



Birmensdorf

Verkehrsrichtplan

Bericht

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am: **05. März 2013**

Namens der Gemeindeversammlung,
Der Präsident: Der Schreiber:

Von der Baudirektion
genehmigt am: **8. Juli 2013**

BDV Nr. 84/13

Für die Baudirektion:

Verfasser:

Ingenieur- und Vermessungsbüro
SENNHAUSER, WERNER & RAUCH AG
Schöneeggstrasse 30, 8953 Dietikon

Datum: 8. Januar 2013

INHALTSVERZEICHNIS**Seite**

1.	ANLASS.....	8
2.	STUFENGERECHTE RICHTPLANUNG	8
3.	ZIELSETZUNGEN DER REVISION.....	9
4.	BEDEUTUNG DER FESTLEGUNGEN.....	9
5.	ANHÖRUNG UND ÖFFENTLICHE AUFLAGE	10
5.1	Behandlung der Einwendungen und Berücksichtigung der Vorprüfungen	10
5.1.1	Einwendung 1	10
5.1.2	Einwendung 2	10
5.1.3	Einwendung 3	11
6.	GESAMTVERKEHRSKONZEPT	12
6.1	Überkommunale Festlegungen	12
7.	STRASSENVERKEHR	12
7.1	Überkommunale Festlegungen	12
7.2	Kommunale Festlegungen	12
7.2.1	Sammelstrassen	13
7.2.2	Dosierungsanlagen	16
7.2.3	Strassenraumgestaltung	17
7.3	Massnahmen zur Umsetzung	17
8.	ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR.....	18
8.1	Überkommunale Festlegungen	18
8.2	Kommunale Festlegungen	18
8.3	Massnahmen zur Umsetzung	19
9.	FUSS- UND WANDERWEGE.....	19
9.1	Überkommunale Festlegungen	19
9.2	Kommunale Festlegungen	19
9.3	Massnahmen zur Umsetzung	20

10.	RADWEGE.....	20
	10.1 Überkommunale Festlegungen	20
	10.2 Kommunale Festlegungen	22
	10.3 Massnahmen zur Umsetzung	23
11.	REITWEGE	23
	11.1 Überkommunale Festlegungen	23
	11.2 Kommunale Festlegungen	23
12.	HISTORISCHE VERKEHRSWEGE	23
	12.1 Überkommunale Festlegungen	23
	12.2 Kommunale Festlegungen	24
	PARKIERUNGSANLAGEN	24
	12.3 Überkommunale Festlegungen	24
	12.4 Kommunale Festlegungen	24
	12.5 Massnahmen zur Umsetzung	25
13.	GÜTERUMSCHLAGS- UND AUSHUBUMSCHLAGSANLAGEN	25
	13.1 Überkommunale Festlegungen	25
	13.2 Kommunale Festlegungen	25
14.	ANSCHLUSSGELEISE	26
	14.1 Überkommunale Festlegungen	26
	14.2 Kommunale Festlegungen	26
15.	AUFHEBUNG RICHTPLÄNE	26

1. ANLASS

Der geltende kommunale Richtplan wurde von der Gemeindeversammlung vom 26.6.1984 festgesetzt und besteht aus folgenden Teilrichtplänen:

- Siedlungs- und Landschaftsplan
- Verkehrsplan
- Plan der öfftl. Bauten u. Anlagen / Verkehrsplan öffentlicher Verkehr
- Versorgungsplan

Der Regierungsrat hatte diese Richtpläne am 12.06.1985 unter einem Vorbehalt genehmigt.

Richtpläne sind in der Regel alle 10 Jahre zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen (Art. 9 RPG resp. § 9 PBG). Damit ist der Zeitpunkt für eine generelle Überprüfung gekommen. Dies gilt umso mehr, als in der Zwischenzeit die von Kanton und Region ausgearbeiteten planungsrechtlichen Grundlagen, das heisst der kantonale und der regionale Verkehrsrichtplan ebenfalls geändert haben.

Nachdem eine Planungspflicht lediglich noch für den Verkehrsrichtplan besteht, umfasst der neue Richtplan nur noch diesen Verkehrsrichtplan (inkl. öffentlicher Verkehr). Die übrigen Richtpläne können ersatzlos aufgehoben werden.

2. STUFENGERECHTE RICHTPLANUNG

Die Richtplanung ist gemäss § 9 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) stufengerecht aufgebaut. Im kantonalen Richtplan wurden Festlegungen getroffen, die für den Kanton Zürich als Ganzes von Bedeutung sind, während die Region diejenigen Festlegungen veranlasste, welche die Region betrafen. Im kommunalen Richtplan sind nun noch diejenigen Festlegungen zu treffen, welche nur die Gemeinde Birmensdorf betreffen. Dabei haben die unteren Stufen jeweils die Planungsvorgaben der vorgesetzten Stufe zu respektieren (§ 16 PBG).

Der kantonale und der regionale Verkehrsrichtplan geben gemäss §§ 24 und 30 PBG Aufschluss über bestehende und geplante Anlagen und Flächen für

- Nationalstrassen und Staatsstrassen sowie Parkieranlagen im öffentlichen Interesse und von kantonalen und regionaler Bedeutung sowie Werkhöfe
- Bahnlinien und Buslinien sowie Anlagen für den Güterumschlag und Anschlussgleise
- den Luftverkehr samt Luftstrassen im Nahbereich des Flughafens
- Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege von regionaler Bedeutung unter Einbezug historischer Verkehrswege.

Der kommunale Verkehrsrichtplan ergänzt die übergeordneten Pläne insbesondere mit den kommunalen Strassen für die Groverschliessung des Baugebietes und den Wegen von kommunaler Bedeutung (§ 31 PBG).

3. ZIELSETZUNGEN DER REVISION

Der Verkehrsrichtplan ist einerseits den veränderten übergeordneten Festlegungen anzupassen. Andererseits werden die bisherigen kommunalen Festlegungen überprüft und den geänderten Verhältnissen angepasst. Zudem wird überprüft, ob veränderte Verhältnisse neue Festlegungen nötig machen.

