



Kanton Zürich
Gemeinde Maschwanden

Revision Richtplanung

VERKEHRSPLAN

Richtplantext

Öffentliche Auflage und Vorprüfung

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion

BDV-Nr.

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

31109 – 5.8.2021

Inhalt	1 ALLGEMEINES	3
	2 ZIELSETZUNG UND GESAMTSTRATEGIE	4
	3 ÖFFENTLICHER VERKEHR	5
	4 STRASSEN / MIV	7
	5 PARKIERUNG	11
	6 FUSS- UND WANDERWEGE	12
	7. VELOVERKEHR	14

Auftraggeberin

Gemeinde Maschwanden

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Projektleitung: Peter von Känel

1 ALLGEMEINES

Bedeutung des kommunalen Verkehrsplanes

Der kommunale Verkehrsplan gemäss § 31 Abs. 2 PBG hat die verkehrsmässige Groberschliessung des Siedlungsgebietes und des übrigen Gemeindegebietes sicherzustellen. Er dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Baulinien und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen.

Der kommunale Verkehrsplan legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen das Strassennetz, öffentliche Parkierungsanlagen, Fuss- und Velowege sowie das öffentliche Verkehrsnetz von kommunaler Bedeutung fest.

Auf kommunaler Stufe werden neben den eigentlichen Festlegungen von Verkehrsanlagen auch Angaben über die Aufgabe der entsprechenden Anlage und den Ausbaustandard gemacht. Dies ergibt mehr Transparenz, einerseits für das Verständnis der Bewohner von Maschwanden, andererseits für die Umsetzung durch die Behörden und die Verwaltung.

Der langfristig ausgelegte Richtplan definiert nur konzeptionelle Inhalte und Ziele, er legt keine konkreten Massnahmen fest. Dies ist Sache der stufengerechten Umsetzung in Projekten.

Verbindliche Festlegungen

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplantext umschrieben und erläutert und andererseits im Plan dargestellt.

Die eingerahmten und grau hinterlegten Textteile sind verbindliche Festlegungen, die durch die Gemeindeversammlung zu beschliessen sind.

2 ZIELSETZUNG UND GESAMTSTRATEGIE

Leitsätze:

Räumliches Entwicklungskonzept
Knonaueramt

- Der Motorfahrzeugverkehr ist so zu organisieren, dass die Siedlungsgebiete nicht durch übermässige Verkehrsimmissionen belastet werden. Der regionale und überregionale Strassenverkehr ist so weit möglich auf die A4 zu leiten.
- Das regionale Fusswegnetz ist zu erhalten, das regionale Radwegnetz auszubauen.
- Der öffentliche Verkehr ist bedarfsgerecht zu optimieren. Dabei sind die Verbindungen der einzelnen Gemeinden untereinander und mit dem Regionalzentrum Affoltern am Albis zu verbessern.

Ziele:

Regionaler Richtplan Knonaueramt

- Ressourcen sollen geschont werden.
- Der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr sollen gestärkt werden.
- Kurze Wege und die Siedlungsqualität sollen gefördert werden.
- Für Vorhaben mit Koordinationsbedarf sollen regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeitet werden.

Kommunale Zielsetzungen

- Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr soll erhalten und nach Möglichkeit verbessert werden (Schliessen der Verbindungslücke am Vormittag, an Wochenenden sowie Feiertagen, Taktverdichtung, Optimierung Haltestelle(n)).
- Der Ortskern soll von motorisierten Verkehr – insbesondere von LKWs – entlastet werden. Im Mindesten soll die Ortsdurchfahrt derart gestaltet und/oder betrieblich organisiert werden, dass der MIV siedlungsverträglich erfolgt.
- Die Durchfahrt für die Landwirtschaft muss weiterhin gut möglich sein.
- Das Strassennetz soll verkehrssicher und siedlungsverträglich gestaltet und betrieben werden.
- Die Rad- und Fusswegverbindungen sollen sicher, durchgängig und attraktiv sein. Sie sollen die wichtigen Zielorte verbinden und den Ämtlerweg einbeziehen.

