

Kanton Zürich
Gemeinde Stallikon

Kommunaler Verkehrsplan

Erläuterungsbericht mit Festlegungen



Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 14. April 2010
Von der Baudirektion Kanton Zürich genehmigt am XX. Juli 2011

15. Juni 2010

Hesse+Schwarze+Partner
Büro für Raumplanung AG

Bearbeitung

Hesse+Schwarze+Partner, Büro für Raumplanung AG
Hofackerstrasse 13, 8032 Zürich

Michael Rothen, Dipl. Bau- und Umweltingenieur FH SIA SVU, Raumplaner FSU
Fanny Pietzner, Dipl.-Ing. Landespflege FH

www.hsp-planer.ch
Tel. 044 421 38 38

m.rothen@hsp-planer.ch / f.pietzner@hsp-planer.ch
Fax 044 421 38 20

Inhalt

1	Ausgangslage und Planungsgegenstand	1
2	Was leistet ein kommunaler Verkehrsplan?	1
3	Übergeordnete verkehrliche Situation	3
4	Grundsätze der kommunalen Verkehrspolitik	6
4.1	Ziele	6
4.2	Handlungsfelder zum MIV	6
4.3	Handlungsfelder zum ÖV	9
4.4	Handlungsfelder zum LV	10
5	Festlegungen kommunaler Richtplan Verkehr	12
5.1	Motorisierter Individualverkehr und ruhender Verkehr	12
5.1.1	Karteneinträge	13
5.1.2	MIV - Massnahmen zur Umsetzung	14
5.2	Öffentlicher Verkehr	15
5.2.1	Karteneinträge	15
5.2.2	ÖV - Massnahmen zur Umsetzung	16
5.3	Veloverkehr, Fuss- und Wanderwege	17
5.3.1	Karteneinträge	17
5.3.2	LV - Massnahmen zur Umsetzung	19
6	Geschwindigkeitsplan	20
7	Empfehlung zum weiteren Vorgehen	21
8	Planungsablauf, Information und Mitwirkung	21
	Anhang	21

1 Ausgangslage und Planungsgegenstand

Die kommunale Richtplanung der Gemeinde Stallikon u.a. der Verkehrsplan sind 25jährig und mehrheitlich umgesetzt bzw. gelten teilweise als überholt. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision 2009 soll der kommunale Verkehrsplan überprüft und aufgrund neuer Erkenntnisse überarbeitet werden.

Im Weiteren müssen Mutationen der übergeordneten Richtpläne (kantonal und regional¹) im kommunalen Verkehrsplan nachgeführt werden. Der regionale Richtplan, Teil Fuss- und Wanderwege steht aktuell in Überarbeitung². Deshalb können nur die heute rechtskräftigen Festlegungen in den kommunalen Plan übernommen werden.

2 Was leistet ein kommunaler Verkehrsplan?

Planungspflicht

Gemäss Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) muss die Gemeinde auf der kommunalen Stufe der Richtplanung lediglich einen Verkehrsplan führen (§ 31 PBG). Dieser ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Verkehrsrichtplans gebunden, er ergänzt und konkretisiert sie.

Aufgabe des kommunalen Verkehrsplanes

Der kantonale und der regionale Verkehrsrichtplan bezeichnen die auf Gemeindegebiet verlaufenden Staatsstrassen. Alle übrigen Strassenverbindungen und Erschliessungen sind Bestandteil des kommunalen Verkehrsplanes und gelten als Gemeindestrassen. In den Verkehrsplänen werden für alle Verkehrsarten (Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr) gleichberechtigt diejenigen Wege aufgezeigt und gesichert, die notwendig sind, um Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Erholungsorte zu erreichen und miteinander sowie mit den Nachbargemeinden zu verbinden. Die Gemeinde erhält für die festgelegten Strassen Beiträge an die Bau- und Unterhaltskosten (§§ 1 und 7 Strassenbeitragsverordnung). Im weiteren Sinne dient der kommunale Verkehrsplan damit auch der Finanzplanung.

Verkehrsplanerische / verkehrstechnische Massnahmen

Der Verkehrsplan enthält planerische und technische Aussagen. Die planerischen Massnahmen zeigen Verbindungen auf, die Verkehrsabläufe sichern und optimieren. Die technischen Massnahmen lokalisieren Absichten zur Steigerung der Attraktivität und der Verkehrssicherheit.

Verkehrstechnische und rechtliche Klassierung

Es ist zwischen verkehrstechnischer und -rechtlicher Klassierung zu unterscheiden: Hochleistungsstrassen = Nationalstrassen, Hauptverkehrsstrassen = Staatsstrassen, Sammelstrassen = Gemeindestrassen. In der

¹ Kantonaler Richtplan Verkehr März 2007; Regionaler Richtplan Teil Verkehr 1998

² Vgl. Vernehmlassung vom 01.07.2008

kommunalen Planung festgelegte Verbindungen können in öffentlichem Besitz, öffentlich unterhalten oder in Privatbesitz mit privatem Unterhalt stehen.

Verbindlichkeit und
Festsetzungsverfahren

Der kommunale Verkehrsplan wirkt für die Behörden bindend. Er entfaltet jedoch keine direkte Rechtswirkung auf Private bzw. deren Grundeigentum. Daher besteht gegen die Inhalte keine Rekursmöglichkeit. Während der öffentlichen Auflage kann jedermann Einwendungen erheben. Zu den Einwendungen wird in einem Bericht Stellung genommen. Der kommunale Verkehrsrichtplan wird von der Gemeindeversammlung festgesetzt und bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat.

Plandarstellung

Der besseren Übersichtlichkeit wegen ist der kommunale Verkehrsplan aufgeteilt in eine Karte Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Öffentlicher Verkehr (ÖV) sowie in eine zweite Karte Langsamverkehr (LV). Die Verbindungen der Verkehrsteilnehmer werden farblich, bestehende und geplante Anlagen anhand der Signatur unterschieden.

Erläuterungsbericht mit
Festlegungen

Der Bericht beschreibt die Festlegungen und erläutert sie aus verkehrspolitischer, verkehrsplanerischer und wo nötig aus verkehrstechnischer Sicht. Die Karteneinträge der kommunalen Festlegungen (Kap. 5) werden mit einem Rahmen hervorgehoben.

3 Übergeordnete verkehrliche Situation

Heutige Funktion und Belastung der Reppischtalstrasse

Die Reppischtalstrasse ist Teil der Überlandstrassenverbindung zwischen den beiden Wirtschaftszentren Zug und Zürich. Sie wirkt in Stallikon als gut frequentierte Durchfahrtsachse. Viele Pendler des Bezirkes Affoltern (u.a. Hausen, Affoltern a. Albis, Bonstetten und Wettswil) benutzen die Strecke über Stallikon und Uitikon nach Zürich oder via Birmensdorf ins Limmattal. Kapazitätsengpässe sind nicht bekannt. Als störend wird jedoch die Beeinträchtigung der Gemeinde durch den Durchfahrtsverkehr empfunden. In der Morgenspitzenstunde verkehren heute beim Kreisel "Diebis" 900 Mfz/h in Fahrtrichtung Zürich. Hochgerechnet ergibt sich ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von rund 9'000 Mfz/Tag, welcher durch die Ortsteile Stallikon und Sellenbüren rollt.

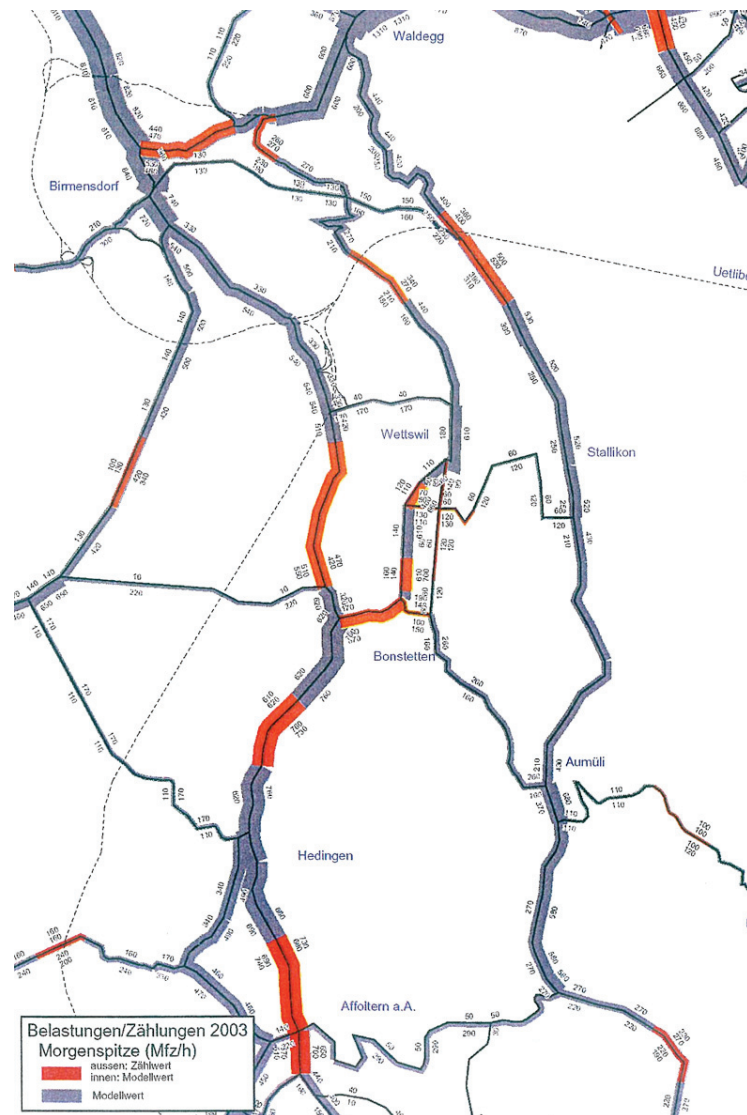


Abb. 1: Belastungen / Zählungen Morgenspitze 2003 (Überprüfung Flankierende Massnahmen Bonstetten / Wettswil in Bezug auf Verkehrsprobleme in Stallikon. Jenni + Gottardi, Juli 2006)

