



Hausen am Albis

Kanton Zürich

Revision kommunale Richtplanung

ERLÄUTERNDER BERICHT ZUM KOMMUNALEN RICHTPLAN

Antrag an die Gemeindeversammlung



**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

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

31012 – 11.8.2025

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
1.1	Allgemeines	3
1.2	Bedeutung des Richtplanes	4
1.3	Kostenfolgen	5
2	VERKEHRSPLAN	6
2.1	Bedeutung	6
2.2	Grundlagen	7
2.3	Ziele	11
2.4	Ergänzende Erläuterungen öffentlicher Verkehr	13
2.5	Ergänzende Erläuterungen MIV	16
2.6	Ergänzende Erläuterungen Fuss- und Wanderwege	23
2.7	Ergänzende Erläuterungen Veloverkehr	28
2.8	Ergänzende Erläuterungen Flugverkehr	34
3	AUFHEBUNG PLAN DER ÖFFENTLICHEN BAUTEN UND ANLAGEN	35
4	AUSWIRKUNGEN	37
4.1	Verkehrsqualität	37
4.2	Umwelt	37
4.3	Siedlung und Landschaft	39
4.4	IVS	40
4.5	Grundversorgung	40
4.6	Standortattraktivität für das Gewerbe	40
5	VERFAHREN	41

Auftraggeber

Gemeinde Hausen am Albis

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Michael Camenzind, Anita Suter

Titelbild

Foto: SKW

1 EINLEITUNG

1.1 Allgemeines

Stand der Richtplanung

Die kommunale Richtplanung der Gemeinde Hausen am Albis stammt aus dem Jahr 2012.

Seither wurde die übergeordnete Richtplanung revidiert, es wurden neue Velostandards herausgegeben und in einzelnen Bereichen entspricht der Plan auch nicht mehr den kommunalen Bedürfnissen oder es haben sich neue Herausforderungen ergeben.

Im Rahmen der Vorbereitung der Revision der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung wurde zudem ein Mitwirkungsprozess durchgeführt, bei welchem ebenfalls Fragen zum Verkehr gestellt wurden und diverse Hinweise zu Anliegen und Schwachstellen eingegangen sind. Diese sollen in den Verkehrsplan einfließen.

Umfang / Teilrichtpläne

Im Rahmen der Revision 2012 wurde der Siedlungs- und Landschaftsplan sowie der Versorgungsplan aufgehoben, so dass die kommunale Richtplanung heute lediglich aus dem Verkehrsplan und dem Plan öffentlicher Bauten und Anlagen besteht.

Auf den kommunalen Verkehrsplan darf nicht verzichtet werden (§ 31 PBG). Der Verkehrsplan wird aktualisiert und aufgrund der Anliegen der Bevölkerung und der Gemeinde ergänzt.

Die Nachführung des Richtplanes öffentliche Bauten und Anlagen ist nicht zwingend erforderlich. Die öffentlichen Bauten bestehen. Wesentlicher Bedarf besteht für die kommenden Jahre nicht und die erforderlichen Nutzungen haben innerhalb der Zone für öffentliche Bauten genügend Spielraum. Einzig im Bereich der Sportanlagen besteht Erweiterungsbedarf. Hierzu ist jedoch ein Eintrag im Regionalen Richtplan erforderlich. Der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen wird daher aufgehoben.

Unterlagen

Die Unterlagen zur Revision der kommunalen Richtplanung umfassen:

- Verkehrsplan:
 - Richtplantext
 - Richtplankarte
- Mitwirkungsbericht (Bericht zu den Einwendungen)

Im vorliegenden Bericht werden Grundlagen und Hintergründe dargestellt und die Änderungen erläutert.

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplantext umschrieben und kurz erläutert und andererseits, soweit möglich, in der zugehörigen Richtplankarte «Verkehrsplan» dargestellt. Im Richtplantext wird jeweils eine knappe Aussage zur Wirkung der Festlegung angebracht.

Grundlagen

Es sind folgende Grundlagen vorhanden:

- Übergeordnete Planungen
 - Inventare (z.B. ISOS, KOBI, IVS, BLN etc.)
 - Kantonaler Richtplan
 - Regionaler Richtplan Knonaueramt
 - Velostandards Kanton Zürich
 - Merkblätter des Kantons Zürich zur Fuss- und Velonetzplanung
- Kommunale Planungen
 - kommunaler Richtplan 2012
 - Bewertung Strassenabschnitte für Schulwegsicherheit und Umsetzbarkeit 2023
 - Bericht zur Auswertung der Onlinemitwirkung 2024
 - Leitbild der Gemeinde Hausen a. A. 2024
- Weiteres
 - Unfallstatistik der Kantonspolizei
 - Verkehrsmenge gemäss Gesamtverkehrskonzept und Messstellen
 - Fussverkehrspotenzial und Relevanz von Netzabschnitten und weitere Angaben zum Verkehr gemäss GIS ZH

1.2 Bedeutung des Richtplanes

Politische Bedeutung

Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich. Die Umsetzung der Ziele und Festlegungen im Richtplan sind als Auftrag für den Gemeinderat zu verstehen. Der Gemeinderat hat bei seinen Entscheiden auf den Richtplan zu achten.

Planungshorizont

Der Richtplan ist auf einen Entwicklungszeitraum von 20–25 Jahren ausgerichtet, wobei heute aufgrund des Revisionsrhythmus der übergeordneten Planung eher 10–15 Jahre die Regel ist. Dies bedeutet, der Richtplan zeigt die mittel- bis langfristige Entwicklung auf.

Raumsicherung

Einträge im Richtplan bilden auch die Basis für die Raumsicherung und den Landerwerb.

Angestrebt wird immer eine einvernehmliche Lösung auf dem Verhandlungsweg. Sollte die Verhandlung nicht zielführend sein, kann auch ein Werkplan im Sinne von §§ 114 ff PBG ausgearbeitet werden, um die benötigten Flächen zu sichern.

Festsetzung durch die Gemeindeversammlung

Die Revision der kommunalen Richtplanung erfordert einen formellen Beschluss der Gemeindeversammlung. Sie wird durch die Baudirektion genehmigt.

1.3 Kostenfolgen

Kosten mit Nachfolgevorlagen

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten

Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt nur schwer beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren ist.

In aller Regel kann die Stimmbürgerschaft vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entsprechenden Sachverhalt befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- Umsetzung von Erschliessungsanlagen in der Nutzungsplanung (z.B. Erschliessungsplan)
- Planungs- und Projektierungskredite, Baukredite (z.B. Radweg, Strassenraumgestaltung)
- Landerwerb, Entschädigungen oder Beiträge
- Verträge

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

Kosten, über die der Souverän nicht mehr abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz des Gemeinderates liegende Ausgaben gemäss Gemeindeordnung. Solche Kosten können sein:

- Infrastrukturanlagen, die mit dem Erschliessungsplan als gebundene Kosten beschlossen wurden (z.B. Trottoirbau)
- Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Strassensanierungen)
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte (z.B. Studien für Strassenraumgestaltungen, Tempo-30-Konzepte etc.)
- Feinerschliessung (z.B. öffentlicher Weg in Quartierplan)

2 VERKEHRSPLAN

2.1 Bedeutung

Kommunaler Richtplan Verkehr

Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung 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 Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs von kommunaler Bedeutung.

Auf kommunaler Stufe werden neben den eigentlichen Festlegungen von Verkehrsanlagen auch Angaben über die Aufgabe der entsprechenden Anlage und den Ausbaustandard gemacht. Damit werden die Festlegungen genauer definiert. Dies ergibt mehr Transparenz, einerseits für das Verständnis der Bewohner von Hausen am Albis, andererseits für die Umsetzung durch die Behörden und die Verwaltung. Der langfristig ausgelegte Richtplan definiert jedoch nur konzeptionelle Inhalte und Ziele, er legt keine konkreten Massnahmen fest. Dies ist Sache der stufengerechten Umsetzung in Projekten.

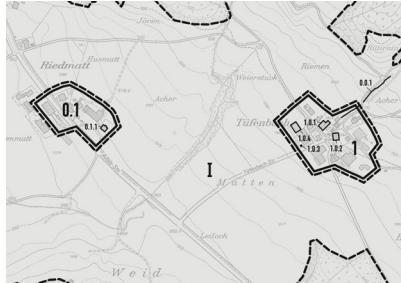
Die gemäss kommunaler Planung festgelegten Strassen, Fusswege, Parkierungsanlagen etc. (rot) sind Sache der Gemeinde. Landsicherung, Bau und Unterhalt gehen damit zulasten der Gemeinde. Die bezeichneten und im kommunalen Verkehrsplan rot dargestellten Strassen sind die Sammelstrassen der Gemeinde. Sie bilden zusammen mit den übergeordneten Strassen wichtige Elemente der Grob-erschliessung. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt der Sammelstrassen gehen zu Lasten der Gemeinde, wobei diese einen Teil der Erstellungskosten mittels Mehrwertsbeiträgen gemäss Strassengesetz (Erschliessungsbeiträge) auf die nutzniessenden Grundeigentümer überwälzen kann.

2.2 Grundlagen

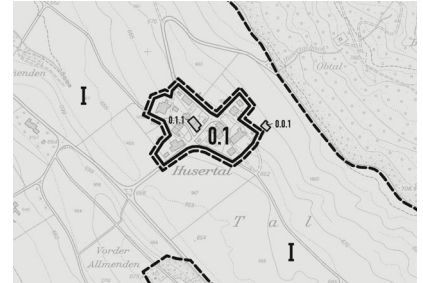
ISOS

Die Weiler Tüfenbach und Husertal sind im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz verzeichnet.

Tüfenbach



Husertal



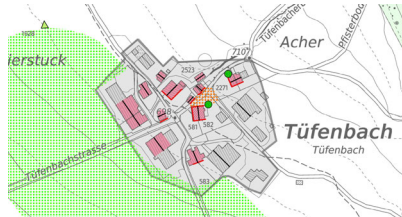
BLN

Der Inventareintrag BLN 1306 «Albiskette – Reppischtal» des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) befindet sich zu Teilen in der Gemeinde Hausen am Albis.

KOBI

Tüfenbach und Husertal sind zudem wie Heisch, Ebertswil, Oberalbis und Hirzwangen im kantonalen Ortsbildinventar verzeichnet.

