen Geschwindigkeiten gewährleisten allen Verkehrsteilnehmenden (Zufussgehende, Velofahrende, Autofahrende, Buspassagiere, Kinder, Jugendliche, Erwachsene, SeniorInnen, Seh- und Mobilitätsbehinderte) eine hohe Sicherheit.

Attraktivität: Die Strassengestalt ist, unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit und des ortsbildlichen Kontextes, auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden angepasst.

2.3 Massnahmen

Ein **durchgehendes** Wege- und Strassennetz wird erreicht durch:

- die Schliessung von Netzlücken
- gute Umstiegs-Möglichkeiten und Anschlüsse im Öffentlichen Verkehr sowie gute Infrastruktur an Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs

Ein **sicheres** Wege- und Strassennetz wird erreicht durch:

- die Sicherstellung einer ausreichenden Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden
- die Behebung von Gefahren und Schwachstellen
- Anpassungen beim Temporegime
- genügend sichere Querungsstellen bei Kantonsstrassen

Ein **attraktives** Wege- und Strassennetz wird erreicht durch:

- eine der Situation angepasste Gestaltung der Ortsdurchfahrten sowie der öffentlich und privaten Strassen
- die Sicherstellung der Hindernisfreiheit

3 Übergeordnete Festlegungen (orientierend)

Die übergeordneten Festlegungen entstammen dem Kantonalen und dem Regionalen Richtplan sowie weiteren überkommunalen Planungen. Sie sind orientierende Inhalte und nicht solche, die von der Gemeindeversammlung festgesetzt werden. Der Gemeinderat hat deshalb die Kompetenz, Änderungen bei den übergeordneten Festlegungen in eigener Kompetenz in Plänen und Text des kommunalen Verkehrsrichtplans nachzuführen.

3.1 Strassennetz

Das übergeordnete Strassennetz besteht aus folgenden Strassen:

Regionale Verbindungsstrassen	Status
Mettmenstetten – Uerzlikon - Kappel am Albis - Ebertswil (Route 660)	bestehend
Uerzlikon-Baar (Route 670)	bestehend
Rifferswil - Kappel am Albis (Route 672)	bestehend
Hausen am Albis - Kappel am Albis – Blickensdorf (Baar) (Route 678)	bestehend

Wirkung: Für den Bau, den Ausbau und den Unterhalt ist der Kanton zuständig. Wünscht die Gemeinde Massnahmen, welche das Kantonsstrassennetz betreffen, sind diese frühzeitig mit dem Kanton abzusprechen. Die Gemeinde muss für von ihr gewünschte Mehraufwände, welche über den Standard hinausgehen (bspw. aufgrund Gestaltung), die Kosten tragen.

Als Parkierungsanlage von regionaler Bedeutung ist klassiert:

Regionale Parkierungsanlage	Status
Parkplatz Kloster Kappel a.A.	bestehend

Wirkung: Der Eintrag im Richtplan zeigt an, dass es sich bei den Parkierungsanlagen um Anlagen von öffentlichem Interesse handelt, welche erhalten bleiben sollen. Eine Aufhebung kommt nur in Frage, wenn sich die Nachfrage stark geändert hat oder ein gleichwertiger Ersatz erstellt wird. Der Betrieb und Unterhalt der Anlagen liegen bei der jeweiligen Trägerschaft.

3.2 Öffentlicher Verkehr

Das übergeordnete Netz des öffentlichen Verkehrs besteht aus folgenden Linien:

Übergeordnete Linien	Status
Buslinie 280 Baar Bahnhof - Hausen am Albis Post via Ebertswil	bestehend
Buslinie 232 Mettmenstetten Bahnhof - Mettmensstetten Bahnhof	bestehend
Nachtbus N24 (an den Wochenenden) Affoltern am Albis Bahnhof - Mettmensstetten Rennweg	bestehend

Wirkung: Die Routen der Buslinien werden von der PostAuto AG zusammen mit dem Besteller, dem ZVV, im Rahmen des Fahrplanverfahrens festgelegt. Die Gemeinde Kappel am Albis hat sich an den Kosten für die Buslinien zu beteiligen. Für Bau und Unterhalt der Haltestellen an Gemeindestrassen ist die Gemeinde zuständig (s. Kap. 4.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)). An Staatsstrassen liegt die Zuständigkeit beim Kanton.