Gesamtstrategie

Die Gesamtstrategie sieht daher folgende Hauptelemente vor:

ÖV Anbindung
weiterhin beibe-
halten und
verbessern

MIV beruhigen und
Ortsdurchfahrt
entlasten

Fuss- und
Veloverkehr attraktiv
und sicher führen

3 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Buslinien

Festlegungen:

Kantonal

- keine Festlegungen

Regional

Angebotsstandart:
- 60-Minuten-Takt mit eingeschränkten Betriebszeiten
Haupterschliessungsrichtung:
- Bhf. Mettmenstetten

Kommunal

Auf kommunaler Stufe setzt sich die Gemeinde beim ZV ein, dass ein attraktives Busangebot mit guter Anbindung an den Bahnhof Mettmenstetten erhalten werden kann. Es soll folgender Punkt erreicht werden:
- Taktverdichtung bzw. Taktergänzung vormittags, an Wochenenden und an Feiertagen
Ausserdem soll ein Rufbus geprüft werden.

Rechtswirkung:

Die kommunalen Festlegungen sind primär Handlungsanweisungen an die Behörden.

Erläuterungen:

Maschwanden ist in einem 60-Minuten-Takt mit der Buslinie 230 an den Bahnhof Mettmenstetten angeschlossen. Die grösseren Zielorte Zürich und Luzern sind in rund 50 Minuten erreichbar. Zug ist in knapp 22 Minuten erreichbar.

Die S-Bahn fährt am Bahnhof Mettmenstetten im Halbstundentakt. Dies wäre aus Sicht der Gemeinde auch für den Busanschluss erwünscht. Die Taktlücke am Vormittag sollte zumindest mit einem gewissen Angebot gefüllt werden. Die Möglichkeiten werden im Rahmen des Fahrplanverfahrens geprüft und festgelegt.

Neben der Anbindung an den Bahnhof Mettmenstetten und der angestrebten Taktverdichtung soll durch Informationsbroschüren etc. die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu verbessert werden.

Die Optionen für die Organisation eines Rufbusses sollen geprüft werden.

Bushaltestellen

Festlegungen:

Kantonal

- keine Festlegungen

Regional

- keine Festlegungen

Kommunal

- Maschwanden, Dorf (Kantonsstrasse)	(bestehend)*
- Maschwanden, Sagi (Kantonsstrasse)	(bestehend)*

Bei beiden Haltestellen ist ein hindernisfreier Ausbau ausstehend.

* Kapthaltestelle geplant

Rechtswirkung:

Die Haltestellen werden im kommunalen Plan bezeichnet, wobei die Vorgaben des ZVW beachtet werden müssen. Das Angebot ist laufend zu überprüfen.

Die Festlegung im Plan ist die Grundlage für die Sicherung des Raumes, um allfällige Haltestellenausbauten/Wartehäuschen erstellen zu können. Der Ausbau (z.B. Wartehäuschen) geht zulasten der Gemeinde. Für den Ausbau der Haltestelle (Anlegekante) liegt die Verantwortung beim jeweiligen Strasseneigentümer (im vorliegenden Fall der Kanton).

Erläuterungen:

Nebst den effizienten Buslinien sind die Qualität und die Lage der Haltestellen wichtige Qualitätsfaktoren der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.

Im Rahmen der Strassensanierung werden die Haltestellen überprüft und bei Bedarf und Möglichkeit mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen (ggf. Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Licht, Fahrplan, Abfalleimer). Der Ausbau im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes ist erforderlich. Bei beiden Haltestellen ist im Rahmen des Strassensanierungsprojektes eine Anpassung der Haltestelle vorgesehen.

4 STRASSEN / MIV

Übergeordnete Strassen

Festlegungen:

Kantonal

- keine Festlegungen

Regional

- Dorfstrasse*	RVS	(bestehend)
- Alte Mettmenstetterstrasse	RVS	(bestehend)
- Tambrigstrasse	RVS	(bestehend)

RVS: regionale Verbindungsstrasse

Koordinationshinweis Dorfstrasse:

Eintrag im Inventar der historischen Verkehrswege vorhanden (IVS ZH 1144)

Sammelstrassen

Festlegungen:

Kommunal

- keine Festlegungen

Rechtswirkung:

Die übergeordneten Strassen (blau) entsprechen den Festlegungen der überkommunalen Richtplanung. Der Erlass von Baulinien, Bau und Unterhalt sind Sache des Kantons. Dies gilt auch für die Projektierung und Festsetzung der Ausbauprogramme.