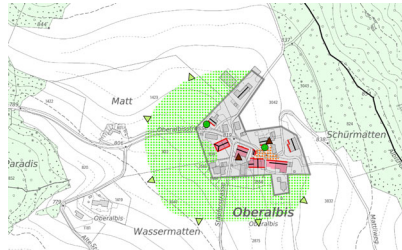
Tüfenbach



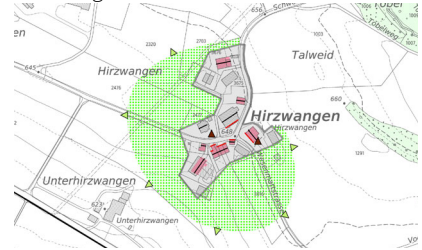
Husertal



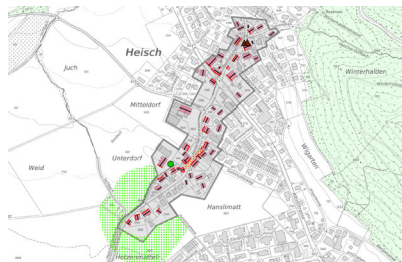
Oberalbis



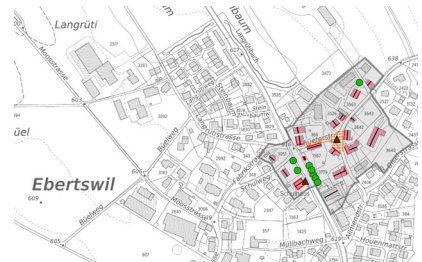
Hirzwangen



Heisch



Ebertswil

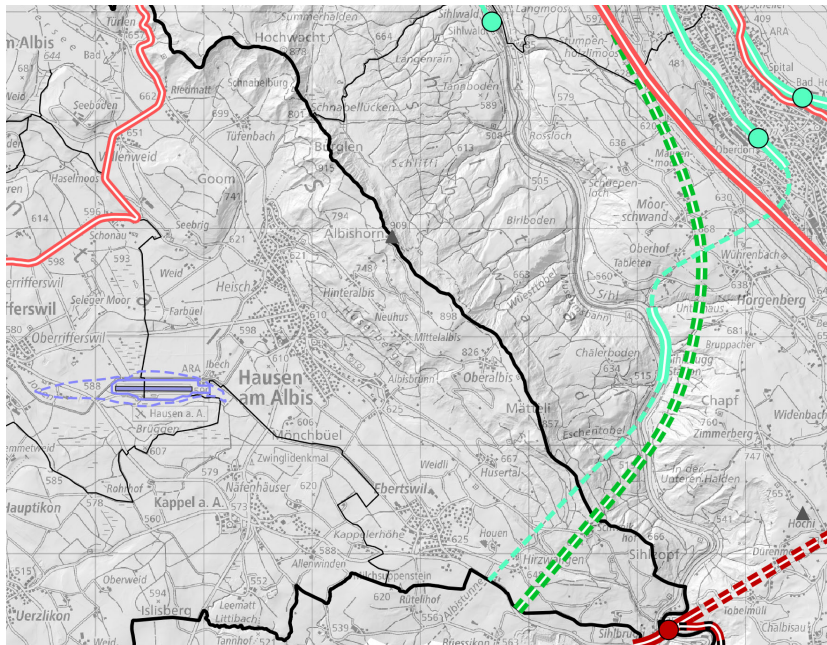


Kantonaler Richtplan Verkehr

Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung) Stand: 6. Februar 2023

Verkehr

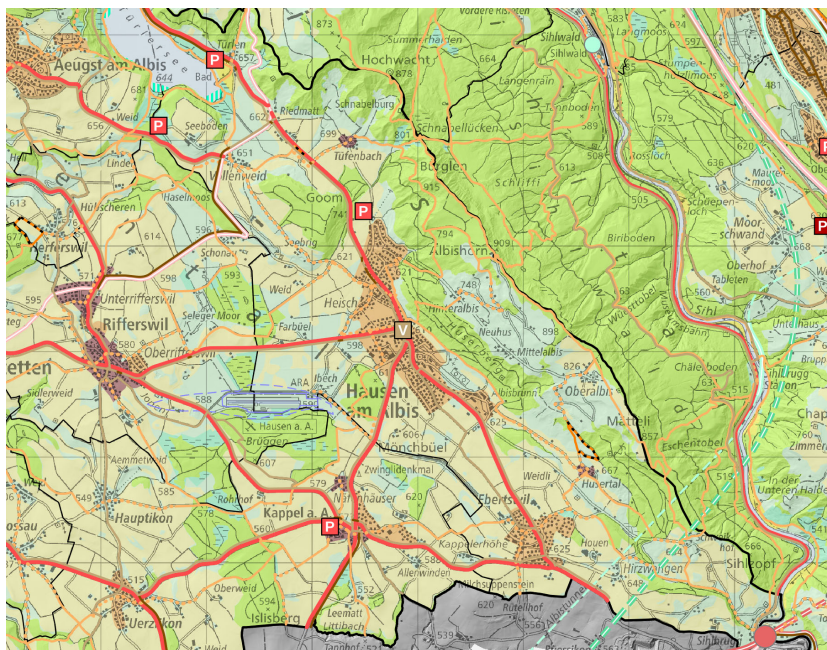
bestehend	geplant	
		Hauptverkehrsstrasse
		Tunnel Hochleistungsstrasse
		Anschluss
		Bahntunnel doppel- oder mehrspurig
		Bahntunnel einspurig
		Piste
		Flughafenperimeter
		Abgrenzungslinie Flughafen
		Flugplatzperimeter
		Lärmbelastungskurve
		Flugplatz



Der kantonale Richtplan beinhaltet für Hausen im Wesentlichen die Albispasstrasse als Hauptverkehrsstrasse und den Flugplatz. Ausserdem ist Hausen am Rande vom geplanten Anschluss eines allfälligen Strassentunnels in Sihlbrugg betroffen.

Regionaler Richtplan Verkehr

Beschluss des Regierungsrates vom 24. August 2022 (RRB Nr. 1091/2022)



Im regionalen Richtplan sind die weiteren übergeordneten Strassen, Parkplätze von regionaler Bedeutung, die Veloparkierungsanlage (Bike & Ride) und regionale Fuss- und Wanderwege verzeichnet.

Die übergeordneten Festlegungen müssen unverändert in den kommunalen Verkehrsplan übernommen werden.

Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich (GVK)

Mit dem Gesamtverkehrskonzept wurden die übergeordneten Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem des Kantons Zürich festgelegt. Im Bericht zum GVK wurden folgende fünf langfristigen Ziele formuliert:

- Optimieren des Verkehrsangebots
- Steuern der Verkehrsnachfrage
- Verbessern der Verkehrssicherheit
- Vermindern der Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie des Ressourcenverbrauchs
- Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des staatlichen Mitteleinsatzes

Ziele	Leitsätze				
	L1: Wettbewerbsfähiger Lebens- und Wirtschaftsraum	L2: Raumordnungskonzept als Vorgabe für Erreichbarkeit und Erschliessung	L3: Raumplanung ermöglicht kurze Wege	L4: Verkehrsbewältigung trotz Belastungsgrenzen	L5: Sichere Finanzierung und wirtschaftlicher Mitteleinsatz
Z1: Optimieren des Verkehrsangebots	•	•	•	•	
Z2: Steuern der Verkehrsnachfrage	•	•	•	•	•
Z3: Verbessern der Verkehrssicherheit	•				
Z4: Vermindern der Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie des Ressourcenverbrauchs	•	•	•	•	
Z5: Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des staatlichen Mitteleinsatzes					•

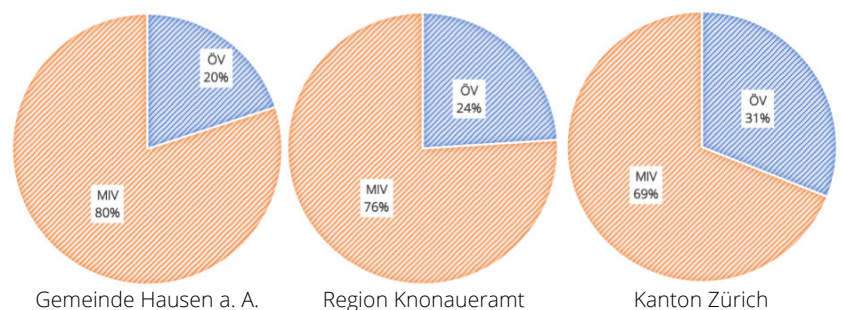
Abbildung zu den Zielen und Strategien des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts

Modalsplit

Im kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) ist das Ziel festgelegt, dass der ÖV-Anteil in der gesamten Region erhöht werden soll. In der Gemeinde Hausen am Albis hatte der ÖV im Jahr 2018 einen Anteil von 20 %. Die Gemeinde hat darauf hinzuwirken, dass eine Verschiebung Richtung ÖV oder auch Fuss- und Veloverkehr erfolgt. Es sind daher Massnahmen zur Förderung des ÖV sowie zur Verbesserung der Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs vorzusehen.

Bi-Modalsplit (Anteil der ÖV-Wege an allen MIV- und ÖV-Wege) der Gemeinde, der Region und des Kantons im Jahr 2018 (aktuellste Daten)

(Quelle: Eigene Darstellung mit Daten des Statistischen Amtes des Kantons Zürich)



Hitzeminderung

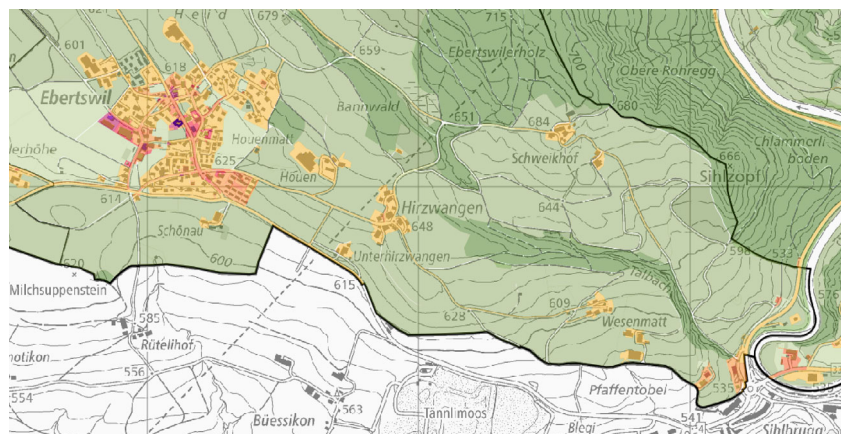
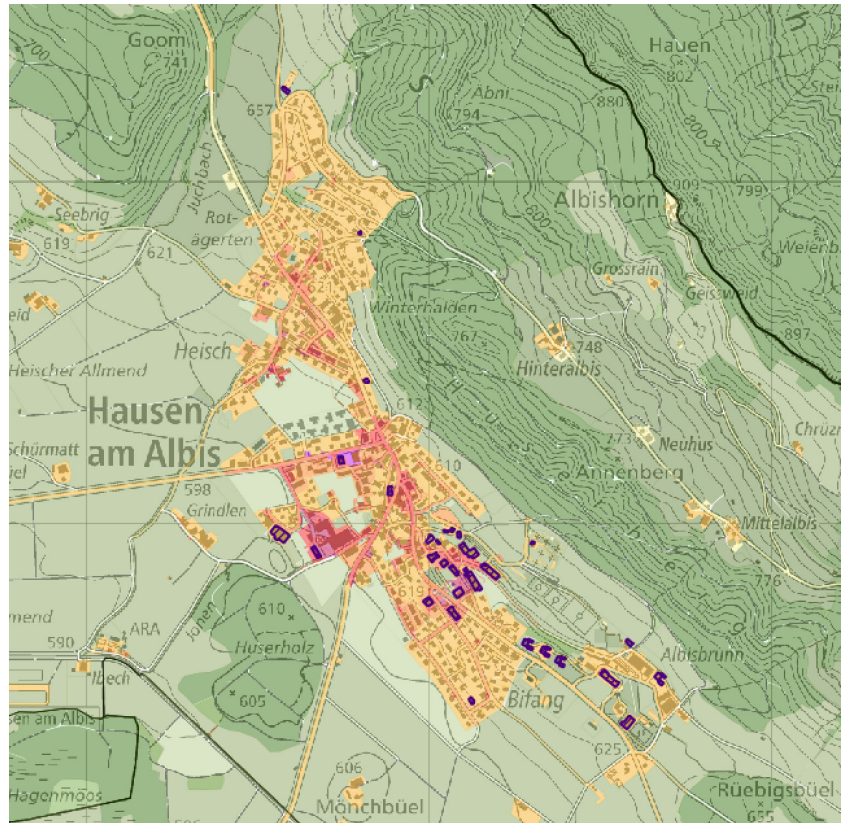
Gemäss den kantonalen Richtplanfestlegungen 4.2.3 b) müssen die Gemeinden Massnahmen zur Förderung eines angenehmen Lokalklimas im Strassenraum ergreifen (vgl. Pt. 4.1.1 c) und dabei die Karte der Hitzebelastung im Strassenraum berücksichtigen. Es sind entsprechend Massnahmen zu prüfen.

Wärmebelastung im
Siedlungsraum [C°] 14 Uhr

- schwach [≥ 23 bis < 29 °C]
- mässig [≥ 29 bis < 35 °C]
- stark I [≥ 35 bis < 36 °C]
- stark II [≥ 36 bis < 37 °C]
- sehr stark I [≥ 37 bis < 38 °C]
- sehr stark II [≥ 38 bis < 39 °C]
- sehr stark III [≥ 39 bis < 40 °C]
- sehr stark IV [≥ 40 bis < 41 °C]
- extrem [≥ 41 °C]

Aufenthaltsqualität am Tag (Grünflächen)

- sehr gering
- gering
- mässig
- hoch



2.3 Ziele

Verkehrspolitische Ziele

Für die richtplanrelevanten Inhalte zum Verkehr sind die Hauptziele thematisch gegliedert und zusammengefasst:

Allgemeines

- Der Verkehr soll gesamtheitlich angegangen werden.
- Grundsätzlich wird eine Reduktion der Anzahl Fahrten und insbesondere eine Verschiebung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs angestrebt.
- Es wird eine siedlungsorientierte und ortsbildgerechte Strassenraumgestaltung angestrebt.

Öffentlicher Verkehr

Leitsatz:

Das ÖV-Angebot wird Richtung Zug, Zürich Wiedikon und Thalwil optimiert und die Anbindung Türlensee wird verbessert.

Der Busbetrieb auf dem Postplatz wird im Rahmen einer Zentrumsplanung verbessert.

- Das attraktive Angebot des öffentlichen Verkehrs soll erhalten bzw. ergänzt werden.
- Der Takt ist aufrechtzuerhalten oder nach Möglichkeit zu verdichten.
- Mittels benutzerfreundlicher Bushaltestellen wird die Verbindung zwischen dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr attraktiver.
- Die Bevölkerung wird regelmässig über das attraktive Angebot des öffentlichen Verkehrs (Spezialaktionen, Gemeinde-Tages-GA etc.) informiert.

Strassen

Leitsätze:

Der Verkehr wird auf den Hauptachsen im Zentrum möglichst siedlungsverträglich abgewickelt.

Strassenräume und Platzflächen im Dorfzentrum sollen identitätsstiftend und attraktiv umgestaltet werden. Der Verkehr wird in den Wohnquartieren siedlungsverträglich abgewickelt. Die Einführung von Tempo 30 wird geprüft.