Folgende Ziele werden angestrebt:

- Integration der wesentlichen Elemente des überkommunalen Gesamtverkehrskonzeptes in den Richtplan
- Abstimmung des Verkehrsplanes auf die neuen kantonalen und regionalen Verkehrspläne
- Minimierung des Durchgangsverkehrs mittels Verkehrssteuerung und Schaffung von Stauräumen
- Schaffung von günstigen Voraussetzungen, damit der Pendlerverkehr möglichst mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden kann
- Sachgerechte Erschliessung der Wohnquartiere und Beruhigung des Erschliessungsverkehrs
- Bereinigung des Fuss- und Wanderwegnetzes
- Aufbau eines Netzes von strassenunabhängigen Fusswegen, auf welchen die wichtigsten öffentlichen Einrichtungen und Zielgebiete erreicht werden können
- Schaffung eines Netzes von sicheren und möglichst strassenunabhängigen Radrouten, mit welchen die öffentlichen Einrichtungen und die wichtigsten Zielgebiete erreicht werden können.

4. BEDEUTUNG DER FESTLEGUNGEN

Richtpläne sind behördenverbindlich (Art. 9 RPG). Sie sind weder parzellenscharf noch grundeigentümerverbindlich. Die für Grundeigentümer verbindliche Konkretisierung erfolgt mit den dafür vorgesehenen Instrumenten, insbesondere mit der Nutzungs-, Quartier- und Erschliessungsplanung. Auch die Regelung der Finanzierung erfordert separate Beschlüsse gemäss den gesetzlichen Zuständigkeiten.

Die Festlegungen haben zunächst eine Wirkung auf die Landsicherung und sie sind die Grundlage für den Erlass von Baulinien, von Erschliessungs- und Werkplänen. Daneben geben sie (ohne öffentlichen Verkehr) auch einen Hinweis auf die Trägerschaft.

So richtet sich beispielsweise der Erschliessungsplan nach dem kommunalen Verkehrsrichtplan und definiert die Groberschliessungsanlagen. Der Erschliessungsplan zeigt auf, in welchen zeitlich bestimmten Etappen die Gemeinde die Groberschliessung durchführt. Es werden für die bevorstehende Etappe die Kosten ermittelt und mit der Festlegung des Erschliessungsplans die entsprechenden Ausgaben bewilligt (§ 90 ff PBG).

5. ANHÖRUNG UND ÖFFENTLICHE AUFLAGE

Die nebengeordneten Planungsträger, also die Nachbargemeinden, sind angehört worden. Der Entwurf der Revision des Verkehrsrichtplanes der Gemeinde Birmensdorf wurde zudem gemäss § 7 PBG vom 23. März 2012 bis zum 21. Mai 2012 öffentlich aufgelegt. Die Bevölkerung hat die Gelegenheit ergriffen, dazu Stellung zu nehmen und Einwendungen zu machen. Es sind folgende drei Einwendungen eingegangen:

5.1 Behandlung der Einwendungen und Berücksichtigung der Vorprüfungen

5.1.1 Einwendung 1

Der regionale Wanderweg von Wettswil nach Aesch, welcher im Bereich Fildern über Gemeindegebiet Birmensdorf führt, ist nicht verzeichnet. Es handelt sich um das Anliegen von der Gemeinde Aesch, die kommunale Fusswegverbindung im Gebiet Wänglen weiterzuführen ins Gemeindegebiet Birmensdorf. Auf dem vorliegenden Plan ist keine Weiterführung vorgesehen.

Der Gemeinderat Birmensdorf wird um die Prüfung des Anliegens von Aesch ersucht, den kommunalen Fussweg aus dem Gebiet Wänglen weiterzuführen.

Erwägung

Der regionale Wanderweg von Wettswil nach Aesch ist im Plan einzuzeichnen.

Der Antrag der Gemeinde Aesch über die Weiterführung des kommunalen Fussweges ist zu übernehmen, im Plan einzuzeichnen und im erläuternden Bericht zu präzisieren.

Berücksichtigung

Die Einwendung wird gemäss den Erwägungen berücksichtigt.

5.1.2 Einwendung 2

Wohl nicht im direkten Zusammenhang mit der Teilrevisionsvorlage, jedoch trotzdem im Sinne einer Anfrage/Empfehlung, ist der Gemeinderat Uitikon der Auffassung, die derzeitige Lichtsignalanlage Obere Risi (am Ende der neuen Umfahrungsstrasse) rechtsverbindlich als Pfortneranlage in den entsprechenden Planunterlagen zu bezeichnen. Dies bedingt eine gemeinsame Eingabe beider Gemeinden.

Dem Gemeinderat wird vorgeschlagen, mit gemeinsamer Eingabe zu beantragen, die derzeitige Lichtsignalanlage Obere Risi rechtsverbindlich als Pfortneranlage zu bezeichnen und die dafür notwendige Plananpassung gemeinsam zu beantragen.

Erwägung

Die Pfortneranlagen werden von der Gemeinde Birmensdorf im Verkehrsrichtplan vorsorglich festgelegt, um den Verkehr zu Stosszeiten geregelt dosieren zu können.

Nach eingehender Prüfung sieht die Gemeinde Birmensdorf keinen Dosierungsbedarf resp. eine weitere Pfortneranlage an der

derzeitigen Lichtsignalanlage Obere Risi als rechtsverbindlich zu bezeichnen, da die Verbindung nach Landikon beeinträchtigt wäre und nur die Umfahrung für die Gemeinde Uitikon damit sichergestellt wäre.

Berücksichtigung

Die Einwendung wird gemäss der Erwägung nicht berücksichtigt.