3.3 Velowegnetz

Das übergeordnete Velowegnetz besteht aus folgenden Routen (im Regionalen Richtplan als «Radwege» eingetragen):

Kantonale Nebenverbindung	Status
Uerzlikon – Kappel a.A. (03 011)	bestehend
Kappel a.A. – Ebertswil (03 012)	bestehend
Kappel a.A. – Hausen a.A. (03 013)	bestehend
Kappel a.A. – Rifferswil (03 015)	bestehend
Baar – Uerzlikon – Rossau (03 043)	geplant (Schwachstelle)
Baar – Kappel a.A. (03 044)	geplant (Schwachstelle)
Kantonale zusätzliche Freizeitverbindung	Status
Uerzlikon – Oberrifferswil (9012)	bestehend
Regionale Verbindung	Status
SchweizMobil Mountainbikeroute (M22)	bestehend
SchweizMobil Freizeitveloroute (51)	bestehend

Zur Sicherstellung einer ausreichenden und attraktiven Infrastruktur werden übergeordnet folgende Massnahmen getroffen:

Massnahme	Quelle
Schliessung diverser Schwachstellen im Velowegnetz	Regionaler Richtplan Knonaueramt

Wirkung: Für den Bau, Ausbau und Unterhalt des übergeordneten Velowegnetzes ist der Kanton zuständig. Er trägt auch die Kosten.

Erläuterungen: Die Verbindungsdatenblätter des Velonetzplans Kanton Zürich zeigen auf, mit welchen Massnahmen die Schwachstellen geschlossen werden sollen (s. Kap. 3.7.2 «Schwachstellen bei kantonalen und regionalen Velowegen» im erläuternden Bericht zum kommunalen Richtplan). Die Massnahmen setzt der Kanton in Absprache mit der Gemeinde im Rahmen eines Strassenbauprojekts um.

3.4 Fusswegnetz

Festlegung
Die im Plan «Fuss- und Veloverkehr» hellgrün bezeichneten Wege bilden das übergeordnete Fuss- und Wanderwegnetz gemäss Regionalem Richtplan.

Wirkung: Für den Bau, Ausbau und den Unterhalt des übergeordneten Fusswegnetzes ist der Kanton zuständig. Er trägt die Kosten, soweit sie über diejenigen hinausgehen, welche dem Werkigentümer ohnehin anfallen.

Zur Sicherstellung einer ausreichenden und attraktiven Infrastruktur werden übergeordnet folgende Massnahmen getroffen:

Massnahme	Quelle
Hindernisfreiheit der Wanderwegrouten R2 und R3 sicherstellen (Belagsanpassung und Signalisation)	Regionaler Richtplan

Wirkung: Der Belagswechsel erfolgt durch die Gemeinde bzw. das kantonale Tiefbauamt¹. Die

¹ Meistens führt die Gemeinde mit Auftrag und auf Kosten des Kantons die Massnahmen aus.

Signalisation erfolgt durch den Verein «Zürcher Wanderwege».

4 Kommunale Festlegungen

4.1 Motorisierter Individualverkehr

4.1.1 Strassennetz

Als kommunale Sammelstrassen, welche die kommunale Groberschliessung bilden, gelten:

Festlegung	Status	Trägerschaft
Rifferswilerstrasse - Uerzlikerstrasse - Hauptkonerstrasse	bestehend	Gemeinde
Näfenhäuser	bestehend	Gemeinde
Allenwinden, westlicher Ast	bestehend	Gemeinde

Wirkung: Für den Bau, den Ausbau und den Unterhalt der kommunalen Sammelstrassen ist die Gemeinde zuständig und kostenpflichtig. Sie sichert mit geeigneten Instrumenten die allenfalls erforderlichen Flächen.

Erläuterungen: Die übrigen öffentlichen Strassen gehören zur Feinerschliessung. Deren Bau oder erstmaligen normgerechten Ausbau finanzieren die über diese Strassen erschlossenen Grundeigentümer. Projektierung und Bau erfolgen im Quartierplanverfahren gemäss Planungs- und Baugesetz oder in privaten Erschliessungsverfahren. Den Unterhalt übernimmt die Gemeinde.