- Der regionale und überregionale Verkehr ist so weit als möglich auf die Autobahn abzuleiten.
- Die Belastung der Siedlungsgebiete durch übermässige Verkehrsemissionen ist zu vermeiden.
- Die Hauptstrassen im Zentrum sollen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Im Siedlungsgebiet ist jedoch auf die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer zu achten und ein siedlungsverträglicher Verkehrsablauf anzustreben.
- Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit soll nicht überschritten werden. Bereits am Ortseingang ist daher das Geschwindigkeitsniveau zu bremsen.

- Innerorts soll eine der Situation entsprechende Strassenraumgestaltung («Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung») die Einhaltung der signalisierten Geschwindigkeit bzw. einer angemessenen Fahrweise unterstützen sowie der Nutzung und den ortsbaulichen Anforderungen entsprechen.
- Die zentralen Verkehrsknotenpunkte müssen neben den verkehrstechnischen Anforderungen auch erhöhten ortsbaulichen Anforderungen genügen.
- Quartierstrassen sind nutzungsorientiert zu gestalten. Sie bilden das lokale Erschliessungsnetz. Auf diesen Strassen sollen minimale Ausbaugrössen verwendet und Tempo 30 geprüft werden.
- Quartierfremder Verkehr soll vermindert und Schleichverkehr vermieden werden.
- Mit verkehrsberuhigenden Massnahmen soll zur Wohnqualität in den Quartieren beigetragen werden.

Fussverkehr

Leitsatz:

Fusswegnetze werden bezüglich Qualität und Sicherheit verbessert.

- Wichtige Fusswegquerungen sind zu sichern. Besondere Beachtung ist den Querungen im Bereich der Schulen und Kindergärten zu schenken (Schulweg).
- Die Aussichtspunkte und die Erholungsgebiete sollen über Fusswege gut zugänglich sein.
- Fuss-, Wander- und Schulwege werden möglichst unabhängig vom Strassennetz gesichert und die entsprechenden Netze laufend ergänzt. Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und unabhängiges Wegnetz für Fussgänger zu achten.

Velowege

Leitsatz:

Velowegnetze werden bezüglich Qualität und Sicherheit verbessert.

- Die Velowegverbindungen werden ebenfalls möglichst unabhängig vom Strassennetz geführt. Um direkte Radrouten zu gewährleisten, sind jedoch Radstreifenmarkierungen entlang der Strasse teilweise unumgänglich.
- Bei Bauvorhaben und an möglichen Zielorten von Velofahrern, insbesondere bei öffentlichen Bauten und Anlagen und bei Bushaltestellen, ist auf genügend Veloabstellplätze zu achten (abschliessbar, gedeckt etc.).
- Velofahrer sind am Ende regionaler Radwege (bei Ortseingängen) sicher auf die jeweils andere Strassenseite zu führen.

Ruhender Verkehr

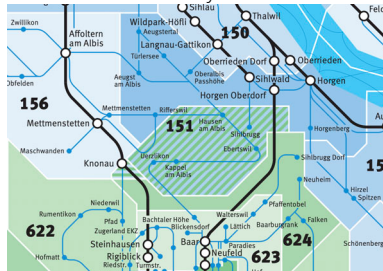
Leitsatz:

Das Angebot an Parkplätzen im Zentrum für das Gewerbe und den Verkauf wird optimiert.

2.4 Ergänzende Erläuterungen öffentlicher Verkehr

Busnetz

Tarifverbund Zonensystem



280: Die Linie 280 weist einen Stundentakt auf (1/2 h in den Spitzenstunden) und benötigt ca. 19 min an den Bahnhof Baar.

223: Nach Affoltern besteht mehrheitlich ein Halbstundentakt. Der Anschluss an die S5 Richtung Zürich ist gut (5 min), Richtung Zug schlecht. Der Anschluss an die S14 ist nicht möglich.

236: Nach Zürich Wiedikon besteht ein Direktbus mit Stundentakt (1/2 h in den Spitzenstunden).

240: Nach Thalwil besteht ebenfalls ein Stundentakt. Für den Anschluss Richtung Chur beträgt die Wartezeit jedoch 24 Minuten.

Buslinien und Takt

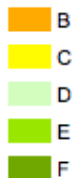
Die Gemeinde setzt sich im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenz für die Verbesserung der Frequenzdichte der Busverbindungen zu den Bahnhöfen ein.

Nach Zürich Wiedikon und Thalwil wird eine Taktverdichtung angestrebt. Die Anbindung zum Türlensee soll verbessert werden (Freizeitverkehr).

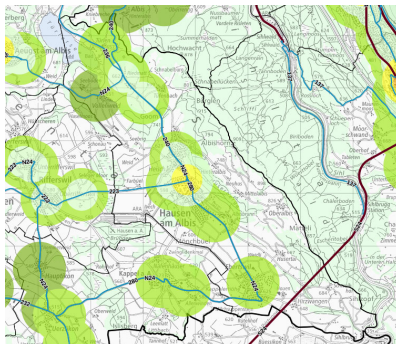
Richtung Bahnhof Baar/Zug und Sihlbrugg (Arbeitsweg) soll eine Bus-Schnellverbindung erreicht werden. Ein entsprechender Vermerk wurde in die kommunalen Festlegungen aufgenommen, auch wenn dies lediglich beim ZV bzw. Verkehrsrat beantragt werden kann.

Mit der Taktverdichtung und der angestrebten Buslinie Richtung Baar sowie ggf. Ebertswil und Sihlbrugg könnte auch eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung in Ebertswil erreicht werden.

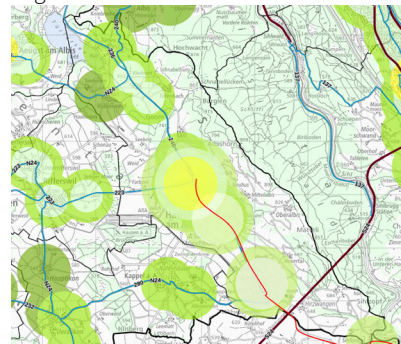
Güteklassen Fahrplanjahr 2023/2024



ÖV-Güteklassen heute



angestrebte ÖV-Güteklassen



Bushaltestellen

Zentrale Bushaltestellen

Durch attraktiv gestaltete Bushaltestellen mit Witterungsschutz, Licht etc. sowie in Zukunft nach Möglichkeit mit Veloabstellmöglichkeit wird der Verknüpfung des Fuss- und Veloverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr Rechnung getragen. Durch diese attraktive Vernetzung soll die Nutzung des Velos und des öffentlichen Verkehrs für den Schul- und Arbeitsweg gefördert werden.



Untergeordnete Bushaltestellen

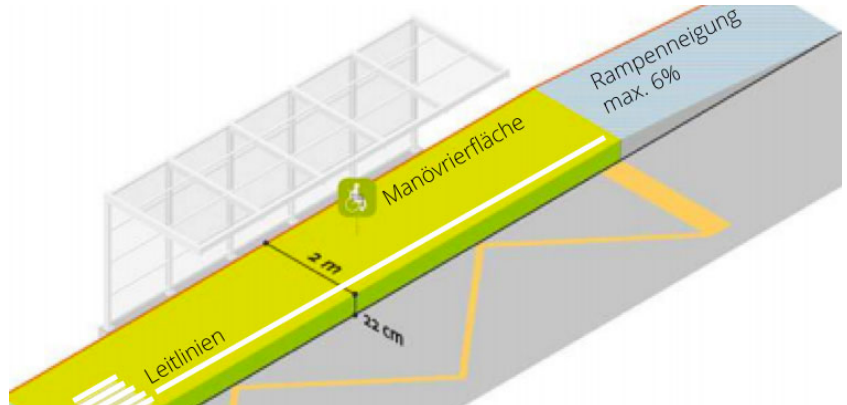
Da es sich auch bei den weniger zentralen Haltestellen um Haltestellen handelt, die für die Erreichbarkeit der Weiler mit dem öffentlichen Verkehr von Bedeutung sind, wurden alle Haltestellen in den Text aufgenommen.

Behindertengerechtigkeit der Bushaltestellen

Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG), welches am 11. Januar 2004 in Kraft getreten ist, verlangt, dass bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens 20 Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes behindertengerecht sein müssen (Art. 22 Abs. 1 BehiG). Diese Frist ist Ende 2023 abgelaufen. Daraus folgt, dass die noch nicht angepassten Bushaltestellen baldmöglichst den Bedürfnissen von alters- und behinderungsbedingt beeinträchtigten Menschen angepasst werden müssen.

Für Haltestellen an Kantonsstrassen ist der Kanton zuständig.

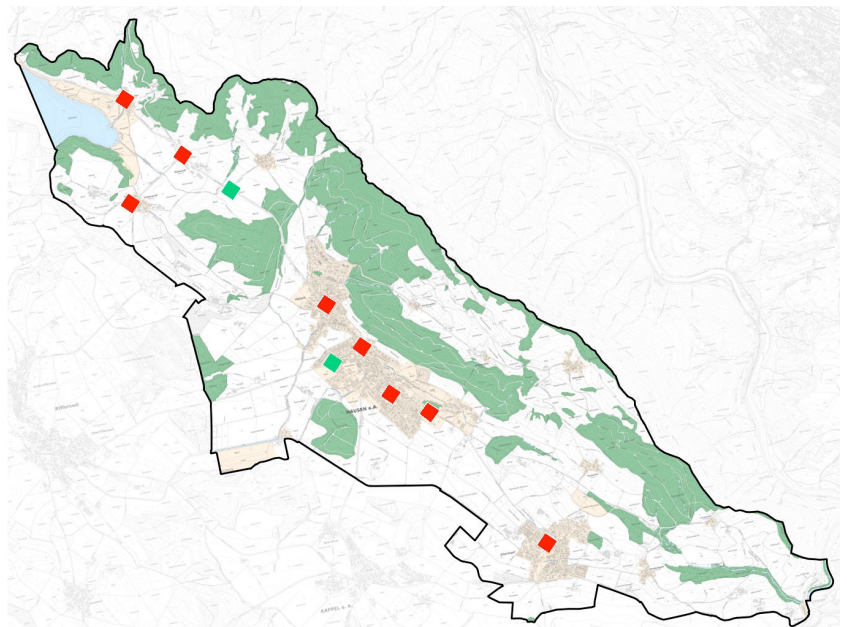
Schema – baulicher Standard für hinder-
nisfreie Bushaltestellen



Bereits entsprechend umgebaut sind die Haltestellen Tüfenbach und Weisbrod-Areal (Grindlen). Alle anderen Bushaltestellen weisen Anschlagkanten unter 22 cm Höhe auf. Die Realisierung des behindertengerechten Ausbaus der Haltestelle Riedmatt ist für 2025 geplant.

Übersichtsplan über den Stand des hinder-
nisfreien Ausbaus der bestehenden
Bushaltestellen

- ◆ Hindernisfreier Ein- und Ausstieg
vorhanden
- ◆ Hindernisfreier Ein- und Ausstieg
noch nicht vorhanden



Postplatz

Das Projekt zur Umgestaltung des Postplatzes sah einen Umbau hin zu einer hindernisfreien Lösung vor. Dies konnte jedoch nicht umgesetzt werden und es zeigt sich auch, dass mit den geforderten Haltekanten auf dem Platz keine Lösung möglich ist, welche den Anforderungen an die Hindernisfreiheit genügt. Die Anpassung muss im Rahmen eines grösseren Projektes und in einem grösseren Perimeter geprüft werden (ggf. Verlegung etc.).

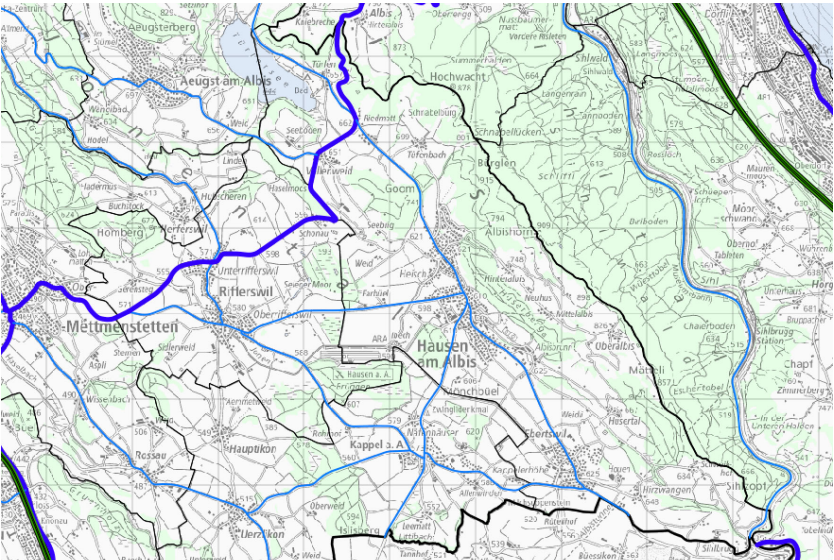
2.5 Ergänzende Erläuterungen motorisierter Individualverkehr

Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen und Sammelstrassen

Überkommunales Strassennetz

Strassennetz © GIS ZH 2024

-  Hochleistungsstrassen (HLS)
-  Hauptverkehrsstrassen (HVS)
-  Regionale Verbindungsstrassen (RVS)



Ausnahmetransportroute Typ II

Die Verbindung Ebertswil Hausen Rifferswil ist als Ausnahmetransportroute Typ II klassiert.