5.1.3 Einwendung 3

Im Verkehrsplan werden zwei – den Waffenplatzperimeter – betreffende Radrouten aufgeführt. Es handelt sich dabei um eine regionale und andererseits um eine kommunale Radroute.

Die regionale Radroutenführung ist im Abschnitt Einmündung Kammstrasse über die ARA Birmensdorf bis Unter Reppischtal mit der regionalen Route Nr. 51 durch das Waldgebiet Egg zusammenzulegen und somit zu streichen.

Die gemäss Antrag zu verlegende Radroute führt durch militärisch intensiv genutztes Gebiet und muss aus Sicherheitsgründen bei Schiessübungen gesperrt werden.

Die Legitimation findet sich in Abschnitt IV (Art. 11 bis 21) des Waffenplatzbenützungsvertrages vom 6. Januar 1981, abgeschlossen zwischen Bund und Kanton.

Die Kammstrasse dient als Umfahrungsmöglichkeit. Diese ist vor drei Jahren unter Inkaufnahme hoher Kosten aus Sicherheitsgründen verbreitert worden.

Erwägung

Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen und die Radwegroute Nr. 51 bleibt entlang der Kammstrasse im Verkehrsrichtplan bestehen. Aufgrund der fehlenden Machbarkeit der Routenführung wird der regionalen Richtplanung (Richtplanes Verkehr Limmattal) bewusst widersprochen, damit die Festsetzung RRB Nr. 738 / 2010 bei der Gesamtrevision des aufgehoben und korrigiert wird.

Berücksichtigung

Die Einwendung wird gemäss der Erwägung berücksichtigt.

6. GESAMTVERKEHRSKONZEPT

6.1 Überkommunale Festlegungen

Dem regionalen Verkehrsrichtplan liegt ein (kantons-) grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept von Zürich bis Baden zugrunde. Im Südteil der Region und damit auch in Birmensdorf ist kein Gesamtverkehrskonzept entstanden, da mit der Realisierung der Westumfahrung von Zürich samt den flankierenden Massnahmen im Raum Birmensdorf / Uitikon die verkehrspolitischen Entscheide auf übergeordneter Stufe getroffen wurden.

7. STRASSENVERKEHR

7.1 Überkommunale Festlegungen

Die Autobahn A 20 mit den Anschlüssen Urdorf-Süd, Birmensdorf und Filderen, die Waldeggstrasse, die Ramernstrasse, die Zürcherstrasse (ab Ramernstrasse bis Gemeindegrenze einerseits und ab Anschluss Urdorferstrasse bis Lielistrasse andererseits), die Landikonstrasse, die Stallikonstrasse (ab Landikon bis Gemeindegrenze), die Wettswilerstrasse, die Luzernerstrasse, die Aescherstrasse und die Aargauerstrasse sind als übergeordnete Festlegungen gegeben.

Die übergeordneten Strassen liegen in der Baupflicht des Kantons.

7.2 Kommunale Festlegungen

Als kommunale Festlegungen sind die Sammelstrassen zu bezeichnen. Erschliessungsstrassen werden mit Quartierplänen festgelegt.

Sammelstrassen sammeln den Verkehr aus den einzelnen Wohnkammern oder Quartieren und leiten diesen dem übergeordneten Verkehrsnetz zu. Sie sind in der Regel nicht für den Durchgangsverkehr bestimmt. Daneben werden Sammelstrassen bezeichnet, die als gemeindeinterne Verbindungsstrassen dienen.

Die Baupflicht von Sammelstrassen liegt bei der Gemeinde, während diese bei Erschliessungsstrassen den Grundeigentümern auferlegt ist.

Im Raumentwicklungskonzept 2005 wurden Überlegungen angestellt, wie das Zwüschetbäch im Falle einer künftigen Einzoning genutzt werden könnte. Das Entwicklungskonzept sieht vor, den Lunnerenbach umzulegen und zu renaturieren und so auch zusätzliche Fläche für Sportanlagen zu schaffen. Die Erschliessung einer künftigen Wohnzone würde mittels einer Verlängerung der Poststrasse und einer Brücke über den Wüeribach erfolgen. Verlängerung der Poststrasse und Brücke über den Wüeribach sind Erschliessungsstrassen und daher nicht Gegenstand dieses Verkehrsplans.

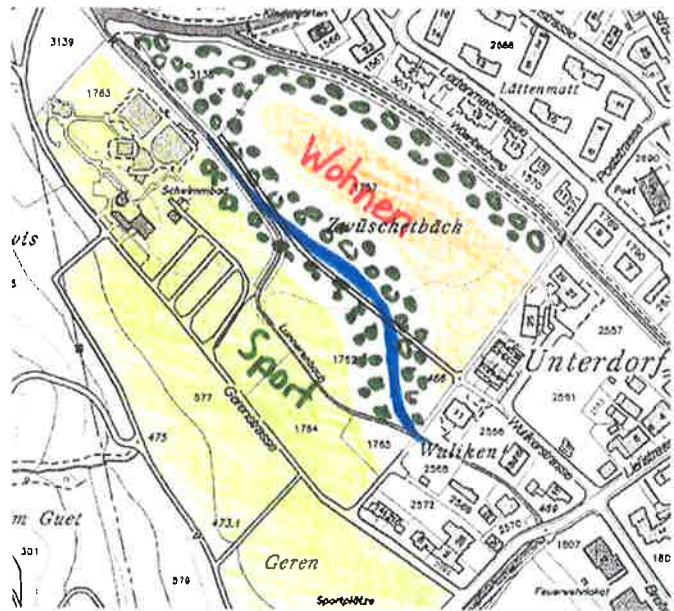


Abbildung 1: Nutzungsstudie Zwüschetbäch im Raumentwicklungskonzept 2005

Im Entwicklungsleitbild 2005 hat der Gemeinderat zum motorisierten Individualverkehr folgende Leitlinien festgehalten:

- Unterbinden des Durchgangsverkehrs mittels Gestaltung von Strassenräumen, Knoten, Ortseinfahrten und Pfortneranlagen
- Gestaltung der Verkehrsräume für alle Nutzungen
- Förderung des Langsamverkehrs mittels Tempo30-Zonen im ganzen Gemeindegebiet auf Anstoss aus den Quartieren.