Aufgrund der Grösse von Maschwanden sind keine Sammelstrassen bezeichnet. Die Groberschliessung ist durch die regionale Verbindungsstrasse gewährleistet.

Der Ausbau bzw. der Neubau von Feinerschliessungsanlagen ist i.d.R. Sache der Grundeigentümer.

Erläuterungen:

Es gelten Strassenzüge als Sammelstrasse, wenn sie innerhalb des Siedlungsgebietes in der Regel Gebiete mit über 600 Wohneinheiten erschliessen, bzw. Gebiete mit über 1'000 Wohneinheiten, wenn das Gebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen ist. Als gut erschlossen gilt mindestens die ÖV-Erschliessungsgüte C. Diese Voraussetzungen erfüllen die Quartierstrassen in Maschwanden nicht.

Dorfplatzaufwertung

Festlegungen:

Kommunal

Aufwertung Dorfplatz: - Kreuzrai

Wirkung:

Für die bezeichnete Kreuzung ist ein Aufwertungskonzept für die Schaffung bzw. Verbesserung der Situation im Hinblick auf die Gestaltung eines Dorfplatzes zu prüfen.

Erläuterungen:

Die Dorfplatzaufwertung soll zu einer ortsbaulichen Aufwertung des Strassenraumes im Ortszentrum und eine Verbesserung der Kreuzungssituation führen.

Aufwertung Strassenraum (siedlungsorientierte Gestaltung)

Festlegungen:

Kantonal

- keine Festlegungen

Kommunal

Absicht an übergeordneter Strasse: - Dorfstrasse	(Absicht)
---	-----------

Koordinationshinweis Dorfstrasse:

Eintrag im Inventar der historischen Verkehrswege vorhanden (IVS ZH 1144)

Rechtswirkung:

Die Planung von Kantonsstrassen liegt in der Hoheit des Kantons. Die Gemeinde kann im Rahmen der Planung mitwirken und ihre Anliegen einbringen und sich an der Projektentwicklung beteiligen.

Erläuterungen:

Der Ortskern soll von motorisiertem Verkehr – insbesondere von LKWs – entlastet werden.

Massnahmen an der Dorfstrasse sollen zu einer Aufwertung im Hinblick auf einen aufenthaltsfreundlichen Strassenraum führen. Dies kann durch Anpassungen im Normprofil, Baumpflanzungen, Randsteine, farbliche Oberflächengestaltungen am Fahrbahnrand usw. erfolgen. An diversen Stellen soll die Verkehrssicherheit überprüft und wenn nötig Querungen verbessert und der Strassenraum attraktiv aufgewertet werden.

Aktuell besteht ein kantonales Projekt für die Ortsdurchfahrt Maschwanden. Die Gemeinde Maschwanden setzt sich in diesem Zusammenhang für eine attraktive, siedlungsorientierte Gestaltung und eine Verkehrsberuhigung ein, wobei auch betriebliche Massnahmen gewünscht sind (siehe Einbezug der Kantonsstrasse in die verkehrsberuhigten Quartiere).

Verkehrsberuhigte Quartiere

Festlegungen:

Kantonal

- keine Festlegungen

Regional

- keine Festlegungen

Kommunal

Es werden verkehrsberuhigte Quartiere bezeichnet:

- | | |
|-----------------------|-----------|
| - Hinterdorf | (geplant) |
| - Ober- und Unterdorf | (geplant) |

Rechtswirkung:

Im Bereich der verkehrsberuhigten Quartiere liegt der Fokus auf einer siedlungsorientierten und der Nutzung entsprechenden Gestaltung. Hier ist das Hauptaugenmerk auf die Verkehrsberuhigung zu richten und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vorzusehen. Eine Einführung von Tempo-30-Zonen ist zu prüfen.