Westumfahrung Zürich

Mit der Westumfahrung Zürich wird u.a. auch das Knonauer Amt vom Durchfahrtsverkehr entlastet. Die Umfahrung besteht aus folgenden Abschnitten:

- Uetlibergtunnel N4.1.5 / A20 (Eröffnung April 2009)
- Verkehrsdreieck Zürich-Süd N4.1.4 Bereich Brunau - Uetliberg-Ost
- Umfahrung Birmensdorf N20.1.4 mit Verkehrsdreieck Zürich-West (Anschluss Wettswil) durchgängige A4 (Eröffnung geplant 2010)

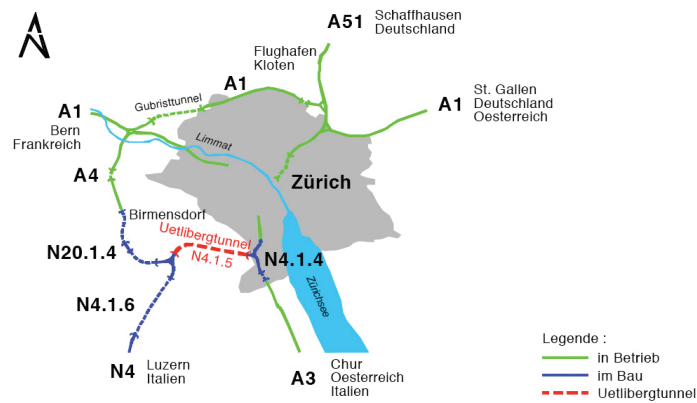


Abb. 2: Westumfahrung Zürich (www.westumfahrung.ch)

Flankierende Massnahmen in den Nachbargemeinden

In den Nachbargemeinden wird der Verkehr durch flankierende Massnahmen auf die Hochleistungsstrassen geleitet mit dem Ziel, die Orts- und Quartierdurchfahrten zu entlasten (Abb. 3). Mit Lichtsignalanlagen, Einbahnstrassen und Sperrungen wird der Verkehr Richtung Autobahn bevorzugt; als Anreiz zur Umfahrung der Dorfzentren (Abb. 4).

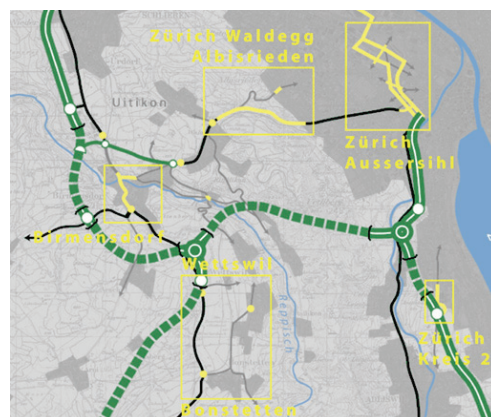


Abb. 3 Flankierende Massnahmen: Übersicht (www.westumfahrung.ch)



Abb. 4 Flankierende Massnahmen: Bonstetten und Wettswil (www.westumfahrung.ch)

Sachplan Verkehr des Bundes identifiziert Problemstrecken

Der Sachplan Verkehr des Bundes identifiziert jedoch bereits heute die Problemstrecken auf den Hochleistungsstrassen im Bereich Verkehrsdreieck Zürich West und Verkehrsdreieck Zürich Süd (Abb. 5). Die Abschnitte haben voraussichtlich 2020 ihre Kapazitätsgrenzen erreicht.



Abb. 5: Problemstrecken 2020/2030 (Sachplan Verkehr des Bundes. RZU, Jahresbericht 2007)

Auswirkungen für die Reppischtalstrasse

Die grossräumigen verkehrlichen Veränderungen bis 2010 sollen auf der Reppischtalstrasse eine Reduktion des DTV um bis zu 60 % bewirken. Der Durchgangsverkehr verlagert sich mit der Beseitigung des heutigen verkehrlichen Engpasses in Birmensdorf auf die A4. An absoluten Spitzentagen, bei allfälligen Störfällen im Uetlibergtunnel oder bei Überlastung der Brunau kann es zu Rückstauungen kommen. In solchen Fällen wird der Verkehr am Anschluss Wettswil in Richtung Uetlibergtunnel dosiert. Pendler und ortskundige Fahrer werden dann wohl die Route via Stallikon - Uitikon - Zürich benutzen (Abb. 6). In dieser Situation entsprechen die Verkehrszahlen auf der Reppischtalstrasse dann wiederum den heutigen.

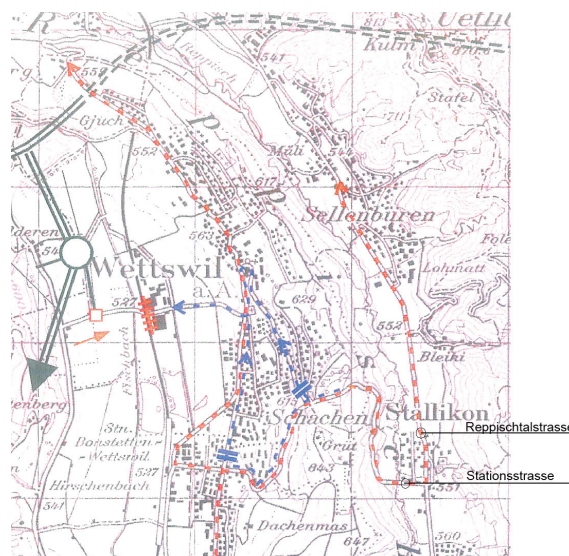


Abb. 6 Ausweichroute via Stationstrasse - Reppischtalstrasse (Vertiefung Konzept regionale Netzstrategie und Erarbeitung Vorprojekt. SNZ 10.11.2006)

4 Grundsätze der kommunalen Verkehrspolitik

4.1 Ziele

Die Gemeinde Stallikon ist zu einem guten Teil gebaut und strebt künftig ein massvolles Wachstum an. Aus verkehrlicher Sicht stehen Unterhalt, Optimierung und Sicherung der bestehenden Infrastrukturen im Vordergrund. Die Sicherung folgender Zielsetzungen hat Priorität:

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Direkte Verbindung zu näher gelegenen Zentren
- Milderung der Durchfahrtsproblematik zugunsten einer gesteigerten Siedlungs- und Aufenthaltsqualität

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Tragbarer Ausbau des bestehenden Angebotes sowie Optimierung in Bezug auf Takt, Infrastruktur und Erreichbarkeit

Langsamverkehr (LV)

- Direkte, sichere Verbindungen für den Alltagsverkehr sowie zu den ÖV Haltestellen
- Durchgängiges Netz für den Freizeitverkehr sowie attraktive Angebote ab direktem Wohnumfeld

4.2 Handlungsfelder zum MIV

Direkte Verbindung nach
Zürich über die
Schwandenstrasse

Das Konzept zur regionalen Netzstrategie weist der Schwandenstrasse die Funktion der Nebenverbindung aus dem Reppischtal zu. Um die Durchfahrt insbesondere im Wohngebiet Ringlikon zu erschweren, schlägt es flankierende Massnahmen, wie Abklassierung von der Staatsstrasse zur Gemeindestrasse, Sperrung oder Lichtsignalanlage vor (Abb. 7).

Für die Gemeinde Stallikon ist die Schwandenstrasse über Ringlikon - Waldegg - Uitikon der direkte und bei heutiger Verkehrsbelastung einzig funktionierende Weg nach Zürich. Die Alternativroute über Landikon mit Querung der S-Bahn-Linie (15-Minuten-Takt) stellt keine praktikable Lösung dar. Das Interesse der Gemeinde Stallikon an eine funktionierende direkte Verbindung nach Zürich über die Schwandenstrasse begründet sich auch mit einer freien und leistungsfähigen Durchfahrt für den öffentlichen Verkehr (Buslinie 235).