7.2.1 Sammelstrassen

Es werden folgende generelle Festlegungen getroffen:

Ausserhalb des Siedlungsgebiets sind Sammelstrassen verkehrsorientiert auszubauen. Innerhalb des Siedlungsgebietes sind sie siedlungsorientiert auszubauen.

Es werden folgende Festlegungen betreffend **Sammelstrassen** als gemeindeinterne Verbindungsstrassen vorgenommen:

Objekt / Strecke	Status / Realisierungshorizont	Funktion	Vorhaben / Bemerkungen
Alte Urdorferstrasse	bestehend	Anschluss Quartier Ämet an übergeord. Verkehrsnetz	Ausbau gemäss Erschliessungsplan Ämet
Zürcherstrasse (Abschnitt Urdorferstrasse – Ramernstrasse)	bestehend	Verbindung Sternen - Dorfzentrum	
Langacherstrasse (Einmündung Zürcherstrasse)	bestehend	Anschluss WSL an übergeord. Verkehrsnetz	
Sternenstrasse (Einmündung Zürcherstrasse – Abzweigung Ringstrasse)	bestehend	Anschluss Sternenquartier an übergeord. Verkehrsnetz	
Lärchenstrasse (Einmündung Zürcherstrasse – Abzweigung Stöcken- und Haslenstrasse)	bestehend	Anschluss Haslenquartier an übergeord. Verkehrsnetz	
Stallikonerstrasse (Abschnitt Landikon – Zürcherstrasse)	bestehend	Verbindung Landikon - Dorfzentrum	
Sennhüttenstrasse (Abschnitt Stallikonerstrasse – Strasse Am Wasser)	bestehend	Anschluss Gebiete Brüel / Dörfli / Nassacker an übergeord. Verkehrsnetz	
Strasse Am Wasser	bestehend	Anschluss Gebiet Brüel an übergeord. Verkehrsnetz	
Studenmättelistrasse (Abschnitt Strasse Am Wasser – Studenmättelweg)	bestehend	Anschluss Gebiet Brüel an übergeord. Verkehrsnetz	
Dorfstrasse (Einmündung in Strasse Am Wasser)	bestehend	Anschluss Gebiet Brüel an übergeord. Verkehrsnetz	
Reppischtalstrasse (Einmündung in Zürcherstrasse)	bestehend	Anschluss Gebiete Schwerzgrueb / Grossmatt / Güpf an übergeord. Verkehrsnetz	
Poststrasse (Abschnitt Zürcherstrasse)	bestehend	Anschluss Gebiete Lättematt und Zwüschet-	siehe auch vorstehendes Kap. 7.2

Objekt / Strecke	Status / Realisierungshorizont	Funktion	Vorhaben / Bemerkungen
– Lettenmattstrasse)		bäch an übergeord. Verkehrsnetz	
Lielistrasse (Abschnitt Luzernerstrasse - Gerenstrasse)	bestehend	Anschluss Sportanlagen sowie Gebiete Wuliken, Unterdorf an übergeord. Verkehrsnetz	
Gerenstrasse (bis Parkierung Schwimmbad)	bestehend	Anschluss Sportanlagen sowie Gebiet Wuliken an übergeord. Verkehrsnetz	
Kirchgasse (Einmündung in Luzernerstrasse - Bachstrasse)	bestehend	Anschluss Gebiet Oberdorf an übergeord. Verkehrsnetz	
Riedtstrasse (Einmündung Luzernerstrasse – Abzweigung Mühlemattstrasse)	bestehend	Anschluss Gebiet Ruggen an übergeord. Verkehrsnetz	

7.2.2 Dosierungsanlagen

Es wird davon ausgegangen, dass die Gemeinde Birmensdorf zukünftig aufgrund des verstärkten Stauaufkommens der Autobahn zu Stosszeiten mit weiter zunehmendem Durchgangsverkehr belastet wird. Im Verkehrsrichtplan werden diesbezüglich vorsorglich Dosierungsanlagen festgelegt, um den Verkehr zu Stosszeiten geregelt dosieren zu können. Die Dosierungsanlagen haben unterschiedliche Ausprägungen und werden deswegen in zwei Dosierungsanlagentypen unterschieden: Die Pförtneranlagen sollen den Verkehr mit Stauräumen beeinflussen, indem sie ihn entweder nach dem Tropfensystem umlenken oder dosieren. Die Sperrungen des privaten MIV sollen den Durchgangsverkehr anhand eines Fahrverbotes abhalten. Zubringer, öV und der Langsamverkehr sind von diesem Fahrverbot ausgeschlossen.

Im Richtplan nicht enthalten sind Eingangstore von Tempo 30-Zonen. Diese sind Bestandteil der siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung.

Es werden folgende Festlegungen betreffend Dosierungsanlagen getroffen:

Strasse / Lage	Typ der Dossier-anlage	Status / Realisierungshorizont	Funktion	Vorhaben / Bemerkungen
Zürcherstrasse / Abzweigung Ramernstrasse	Pförtner-anlage	geplant	Dosierung des Durchgangs-verkehrs	Der Eintrag dient als rechtliche Grundlage, um bei künftigen Verkehrsüberlastungen reagieren zu können. Die Pförtneranlage wurde vom Kanton im ersten Umfahrungskonzept als Anlage vorgesehen. Diese soll weiterhin als Option erhalten bleiben. Mit Lichtsignalanlage Fahrtrichtung Dorfzentrum benachteiligen. Präzisierung einer kantonalen Festlegung.
Luzernerstrasse / Abzweigung Aescher- und Mühlemattstrasse	Pförtner-anlage	bestehend	Dosierung des Durchgangs-verkehrs Richtung Birmensdorf	Mit Lichtsignalanlage Fahrtrichtung Dorfzentrum benachteiligen. Präzisierung einer kantonalen Festlegung.
Lielistrasse	Sperrung	bestehend	Abhalten des Durchgangs-verkehrs Richtung Birmensdorf	Fahrverbot bei Anschluss Aargauerstrasse (Zubringer, öV und Langsamverkehr gestattet)
Ristet	Pförtner-anlage	bestehend	Optionale Dosierung des Durchgangs-verkehrs Richtung	Mit Lichtsignalanlage Fahrtrichtung Dorfzentrum benachteiligen.