4.1.2 Dimensionierung und Gestaltung des Strassenraums

Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit, der Verkehrssicherheit und einer guten Gestaltung der Strassenräume, welche alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt, sind folgende Massnahmen umzusetzen:

Nr.	Massnahme	Trägerschaft	Priorität
M1	Notzufahrt bei Hurtergasse sicherstellen	Private Eigentümerschaft	mittelfristig
M2	Wenderecht bei Schützenwies sichern	Private Eigentümerschaft / Gemeinde	kurzfristig
M3	Wenderecht bei Im Feld sichern	Private Eigentümerschaft / Gemeinde	kurzfristig
M4	Wenderecht bei In den Wässern sichern	Private Eigentümerschaft / Gemeinde	kurzfristig
M5	Tömlimatt (östlicher Abschnitt) verbreitern	Gemeinde / Erschlossene Grundeigentümerschaft	mittelfristig
M6	Tempo 30 auf Im Feld einführen	Gemeinde	mittelfristig
M7	Einbahnregime für Lastwagen auf Oberdorfstrasse einführen	Gemeinde	kurzfristig
M8	Erstellen von Ortseingangstoren bei der Albis-/Baarerstrasse und der Ebertswilerstrasse beim Kanton beantragen	Gemeinde	mittelfristig
M9	Ausarbeitung eines BGK zur Albis-/Baarerstrasse beim Kanton beantragen	Gemeinde	mittelfristig

Wirkung: Für den normgerechten Ausbau von Strassen ist die jeweilige Trägerschaft zuständig und kostenpflichtig. Erst wenn ein Grundstück über eine normgerechte Erschliessung verfügt,

kann eine Baubewilligung erteilt werden. Die Gemeinde ist zuständig für die Abklärungen zur Einführung von Tempo 30 und die Sicherstellung des Wenderechts zu Gunsten der Öffentlichkeit mittels Dienstbarkeit. Die Massnahmen sind in der Regel im Zuge von Sanierungen umzusetzen.

Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass der Kanton die Ortseingangstore erstellt und hierfür die Trägerschaft übernimmt. Sie beantragt zudem die Ausarbeitung eines BGK beim Kanton.

4.1.3 Parkierung

Folgende Parkplätze haben kommunale Bedeutung:

Festlegung	Status	Trägerschaft
Gemeindeverwaltung	bestehend	Gemeinde
Gemeindesaal	bestehend	Gemeinde
Schule Tömlimatt	bestehend	Gemeinde

Wirkung: Der Eintrag im Richtplan zeigt an, dass es sich bei den Parkieranlagen um Anlagen von öffentlichem Interesse handelt, welche erhalten bleiben sollen. Eine Aufhebung kommt nur in Frage, wenn sich die Nachfrage stark geändert hat oder ein gleichwertiger Ersatz erstellt wird. Der Betrieb und Unterhalt der Anlagen liegen bei der jeweiligen Trägerschaft.

4.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Festlegung (bestehende Bushaltestellen)

Die im Plan «Motorisierter Individualverkehr und Öffentlicher Verkehr» grün bezeichneten Bushaltestellen, stellen die ausreichende Erschliessung der Ortsteile mit dem öffentlichen Verkehr sicher.

Wirkung: Die bestehenden Haltestellen eignen sich für die Erschliessung der Siedlungsgebiete.

Zur Aufrechterhaltung der Angebotsdichte setzt sich die Gemeinde im Rahmen des Fahrplanverfahrens ein für:

- die bestehenden Verbindungen nach Baar (und von dort in die Städte Zürich und Zug) und Affoltern am Albis.
- die bestehenden Verbindungen am Wochenende für den Freizeitverkehr.
- die guten Anschlüsse am Bahnhof Baar auf die Bahn nach Zug und Zürich.
- einen Ausbau des Angebots bei erhöhter Nachfrage.

Wirkung: Die Gemeinde wirkt bei der PostAuto AG auf die gewünschten Angebote hin. Die Gemeinde ist bereit, sich gemäss der Verordnung über die Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund (LS 740.6) an der Kostenunterdeckung des ZVV zu beteiligen.