Verkehrsmenge 2023

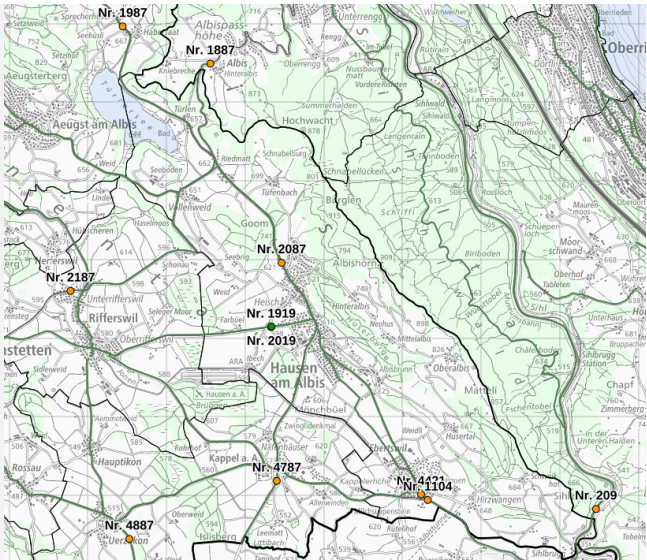
Nach einer anfänglichen Abnahme des Verkehrs mit der Eröffnung der A4 im Jahr 2009, hat der Verkehr insgesamt wieder zugenommen. Auf dem Gemeindegebiet von Hausen am Albis bestehen vier automatische Messstellen an den Kantonsstrassen. Zwei weitere ausserhalb des Gemeindegebietes geben einen Hinweis auf die Verkehrsmenge von weiteren Strassen in Hausen. Die Messstellen weisen folgende Zahlen für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) 2023 aus:

Verkehrsmessstellen © GIS ZH 2024

Daten 2023

Sihlbruggstrasse (Messstellen Nr. 1104):
Dorfstrasse Ebertswil (Messstellen Nr. 4421):
Rifferswilerstrasse (Messstellen Nr. 1919):
Albisstrasse Hausen (Messstellen Nr. 2087):
Reppischtalstrasse (Messstellen Nr. 1987):
Albispassstrasse (Messstellen Nr. 1887):

DTV 3613 Fz.
DTV 2116 Fz.
DTV 2049 Fz.
DTV 3252 Fz.
DTV 2356 Fz.
DTV 2507 Fz.



Kommunales Strassennetz

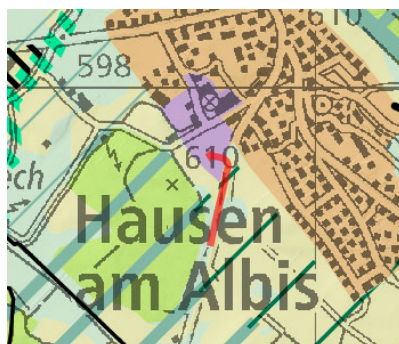
Weiterhin werden die beiden Sammelstrassen Oberalbisstrasse und Schweikhofstrasse als Sammelstrassen bezeichnet. Sie dienen der Erschliessung der Weiler und Kleinsiedlungen von Hausen am Albis.

Es wird ein genügender, aber möglichst reduzierter Ausbaustandard angestrebt.

Sammelstrasse geplant (Länge 0 m)

Für eine spätere Entwicklung im Bereich der heutigen Reservezone Nachtweid ist der geplante Anschluss («Sammelstrasse mit Länge 0») von Bedeutung, welcher die Erschliessung eines allfälligen Gewerbegebietes Nachtweid und nach Möglichkeit auch eine Verbesserung der Erschliessung des bestehenden Gewerbegebietes bewirken soll. Gleichzeitig könnte dadurch die Fabrikstrasse – welche heute eine problematische Einmündung in die Zugerstrasse aufweist – unterbrochen werden und nur noch der Erschliessung der angrenzenden Wohnbauten dienen. Damit kann auch die Verkehrssicherheit für die hier verlaufende Fusswegverbindung verbessert werden. Für den Bau und die Finanzierung der Abbiegespur und des Einlenkers in die Nachtweid ist die Gemeinde zuständig. Der übrige Strassenabschnitt ist Teil der Feinerschliessung und muss daher durch die Grundeigentümer finanziert werden.

Die Abbiegespur und eine Erschliessungsstrasse sind nur erforderlich, wenn das regionale Arbeitsplatzgebiet Nachtweid dannzumal eingezont wird und kann auch nur in diesem Fall umgesetzt werden. Die Erschliessung erfolgt dannzumal über eine Bauzone. Die Realisierung der Erschliessungsstrasse über eine Nichtbauzone wäre nicht zulässig. Im Sinne der Abstimmung «Siedlung und Verkehr» wird die für die Strasse Erforderliche Abbiegespur / Einlenker bereits jetzt im kommunalen Verkehrsplan eingetragen.



Geschwindigkeitsreduktion / Langsamfahrzonen

Verfügungsbehörde

Das Geschwindigkeitsniveau ist ein wichtiges Anliegen der Gemeinde in Hinblick auf aufenthaltsfreundliche Ortszentren in Hausen und Albis aber vor allem auch im Bereich der Quartiere und Weiler.

Durch ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau können das Sicherheitsgefühl und auch die effektive Sicherheit für zu Fuss Gehende, Velofahrende, Anwohner usw. optimiert und so die Wohn- und Lebensqualität gesteigert und die Situation für den Velo- und Fussverkehr im Hinblick auf den Modalsplit verbessert werden.

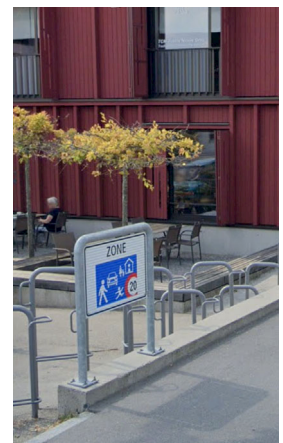
Für Geschwindigkeitsbegrenzungen ist die Gemeinde nicht selbstständig handlungsfähig. Die Kantonspolizei ist für die Verfügung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zuständig. Die Festlegungen im Richtplan geben dem Gemeinderat den Auftrag, die festgelegten Anpassungen der Geschwindigkeitsbegrenzung zu prüfen und ggf. bei der Kantonspolizei zu beantragen. Die Festlegungen betreffen teilweise übergeordnete Strassen. Für eine Geschwindigkeitsbegrenzung an den Kantonsstrassen muss der Strasseneigentümer (Kanton Zürich) sein Einverständnis erteilen.

Kantonsstrassen

Entsprechend dem REL und den Rückmeldungen aus der Bevölkerung soll auf dem Kantonsstrassennetz in aller Regel eher eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit 50km/h verfolgt werden. In verschiedenen Bereichen auf den Kantonsstrassen soll zudem eine Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit mit der Kantonspolizei geprüft werden, um die allgemeine Verkehrssicherheit zu verbessern (zB. Abschnitte der Albispasstrasse, der Ebertswilerstrasse oder der Albistrasse im Zentrum).

Geschwindigkeitsreduktion /
Langsamfahrzonen (=Tempo-30-Zonen
und Begegnungszonen)

Der Gemeinderat prüft zusammen mit der Kantonspolizei die Einführung von verkehrsberuhigten Zonen (Tempo-30-Zonen / Begegnungszonen) sowie von Geschwindigkeitsreduktionen auf dem Strassennetz und legt der Gemeindeversammlung einen Umsetzungsvorschlag mit Rahmenkredit vor.

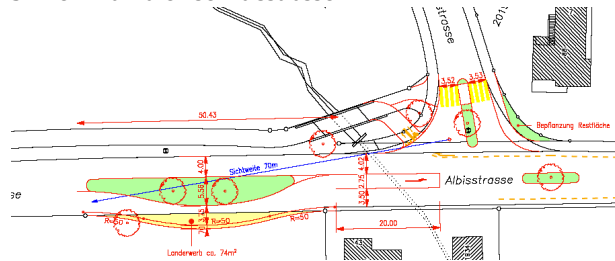


Verkehrsberuhigungskonzept 2007

2007 hat der Gemeinderat ein Verkehrsberuhigungskonzept verabschiedet. Dieses beinhaltet auch diverse Aussagen zum Verkehr auf den überkommunalen Strassen. Wichtige Inhalte, wie die gewünschten Einfahrbremsen, Kreuzungsumgestaltungen und allgemeine Grundsätze im Hinblick auf eine siedlungsorientierte und damit siedlungsverträgliche innerörtliche Strassenraumgestaltung, wurden daher in den Verkehrsplan aufgenommen.

Da für die Strassen mit übergeordneter Bedeutung der Kanton zuständig ist, hat die Gemeinde darauf hinzuwirken, dass die erwähnten Massnahmen für diese Strassen umgesetzt werden. Hierzu wurden im Rahmen des Verkehrskonzeptes teilweise Skizzen erstellt (z.B. Einfahrbremse Albisstrasse). Die Umsetzung der Massnahmen an den Staatsstrassen ist zu gegebenem Zeitpunkt mit dem Kanton Zürich abzusprechen.

Skizze Einfahrbremse Albisstrasse



Umgesetzte Einfahrbremse Albisstrasse



Siedlungsorientierte Gestaltung

Für die siedlungsorientierte Gestaltung werden Grundsätze in den Verkehrsplan aufgenommen. Grundsätzlich werden möglichst minimale Fahrbahnbreiten und eine Gestaltung angestrebt, welche eine defensive Fahrweise fördert und mit der angrenzenden Nutzung in Kontext steht, wobei die Anforderungen an die Strassen (Busbetriebe, Velostandards, VSS, Ausnahmetransportroute) eingehalten werden müssen.



Foto: Fislisbach zvg

Ortsbildgerechte Gestaltung

Im Bereich der Ortskerne hat die Strassenraumgestaltung neben den Anforderungen an eine siedlungsorientierte Gestaltung auf den Anforderungen des Ortsbildschutzes zu entsprechen. Von Bedeutung sind hier vor allem die im ISOS aufgeführten Weiler Tüfenbach und Husertal. Bezüglich der Prüfanträge an Kantonsstrassen ist bezüglich ISOS besonders auf das Gebiet Riedmatt hinzuweisen. Dieses wird im Text daher mit einem Koordinationshinweis versehen.

Die Platz- und Strassenräume in den Ortskernen sind bestmöglich zu erhalten bzw. rücksichtsvoll auf neue Bedürfnisse anzupassen und zu entwickeln. Prägende Merkmale wie herkömmliche Chaussierungen, Pflasterungen, Brunnenplätze, Mauern und Einfriedungen sowie Bäume und Gärten sind nach Möglichkeit zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

Bei Abweichungen von den Vorgaben der Ortsbildinventare ist eine Interessenabwägung erforderlich.

Strassenraum im Ortsbildinventar Heisch und Ebertswil

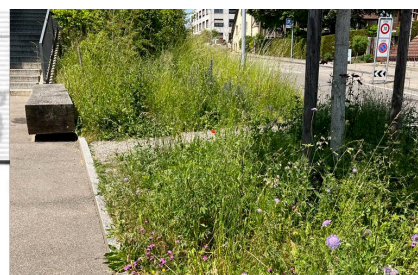
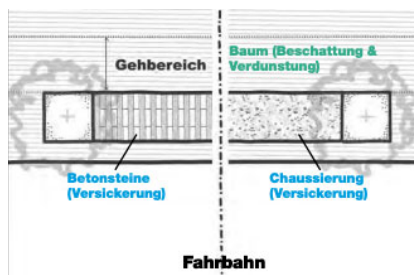


Hitzeminderung

Um eine übermäßige Erhitzung im Siedlungsgebiet zu vermeiden, sollen Massnahmen ergriffen werden. Dabei stehen voraussichtlich Grünrabatten, Versickerungsbereiche und Bäume im Vordergrund.

Beispiel aus der Richtlinie «Gestaltung und Materialisierung»: Sickerflächen in verschiedenen Materialisierungen bilden eine gute hitzemindernde Alternative zu versiegelten Flächen, die gleichzeitig entwässern.