Strasse / Lage	Typ der Dossier-anlage	Status / Realisierungshorizont	Funktion	Vorhaben / Bemerkungen
			Birmensdorf	

7.2.3 Strassenraumgestaltung

Die im Verkehrsrichtplan nicht bezeichneten Quartierstrassen sind ebenfalls (wie die Sammelstrassen) siedlungsorientiert auszubauen, d.h. es sind polizeiliche oder bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen möglich. So besteht die Absicht, im Siedlungsgebiet grossflächig Tempo-30 einzuführen (Schlussbericht Tempo-30-Konzept vom 18.6.2009).

Es werden folgende Festlegungen betreffend **Strassenraumgestaltung** getroffen:

Strasse / Lage	Status / Realisierungshorizont	Funktion	Vorhaben / Bemerkungen
Zürcherstrasse (Bahnhof - Ramernstrasse)	bestehend	Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung	Ausbau, welcher zu langsamer Fahrweise anregt.
Lielistrasse (im Siedlungsgebiet)	bestehend	Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung	Ausbau, welcher zu langsamer Fahrweise anregt.
Wohnquartiere	teilweise bestehend, teilweise geplant	Tempo 30-Zonen, Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung	Siehe Schlussbericht Tempo-30-Konzept

Die Ortsdurchfahrt (Zürcher- und Luzernerstrasse) sind im Rahmen der flankierenden Massnahmen Birmensdorf (FlamaBi) siedlungsorientiert umgestaltet worden. Richtplanerische Festlegungen wie z.B. Präzisierungen von kantonalen Festlegungen sind nicht erforderlich.

7.3 Massnahmen zur Umsetzung

Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind dort im Einzelfall zu prüfen, wo Sicherheitsprobleme für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fussgänger und Radfahrer) erkannt worden sind. Anzustreben sind dort jeweils bezüglich Ausmass und Intensität solche Massnahmen, welche in ausgeglichenem Mass die Interessen der schwächeren Verkehrsteilnehmer und der Autofahrer berücksichtigen.

Bei Strassensanierungen und Strassenumbauten ist die oben festgelegte Funktion zu beachten.

8. ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR

8.1 Überkommunale Festlegungen

Im kant. Richtplan sind die Eisenbahnlinien festgelegt. Danach ist vorgesehen, künftig die einspurige Strecke Bhf. Weihermatt – Birmensdorf – Wettswil auf eine zweispurige Strecke zu erweitern.

Im regionalen Richtplan sind die Buslinien und Umsteigehaltstellen eingetragen. Die dort als „geplant“ dargestellte Linie vom Bahnhof Birmensdorf Richtung Urdorf ist mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 in Betrieb genommen worden. Die Linie wird daher im kommunalen Richtplan als „bestehend“ dargestellt.

Das Angebot der Linie 237 wird seit dem 14.12.2009 für drei Jahre getestet und dient als Fortsetzung vom Bahnhof Birmensdorf bis nach Landikon. Die Fahrplanübernahme in das Regelangebot des ZVV kann erst im Dezember 2013 geprüft werden und Unsicherheiten des weiteren Betriebes bestehen, wird auf einen Karteneintrag der Linie 237 in der Revision des Verkehrsplanes verzichtet. Die Gemeinde Birmensdorf spricht sich jedoch für den Erhalt des Angebotes der Linie 237 aus.

Die regionalen Festlegungen sind flexibel und verlangen für das ganze Limmattal eine Neuausrichtung und laufende Optimierung des Busliniennetzes auf die Anschlüsse der S-Bahn und der Limmattalbahn im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenzen.

Umsteigehaltstelle ist der Bahnhof Birmensdorf.

8.2 Kommunale Festlegungen

Kommunale Buslinien im Sinne eines Ortsbusses werden keine festgelegt.

Im Entwicklungsleitbild 2005 hat der Gemeinderat zum öffentlichen Verkehr folgende Leitlinien festgehalten: Landikon und Bergermoos erschliessen, Verbindung nach Dietikon verbessern. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 sind mit der neuen Buslinie 314 die Zielsetzungen bezüglich Bergermoos und Dietikon umgesetzt worden. Eine Buslinie nach Landikon sieht der regionale Richtplan vor, so dass im kommunalen Richtplan diesbezüglich keine Festlegung zu treffen ist. Bezüglich Bushaltstellen werden folgende Festlegungen getroffen:

Auf Buslinie	Haltestelle	Status	Vorhaben / Bemerkungen
314 (Glanzenberg – Bahnhof Birmensdorf)	Ristet	bestehend	
215 und 245 (Uitikon – Aesch)	Untere Risi, Zentrum, Aescherstrasse	bestehend	
350 (Zürich – Lieli)	Sternen / WSL, obere Risi, Zentrum, Altenberg	bestehend	
220 (Zürich – Wettswil)	Sternen / WSL, obere Risi, Landikon	bestehend	

Auf Buslinie	Haltestelle	Status	Vorhaben / Bemerkungen
237 (ab Dez. 2009 auf Probe) (Bahnhof Birmensdorf – Bonstetten, Lärchenhof)	Weissenbrunnen, ev. Husacher (in Landikon) Bahnhof Birmensdorf – Zentrum Birmensdorf – Landikon – Stallikon, Dorf – Bonstetten, Lärchenhof	Temporär bestehend	Je nachdem in welche Richtung die Linie weitergeführt wird (Stallikon oder Wettswil) kann in Landikon auch die bestehende Haltestelle verwendet werden. Testfahrt: ab 14.12.2009 für 3 Jahre. Die Gemeinde Birmensdorf möchte den definitiven Betrieb erreichen.