Abb. 7: Uetikon - Konzept Ortsdurchfahrten, Netzstrategie (SNZ, 20.01.04).

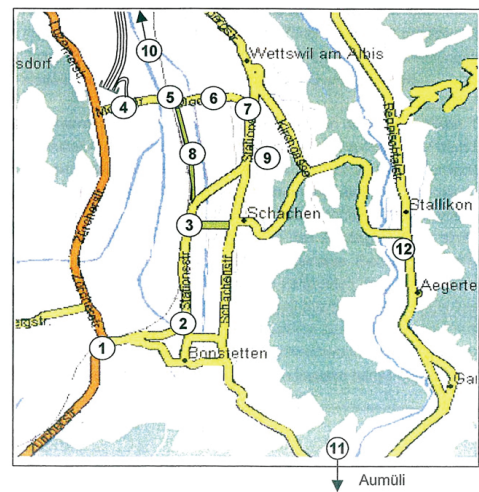


Abb. 8: Flankierende Massnahmen in Bezug auf Verkehrsprobleme in Stallikon (Jenni + Gottardi, Juli 06)

Flankierende Massnahmen auf der Reppischtalstrasse

Für den Fall einer Überlastung der Hochleistungsstrassen und dem daraus resultierenden Ausweichverkehr, wurden flankierende Massnahmen auf der Reppischtalstrasse geprüft. Die vorgesehene Autobahnhinweistafel Höhe "Aumüli" (Abb. 8, Nr. 11) wird Ortskundige kaum davon abhalten, die Reppischtalstrasse zu benutzen. Ein wirksameres Dosierungsmittel für den MIV nach Stallikon wäre eine Lichtsignalanlage an der Abzweigung Stationsstrasse (Abb. 8, Nr. 12). Weil es sich dabei um eine Pfortneranlage auf der "Grünen Wiese" handelt, und Überlastungen auf der Reppischtalstrasse selten sind, wäre eine solche Massnahme schwer kommunizierbar und würde kaum akzeptiert. Aus heutiger Sicht erscheint sie nicht praktikabel. Eine Trasseesicherung (separate Linksabbiegespur) soll allerdings die Option auf spätere Realisierung offen halten, falls eine Überlastungssituation tatsächlich häufig eintritt.

Reduktion der Durchfahrtsproblematik durch siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung

Die Reppischtalstrasse verbindet als Staatsstrasse die Gemeinde Stallikon mit den nächstgelegenen Zentren sowie mit dem übergeordneten Strassennetz (Nationalstrassen). Auf kommunaler Ebene übernimmt sie hauptsächlich die Funktion der Sammelstrasse, ist Bestandteil der Dorfkerne und hat lokalen Bedürfnissen zu genügen (u.a. Queren, Warenumschlag, Parkieren, Treffpunkt). Die prognostizierte Entlastung vom Durchfahrtsverkehr bietet "endlich" die Möglichkeit zu einer Abschnittweisen, siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung. Damit soll eine Minderung der heute manifesten Trennungswirkung erreicht werden. Die Gemeinde beabsichtigt mit verschiedenen Massnahmen u.a. die Schaffung neuer Parkplätze im Dorfzentrum Stallikon, das Gewerbe stärker zu fördern. Für die ansässige Bevölkerung sollen die Einkaufsmöglichkeiten verbessert und Orte der Begegnung geschaffen werden. Ausgehend von den verbleibenden 4'000 Fahrzeugen täglich erhält die Reppischtalstrasse eine für Sammelstrassen übliche und tendenziell "geringe" Verkehrsbelas-

stung (4'000 bis 8'000 Fz/Tag) und wird dadurch frei für entsprechende Interventionen.

Steigerung der Wohnqualität durch Umsetzung Tempo 30-Zonen

Die Gemeinde hat bereits heute für Sellenbüren flächendeckend Tempo 30-Zonen eingeführt. Für den Ortsteil Stallikon (Pünten-, Dorfstrasse, Langfuren, "Aegerten") existiert ein Vorprojekt, über das vom Gemeinderat bei breiter Zustimmung der Bevölkerung bereits orientiert wurde. Für die Weiler "Bleiki" und "Gamlikon" wurde Tempo 30 geprüft; aufgrund der erhobenen Geschwindigkeiten und der örtlichen Situation ergab sich jedoch kein Handlungsbedarf.

Mobility Standort

Ein Mobility Standort lässt sich in Stallikon noch nicht realisieren, es fehlt dafür die notwendige Anzahl Nutzer. Die Gemeinde würde bei Bedarf ein solches Angebot unterstützen und einen zentral gelegenen Parkplatz zur Verfügung stellen.

Situationsgerechte Lärmsanierung im Hinblick auf Siedlungs- und Aufenthaltsqualität

Im Rahmen der gesetzlich geregelten Pflicht der Kantone zur Lärmschutzsanierung (Sanierungsfrist für Staatsstrassen läuft am 31.03.2018 ab) liess der Kanton im 2008 eine Vorstudie über die Machbarkeit von Lärmschutzmassnahmen entlang der Reppischtalstrasse erstellen. Die Gemeinde Stallikon begrüsst generell Massnahmen zugunsten des Lärmschutzes. Allerdings sollten die angestrebten Ziele und daraus abgeleitete Massnahmen auf einer gesamtheitlichen Betrachtung basieren (Ortsbildeanliegen, Entwicklungsabsichten, Verkehrsreduktion aufgrund der Eröffnung der N4).

Allfällig eingesparte Kosten für nahe liegende, rein technische Lärmschutzmassnahmen sollen zugunsten eines gesamtheitlichen Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzeptes eingesetzt werden. Auf diese Weise wird ein situationsgerechter und nicht "nur" rein baulicher Lärmschutz ermöglicht (Kooperation Gemeinde und Kanton).



Abb. 9: Bestehender Lärmschutz entlang der Reppischtalstrasse, Ortsteil Sellenbüren ("Loomatt")

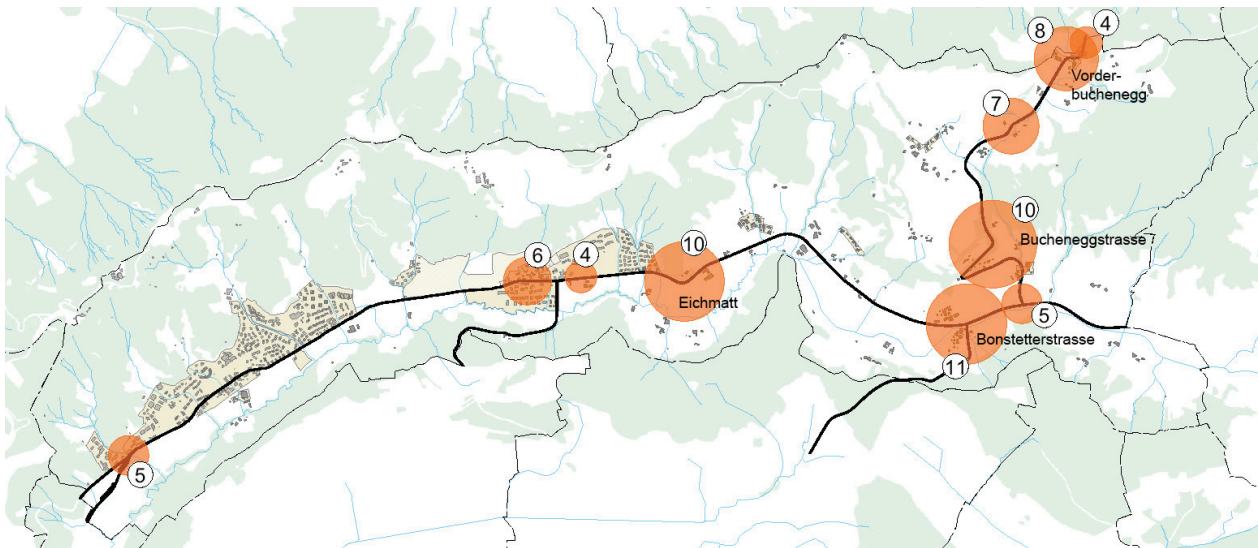


Abb. 10: Unfallschwerpunkte in der Gemeinde Stallikon (2004 bis 2008)

Analyse Unfallstatistik 2004 bis 2008

In Stallikon ereignen sich jährlich etwa 30 Verkehrsunfälle (Mittel aus 2004 bis 2008, Statistik der Verkehrsunfälle im Kanton Zürich). Unfallschwerpunkte zeichnen sich nicht ab, eine Häufung ist jedoch ablesbar:

- Reppischtalstrasse an der Kurve "Eichmatt" (10 Unfälle)
- Einmündung Bonstetterstrasse (11 Unfälle)
- Bucheneggstrasse oberhalb "Tägerst" auf der Passstrasse (10 Unfälle)
- "Vorderbuchenegg": Einmündung auf die Bucheneggstrasse (8 Unfälle).