Quelle: Tiefbauamt Kanton Zürich



Prüfantrag an überkommunalen Strassen

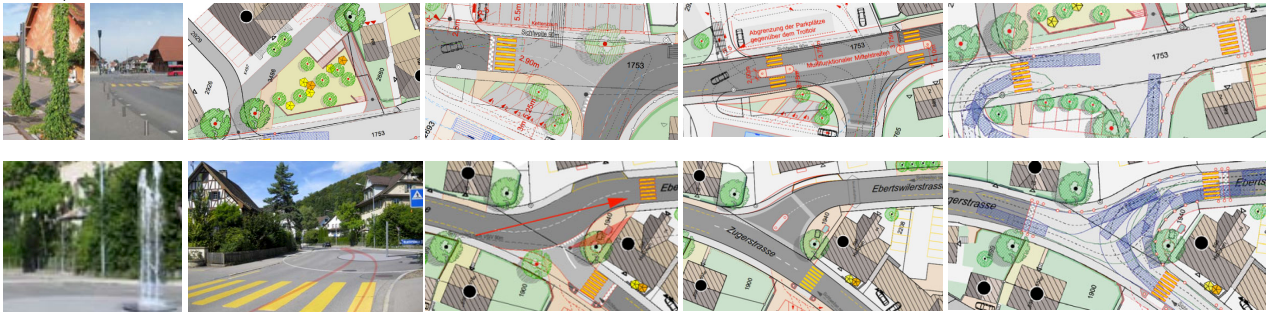
Für die Kantonsstrassen können die Festlegungen nur als Prüfantrag verstanden werden. Die Festlegung ist hier ein Auftrag an den Gemeinderat, auch an den bezeichneten Abschnitten der Kantonsstrassen eine siedlungsorientierte Gestaltung zu fordern. Allfällige Mehrkosten sind von der Gemeinde zu tragen und müssten dannzumal gegebenenfalls der Gemeindeversammlung vorgelegt werden.

Kreuzungsaufwertungen

Die Kreuzungsaufwertungen werden im Bereich Löwenplatz und bei der Hirschenkreuzung vorgesehen. Eine Umgestaltung soll zu einer ortsbaulichen Aufwertung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Da auch die Kreuzungen an Kantonsstrassen liegen, können hier wiederum nur Prüfanträge formuliert werden.

Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) der Kantonsstrassen wurden diverse Varianten als Konzeptansätze skizziert.

Konzeptskizzen BGK 2014



Eingangstore

Die Eingangstore sind grösstenteils bestehend. Einzig im Bereich der Rifferswilerstrasse ist ein geplantes Eingangstor festgelegt. Für die Rifferswilerstrasse ist der Kanton zuständig.

Etwas weiter ortsauswärts befinden sich die Bushaltestelle, die Einmündung der Heischerstrasse und eine Fusswegquerung. Ein Eingangstors an dieser Stelle wird jedoch als ungeeignet beurteilt, weil die Distanz zum bebauten Innerortsbereich zu gross ist.

Parkplätze

Die regionalen Parkplätze am Türlersee und beim Schützenhaus sind für Erholungssuchende vorgesehen.



Auszug regionaler Richtplan, Parkierungsanlagen für Erholungssuchende

Nr.	Gemeinde/Ort	Bestehende Anlage / Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
9	Hausen a.A. Schützenhaus Heisch	Anlage mit 40 Plätzen Erschliessung Wandergebiet Albis	keine	
10	Hausen a.A. Türlen	Anlage mit 82 Plätzen Erschliessung Bade- und Wandergebiet Türlensee	keine	

An den weiteren wichtigen grossen Parkplätze Chratz/Sporthalle, Bi-fang, Albis und Post Ebertswil besteht ebenfalls öffentliches Interesse. Diese werden unverändert im kommunalen Richtplan beibehalten.

e-Ladestation

Im Sinne der Förderung der Elektromobilität werden beim Chratz zwei Elektroladestationen vorgesehen.

Parkplatz Albis (bisherige Festlegung)

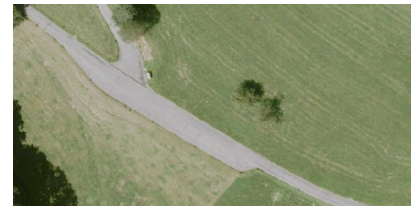
Der bestehende Parkplatz liegt teilweise auf Privatgrund. Er wurde vor dem Raumplanungsgesetz erstellt und ist bereits heute im rechtskräftigen Richtplan als bestehender Parkplatz bezeichnet.

Anfang 70er-Jahre hat der damalige Gerant des Restaurants Albishorn den Parkplatz erstellt, da die Autos zuvor längs der Strasse parkiert wurden. Im Interesse der Verkehrssicherheit wurden 20 Parkplätze rechtwinklig zur Strasse angelegt.

Der Parkplatz Albis dient neben dem Restaurant, der Erschliessung des wichtigen Ausflugsziels Albishorn und der allgemeinen Naherholung.

Durch den Parkplatz kann darüber hinaus dem ungeordneten Parkieren entlang der Strasse und im Bereich der Weiler entgegengewirkt werden. Damit werden die Weiler vor Fremdparkierung verschont, der Verkehr geordnet und die Verkehrssicherheit gewährleistet.

Im Sinne der Erholungsfunktion, der Verkehrssicherheit sowie der Lenkung der Parkierung besteht hohes öffentliches Interesse am Fortbestand der standortgebundenen Anlage, weshalb der Parkplatz weiterhin in der Richtplankarte eingetragen bleibt. Der Eintrag in den Richtplan legitimiert seine Lage ausserhalb der Bauzone. Ein Ausbau ist nicht vorgesehen.



Zentrum

Im Zentrum Postplatz wird im Sinne des REL ein «kommunaler Parkplatz geplant» eingetragen. Gemäss REL soll «eine Optimierung der Parkierung im Nahbereich des Zentrums (Verlegung, Bewirtschaftung etc.)» geprüft werden. In diesem Zusammenhang wurde auch eine unterirdische Lösung von Parkplätzen angedacht. Die Zweckmässigkeit, Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit sind zu prüfen.

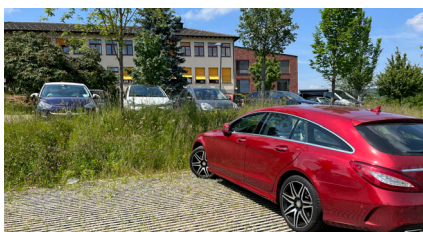
Parkierung Bewirtschaftung

Konkrete abschliessende Aussagen zur Bewirtschaftung von Parkplätzen wurden nicht aufgenommen. Hierzu besteht ein Parkplatzbewirtschaftungskonzept. Das Erfordernis einer Optimierung gemäss REL wird jedoch als Festlegung in den Richtplan eingefügt.

Hitzeminderung

Die Parkierungsanlagen werden soweit möglich nach den Grundsätzen der Hitzeminderung und Klimaanpassung gestaltet. Der Versiegelungsgrad ist möglichst gering zu halten.

Links: naturnahe Bepflanzung, Bäume und gute Versickerung (Parkplatz Schulhaus Hagen Illnau)
Rechts: Schotterrassen und Rasenfugenpflaster reduzieren den Abfluss, und verringern auch die Hitzeabstrahlung. Retentionsmulden versichern Niederschlag. © Tjards Wendebourg

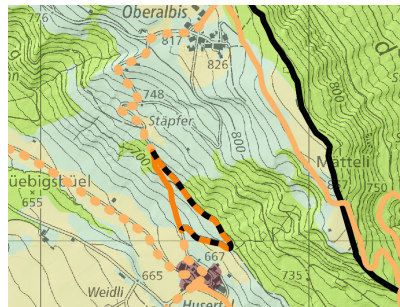


2.6 Ergänzende Erläuterungen Fuss- und Wanderwege

Fuss- und Wanderwege

Regionaler Richtplan Verkehr
Beschluss des Regierungsrates vom
24. August 2022 (RRB Nr. 1091/2022)

Region	
bestehend	geplant
	 Fuss- / Wanderweg
	 Fuss- / Wanderweg m mit Hartbelag
	 bei Ersatz aufzuhebender Fuss-/Wanderweg



Der regionale Richtplan 2022 bezeichnet folgende Wege als «geplant» bzw. «bei Ersatz aufzuhebender Fussweg»:

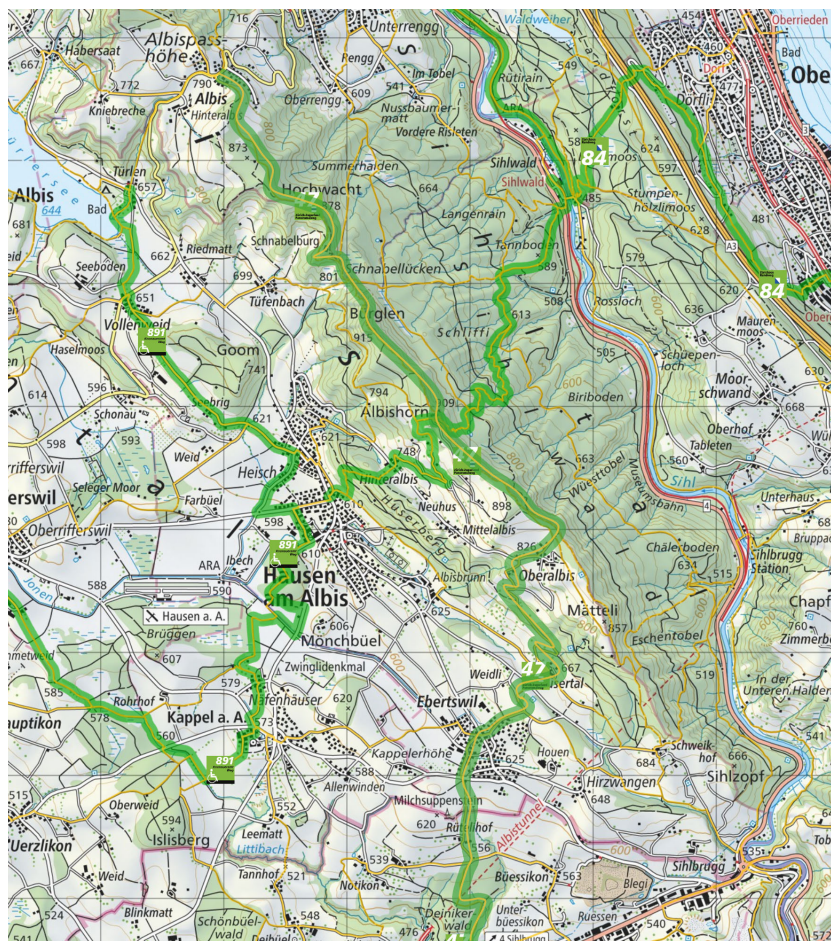
Weg beim Milchsuppenstein und Aemtlertweg

Die kulturhistorisch interessanten Wege der Gemeinde (Weg beim Milchsuppenstein und Aemtlertweg) sind Teil der regionalen Festlegungen und werden daher nicht weiter bezeichnet.

Schweiz Mobil Routen

47 Zürich Zug Panoramaweg
866 Wildnispfad Sihlwald
861 Knonauseramtweg (rollstuhlgängig)

Die Schweiz Mobil Routen sind in den regional festgelegten Fuss- und Wanderwegen enthalten.



Fussverkehrspotenzial und Relevanz von Wegabschnitten

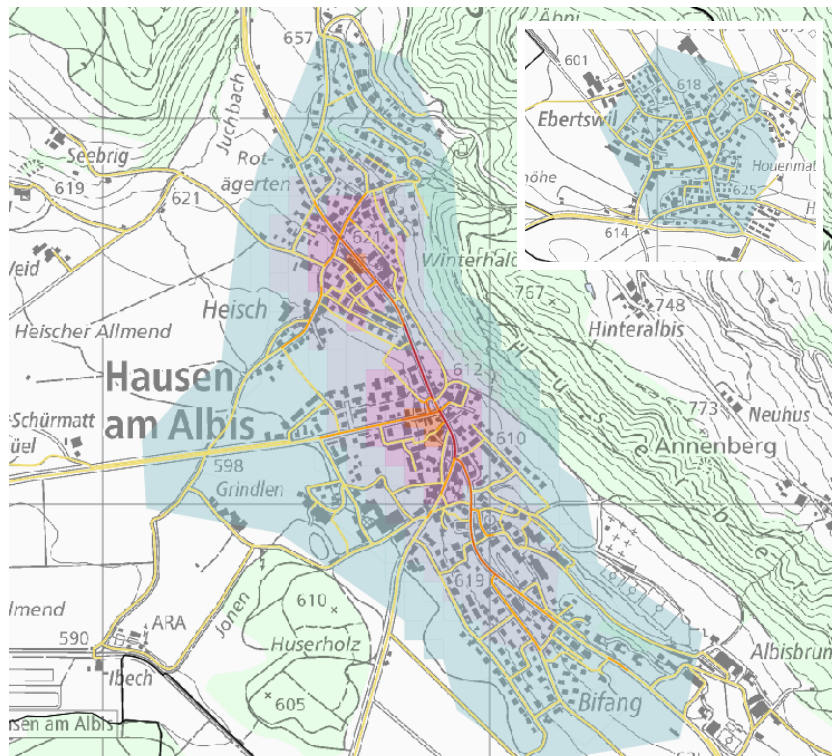
Relevanz der Abschnitte
(5 grösste Relevanz)



Fussverkehrspotenzial



Die Karte zeigt die Abschnitte im Fusswegnetz, die für den Fussverkehr für den Alltagsverkehr von grosser Bedeutung sind.