8.3 Massnahmen zur Umsetzung

Mit der Inbetriebnahme der Linie Bahnhof Birmensdorf – Landikon und weiter (für die der regionale Verkehrsrichtplan einen kurzfristigen Realisierungshorizont vorsieht) sind auch die entsprechenden Haltestellen einzurichten. Die exakte Lage der Haltestellen ist bei der Ausführungsplanung festzulegen.

9. FUSS- UND WANDERWEGE

9.1 Überkommunale Festlegungen

Die regionalen Fuss- und Wanderwege erlauben weiträumige Wanderungen. Sie stellen die Verbindung her zwischen Wandergebieten und geeigneten Ausgangs- und Endpunkten wie zum Beispiel Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Sie erschliessen die Erholungsräume von überörtlicher Bedeutung. In der Karte ist das überkommunale Fuss- und Wanderwegnetz eingetragen.

Der regionale Wanderweg von Wettswil nach Aesch verläuft im Bereich Fildern über das Gemeindegebiet Birmensdorf. Die Fusswegverbindung wird in der Karte bis zum Gebiet Wänglen weitergeführt.

9.2 Kommunale Festlegungen

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

In der Karte ist das Fusswegnetz eingetragen.

Auf diesem Netz sind folgende Massnahmen noch geplant:

Objekt / Strecke	Realisie- rungshorizont	Funktion	Vorhaben / Bemer- kungen
Alte Urdorferstrasse	geplant	Erschliessung Westteil des Gebietes Ämet	Gemäss Erschliessungsplan Ämet
Sennhüttenstrasse	geplant	Innerörtliche Verbin- dung	spätestens zusammen mit der Überbauung Chilehalde

9.3 Massnahmen zur Umsetzung

a) Bau und Ausrüstung

Die Gemeinde oder die Grundeigentümer (soweit es sich in erster Linie um Anlagen zur Quartierserschliessung handelt) bauen die wenigen, noch fehlenden Wegverbindungen. Die Gemeinde ergänzt an geeigneten Orten die Infrastruktur mit Informationstafeln, Feuerstellen und Robidogs.

b) Signalisierung, Markierung

Die Signalisierung soweit es Wanderwege betrifft, erfolgt durch die Zürcherische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege (ZAW). Die Signalisierung wird periodisch kontrolliert und ergänzt. Die übrige Signalisation erfolgt durch den Strasseneigentümer.

10. RADWEGE

10.1 Überkommunale Festlegungen

Die regionalen Radwege verbinden Ortschaften miteinander, führen zu regionalen Zielen wie Bahnhöfe, Mittelschule, grosse Arbeitsplatzgebiete usw. und verbinden Naherholungsgebiete mit den Siedlungsgebieten.

Überkommunal festgelegt sind folgende Radwege:

- Altstetten – Bahnhof Urdorf – Weihermatt – Birmensdorf – Landikon – Stallikon (interregionale Radroute Nr. 51 und 84)
- Urdorf (Mittelschule) – Oberurdorf – Ristet – Birmensdorf
- Birmensdorf – Kantonsgrenze (Aesch)
- Birmensdorf – Wüerital – Wettswil (interregionale Radroute Nr. 84)
- Stadtgrenze Zürich (Waldegg) – Risi – Birmensdorf (*im regionalen Richtplan ist dieser als geplant eingezeichnet. Im Abschnitt Stadtgrenze – WSL wurde der Weg im Sommer 2011 gebaut und von der WSL bis zur Risi-Strasse ist er bereits gebaut. Daher wird der Weg für diesen Bereich als «bestehend» dargestellt.*)
- Birmensdorf (Güpf) – Sternen – Waldegg – Stadt Zürich
- Aesch – Birmensdorf (Bemer) – Häderliberg (Friedlisberg)

In seinem Festsetzungsbeschluss vom 19. Mai 2010 zum regionalen Verkehrsrichtplan hatte der Regierungsrat einen Vorbehalt zur Radroute Nr. 51 (Veloland Schweiz) gemacht und die Auffassung vertreten, dass diese Route von Birmensdorf nach Urdorf im Reppischtal nicht durch das Waldgebiet Egg oberhalb des Wanderweges geführt, sondern entlang der Reppisch über die ARA nach Ober- und Unterreppischtal verläuft. Ein Blick auf die offizielle Karte von Veloland zeigt, dass der Vorbehalt des Regierungsrats noch nicht umgesetzt ist.

Diverse Abklärungen haben ergeben, dass die im regionalen Richtplan vorgesehene Routenführung im Talboden nicht möglich ist und im Festsetzungsbeschluss des Regierungsrates vom 19. Mai 2010 ein Formfehler unterlaufen ist. Entsprechend soll die Routenführung im Rahmen der Gesamtüberarbeitung des regionalen Richtplans Limmattal angepasst und auf der Anhöhe durch das Waldgebiet „Egg“ geführt werden. Sobald der regionale Richtplan angepasst ist, sollte dann auch der kommunale Verkehrsplan von Birmensdorf angepasst werden.