Ein dringender Handlungsbedarf besteht nicht. Die Situation "Eichmatt" wird sich möglicherweise durch die vorgesehene Zusammenfassung der Einmündung "Gamlikon" mit der neuen Erschliessung "Eichmatt" entschärfen. Beim Knoten Reppischtal- / Bonstetterstrasse soll die Entwicklung mit der A4-Signalisation und der Zunahme der Abbieger vorerst beobachtet werden.

4.3 Handlungsfelder zum ÖV

Testbetrieb einer neuen Postautoline mit S-Bahn Anschluss in Bonstetten - Wettswil und Birmensdorf

Im Oktober 2006 wurde dem Gemeinderat eine Petition für einen Bus nach Bonstetten eingereicht. Daraufhin wurden fünf mögliche ÖV-Varianten untersucht. Als zweckmässigste Lösung zeigte sich die Verbindung der beiden S-Bahnstationen Bonstetten-Wettswil und Birmensdorf via Stallikon. Beide Stationen bieten Anschluss an die S 9 (Uster - Zürich HB - Zug) und die S 15 (Rapperswil - Zürich HB - Affoltern a. A.). Der Testlauf startet im Dezember 2009 und wird vorerst drei Jahre dauern. Sollte der Versuchsbetrieb erfolgreich sein, wird die Linie ins Verbundangebot der ZVV übernommen. Den erforderlichen Kredit hat das Volk im Februar 2009 an der Urne bewilligt.

In Bonstetten befinden sich mit der Sekundarschule, dem Jugendhaus und diversen Einkaufsmöglichkeiten für die Stalliker Bevölkerung wichtige Einrichtungen. Mit der geplanten Verbindung Bonstetten-Wettswil SBB via Stallikon nach Birmensdorf SBB (retour), werden 14 Haltestellen angefahren, wovon sich acht in Stallikon, vier in Birmensdorf und zwei in Bonstetten befinden. Montag bis Samstag werden im Zeitraum von ca. 6.00 bis 24.00 Uhr jeweils der erste wie der letzte reguläre Zug bedient. Der bisherige Schulbus wird vorerst durch dieses Angebot ersetzt.

Vorteile der neuen Postautoverbindung

Die neue Postautoverbindung bietet neben dem S-Bahn Anschluss eine Bedienung in alle Hauptrichtungen (Zürich, Limmattal, Zug) sowie zu den wichtigen Ausbildungsstätten im Limmattal. In Bonstetten ist ein Umsteigen auf den Direktbus nach Sihcity / Enge durch den Uetlibergtunnel möglich. Nicht zuletzt wird die Line 235 via Uitikon / Waldegg während der Spitzenzeiten entlastet.

Entwicklung der ÖV Haltestellen

Zur Förderung der ÖV-Benutzung soll die Erreichbarkeit und Ausstattung stark frequentierter Haltestellen verbessert werden. Die bestehenden Haltestellen liegen an der Reppischtalstrasse, zumeist im offenen Gelände. Sie wurden gesamthaft betreffend Erreichbarkeit (u.a. gesicherte Fussgängerstreifen, Trottoir, Einzugsgebiet), Ausstattung (Wetterschutz, Bike+Ride, Platzangebot) sowie Takt / Bedienung untersucht. Wo angezeigt werden entsprechende Massnahmen vorgeschlagen.

4.4 Handlungsfelder zum LV

Langsamverkehr im Alltag: der tägliche Weg ist so sicher wie seine gefährlichste Stelle

Der Fuss- und Veloverkehr ist umweltschonend, gesundheitsfördernd und kostengünstig. Besonders in den Ortsteilen Sellenbüren und Stallikon, wo aufgrund der geringen Distanzen ein Grossteil der täglichen Wege zu Fuss zurückgelegt werden können, sollen wo nötig verstärkt Verbindungen mit geringer Höhendifferenz abseits der Staatsstrasse gesichert werden.

Revision des regionalen Richtplanes Teil Verkehr Fuss- und Wanderwegnetz (2011)

Im Rahmen der Zwischenüberprüfung des überkommunalen Fuss- und Wanderwegnetzes (Regionales Netz) hat der Kanton den Gemeinden die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Die Gemeinde Stallikon hat auf drei Punkte hingewiesen:

- Beim als geplant eingetragenen Abschnitt Reppischweg "Girstel" / "Gamlikon" - "Aumüli" bestehen unüberwindbare Interessenskonflikte, so dass eine Umsetzung vorerst nicht realistisch erscheint.
- Der als geplant eingetragene Abschnitt Höhenweg Stallikon Dorf - "Aegerten" ist realisiert.
- Der als geplant eingetragene Abschnitt Höhenweg Sellenbüren - Ringlikon hat unterdessen Vorprojektstufe erreicht.

Für das noch fehlende Teilstück des Höhenweges Sellenbüren - "Weidela-cher" - Ringlikon liegen bereits ein Vorprojekt der Baudirektion (Linienfüh-

Anliegen auf regionaler
Stufe: Realisierung letztes
Teilstück Höhenweg

rung für den regionalen Fussweg "Weidelacher" - Ringlikon, 2004) sowie zwei weitere qualitativ hochwertige Studien vor. Die im Verkehrsplan dargestellte Linienführung des Abschnittes verläuft nach Absprache mit dem Gemeindsingenieur auf bereits bestehenden Wegen in Kombination mit dem Vorprojekt der Baudirektion, so dass Wald und Waldränder nur marginal durch Neubauabschnitte gestört werden müssen. Zielführend wäre eine rasche Abstimmung mit dem Kanton und der Gemeinde Uitikon über die geeignete Variante und deren Umsetzung (2010) und Übernahme in den regionalen Verkehrsplan im Rahmen der laufenden Revision.

Anliegen auf regionaler
Stufe: Förderung des
Koexistenzgedankens in
den Ortsteilen

Die Velowege verlaufen aufgrund der topographischen Gegebenheiten primär parallel zur Reppischtalstrasse. Die Weiler sind mit separat geführten, kombinierten Velo- und Fusswegen direkt und durchgängig angebunden. Innerhalb der Ortsteile soll die verkehrliche Koexistenz stärker als bisher gefördert werden (z.B. durch die Markierung der Velostreifen auf der Fahrbahn). Dies fördert die Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer.

Anliegen auf regionaler
Stufe: Lösung gesucht für
sicheren Veloweg zur
S-Bahn

Problematisch ist die Anbindung des Langsamverkehrs an die S-Bahn. Die Stations- und die Bonstetterstrasse (beides Statsstrassen) weisen stärkere Steigungen auf und sind in den Stosszeiten zusätzlich durch den motorisierten Verkehr stärker belastet. Für die Velofahrer bildet die Stationsstrasse jedoch die direkte Verbindung zur S-Bahn in Bonstetten-Wettswil. Den Velofahrern ist ein separat markierter oder abgetrennter Streifen von mind. 1.5 m zur Verfügung zu stellen. Es bleibt zu klären, wie sich das über die gesamte Strecke insbesondere in den beiden 90° Kurven wirtschaftlich tragbar realisieren lässt.

Siedlungsnaher Spazierwege
und durchgängiger
Reppischwanderweg

Ein weiteres Bedürfnis sind die siedlungsnahen Rundwege, welche auch bei kleinem Zeitbudget ein entsprechendes Angebot für Spaziergänge bieten. In Längsrichtung verlaufen beidseitig die Höhenwege und in der Talsohle der gut ausgebaute, aber teils verlärmte Fuss- und Radweg entlang der Reppischtalstrasse. Auch talquerend gelangt man bereits heute an verschiedenen Stellen gut über die Reppisch. Dem in der Mitwirkung geäusserten und nachvollziehbaren Bedürfnis nach einem durchgängigen Reppischwanderweg, der die bestehenden Höhenwege ergänzt und eine Alternative zum strassenbegleitend verlaufenden Weg bietet, kann nicht entsprochen werden. Die Interessen des Ökokorridors einerseits, sowie die Vereinbarungen und Absprachen mit Vertretern von Landwirtschaft, Jagd, Fischerei sowie Natur- und Vogelschutz andererseits stehen einer entsprechenden Wegverbindung entgegen. Die Interessenabwägung zeigt, dass sich ein solcher Weg aufgrund der zu vereinbarenden Ansprüche zurzeit nicht realisieren lässt. Wildes Wandern ist jedoch nach wie vor möglich. Ein bescheidener Wegeausbau, der auch den entsprechenden Unterhalt gewährleistet, ist (noch) nicht absehbar.

5 Festlegungen kommunaler Richtplan Verkehr

5.1 Motorisierter Individualverkehr und ruhender Verkehr

Abklassierung der
Sammelstrassen

Die Reppischtalstrasse übernimmt für die lang gestreckte Gemeinde neben der Funktion der regionalen Verbindungsstrasse auch die Sammelfunktion für die Ortsteile und Weiler. Die Quartiererschliessungen sollen nach Möglichkeit direkt auf die Reppischtalstrasse führen. Die Loomatt- und die Gamlikerstrasse werden aus diesem Grunde von Sammel- zu Erschliessungsstrassen abklassiert. Damit besitzt die Gemeinde nunmehr nur noch Erschliessungsstrassen. Diese werden im kommunalen Verkehrsrichtplan nicht speziell dargestellt. Mit der Abklassierung ergeben sich keine Auswirkungen auf die finanziellen Unterhaltsbeiträge des Kantons.