Zur Steigerung der Sicherheit und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sind folgende Massnahmen umzusetzen:

Nr.	Massnahme	Trägerschaft	Priorität
O1	Hindernisfreiheit Bushaltestelle Allenwinden sicherstellen	Tiefbauamt Kanton Zürich	mittelfristig
O2	Überdeckter Wartebereich bei der Bushaltestelle Allenwinden in Richtung Baar erstellen	Gemeinde	mittelfristig
O3	Stufenloser Zugang zum überdeckten Wartebereich bei der Haltestelle Kloster ermöglichen	Tiefbauamt Kanton Zürich	mittelfristig

Wirkung: Für den hindernisfreien Ausbau, - und den Unterhalt der Haltestellen an Staatsstrassen ist der Kanton zuständig und kostenpflichtig. Für den hindernisfreien Ausbau an Gemeindestrassen und den Komfortausbau (an Staat- und Gemeindestrassen) liegt die Zuständigkeit bei der Gemeinde. Die jeweilige Trägerschaft spricht die Massnahmen mit der PostAuto AG ab.

Bei der Haltestelle Hauptikon Dorf liegt Zuständigkeit bei der Gemeinde. Der Bedarf nach einem hindernisfreien Ausbau wurde gemäss dem Merkblatt «Hindernisfreie Bushaltestellen Empfehlung zur Ausgestaltung» geprüft und aus Gründen der Verhältnismässigkeit verworfen.

4.3 Veloverkehr

4.3.1 Velowegnetz

Festlegung

Die im Plan «Fuss- und Veloverkehr» violett bezeichneten Wege bilden das Velowegnetz von kommunaler Bedeutung.

Wirkung: Die festgelegten Velowege sind gesichert. Die Gemeinde berücksichtigt sie bei Planungen und Vorhaben, die einen Einfluss auf sie haben könnten (Koordination).

4.3.2 Veloparkierung

Als Veloparkierung von kommunaler Bedeutung wird festgelegt:

Festlegung	Status	Trägerschaft
Schulhaus Tömlimatt	bestehend	Gemeinde
Kloster	bestehend	Kloster
Gemeindesaal	geplant	Gemeinde

Bezüglich der Ausstattung der Veloparkierung sind die Merkblätter der Koordinationsstelle Veloverkehr des Kantons Zürich wegleitend.

Wirkung: Die bestehenden Anlagen sind gesichert. Für den Bau und den Unterhalt der Veloparkierung ist die jeweilige Trägerschaft zuständig.

4.4 Fussverkehr

4.4.1 Fusswegnetz

Festlegung

Die im Plan «Fuss- und Veloverkehr» schwarz bezeichneten Wege bilden das Fusswegnetz von kommunaler Bedeutung mit Groberschliessungsfunktion.

Die im Plan «Fuss- und Veloverkehr» dunkelgrün bezeichneten Wege bilden das Fusswegnetz von kommunaler Bedeutung mit Feinerschliessungsfunktion.

Um ein durchgehendes, direktes Fusswegnetz zu sichern, sind folgende Netzlücken zu schliessen:

Nr.	Netzlücke (geplante Fusswege)	Trägerschaft	Priorität
L1	Erhöhung der Schulwegsicherheit entlang der Baarerstrasse mittels geeigneter Massnahmen (z.B. nordseitiges Trottoir, Querungsstellen, Tempo 30 Zone) beim Kanton beantragen (unter Beachtung der drei im Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung als «Markante	Kanton	kurzfristig

Nr.	Netzlücke (geplante Fusswege)	Trägerschaft	Priorität
	Bäume / Baumgruppen» eingetragenen Bäume)		
L2	Trottoirüberfahrt bei Einmündungen Schützenwies und Tömlimatt erstellen	Gemeinde	mittelfristig
L3	Fusswegecht auf Strasse Obstgarten (zwischen Im Feld und Ebertswilerstrasse) und auf Feldblumenweg mit Dienstbarkeit sichern	Private Eigentümer-schaft / Gemeinde	kurzfristig
L4	Trottoir und Trottoirüberfahrt zwischen Obstgarten und Tömlimatt beim Kanton beantragen	Kanton	kurzfristig
L5	Gefahrensituation bei der Einmündung Hauptikon- in Baarerstrasse in Uerzlikon mit geeigneten Massnahmen entschärfen	Gemeinde	kurzfristig