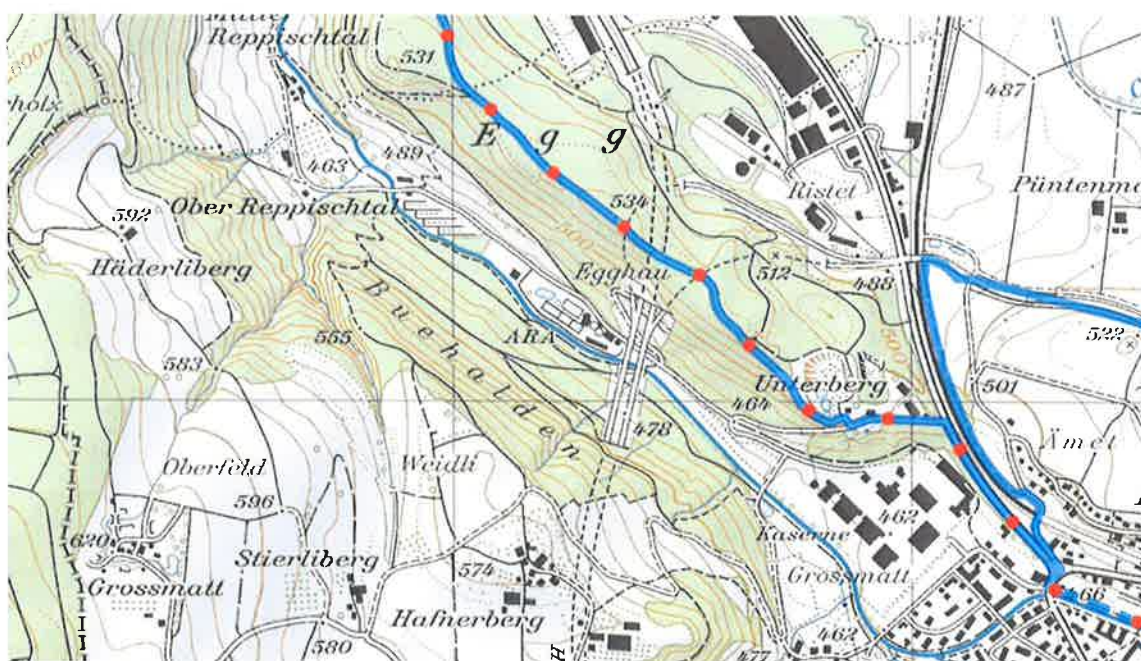
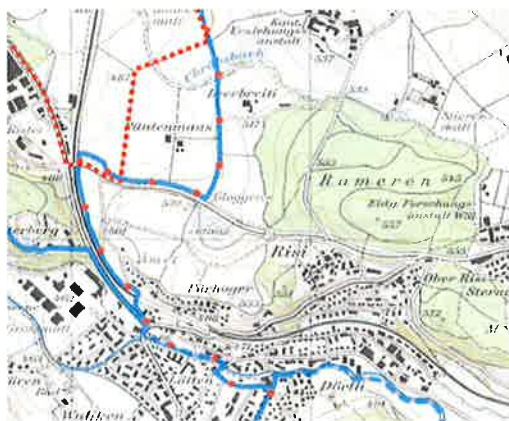


Abbildung 2: Printscreen aus der Onlinekarte Veloland Schweiz mit der Streckenführung der Radroute Nr. 51 (Säuliamt – Schwyz)



Es ist darauf hinzuweisen, dass die ausgeschilderte interregionale Reuss-Route Nr. 84 (blaue Route) rund 400 m östlich von der im regionalen Richtplan (rote Route) festgelegten Radroute im Gebiet «Püntenmaas» verläuft (siehe Planausschnitt Veloland Schweiz).

Eine allfällige Sicherung dieser Route muss durch eine Revision des regionalen Verkehrsrichtplanes erfolgen.

Abbildung 3: Printscreen aus der Onlinekarte Veloland Schweiz mit der Streckenführung der Radroute Nr. 84 (Thun (Heimberg) - Zürich) und die Streckenführung der regionalen Richtplanroute (rot-gestrichelt)

Zum bestehenden Radweg auf der Zürcher-/ Luzernerstrasse ist folgendes zu bemerken: Diese Strasse ist im Rahmen der flankierenden Massnahmen Birmensdorf (FLAMABI) umgestaltet worden. In den Bereichen der Ortseinfahrten ist die Fahrbahn beidseitig mit einem Radstreifen versehen; im Zentrumsbereich sind die Fahrbahnen durch einen Multifunktionsstreifen voneinander getrennt und Radstreifen hat es keine. Die Idee dahinter ist, dass die Radfahrer auf der Fahrbahn den Verkehr verlangsamen was insgesamt die Verkehrssicherheit erhöht. In diesem Bereich besteht ein gewolltes Mischverkehrssystem (Autos / Velos) und das Fehlen von Radstreifen ist kein Mangel sondern Absicht. Im Plan wird daher auch für diesen Bereich ein bestehender Radweg ausgewiesen.



Abbildung 4: Foto Zürcherstrasse

10.2 Kommunale Festlegungen

Ein Radweg wird als geplant bezeichnet, sofern bauliche Massnahmen (separater Radweg) oder Markierungen (Radstreifen) erforderlich sind. Als geplant wird ein Radweg auch dann dargestellt, wenn zwar kleinere Teilstücke bereits als bestehend zu bezeichnen sind, dazwischen jedoch noch grössere bauliche Massnahmen erforderlich sind.

Als Radwege resp. Radrouten werden Verbindungen bezeichnet, auf denen weitgehend gefahrenfrei Rad gefahren werden kann. Die Radrouten werden deshalb selbständig oder auf verkehrsarmen Strassen oder neben verkehrsreichen Strassen angelegt.

Es werden folgende Festlegungen getroffen:

Objekt / Strecke	Status / Realisierungshorizont	Funktion	Vorhaben / Bemerkungen
Bahnhof Birmensdorf – Stationsstrasse – Sennhüttenstrasse (bis Anschluss an überkommunalen Radweg)	Geplant. Nach erfolgtem Umbau der Zürcherstrasse; ca. 2015	Anschluss an Bahnhof	

10.3 Massnahmen zur Umsetzung

Geplante Radwege sind zu realisieren, indem dort Massnahmen für den Radfahrer zu treffen sind. Die Massnahmen sind je nach Situation unterschiedlich zu treffen und im Einzelfall zu prüfen (Signalisierung, Markierung mit Radstreifen, Strassenausbauten, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, sep. Radwege).