Überprüfung kommunales Wegnetz

Anbindung öffentliche Bauten und Bushaltestellen

Das Wegnetz wurde im Rahmen der vorliegenden Revision geprüft und gegenüber der bisher festgelegten Situation vervollständigt und ergänzt. Dazu fand im Rahmen der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungsleitbildes eine umfassende Mitwirkung statt. Die Hinweise auf Netzlücken und Gefahrenstellen sind in die Überarbeitung des kommunalen Richtplans eingeflossen.

Anschluss Nachbargemeinden

Die wichtigen Verbindungen, welche als Schulwege dienen sowie Wege zu Zielorten für Fussgänger im Alltag (z.B. Volg, Bushaltestellen, Gemeindehaus etc.), sind in den bezeichneten kommunalen Fusswegen enthalten.

Querungen

Beim Flugplatz wird neu ein kommunaler Fussweg Richtung Rifferswil als bestehend festgelegt. Rifferswil hat diesen Weg ebenfalls in seiner laufenden Richtplanrevision als kommunal im Verkehrsplan aufgenommen. Bei allen anderen Anschlüssen handelt es sich um regionale Wege, welche über die regionale Richtplanung koordiniert sind.

Ein attraktives Wegnetz für Fussgänger bietet möglichst direkte Verbindungen, ist dicht und gewährleistet sichere Übergänge über Strassen. Im Richtplantext wird unter den kommunalen Festlegungen die Sicherung der Schulwege festgehalten. In der Regel sollte eine angemessene Sicherung der Schulwegübergänge über überkommunale Strassen mittels Mittelinsel geschaffen werden. Da bei den überkommunalen Strassen der Kanton zuständig ist, hat die Gemeinde derartige Massnahmen zu fordern, im Rahmen der Umsetzung mit dem Kanton abzusprechen und sich gegebenenfalls finanziell zu beteiligen.

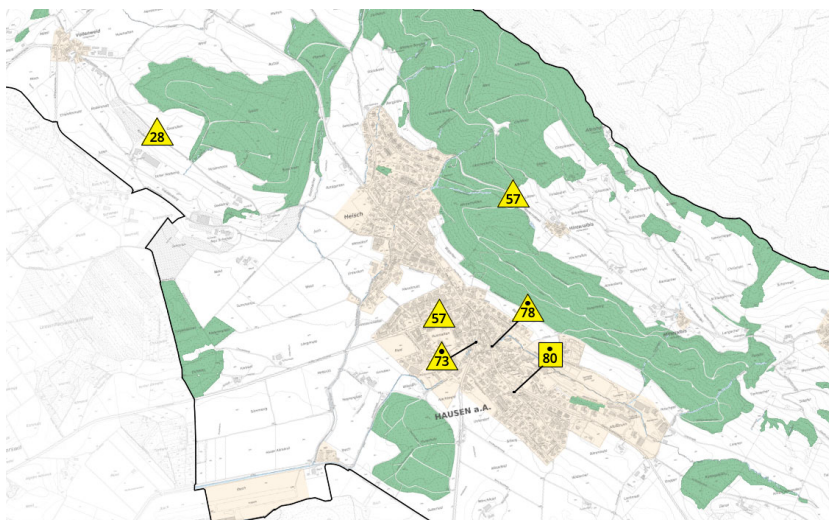
Durchwegung Quartiere

Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf die Durchgängigkeit zu achten. Die Baubehörde ist dazu angehalten, die Baugesuche diesbezüglich zu prüfen und gegebenenfalls Anpassungen zu fordern.

Unfallstatistik

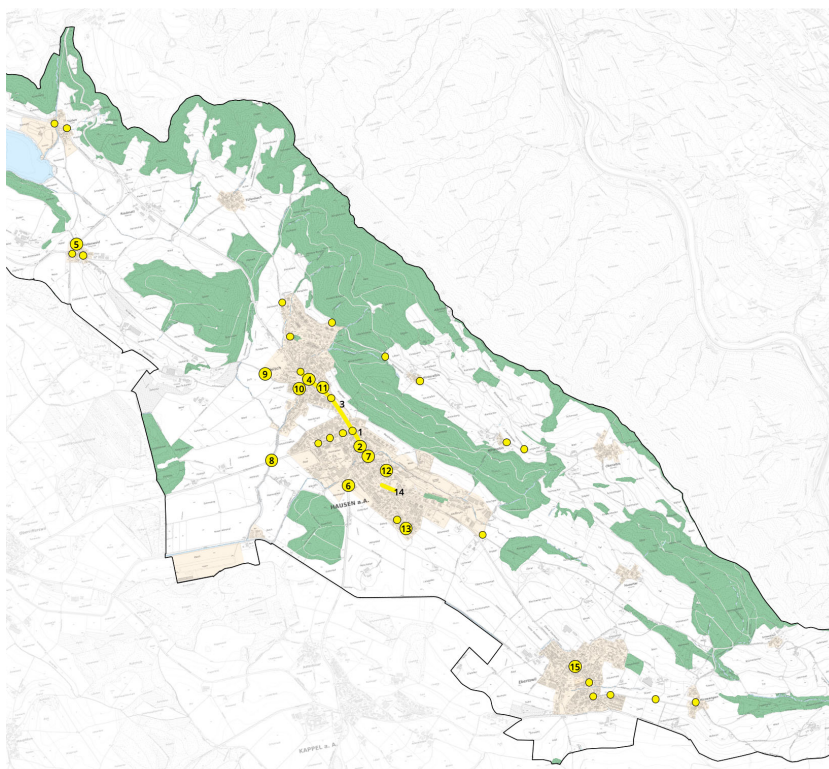
Gemäss Unfallstatistik der Kantonspolizei vom 1.7.2019 bis 30.6.2024 wurden 7 Unfälle mit Fussgängern/innen registriert:

- ▲ leicht verletzt
 - schwer verletzt
- 28: Traktor; Unaufmerksamkeit
 57: Lieferwagen; unvorsichtig rückwärts
 73: unbekannte Ursache
 78: e-Bike 45km/h; Kollision mit querendem Fussgänger
 80: PW; unvorsichtig rückwärts
 84: e-Bike 25km/h; unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn



Schwachstellen

Neben der Unfallstatistik wurden im Rahmen der Mitwirkung zum räumlichen Entwicklungsleitbild verschiedene Schwachstellen gemeldet. Als Basis für ein späteres Tempo-30-Konzept wurden zudem die Strassenabschnitte im Hinblick auf die Schulwegsicherheit analysiert. Auf www.walkable.ch sind keine Schwachstellen verzeichnet. Zusammengefasst wurden folgende wesentlichen Schwachstellen erkannt:

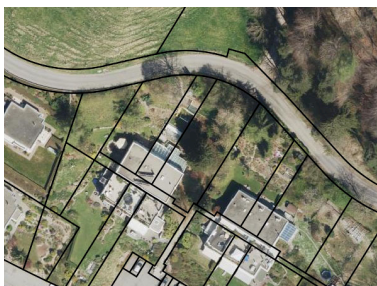


- 1 Zentrum: zu schmale Trottoirs, Trottoir zwischen Postplatz und Gemeindeverwaltung verbreitern, es fehlen verschiedene Fussgängerstreifen
- 2 Kreuzung Ebertswilerstrasse/Kappelerstrasse wird als gefährlich beurteilt, Fussgängerquerung Hirschen – Bauamt fehlt
- 3 Albisstrasse: Heisch – Gemeindehaus wegen zu hohen Geschwindigkeiten
- 4 Fussgängerübergang Kindergarten Gom wird als sehr gefährlich beurteilt, weil häufig Autos Richtung Zürich das stehende Postauto links der Insel Richtung Türlensee überholen.
- 5 Vollenweid Querung Türlensee-Schonau, gefährliche Querung, Schulkinder
- 6 Zugerstrasse: gefährliche Strassenübergänge am Dorfeingang
- 7 Querung Chratzstrasse bei der Einmündung Ebertswilerstrasse: Trottoir durchziehen (Trottoirüberfahrt)
- 8 Fussgängerquerung
- 9 Einfahrt Seebrighofstrasse von Buechrain: unübersichtliche Strecke im Bereich des Schulweges
- 10 Kreuzung Seebrighofstrasse/Heischerstrasse: schlechte Sichtverhältnisse wegen Bepflanzung und Terrain
- 11 Einfahrt Mitteldorfweg: Rangierverkehr, Zufahrt Parkplatz Volg im Bereich des Schulweges zum Kindergarten
- 12 Schulhausstrasse: Schulhausumfeld, Schulweg
- 13 Bifang: Umfeld des Kindergartens (erhöhtes Schutzbedürfnis)
- 14 Ebertswilerstrasse zwischen Rebberg-/Bifangstrasse: viele querende Kinder zwischen Schule und Veloabstellanlage und auf dem Schulweg
- 15 Dorfstrasse Ebertswil: Schulhausumfeld

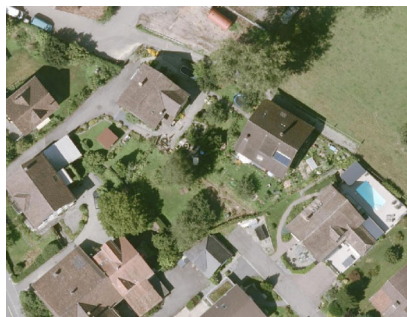
Geplante Teilstücke

Sagiweg - Forchholzstrasse

Eine Verbindung zwischen Sagiweg und Forchholzstrasse würde das Netz in diesem Bereich erheblich verbessern. Ein Teil der Verbindung ist bereits begehbar, die Wegrechte zu Gunsten der Öffentlichkeit fehlen jedoch. Bei Bautätigkeit soll hier die Umsetzbarkeit der Verbindung geprüft werden.



Im Graben – Bergmattstrasse



Die Verbindung zwischen «Im Graben» im Zentrum und der Bergmattstrasse würde die Verbindung Zentrum – Mehrzweckanlage/ Schule/ Sport verbessern und damit das Netz stärken. Bei Bautätigkeit soll hier die Umsetzbarkeit der Verbindung geprüft werden. Der genaue Verlauf ist offen.



Mittelalbis – Albishornstrasse

Die Verbindung besteht. Zur Gewährleistung der Fussgängersicherheit sind Massnahmen zu prüfen.



Generelle Massnahmen

Anforderungen
(gemäss Merkblatt Fusswegnetzplanung
AFV, ergänzt)

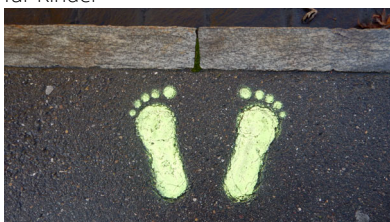
Bei allen Planungen ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Wegnetz zu achten. Die Fusswegübergänge über die festgelegten Strassenzüge sind angemessen zu sichern. Folgende Qualitätsanforderungen an Fuss- und Wanderwege sind von Bedeutung:

- Attraktivität (hohe Umfeldqualität, angemessene Dimensionierung, hoher Gehkomfort, gute Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr)
- Sicherheit (subjektiv und objektiv verkehrssicher sowie sicher vor Belästigungen, insbesondere Schulwege, keine Angsträume, Beleuchtung, Einsehbarkeit vor allem bei Unterführungen)
- Direktheit (Verbindung der Zielorte, hohe Netzdichte, zusammenhängend und umwegfrei, Durchgängigkeit bei privaten Bauvorhaben)
- Hindernisfreiheit (möglichst keine Treppen und Stufen oder Alternativrouten, geringe Steigungen, geeignete Belagswahl)
- Ausserorts möglichst auf Naturbelag (entsprechend Wanderweggesetz)

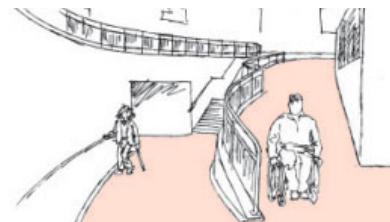
Fussgängerquerungen
mit Mittelinsel sichern



Markierung von Übergangsbereichen
für Kinder



Hindernisfreiheit



Reitverbote

Die Festlegungen zu den Reitverboten bzw. die Strecken, auf welchen bei Bedarf ein Reitverbot vorgesehen werden soll, wurden überprüft. An den Festlegungen wurde festgehalten.