Erschliessungsoptionen

Im Ortsteil Stallikon ist geplant, einen Teil der Parzelle Kat. Nr. 951 nördlich des Schulhauses für einen Kinderhort einzuzonen. Der Pfeil im Verkehrsplan gibt jeweils die ungefähre Lage an, an welcher die Parzelle erschlossen werden könnte. Mit der Einzonung des Gewerbegebietes "Eichmatt" soll dieses gleichzeitig besser erschlossen werden. Der Weiler "Vorderbuchenegg" wird so erweitert, dass eine sachgerechte Erschliessung der Parzellen Kat. Nr. 2136 und Kat. Nr. 2137 ermöglicht werden kann.

Siedlungsorientierte
Strassenraumgestaltung

Um die Ortskerne Sellenbüren und Stallikon künftig zu attraktiven Dorfzentren zu entwickeln, soll die Reppischtalstrasse (unter Beachtung ihrer überregionalen Bedeutung als Verbindungsstrasse) in Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinde soweit möglich den Ansprüchen der Bevölkerung entsprechend qualitativ und siedlungsorientiert umgestaltet werden.

5.1.1 Karteneinträge

Kantonaler Richtplan Teil Verkehr

Tunnel Hochleistungsstrasse (geplant)

- Uetlibergtunnel N.4.1.5

Regionaler Richtplan Teil Verkehr

Staatsstrassen (bestehend)

- Bonstetterstrasse
- Bucheneggstrasse
- Reppischtalstrasse
- Schwandenstrasse
- Stationsstrasse

Öffentliche Parkierungsanlage (bestehend)

- Parkplatz "Vorderbuchenegg"

Kommunaler Richtplan Verkehr

Zur Abklassierung vorgesehene Sammelstrassen

- Loomattstrasse
- Gamlikerstrasse

Erschliessungsoption (geplant)

- Teilparzelle Kat. Nr. 951 (Stallikon Dorf)
- Gewerbegebiet "Eichmatt"
- Parzelle Kat. Nr. 2136 und Kat. Nr. 2137 (Weiler "Vorderbuchenegg")

Öffentliche Parkierungsanlage (bestehend)

- Parkplatz bei der Post, Stallikon Dorf

Öffentliche Parkierungsanlage (geplant)

- Parkplatz Kinderhort und Mehrzweckhalle, Stallikon Dorf

Öffentliche Parkierungsanlage zur Aufhebung vorgesehen

- Parkplatz "Hell" (Schiessanlage)

Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung (geplant)

- Ortsdurchfahrt Sellenbüren
- Ortsdurchfahrt Stallikon

5.1.2 MIV - Massnahmen zur Umsetzung

- MIV 1** Siedlungsorientierte Strasseraumgestaltung Ortsdurchfahrt Sellenbüren:
- Zentrumsüberbauung Sellenbüren, Dorfplatz mit Einzelhandel
 - Koexistenz der Verkehrsteilnehmer: Markierung von Velostreifen auf der Fahrbahn, Verbindung beider Mehrzweckstreifen (Bushaltestellen)
 - Gestaltung: Veloabstellplätze, Kurzzeitparkplätze, Pflästerungen
- MIV 2** Siedlungsorientierte Strasseraumgestaltung Ortsdurchfahrt Stallikon:
- Zentrumsplanung Stallikon (Gestaltungsplanpflicht)
 - Koexistenz der Verkehrsteilnehmer: Verlegung der Velos vom Trottoir auf die Fahrbahn, abschnittsweise Mehrzweckstreifen
 - ÖV- Bevorzugung mit Fahrbahnhaltstellen
 - Gestaltung: Schaffung von flexibel nutzbaren Flächen, wie Vorplätze für das Gewerbe, Veloabstellplätze, Kurzzeitparkplätze, Aufenthaltsbereiche; Möblierung; punktuelle Baumpflanzungen, Belagswechsel / Markierung der Fahrbahn
- MIV 3** Trasseesicherung für flankierende Massnahmen auf der Reppischtalstrasse - Abzweigung Stationsstrasse. Option Lichtsignalanlage / Abbiegespur offen halten.
- MIV 4** Flankierende Massnahmen auf der Reppischtalstrasse - Bonstetterstrasse: Informationstafel Autobahnzubringer.
- MIV 5** Prüfen einer Linksabbiegespur sowie Temporeduktion beim Autobahnabzweiger Reppischtalstrasse - Bonstetterstrasse.
- MIV 6** Umsetzung Tempo 30-Zonen im Ortsteil Stallikon: Bauprojekt und Ausführung.
- MIV 7** Geschwindigkeitsplan: Mit diesem Instrument werden Strassen in Funktions- und die sich daraus ergebenden anzustrebenden Geschwindigkeitsabschnitte unterteilt (vgl. Kap. 6.).

5.2 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr ist gegenüber dem Motorisierten bezüglich Energieverbrauch, Platzbedarf und Lärmbelastung deutlich umweltschonender. Die Gemeinde verfügt über ein gut ausgebautes ÖV-Angebot, das auch die Anbindung der Weiler weitgehend sichert. Die fehlende Buslinie zur S-Bahn ist ein wichtiges Thema in Stallikon und zudem ein wichtiger Standortfaktor.

S-Bahn Anschluss Uitikon
Neuhus mit der Buslinie 235

Ein bestehender S-Bahn Anschluss ist Uitikon "Neuhus" mit der S 10 (Zürich - Uetliberg). Vom Bushalt Uitikon "Neuhus" (Linie 235) erreicht man in kurzer Zeit zu Fuss die Haltestelle.

5.2.1 Karteneinträge

Kantonaler Richtplan Teil Verkehr

Station / Haltestelle (bestehend)

- Endhaltestelle S10 Uetliberg

Luftseilbahn (bestehend)

- Felsenegg

Regionaler Richtplan Teil Verkehr

Buslinie 235 (bestehend)

- Ebertswil/Hausen - Türlensee - Stallikon - Triemli - Bhf Wiedikon

Kommunaler Richtplan Verkehr

Haltestellen (bestehend)

- "Diebis"
- "Sellenbüren"
- "Loomatt"
- "Bleiki"
- "Stallikon Dorf"
- "Aegerten"
- "Gamlikon"
- "Aumüli"
- "Tägerst"
- "Wolfenhof"

Versuchsbuslinie zur S-Bahn (geplant)

- S-Bahn Bonstetten/Wettswil - "Aumüli" - Stallikon - Birmensdorf SBB

5.2.2 ÖV - Massnahmen zur Umsetzung

- ÖV 1 Betrieb, Auswertung und Übernahme der Versuchsbuslinie zur S-Bahn ins Angebot des ZVV
- ÖV 2 Fahrplansynchronisation Postautolinien mit den S-Bahnanschlüssen (Birmensdorf, Bonstetten-Wettswil, Uitikon Waldegg)
- ÖV 3 Haltestelle Sellenbüren
 - Veloabstellplätze prüfen
- ÖV 4 Haltestelle "Bleiki"
 - Richtung Hausen Wetterschutz prüfen
- ÖV 5 Haltestelle Stallikon Dorf
 - Veloabstellplätze prüfen
- ÖV 6 Haltestelle "Aegerten"
 - Richtung Hausen Wetterschutz prüfen
 - Veloabstellplätze prüfen
 - Geschwindigkeitsreduktion auf T50 prüfen (bisher T60)
- ÖV 7 Haltestelle "Gamlikon"
 - Richtung Hausen Wetterschutz prüfen
 - Veloabstellplätze prüfen
 - Fussgängerstreifen mit Mittelinsel anlegen
- ÖV 8 Haltestelle "Aumüli"
 - Richtung Hausen Wetterschutz prüfen
 - Veloabstellplätze prüfen
 - Fussgängerstreifen mit Mittelinsel anlegen
 - Geschwindigkeitsreduktion auf T60 prüfen (bisher T80)
- ÖV 9 Haltestelle "Tägerst"
 - Veloabstellplätze prüfen
 - Geschwindigkeitsreduktion auf T60 prüfen (bisher T80)
- ÖV 10 Haltestelle "Wolfenhof"
 - In beide Richtungen Wetterschutz prüfen
 - Erstellung Trottoir prüfen (auf der Reppischtalstrasse Richtung Hausen: vom Weiler Wolfenhof zur Haltestelle)

5.3 Veloverkehr, Fuss- und Wanderwege

Langsamverkehr Freizeit und Erholung: Biken und Radwandern, Spazieren

Das Reppischtal gilt in weiten Teilen als Landschaftsschutz- und Landschaftsförderungsgebiet. Mit dem Ökokorridor Reppisch wird zudem eines der wenigen noch naturnahen Fliessgewässer des Kantons Zürich gesichert. Das Tal gilt heute aufgrund des ländlichen Charakters und der bestehenden Angebote an regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwegen als attraktives und gut erschlossenes Ziel für Erholungssuchende aus der Gemeinde und von ausserhalb. Die "BIKE-Route 22" führt vom "Allmend Brunau" - "Fohlenweid" - "Felsenegg" - "Hinterbucheneegg" - "Tägerst" bis nach Einsiedeln. Radwanderer benutzen die "Route 51 Säuliamt-Schwyz" über Birmensdorf - Stallikon - Hausen zum Zugersee.