11. REITWEGE

11.1 Überkommunale Festlegungen

Im reg. Richtplan wurde auf die Ausscheidung eines speziellen Reitwegnetzes verzichtet, weil in der immer dichter besiedelten Region ein solches als nicht mehr zweckmässig und wegen dem sehr dichten Rad- und Fusswegnetz auch als schwierig durchführbar erschien. Die Reiter werden auf das bestehende Wegnetz verwiesen, soweit dies ihnen gestattet ist. Die Reitwege aus den Nachbarregionen werden auf dem bestehenden Wegnetz abgenommen.

11.2 Kommunale Festlegungen

Analog zum regionalen Richtplan wird im kommunalen Richtplan auf die Ausscheidung eines Reitwegnetzes verzichtet.

12. HISTORISCHE VERKEHRSWEGE

12.1 Überkommunale Festlegungen

Überkommunal festgelegt sind folgende historische Verkehrswege:

- Birmensdorf, Löffler – Kantonsgrenze bei Lieli. Ein Teil davon sowie ein kurzer Weg beim Weberhus sind im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz enthalten.



Abbildung 5: Printscreen aus der Webpage: ivs-gis.admin.ch (Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz)

- Birmensdorf, Aesch; Chratz – Lochmatten

Als Massnahme zur Umsetzung wird genannt, dass die Gemeinden in ihren Planungen wie Meliorationen, kommunalen Landschaftsentwicklungskonzepten oder Vernetzungsprojekten Rücksicht auf diese Wege nehmen. Als weitere Massnahme unterhalten die Gemeinden diese Wege schonend und achten auf den Erhalt der alten Wegsubstanz.

12.2 Kommunale Festlegungen

Keine

PARKIERUNGSANLAGEN

12.3 Überkommunale Festlegungen

Überkommunal festgelegt sind folgende Parkieranlagen:

- Kaserne, ca. bestehende 50 Plätze an drei verschiedenen Orten zur Erschliessung des Erholungsgebiets Reppischtal.

12.4 Kommunale Festlegungen

Parkieranlagen im öffentlichen Interesse verfolgen verschiedene Zwecke: Es soll an geeigneten Stellen auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen werden können. Weiter werden Parkierungsmöglichkeiten für Erholungssuchende dort angeboten, wo keine Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr angeboten wird. Daneben stehen auch grössere Parkieranlagen für den Geschäfts- und Einkaufsverkehr sowie bei grösseren Sportanlagen im öffentlichen Interesse.

Zu den Parkieranlagen im öffentlichen Interesse gehören auch grössere Veloabstellplätze. Die Baupflicht von kommunalen Anlagen liegt ausser bei denjenigen für den Einkaufs- und Geschäftsverkehr bei der Gemeinde, sofern vertraglich nichts anderes vereinbart wurde.

Es werden folgende Festlegungen von Parkieranlagen vorgenommen (im Plan P = Parkplatz, V = Veloabstellplatz):

Ort / Objekt	Funktion	Status / Realisierungshorizont	Bemerkungen
Bahnhof und Stationsstrasse / ca. 32 Parkplätze	Park & Ride (bewirtschaftet)	bestehend	Zwischen der SBB und der Gemeinde besteht ein Vertrag vom 1.1.1999, welcher auf dem Bahnareal 32 P+R-Parkplätze vorsieht (nebst weiteren Parkplätzen für Personal, Bewohner, Behinderte, Taxi, etc). Weiter gilt der öffentliche Gestal-

			tungsplan Bahnhof
Bahnhof / ca. 80 Veloabstellplätze	Bike & Ride	bestehend	Es gilt der öffentliche Gestaltungsplan Bahnhof
Studenmättelstrasse / ca. 15 Parkplätze	Parkplätze für Gemeindezentrum	bestehend	
Stallikonstrasse / ca. 10 Parkplätze	Parkplätze für Gemeindehaus	bestehend	
Breitestrasse / ca. 35 Parkplätze	Parkplätze für Verkehr mit Werkhof	bestehend	
Schwimmbad, Gerenstrasse ca. 200 Parkplätze		bestehend	
Schwimmbad, Gerenstrasse ca. 250 Veloabstellplätze		bestehend	
Fussballplätze Geren-/Lielistrasse ca. 21 Parkplätze		bestehend	
Fussballplätze Geren-/Lielistrasse ca. 30 Veloabstellplätze		bestehend	
Waldhütte Ettenberg / ca. 50-60 Parkplätze		bestehend	

12.5 Massnahmen zur Umsetzung

Keine

13. GÜTERUMSCHLAGS- UND AUSHUBUMSCHLAGSANLAGEN

13.1 Überkommunale Festlegungen

Kantonal als geplant festgelegt ist die Aushubumschlaganlage neben der Überführung der Waldeggstrasse über die Bahnlinie. Der regionale Richtplan enthält die Präzisierung, dass diese kant. Festlegung bei nächster Gelegenheit zu streichen ist.

13.2 Kommunale Festlegungen

Keine

14. ANSCHLUSSGELEISE

14.1 Überkommunale Festlegungen

Überkommunal festgelegt sind folgende Anschlussgleise:

- Ristet – Bergermoos, bestehend

14.2 Kommunale Festlegungen

Keine

15. AUFHEBUNG RICHTPLÄNE

Mit der Festsetzung des vorliegenden Verkehrsrichtplans werden alle von der Gemeindeversammlung vom 26.6.1984 festgesetzten und vom Regierungsrat am 12.06.1985 genehmigten kommunalen Richtpläne aufgehoben.

Dietikon, 08. Januar 2013

SENNHAUSER, WERNER & RAUCH AG

Christian Kaul
Abteilungsleiter Planung

Jennifer Berg
Projektleiterin Planung