Wirkung: Die festgelegten Fusswege sind gesichert. Die Gemeinde berücksichtigt sie bei Planungen und Vorhaben, die einen Einfluss auf sie haben können (Koordination). Für geplante Wege stellt der Eintrag die Grundlage für die Raumsicherung dar. Die Gemeinde sichert in den nachfolgenden Planungen (Erschliessungsplanung, Strassenbauprojekt, Baubewilligung) mit Landerwerb oder Dienstbarkeiten die erforderlichen Flächen. Die jeweilige Trägerschaft trägt die Kosten. Massnahmen an Staatsstrassen sind gemäss Kostenteiler des kantonalen Tiefbauamtes (TBA) zu finanzieren.

4.4.2 Sicherheit

Damit die Kantonsstrassen an den erforderlichen Stellen sicher gequert werden können, beantragt die Gemeinde beim Kanton den Bau folgender Querungsstellen:

Nr.	Massnahme	Trägerschaft	Priorität
F1	Querungsstelle Albisstrasse bei Näfenhüser	Kanton	mittelfristig
F2	Querungsstelle Albisstrasse bei Denner-Partner	Kanton	kurzfristig
F3	Querungsstelle Ebertswilerstrasse bei Bushaltestelle Allenwinden	Kanton	langfristig
F4	Querungsstelle Kappelerstrasse bei Bushaltestelle Uerzlikon	Kanton	mittelfristig
F5	Querungsstelle Baarerstrasse bei Kreuzung Kappelerstrasse	Kanton	mittelfristig

Wirkung: Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton für den Bau der Querungsstellen ein. Für den Bau der Querungsstellen ist der Kanton zuständig. Die Finanzierung richtet sich nach dem Kostenteiler des TBA.

Damit die Sicherheit auf dem Schulweg erhöht werden kann, ist folgende Massnahme umzusetzen:

Nr.	Massnahme	Trägerschaft	Priorität
F6	Trottoir entlang der Tömlimatt verbreitern	Gemeinde	mittelfristig

Wirkung: Die Gemeinde setzt die Verbreiterung des Trottoirs im Rahmen eines Strassenbauprojekts um. Sie trägt die Kosten.

4.4.3 Attraktivität

Zur Sicherstellung einer ausreichenden und attraktiven Infrastruktur werden folgende Massnahmen umgesetzt:

Nr.	Massnahme	Trägerschaft	Priorität
F7	Trottoirkanten absenken bei Kreuzung Tölmatt/Rütihoger	Gemeinde	langfristig

Wirkung: Für die Umsetzung ist die Gemeinde zuständig. Sie sorgt im Rahmen von Strassenbauprojekten für eine hindernisfreie Infrastruktur.

4.5 Reitwege

Festlegung

Die im Plan «Fuss- und Veloverkehr» braun bezeichneten Wege in den Wäldern Unterholz und Grütholz sind Reitwege von kommunaler Bedeutung.

Wirkung: Die festgelegten Reitwege sind gesichert. Die Gemeinde berücksichtigt sie bei Planungen und Vorhaben, die einen Einfluss auf sie haben können (Koordination).

5 Nutzung und Umsetzung des Richtplans

Damit der Richtplan Wirkung entfaltet und Ergebnisse zeitigt, sollen ihn die zuständigen Personen in Politik und Verwaltung entsprechend nutzen:

- Massnahmen in Jahres- oder Legislaturprogramme aufnehmen
- bei Strassen- und Wegebauprojekten (insbesondere Sanierungen) den kommunalen Verkehrsrichtplan konsultieren
- vor dem Fahrplanverfahren den kommunalen Verkehrsrichtplan konsultieren
- generell bei allen Vorhaben, welche im kommunalen Verkehrsrichtplan festgelegte Anlagen betreffen können, den Richtplan zwecks Koordination konsultieren

Datei: F:\PLANUNG\KAP\16_105 Verkehrsrichtplan\01 Projekt\01 Projektdateien +\BE Richtplantext_Verkehr.docx
 letzte Bearbeitung: 05.09.2022 14:32:00 ▪ Ausdruck: 05.09.2022 14:32:00