Aktuell besteht auf dem Seeweg am Türlersee ein Reitverbot. Wenn sich aufgrund der Nutzung als Fuss- und Wanderweg auf den anderen Wegen ein Reitverbot als erforderlich erweist, sollen an einzelnen Stellen Reitverbote vorgesehen werden.

2.7 Ergänzende Erläuterungen Veloverkehr

Schweiz Mobil Netz

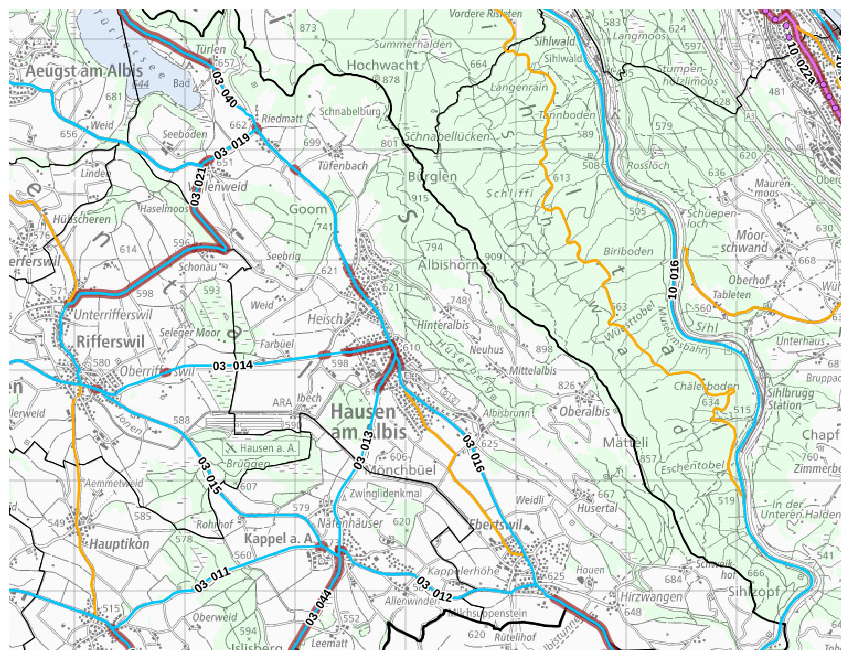
Die Schweiz Mobil-Route Nr. 51 «Säuliamt-Schwyz» verläuft über Hausen a. A. Die Route ist im überkommunalen Velowegnetz enthalten.



Kantonales Velonetz

Alle Verbindungen auf dem Gemeindegebiet von Hausen sind als Nebenverbindung oder Freizeitverbindung klassiert.

- Hauptverbindung bestehend/Variante
- Nebenverbindung bestehend/Variante
- Zusätzliche Freizeitverbindung bestehend
- Schwachstellen



Es bestehen diverse Schwachstellen an den Strecken und an Knoten (Nebenverbindungen):

- 1

 Strecke Türlensee: Keine Veloinfrastruktur vorhanden. Mutmasslich hohe Geschwindigkeiten und gefährlicher Abschnitt für Velofahrende.
DTV ca. 2356 Fz. 80km/h
Aus Sicht der Gemeinde handelt es sich um eine unhaltbare Situation, welche prioritär zu behandeln ist.
- 2

 Knoten Türlen: Gefährliche Situation auf Kreuzung/Einfahrt aufgrund fehlender Markierungen und eingeschränkter Sichtverhältnisse.
- 3

 Strecke Riedmatt: Unklare Vortrittssituation bei der Zufahrt zum Bauernhof. Gefährliche Bushaltestelle ohne Zwischenband zwischen der Haltekante und dem Veloweg.
- 4

 Strecke Vollenweid–Rifferswil: Lücke im Velowegnetz. Keine Veloinfrastruktur vorhanden. Enge Stelle in der Durchfahrt von Vollenweid.
- 5

 Knoten Tüfenbach: Unklare Vortrittssituation an der Zufahrt zum Weiler Tüfenbach. Zudem befindet sich der Wartebereich der Haltestelle auf dem Veloweg.
- 6

 Knoten Albis-/Oberalbisstrasse: Anfang/Ende des Veloweges. Erschwertes Kreuzen der Albisstrasse.
- 7

 Strecke Albisstrasse/Heisch: Einseitiger Velostreifen.
DTV ca. 3252 Fz. 50km/h
- 8

 Strecke Rifferswilerstrasse: Keine Veloinfrastruktur vorhanden. Aufgrund gerader Linienführung vermehrt auch höhere Geschwindigkeiten vorhanden. Schulweg für Oberstufenschüler von Rifferswil.
DTV ca. 2049 Fz. 50km/h
- 9

 Knoten Heischerstrasse: Unklare Vortrittsverhältnisse am Knoten. Kreuzung ohne Markierungen des Vortritts des Veloweges. Wartebereich der Bushaltestelle direkt auf dem Veloweg.
- 10

 Strecke Zugerstrasse Zentrum: Keine Veloinfrastruktur vorhanden.
- 11

 Strecke Zugerstrasse Süd: Velostreifen nur in Richtung Norden vorhanden. In Richtung Süden keine Infrastruktur für den Veloverkehr.
- 12

 Strecke Ebertswilerstrasse innerorts: Kernfahrbahn wurde von Ebertswil her nur bis zur Kreuzung Schulhausstrasse erstellt. Der Abschnitt zwischen der Schulhausstrasse und der Zugerstrasse weist keine Veloinfrastruktur auf.
- 13

 Strecke Sihlbruggstrasse: Kein Velostreifen in Richtung Sihlbrugg vorhanden.

Aus kommunaler Sicht werden folgende weitere Abschnitte als problematisch oder verbesserungswürdig beurteilt:



- 14 Prüfantrag Strecke Hausen–Ebertswil: Der Abschnitt ist eng, die Geschwindigkeiten sind hoch und es ist keine Veloinfrastruktur vorhanden.
DTV ca. 2116 Fz. 80 km/h

Gemäss Velostandards wäre tendenziell ein Fuss-/Radweg vorzusehen. Weil der DTV unter 2'500 Fz. liegt, kann auch ein Radstreifen oder ein Radweg geprüft werden.

Mit der Freizeitverbindung ist indirekt ein Radweg vorhanden, dieser eignet sich wohl als Route für Schulkinder oder unsichere Fahrer, wird jedoch aufgrund der Führung (rechtwinklige Kurven und Steigung) nicht als attraktiv beurteilt für den schnellen Einkaufsverkehr und Arbeitsweg. Im Sinne der Förderung der Velonutzung zur Verbesserung des Modalsplit (Ersatz des Autos durch Velo) wird eine Verbesserung des Abschnittes angestrebt. Die heutige Verbindung Ebertswil – Hausen (überkommunale Verbindung, «bestehend») wird als gefährlich eingestuft und es gab kürzlich einen Velounfall mit Todesfolge.

Bei einem Ausbau sind Fruchtfolgeflächen betroffen. Sofern sich der Strasseneigentümer dazu bereit erklärt, die Verkehrssicherheit auf dem betroffenen Abschnitt gemäss dem Anliegen der Gemeinde zu verbessern, muss im Rahmen eines Projektes eine Interessenabwägung erfolgen (Verkehrssicherheit/Veloförderung, Fruchtfolgeflächen).



- 15 Prüfantrag Strecke Kappelerstrasse: Umständliche Veloroutenführung trotz vorhandener Velostreifen beidseits.

Die Veloroute verläuft über die Oberdorfstrasse, was eine umständliche Umwegführung ist. Die Veloroute sollte auf der Kantonsstrasse bleiben. Damit wird eine direktere Veloverbindung gesichert.



- 16 Prüfantrag Strecke Albispasstrasse: Velostreifen

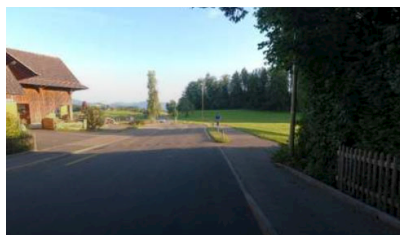
Die Strecke über den Albis ist eine beliebte Velosportroute. Eine Veloinfrastruktur fehlt. Da es sich bei den Nutzern in der Regel um geübte Velofahrende handelt, wird ein separater Radweg nicht als erforderlich beurteilt. Aus kommunaler Sicht ist jedoch eine Verbesserung durch einen Velostreifen bergwärts zu prüfen, wobei hier auch eine schmalere Ausführung als denkbar beurteilt wird.

Auf bikeable.ch wurden folgende Schwachstellen gemeldet, welche nicht bereits in den kantonalen Schwachstellen enthalten sind:



17 Knoten Rifferswilerstrasse/Hotzenmattstrasse: Hindernis auf dem Übergang auf den Veloweg.

Die Stelle wird bereits umgebaut.



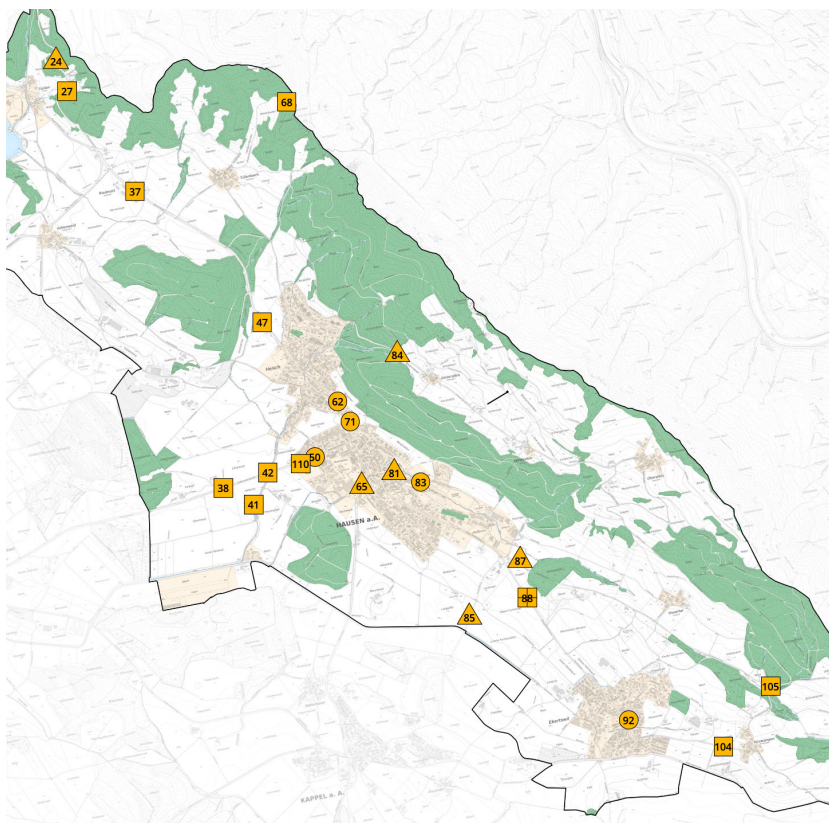
18 Kappelerstrasse: Ungenügende Signalisation auf den Veloweg.

Unfallstatistik

Gemäss Unfallstatistik der Kantonspolizei vom 1.7.2019 bis 30.6.2024 wurden 109 Unfälle registriert. Dabei waren in 21 Fällen VelofahrerInnen involviert. Zusätzlich wurde ein Unfall (110) aufgenommen, welcher kürzlich geschah und daher nicht in der Statistik erfasst ist.

- Sachschaden
- ▲ leicht verletzt
- schwer verletzt
- Todesfall

24: Velo Selbstunfall
27: Velo/PW; ohne Kollision
37: Velo Selbstunfall
38: Velo/e-Bike: Kollision
41: Velo Selbstunfall
42: Velo Selbstunfall
47: Velo/e-Bike: ohne Kollision
50: PW/Velo; Missachten Vortritt
62: Motorrad/Velo; fehlende Praxis
65: Velo Selbstunfall
68: Velo Selbstunfall
71: PW/Velo; Missachten Vortritt
81: Velo/Lieferwagen; Missachten Vortritt
83: PW/Velo; Missachten Vortritt
84: FG/Velo; Unvorsichtiges Queren
85: Velo Selbstunfall (geplatzter Reifen)
87: e-Bike Selbstunfall
88: PW/Velo; Überholunfall (Todesfall)
92: Velo/Velo; Missachten Vortritt
104: e-bike/e-bike; Auffahrunfall
105: Velo Selbstunfall
(110: Velo Selbstunfall)



Kommunale Veloverbindungen

Strecken

Ergänzend zum regionalen Netz werden auf bestehenden Wegen kommunale Veloverbindungen festgelegt.