Bei der Erstellung von neuen Feinerschliessungsanlagen (Quartierstrassen) ist bereits eine Gestaltung zu fordern, die dem Anspruch der Verkehrsberuhigung Rechnung trägt.

Erläuterungen:

Es besteht bereits ein Konzept für die Einführung von Tempo-30-Zonen in den beiden Quartieren. Bei der Einführung einer Tempo-30-Zone handelt es sich um eine betriebliche Massnahme (Signalisation mit allfälligen unterstützenden baulichen Massnahmen). Für die Einführung ist eine Verfügung der Kantonspolizei erforderlich.

Für verkehrsberuhigende Massnahmen stehen diverse Möglichkeiten wie bauliche Massnahmen, die Anordnung wechselseitiger Parkplätze, Belagsgestaltungen etc. zur Verfügung. Neben der verkehrsberuhigenden Wirkung sollen diese die Verkehrssicherheit verbessern und die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöhen. Verkehrsberuhigte Strassen stellen einen weiteren wichtigen Teil eines attraktiven Fuss- und Radwegnetzes dar.

**Einbezug der Kantonsstrasse in
die verkehrsberuhigten Quartiere**

Festlegungen:

Kommunal

Folgender Abschnitt der Kantonsstrasse soll betrieblich in die verkehrsberuhigten Quartiere einbezogen werden:

- Dorfstrasse (ca. km 0.55 – km 0.9) (Absicht)

Koordinationshinweis Dorfstrasse:

Eintrag im Inventar der historischen Verkehrswege vorhanden (IVS ZH 1144)

Rechtswirkung:

Die Planung von Kantonsstrassen liegt in der Hoheit des Kantons.

Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass zusammen mit einer allfälligen Einführung von Tempo 30 in den verkehrsberuhigten Quartieren auch auf dem zentralen Teil der Kantonsstrasse die Einführung von Tempo 30 geprüft und vorgesehen wird (Absicht).

Erläuterungen:

Ein Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit im Dorfkern könnte zu einer erheblichen Verbesserung der Situation führen und auch mehr Spielraum für eine siedlungsorientierte Gestaltung der Strasse schaffen.

Im Rahmen der vorgesehenen Einführung von Tempo 30 in den verkehrsberuhigten Quartieren soll auch der zentrale Bereich auf der Kantonsstrasse (Dorfstrasse) in die Tempo-30-Zonen einbezogen werden. Ein entsprechendes Konzept liegt vor.

5 PARKIERUNG

Parkplätze

Festlegungen:

Kantonal

- keine Festlegungen

Regional

- keine Festlegungen

Kommunal

- Naturbad Maschwanden	(bestehend)
- Kirche Maschwanden	(bestehend)

Rechtswirkung:

Mit der Festlegung der Anlagen wird das öffentliche Interesse dokumentiert. Die Festlegungen im Plan bilden die Grundlage für die Landsicherung.

Für den Bau und Betrieb der kommunalen Anlagen ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann.

Erläuterungen:

Bestehende Anlagen können gegebenenfalls geringfügig erweitert werden. Zudem ist bei einer allfälligen Überbauung eines mit öffentlichen Parkieranlagen belegten Areals ein gleichwertiger Ersatz zu schaffen.

Anzahl Parkplätze & Bewirtschaftung

Die genaue Anzahl der Parkplätze und der Bedarf einer Bewirtschaftung wird periodisch überprüft und bei Bedarf angepasst.

Eine künftige Bewirtschaftung ist primär in Form einer zeitlichen Beschränkung oder mit einer Einforderung einer Parkgebühr (Parkuhr) vorzusehen, wobei für die direkten Nutzer (z.B. Naturbad) Erleichterungen vorgesehen werden können.

6 FUSS- UND WANDERWEGE

Fuss- und Wanderwege

Festlegungen:

Kantonal

- keine Festlegungen

Regional

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fusswege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Fuss- und Wanderwege eingetragen.
Es sind keine geplanten Abschnitte verzeichnet.