Revision des regionalen RP Teil Verkehr Fuss- und Wanderwegnetzes (2011)

Der Kanton fordert nach der Auswertung der Stellungnahme die Gemeinde Stallikon auf, bei der Revision des regionalen Richtplanes Teil Verkehr Fuss- und Wanderwege, die Streichung des Reppischweges zu beantragen (vgl. Stellungnahme, 07.10.08).

Festlegung auf regionaler Stufe: Höhenweg

Der Höhenweg Gamlikon - "Aegerten" - Stallikon Dorf - Sellenbüren - Ringlikon ist nicht durchgehend realisiert. Mit dem fehlenden Teilstück Sellenbüren - Ringlikon fehlt die überkommunale Anbindung und mit Gamlikon - "Aegerten" gibt es eine Unterbrechung auf Gemeindegebiet. Mit der Realisierung dieser Abschnitte kann seitens der Gemeinde zur Revision des regionalen Richtplanes ein Antrag auf Änderung der Plandarstellung des Höhenweges von geplant auf bestehend gestellt werden.

Das Teilstück "Aegerten" - Stallikon Dorf ist mittlerweile realisiert und wird dementsprechend dargestellt. Der bereits realisierte Abschnitt "Mösli" - "Neuhus", wird auf regionaler Stufe weiterhin als geplant geführt.

Revision des regionalen RP Teil Verkehr: Reppischtal - Radweg

Der Reppischtal-Radweg ist auf Gemeindegebiet lückenlos erstellt. Ausserhalb der Ortsteile verläuft er als kombinierter Fuss- und Radweg entlang der Reppischtalstrasse. Bei der Revision des regionalen Richtplanes Teil Verkehr ist Änderung der Plandarstellung von geplant auf bestehend zu beantragen.

5.3.1 Karteneinträge

Kantonaler Richtplan Teil Verkehr

Keine Einträge

Regionaler Richtplan Teil Verkehr

Radweg (bestehend)

- Reppischtal-Radweg: Gemeindegrenze - Sellenbüren - Stallikon - "Aegerten" - "Eichmatt"; "Gamlikon Süd" - "Wolfenhof" - Gemeindegrenze

Radweg (geplant)

- Stationsstrasse

Fuss- und Wanderweg (bestehend)

- Gratweg (Uetliberg - Albis)
- Reppischweg (links in Fliessrichtung) "Mülimatt" - "Müli" (Sellenbüren)
- Höhenweg: Sellenbüren - Stallikon - "Aegerten"; "Gamlikon" - "Mösli" - "Hinterbuchenegg" - "Vorderbuchenegg"
- Alt Uetliberg - Sellenbüren - Wettswil
- "Balderen" - "Aegerten" - Bonstetten
- "Balderen" - "Gamlikon" - Hedingen / Affoltern
- "Felsenegg" - "Hinterbuchenegg" - "Tägerst" - Aeugstertal
- "Vorderbuchenegg" - Aeugstertal

Fuss- und Wanderweg (geplant)

- Höhenweg: Ringlikon - "Weidelacher"
- Höhenweg: "Aegerten" - "Gamlikon"
- Reppischweg: "Gamlikon Süd" - "Aumüli"
- "Neuhus" - "Mösli"

Bei Ersatz aufzuhebender Fuss- und Wanderweg

- "Gamlikon Süd" - "Hell"

Kommunaler Richtplan Verkehr

Fussweg (bestehend)

- Reppischweg: "Diebis" - "Forenacher" - "Mülimatt"
- Zentrum Sellenbüren: Verbindung Bushaltestelle Sellenbüren Reppischtalstrasse - Rainstrasse
- Sellenbüren Dorf: Chüeweidweg
- Sellenbüren Quartier Rainstrasse - Schulhaus Loomatt
- Sellenbüren Dorf - "Loomatt" - Wettswil
- Haltestelle "Loomatt" - Massholderenstrasse (Schulhaus Sellenbüren)
- "Fallätschen" - "Fohlenweid" - "Bleiki"
- "Mädikon" - Stallikon Dorf - Pünten-Hecht - Wettswil
- Stallikon Pünten-Hecht - Erholungszone "Husmatten"
- "Aegerten": Verbindung entlang Langfurenbach - Reppischtalstrasse
- "Schleetal" - "Erl" - "Eichmatt"

Fussweg (geplant)

- Stallikon Dorf - "Langfuren"
- Stallikon "Langfuren" - "Aegerten"

5.3.2 LV - Massnahmen zur Umsetzung

- LV 1** Machbarkeitsstudie zur direkten Anbindung des Veloverkehrs über die Stationsstrasse an die S-Bahn in Bonstetten-Wettswil erarbeiten, als Diskussionsgrundlage für Gespräche mit dem Kanton.
- LV 2** Reppischtalradweg: Bei der Revision des regionalen Richtplanes, Teil Verkehr, kann seitens der Gemeinde die Änderung des Karteneintrages von geplant auf bestehend beantragt werden. Es ist darauf hinzuweisen, das es sich auf gesamter Länge um einen kombinierten Rad- und Fussweg handelt (Netzbildung).
- LV 3** Entflechtung von Fussgängern und Velofahrern in der Ortsdurchfahrt Sellenbüren: Verlegung der Velospur vom Trottoir auf die Fahrbahn, Markierung von Velostreifen. Koordination mit Strassengestaltung.
- LV 4** Realisierung Abschnitt Höhenweg "Weidelacher" - Ringlikon: Kontakt mit Kanton aufnehmen und Fachleute beiziehen (Weg führt durch sensibles Gebiet). Anschliessend bei Revision regionaler Richtplan, Teil Verkehr (Fuss- und Wanderwege) die Änderung des Karteneintrages von geplant auf bestehend beantragen.
- LV 5** Höhenweg Abschnitt Stallikon Dorf - "Aegerten": Bei Revision regionaler Richtplan, Teil Verkehr (Fuss- und Wanderwege) die Änderung des Karteneintrages von geplant auf bestehend beantragen.
- LV 6** Projektierung und Realisierung Abschnitt Höhenweg "Aegerten" - Gamlikon: Kontakt mit Kanton aufnehmen, Vorprojekt erarbeiten. Anschliessend bei Revision regionaler Richtplan, Teil Verkehr (Fuss- und Wanderwege) die Änderung des Karteneintrages von geplant auf bestehend beantragen.
- LV 7** Weg "Mösli" - "Neuhus": Bei Revision regionaler Richtplan, Teil Verkehr (Fuss- und Wanderwege) die Änderung des Karteneintrages von geplant auf bestehend beantragen.
- LV 8** Reppischweg "Gamlikon" Süd - "Aumüli": Bei Revision regionaler Richtplan, Teil Verkehr (Fuss- und Wanderwege) die Streichung beantragen.

6 Geschwindigkeitsplan

Instrument: Geschwindigkeitsplan

Mit dem Planungsinstrument werden für das Gemeindegebiet von Stallikon konzeptionell die angestrebten und neu zu signalisierenden Geschwindigkeiten festgelegt. Dieser Plan hat informativen Charakter und ist nicht Bestandteil der kantonalen Genehmigung. Für den Gemeinderat bildet er eine Handlungsabsicht und gilt insofern bindend für die Behörde.

Die Umsetzung ist in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei Zürich vorzubereiten.

Analyse der Staatsstrassen

Die Staatsstrassen auf dem Gemeindegebiet wurden nach folgenden Faktoren betrachtet:

- Signalisierte Geschwindigkeiten und Länge der Streckenabschnitte
- Bereiche: innerorts / ausserorts
- Knotenpunkte und Abbiegebedürfnisse MIV
- Lage der Haltestellen ÖV
- Querungsbedürfnisse LV

Auf dieser Grundlage wurden Abschnitte definiert, die verschiedene Funktionen erfüllen und dadurch unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht werden müssen. Letztlich leiten sich daraus die empfohlenen Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie der künftige bestimmende Charakter des Strassenabschnittes ab.

Die Charaktere (Funktionsabschnitte) werden im Folgenden beschrieben und sind im Geschwindigkeitsplan (vgl. Anhang 1) abgebildet:

Funktionsabschnitte und deren Charakter

Funktionsabschnitte ausserorts

Regionale Ortsverbindungsstrasse mit der Hauptfunktion zu verbinden und zu erschliessen. Die Gestaltung ist primär verkehrsorientiert. Die Haltestellen des ÖV werden als Busbuchten konzipiert. Der Radweg kann auf der Fahrbahn angeordnet werden. Querungen für den LV sind in gut einsehbarer Lage anzuordnen sowie mit Fussgängerstreifen und Mittelinseln auszubilden, wo sie sich auf mit Tempo 80 signalisierten Strassenabschnitten befinden.

Funktionsabschnitt mit Durchgangsverkehr innerorts

Verbindungsstrasse, die durch Siedlungsgebiet verläuft. Sie verbindet, sammelt, erschliesst und repräsentiert. Die Gestaltung ist primär siedlungsorientiert. Die Haltestellen können bei Bedarf zur ÖV-Bevorzugung auf der Fahrbahn konzipiert werden. Für alle Verkehrsteilnehmer gilt das Prinzip der Koexistenz. Fussgängerquerungen sind mit Fussgängerstreifen, Mittelinsel oder Mehrzweckstreifen auszubilden. Trottoirs verlaufen möglichst beidseitig.

Funktionsabschnitt mit Sammelstrassencharakter innerorts

Die Strasse verläuft durch den Ortskern, wo periodisch mit einem grösseren Fussgängeraufkommen zu rechnen ist. Sie sammelt, erschliesst, repräsentiert und steht in den Seitenbereichen zudem dem ruhenden Verkehr zur Verfügung. Die Gestaltung ist primär siedlungsorientiert. Die Haltestellen des ÖV werden als Fahrbahnhaltestellen konzipiert. Für die Verkehrsteilnehmer gilt das Prinzip der Koexistenz. Trottoirs verlaufen teils einseitig.

7 Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Abgeleitet aus den Handlungsfeldern und den Festsetzungen ergibt sich ein Handlungsbedarf für die drei Verkehrsarten, der in einer Tabelle zusammengefasst wird (vgl. Anhang 2). Die einzelnen Punkte verstehen sich als Entscheidungsgrundlage und Arbeitshilfe. Über die Vollständigkeit und Priorität der einzelnen Massnahmen, die Kostenbeteiligung (Kanton, Gemeinde) sowie das Vorgehen bei Anliegen auf regionaler Stufe muss die Gemeinde in einem nächsten Schritt beraten.













8 Planungsablauf, Information und Mitwirkung

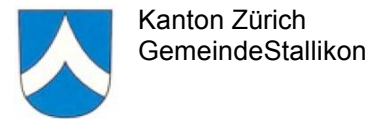
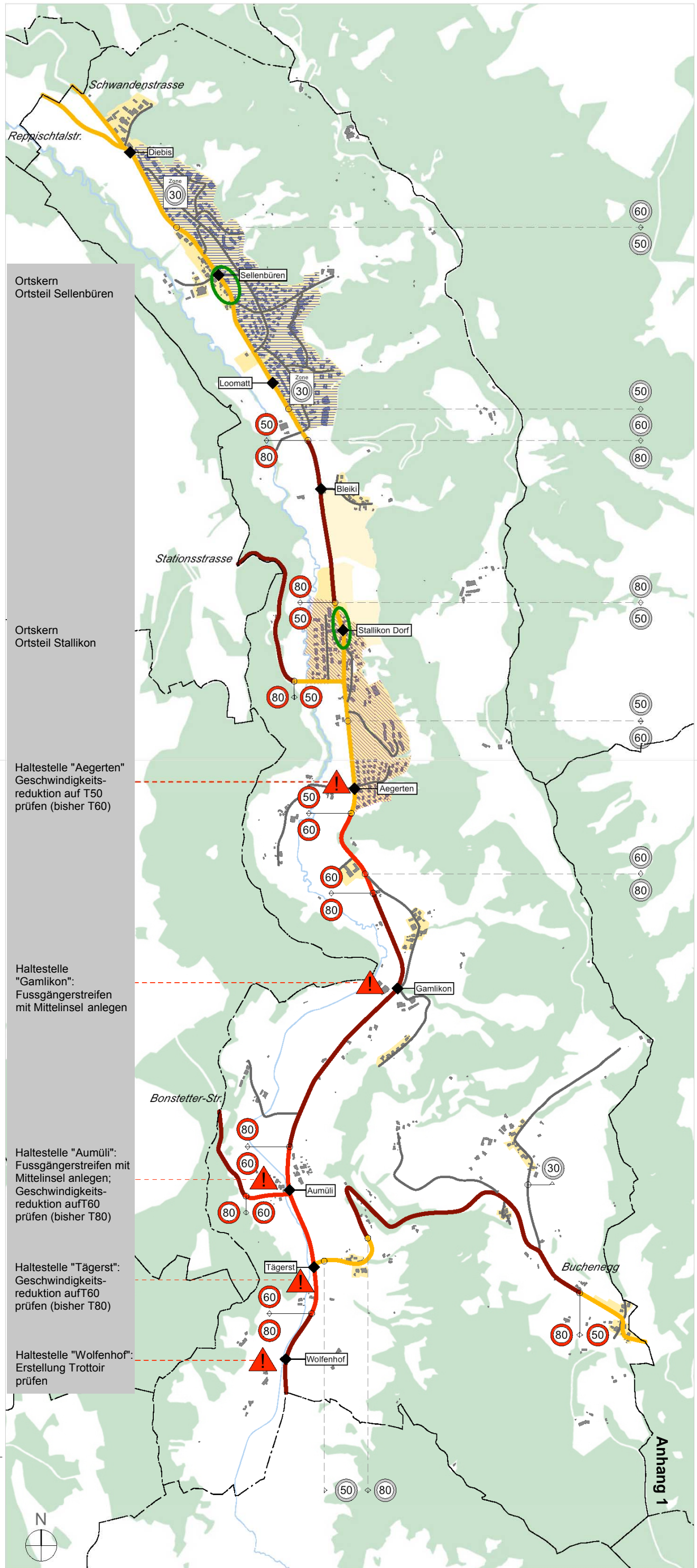
Während der Mitwirkung zur Ortsplanungsrevision wurden durch die Bevölkerung Bedürfnisse geäussert sowie Hinweise und Anträge zum Thema Verkehr formuliert. Sie sind wo immer möglich als Inhalte oder Ziele in die kommunale Verkehrsplanung eingeflossen. In einem Workshop wurde der Entwurf des kommunalen Verkehrsrichtplans mit Vertretern des Gemeinderates (Walter Ess, Robert Sidler) und der Verwaltung (Franz Birri, Ueli Solka) diskutiert und weiterentwickelt. Während der öffentlichen Auflage der Ortsplanungsrevision und des Verkehrsrichtplans wurde an einer Informationsveranstaltung über die entsprechenden Inhalte orientiert. Parallel zum Auflageverfahren wurde die Vorprüfung bei den kantonalen Fachstellen sowie die Anhörung von Region und Nachbargemeinden eingeleitet.

Anhang

Anhang 1 Geschwindigkeitsplan

Anhang 2 Empfehlungen zum weiteren Vorgehen - Massnahmentabelle

- Festlegungen**
-  Funktionsabschnitt ausserorts
 -  Funktionsabschnitt mit Durchgangsverkehr innerorts
 -  Funktionsabschnitt mit Sammelstrassencharakter innerorts
 -  angestrebte Geschwindigkeitssignalisation
 -  Tempo-30-Zone umsetzen
- Informationsinhalt**
-  Tempo-30-Zone bestehend
 -  bestehende Geschwindigkeitssignalisation
 -  Gefahrenpunkte, Unfallorte
 -  Bushaltestellen
 -  Plätze, Zentrum, Treffpunkte
 -  Bauzone gemäss Ortsplanungsrevision 2009
 -  Reservezone gemäss Ortsplanungsrevision 2009
 -  Wald
 -  Reppisch
 -  Gemeindegrenze



Geschwindigkeitsplan

Analyse Ist-Zustand mit abgeleiteten Massnahmen

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 14. April 2010

Namens der Gemeindeversammlung

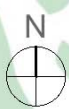
Der Gemeindepräsident

Der Gemeindegeschreiber

Massstab 1:20'000
 Gez./Geprüft FP/MR
 Erstelldatum 27. Mai 2009
 Revision 15. Juni 2010

Hofackerstrasse 13
 8032 Zürich
 Tel. 044 / 421 38 38
 Fax 044 / 421 38 20
 www.hsp-planer.ch
 info@hsp-planer.ch