Kommunal

Im Plan sind alle festgelegten kommunalen Fuss- und Wanderwege eingetragen. Beim bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz handelt es sich entweder um reine Fusswege, um Trottoirs, um Wald- bzw. Flurwege oder um schwach befahrene Erschliessungsstrassen.
Es sind keine Wege als „geplant“ festgelegt.

Rechtswirkung:

Die Bezeichnung der regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bildet die Grundlage für deren Sicherung mit Baulinien, soweit die Wege nicht bereits bestehen.

Das regionale Fusswegnetz entspricht den Wanderwegen und damit den überkommunalen Fusswegverbindungen. Bau und Unterhalt der regionalen Fusswege sind grundsätzlich Sache des Kantons. Verschiedene Teilstücke führen über Hartbelag. Im Bereich der Wanderwege ist ausserhalb des Siedlungsgebietes auf Hartbeläge zu verzichten.

Für die kommunalen Wege ist die Gemeinde zuständig. Für Flur- und Genossenschaftswege bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten. Aufgrund der kommunalen Festlegungen ist die Behörde angehalten, im Rahmen von Planungen und Baugesuchen öffentliche Fusswegverbindungen zu fordern und sich gegenüber dem Kanton für die Umsetzung der Massnahmen an überkommunalen Strassen einzusetzen (Übergänge z. B. mit Mittelinsel sichern), wobei in der Regel eine finanzielle Beteiligung erforderlich ist.

Erläuterungen:

Sichere Fusswege bieten einerseits den Fussgängern (u.a. Kindern, Betagten, Benutzern des ÖV) eine hohe Bewegungsqualität, andererseits werden die nahen Erholungsgebiete mit attraktiven Wanderwegen erschlossen.

Der Ämtlerweg, ein Rundweg zwischen Bonstetten – Affoltern am Albis – Aeugst – Türlensee – Hausen am Albis – Kappel am Albis – Rifferswil – Knonau – Maschwanden – Obfelden – Zwillikon – Hedingen – Bonstetten, ist in den regionalen Fusswegen enthalten.

Gemäss Art. 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) und Art. 6 der ergänzenden Verordnung (FWV) sind alle bitumen- oder zementgebundenen Deckbeläge für Wanderwege ungeeignet.

Bestehende Wege mit Hartbelag sollen bei allfälligen baulichen Sanierungen mit Naturbelag ausgestattet werden. Innerhalb des Siedlungsgebietes ist Hartbelag üblich, doch können abschnittsweise auch Wege ohne Hartbelag sinnvoll sein.

Im kommunalen Verkehrsplan wird das grobmaschigere Regionalnetz ergänzt. Alle kommunalen Wege sind bestehend.

7. VELOUROUTEN

Velo- / Radwege

Festlegungen:

Kantonal

- keine Festlegungen

Regional

- Dorfstrasse	(1)	(bestehend)*
- Alte Mettmenstetterstrasse	(2)	(bestehend)

Kommunal

Es wird als Grundsatz folgender Ausbaustandard auf dem übergeordneten Strassennetz angestrebt:

(1) Mischverkehr	(bestehend)*
(2) Radweg getrennt von der Fahrbahn	(bestehend)

* punktuell Signalisation/Wegweiser ergänzen

Rechtswirkung:

Trasseesicherung, Bau und Signalisation sowie Unterhalt der regionalen Radwege ist Sache des Kantons. Der Ausbaustandard wird mit der Detailprojektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festgelegt.

Bei kommunalen Velorouten ist der Bau, die Signalisation und der Unterhalt Sache der Gemeinde.

Erläuterungen:

Das regionale Radwegnetz stellt die wesentlichen Alltagsverbindungen sicher.

Der separat geführte Veloweg entlang der alten Mettmenstetterstrasse ist vorhanden. Bei der Schwachstelle handelt es sich lediglich um die fehlende Signalisation, welche im Rahmen der Strassensanierung der Dorfstrasse ergänzt werden muss.

Bei allen baulichen Massnahmen, welche die Festlegungen siedlungsorientierte Gestaltung und verkehrsberuhigte Quartiere betreffen, sind die Anliegen des Veloverkehrs zu berücksichtigen.