Hesse+Schwarze+Partner
 Büro für Raumplanung AG



Anhang 1

Empfehlung zum weiteren Vorgehen - Massnahmenabelle

Nr.	Bezeichnung	Lage	Länge	Massnahmen	Träger / Ausführung / Verfahren	Realisierungshorizont
MIV 1	Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung (Kap. 4.2)	Sellenbüren Ortsdurchfahrt und Dorf kern	1'200 m	- Zentrumsüberbauung Sellenbüren - Veloverkehr: Markierung von Velostreifen auf der Fahrbahn (Koexistenz der Verkehrsteilnehmer) - Fussverkehr: Querungshilfen überprüfen (Mehrzweckstreifen, Trottoirmassen, Mittelinseln) - angemessene Gestaltung: auf Bedürfnisse und Ort abgestimmt; Dorfplatz mit Einzelhandel, Veloabstellplätze, Kurzzeitparkplätze - angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau: 40 km/h	Gemeinde Stallikon mit Kanton --> Studienauftrag	mittelfristig
MIV 2	Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung (Kap. 4.2)	Stallikon Ortsdurchfahrt und Dorf kern	1'000 m	- Zentrumsplanung Stallikon - Veloverkehr: Markierung von Velostreifen auf der Fahrbahn (Koexistenz der Verkehrsteilnehmer) - Fussverkehr: Querungshilfen überprüfen (Mehrzweckstreifen, Trottoirmassen, Mittelinseln) - angemessene Gestaltung: Schaffung von flexibel nutzbaren Flächen (Vorplätze für das Gewerbe, Aufenthaltsbereiche); Belagswechsel / Markierung der Fahrbahn, Veloabstellplätze, Kurzzeitparkplätze, Möblierung, Bepflanzung - angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau: 40 km/h	Gemeinde Stallikon mit Kanton --> Studienauftrag	mittelfristig
MIV 3	Flankierende Massnahmen auf der Reppischtalstrasse (Kap. 4.2)	Reppischtalstrasse - Stationsstrasse		Trasseesicherung	Gemeinde Stallikon mit Kanton --> Bauverfahren	kurz- bis mittelfristig
MIV 4	Flankierende Massnahmen auf der Reppischtalstrasse (Kap. 4.2)	Abzweiger Autobahn Reppischtalstrasse - Bonstetterstrasse		Informationsstafel anbringen (Autobahnzubringer)	Gemeinde Stallikon mit Kanton	kurzfristig
MIV 5	Flankierende Massnahmen auf der Reppischtalstrasse (Kap. 4.2)	Abzweiger Autobahn Reppischtalstrasse - Bonstetterstrasse		- Prüfen einer Linksabbiegespur - Geschwindigkeitsreduktion auf T60 prüfen (zurzeit T80)	Gemeinde Stallikon mit Kanton/Kantonspolizei	kurzfristig
MIV 6	Umsetzung Tempo 30 (Kap. 4.2)	OT Stallikon		Erarbeitung Bauprojekt für die Umsetzung der baulichen und polizeilichen Massnahmen	Gemeinde Stallikon	kurzfristig
MIV 7	Geschwindigkeiten (Kap. 6, Anhang 1)	Zone Stallikon Dorf / Pünten / Aegerten / Langfuren Alle Staatsstrassen auf Gemeindegebiet		Geschwindigkeitssignalisation: im Geschwindigkeitsplan werden auf Grundlage von Funktionsabschnitten und Anforderungen an den Strassenraum, empfohlene Geschwindigkeiten abgeleitet	Gemeinde Stallikon mit Kanton / Kantonspolizei	mittelfristig
ÖV 1	Buslinie zum Anschluss an die S-Bahn (Kap. 4.3)	SBB Birmensdorf - Sellenbüren - Stallikon - "Aumüll" - Buslinie 235 / Versuchsbetrieb		Übernahme der Buslinie ins Angebot des ZVV: nach erfolgreichem Versuchsbetrieb	Gemeinde Stallikon mit Birmensdorf, Wettswil, ZVV	Dezember 09 - Dezember 2012: 3-jähriger Versuchsbetrieb kurz- bis mittelfristig
ÖV 2	Fahrplansynchronisation	SBB Birmensdorf - Sellenbüren - Stallikon - "Aumüll" - Buslinie 235 / Versuchsbetrieb		Fahrplansynchronisation: Postautolinien mit S-Bahn Anschluss (Birmensdorf, Bonstetten-Wettswil, Utlikon Waldegg)	Gemeinde Stallikon mit Birmensdorf, Wettswil, ZVV	kurz- bis mittelfristig
ÖV 3	Haltestellenausstattung (Kap. 4.3)	Sellenbüren Dorf		Veloabstellplätze prüfen	Gemeinde Stallikon mit Kanton	mittelfristig
ÖV 4	Haltestellenausstattung (Kap. 4.3)	"Bleiki"		Wetterschutz prüfen (Richtung Hausen)	Gemeinde Stallikon mit Kanton	mittelfristig
ÖV 5	Haltestellenausstattung (Kap. 4.3)	Stallikon Dorf		Veloabstellplätze prüfen	Gemeinde Stallikon mit Kanton	mittelfristig
ÖV 6	Haltestellenausstattung und Sicherung (Kap. 4.3)	"Aegerten"		- Wetterschutz prüfen (Richtung Hausen) - Veloabstellplätze prüfen - Geschwindigkeitsreduktion auf T50 prüfen (bisher T60)	Gemeinde Stallikon mit Kanton	mittelfristig
ÖV 7	Haltestellenausstattung und Sicherung (Kap. 4.3)	"Gamilikon"		- Wetterschutz prüfen (Richtung Hausen) - Veloabstellplätze prüfen - Fussgängerstreifen mit Mittelinsel anlegen	Gemeinde Stallikon mit Kanton	kurzfristig
ÖV 8	Haltestellenausstattung und Sicherung (Kap. 4.3)	"Aumüll"		- Wetterschutz prüfen (Richtung Hausen) - Veloabstellplätze prüfen - Fussgängerstreifen mit Mittelinsel anlegen - Geschwindigkeitsreduktion auf T60 prüfen (bisher T80)	Gemeinde Stallikon mit Kanton	kurzfristig
ÖV 9	Haltestellenausstattung und Sicherung (Kap. 4.3)	"Tägerst"		- Veloabstellplätze prüfen - Geschwindigkeitsreduktion auf T60 prüfen (bisher T80)	Gemeinde Stallikon mit Kanton	mittelfristig
ÖV 10	Haltestellenausstattung und Sicherung (Kap. 4.3)	"Wolfenhof"		- Wetterschutz prüfen (beide Richtungen) - Erstellung Trottoir Richtung Hausen Weiler - Reppischtalstrasse - Haltestelle prüfen	Gemeinde Stallikon mit Kanton	mittelfristig
LV 1	Sicherer Veloweg von Stallikon zur S-Bahn in Bonstetten-Wettswil (Kap. 4.4)	Stationsstrasse (OT Stallikon)	1'150 m	- Anforderung: separat markierter oder abgetrennter Streifen von mindestens 1.5 m Breite - Klärungsbedarf: besonders in den 90° Kurven ist der Platz sehr begrenzt - Klärungsbedarf: Optionen für differenzierte Ausbildung des Velostreifens in Steigung und Gefälle	Gemeinde Stallikon mit Wettswil, Kanton --> Machbarkeitsstudie	kurz- bis mittelfristig
LV 2	Revision des Regionalen Richtplanes Teil Verkehr (Kap. 4.4)	Reppischtal-Radwanderweg	durchgängig	Antrag auf Änderung der Plandarstellung von geplant auf bestehend (Bedeutung für Netzbildung: kombinierter Rad-, Fussweg)	Gemeinde Stallikon mit Kanton	mittelfristig
LV 3	Entflechtung Langsamverkehr (vgl. MIV 1, Kap. 4.2, Kap. 4.4)	Ortsdurchfahrt Sellenbüren	1'200 m	- Ausgangslage: kombinierter Fuss-, Veloweg - Vorschlag: Veloführung auf der Fahrbahn mit markierten Velostreifen	Gemeinde Stallikon	mittelfristig
LV 4	Realisierung letzter Abschnitt Höhenweg (Kap. 4.4)	Abschnitt Höhenweg "Weidelacher - Ringlikon"	1'500 m	- ein Vorprojekt besteht; ausserdem zwei hochwertige Studien - Realisierung: Kontakt mit Kanton aufnehmen - Variantenentscheid treffen - Fachleute beiziehen (Landschaftsarchitekt, Ökologe, Sachverständige aus der Gemeinde)	Gemeinde Stallikon mit Utlikon, Kanton	kurzfristig
LV 5	Revision regionaler Richtplan Teil Verkehr (Fuss- und Wanderwege) (Kap. 4.4)	Abschnitt Höhenweg "Stallikon Dorf - Aegerten"	550 m	Antrag auf Änderung der Plandarstellung von geplant auf bestehend - vorausgesetzt LV 4 ist abgeschlossen	Gemeinde Stallikon	mittelfristig
LV 6	Revision regionaler Richtplan Teil Verkehr (Fuss- und Wanderwege)	Abschnitt Wanderweg "Mösi - Hell"	350 m	Antrag auf Änderung der Plandarstellung: letztes fehlendes Teilstück Höhenweg (Bedeutung für Netzbildung)	Gemeinde Stallikon	mittelfristig
LV 7	Revision regionaler Richtplan Teil Verkehr (Fuss- und Wanderwege) (Kap. 4.4)	Abschnitt Reppischweg "Gamilikon Süd - Aumüll"	1'200 m	Antrag auf Streichung der Plandarstellung	Gemeinde Stallikon	mittelfristig