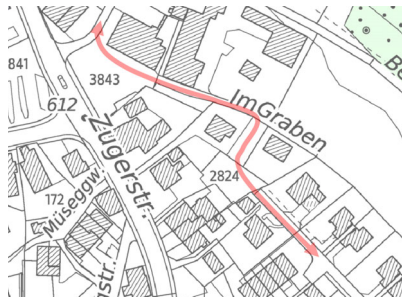
Mit den kommunalen Verbindungen (Türlen-Vollenweid-Hausen Postplatz) und Oberalbisstrasse – Wigarteweg – Albisbrunnweg kann ein rückwärtiges Netz für schwächere Velofahrende angeboten werden. Die Strecken sind zum Grossteil lediglich zu signalisieren. Einzig im Bereich Oberalbisstrasse – Oberheischerstrasse besteht ein geplanter Abschnitt, weil hier eine Treppe vorhanden ist. Langfristig ist hier eine Verbesserung vorzusehen wobei diese mittelfristig auch in Form einer Velorampe (Velo schieben) denkbar ist.



Zusätzlich wird eine kommunale Veloverbindung (Schulweg) zwischen der Zugerstrasse und der Schulanlage über die Müllstrasse und den Chliweg festgelegt.

Im Graben – Bergmattstrasse

Eine weitere Verbesserung der rückwärtigen Verbindung könnte durch eine Veloverbindung im Bereich Im Graben – Bergmattstrasse erreicht werden. Im Unterschied zum Fussweg an gleicher Lage kann eine Veloverbindung weniger schonend und einfach gestaltet werden (Breite, Radien etc.). Die Verbindung wird daher nicht in den Verkehrsplan aufgenommen. Sie ist jedoch bei Bautätigkeiten zu prüfen.



Fahrverbote & Sackgassen



Im Sinne der Veloförderung sollen Wege möglichst auch für Velofahrende durchgängig sein. Zu Gunsten der e-Bike-Nutzung sind in der Regel nur 2-teilige Fahrverbote vorzusehen oder es wird von den seit 1.7.2025 zulässigen Möglichkeiten Gebrauch gemacht (zulassen von schnellen e-Bikes max. 45km/h bei 3-teiligen Fahrverboten, «Nutzung für schnelle e-Bikes freiwillig» bei Velowegen). Bei Sackgassen soll auf dem Signal vermerkt werden, ob eine Durchgängigkeit für Velofahrende und Fussgänger besteht.

Vorgaben für Veloverkehrsanlagen

Im Sinne eines Grundsatzes werden die Vorstellungen der Gemeinde bezüglich Ausbaustandard der Velowegverbindungen festgehalten. Da jedoch auch hier die Zuständigkeit beim Kanton liegt, ist die Gemeinde nicht direkt handlungsfähig.

Velostandards
Die Velorouten von Hausen am Albis sind als Nebenverbindungen (NV) klassiert.

Im Februar 2023 hat der Kanton Zürich die neuen Velostandards herausgegeben. Diese machen Vorgaben bezüglich Art und Ausgestaltung (Breite) der Veloverkehrsanlagen in Abhängigkeit zur Verkehrsmenge und zum signalisierten Tempo.

Entsprechend den Velostandards sind innerorts (50 km/h, ca. 2000–3000 Fz.) in der Regel Radstreifen mit einer Breite von 1.5 m vorzusehen. Bis vor ein paar Jahren wurden Radstreifen noch auf 1.2 m oder weniger markiert. Im Sinne der Veloförderung werden die 1.5 m im kommunalen Richtplan erwähnt. Der Gemeinderat ist damit beauftragt, auf diese Mindestbreite hinzuwirken. Ausserorts (80 km/h) sehen die Velostandards in der Regel gemischte Fuss- und Radwege mit einer Breite von 3.0 m vor, wobei bei Verkehrsmengen DTV unter 2'500 Fz. auch separate Radwege oder Radstreifen denkbar sind. Die Lösung mit einem Fuss- und Radweg entlang der Strasse entspricht den Vorstellungen der Gemeinde. Dies wird in den Vorgaben entsprechend unterstrichen.

Veloparkierungsanlagen

Im regionalen Richtplan ist die Veloparkierungsanlage im Zentrum von Hausen (Post) eingetragen:

Nr.	Gemeinde/Ort	Bestehende Anlage / Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
3	Hausen a.A. Postplatz	Bike-and-Ride-Anlage mit 20 Plätzen	Keine	



An den wichtigen Ziel-/Umsteigeorten (Bushaltestelle Riedmatt, Sportanlage, Bifang und Ebertswil Post/Schulhaus) werden Standorte für Veloparkierungsanlagen festgelegt.

Hochwertige, oberirdische Veloparkierungsanlagen dienen dazu, die Benützung des Velos zu fördern, weil ein gut nutzbares Abstellplatzangebot besteht.

Mögliche Angebote zur Qualitätsverbesserung



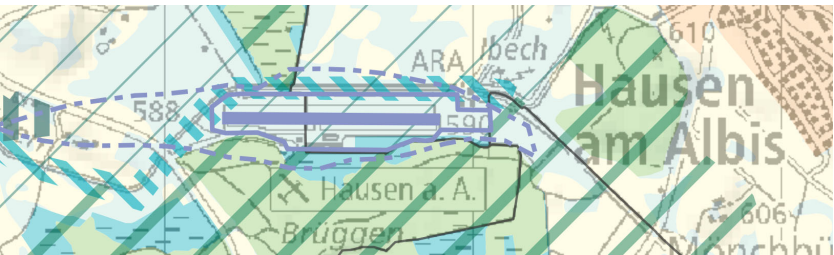
2.8 Ergänzende Erläuterungen Flugverkehr

Flugfeld und Lärmbelastungs- kurve ES II

Im kantonalen Richtplan ist das Flugfeld wie folgt eingetragen:

Objekt	Überwiegende Nutzung	Pistenbeschaffenheit / -länge
Flugfeld Hausen, Hausen a.A./Rifferswil	fliegerische Ausbildung und Flugsport	Hartbelagspiste 9R/27L, 700 Meter Graspiste 9L/27R, 700 Meter

bestehend geplant
— Piste
□ Flugplatzperimeter
- - - Lärmbelastungskurve Flugplatz



Flugplatzperimeter

Die in der Karte bezeichneten Flugplatzperimeter begrenzen das Areal für bestehende und künftige Anlagen, die dem Flugbetrieb dienen. Die Möglichkeiten zur Erstellung von Nebenanlagen richten sich hingegen nach den Vorgaben der Richt- und Nutzungspläne.

Aufgaben der Regionen und
Gemeinden

Für die ökologische Aufwertung der Flugplatzareale erarbeiten die Regionen in Zusammenarbeit mit Bund, Kanton, Gemeinden und Flugplatzhaltern die Grundlagen zur Umsetzung bis zum Planungshorizont 2025.

Flugplatz Hausen am Albis

Beim Flugplatz Hausen am Albis konnte Ende 2023 der neue Hangar fertiggestellt werden. Mit dem Hangarbau wurden auch die erforderlichen ökologischen Ausgleichsflächen gemäss kantonalem Richtplan erstellt.

Auszug Hangar-Projekt Schlussbericht
www.fgho.ch



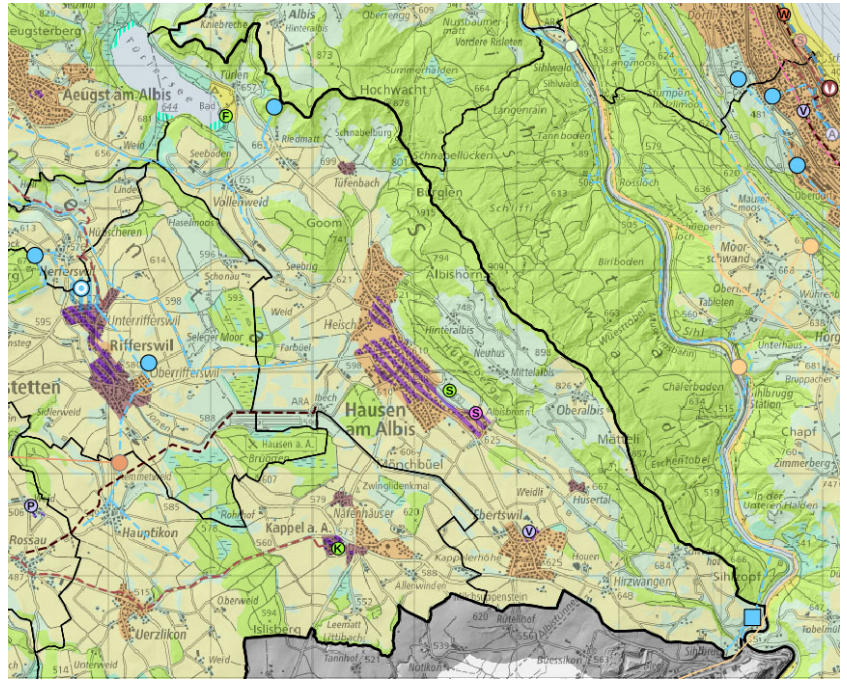
Der Erweiterungsbau fügt sich nahtlos in die Struktur der bestehenden Infrastruktur ein. Die hier ersichtlichen braunen Flächen sind teil des Projektes der ökologischen Ausgleichsflächen.

Im regionalen Richtplan Knonaeramt vom 24.8.2022 sind die öffentlichen Bauten und Anlagen von überkommunaler Bedeutung (regional) festgelegt. Im kantonalen Richtplan sind auf dem Gemeindegebiet von Hausen am Albis keine öffentlichen Bauten und Anlagen verzeichnet.

Versorgung:

- Reservoir Huebersberg (bestehend)
- Aufbereitungsanlage Sihlbrugg der Stadt Zürich (bestehend)

- F** Strandbad Türlensee, Trägerschaft: Gemeinde Hausen a. A.
- S** Sportplatz Jonentäli, Trägerschaft: Gemeinde Hausen a. A.
- S** Schul- und Bildungsheim Albisbrunn, Trägerschaft: Stiftung Albisbrunn
- V** Wohnhuus Meilihof, Trägerschaft: Stiftung Wohnraum für jüngere Behinderte



Der kommunale Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen enthält jene Bauten und Anlagen, die mit der Erfüllung kommunaler öffentlicher Aufgaben in Zusammenhang stehen und Auswirkungen auf die Raumplanung erwarten lassen.

Mit den nachgeordneten Planungen, insbesondere im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung, sind die Möglichkeiten zur Realisierung der Bauten mittels geeigneter Zonierung und Verkehrserschließung offen zu halten.

Als Zonen kommen die Erholungszone und die Zone für öffentliche Bauten in Frage. Andere Zonen dürfen aufgrund des Richtplaneintrages nicht ausgeschieden werden.

Gemäss Bericht zum kantonalen Richtplan kann das Landwirtschaftsgebiet für die bezeichneten öffentliche Aufgaben durch Ausscheidung von Erholungsgebieten bzw. in der Nutzungsplanung durch Festsetzung von Freihaltezonen, Erholungszonen, Gestaltungsplänen oder Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen «durchstossen» werden.

Wenn von einer Durchstossung die in der Richtplankarte bezeichneten Fruchtfolgeflächen betroffen sind, müssen diese kompensiert werden.

Hauptziele zu den öffentlichen Bauten und Anlagen

Das wesentliche Ziel im Bereich öffentliche Bauten und Anlagen ist die Sicherstellung eines genügenden Angebotes an Räumen und Flächen für ein zeitgemässes, bedürfnisgerechtes, hochwertiges Mass an Dienstleistungen und Angeboten in den Bereichen öffentliche Verwaltung, Erziehung und Bildung, Kultur und gemeinschaftliche Begegnung, Kultuspflege und Bestattungswesen, Sozial- und Gesundheitswesen, Erholung und Sport.

Aufhebung Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen

Die öffentlichen Bauten von Hausen am Albis sind planungsrechtlich gesichert, weshalb kein Bedarf an der Fortführung des Teilrichtplans öffentliche Bauten und Anlagen besteht. Allfällige Ausbauten und Erweiterungen können innerhalb des Planungshorizontes in den rechtskräftigen Zonen für öffentliche Bauten vorgenommen werden.

Hingegen besteht die Planungsabsicht, im Gebiet Bärenwald eine überkommunale Sportanlage realisieren zu können. Dieses Vorhaben setzt jedoch einen Eintrag im regionalen Richtplan voraus. Der Gemeinderat wird dazu bei der Planungsregion Knonaueramt ein entsprechendes Begehren stellen, so dass dieser Standort im Rahmen einer nächsten Teilrevision in den regionalen Richtplan aufgenommen wird. Sofern auf Basis des teilrevidierten Planes der regionalen Richtplanung dann auch ein kommunaler Richtplaneintrag erforderlich wird, kann dazu ein neuer Teilrichtplan erlassen werden.

Der rechtskräftige kommunale Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen wird daher nicht nachgeführt und im Rahmen dieser Ortsplanungsregion formell aufgehoben, zumal keine gesetzliche Pflicht besteht, einen solchen Teilrichtplan zu beschliessen.

4 AUSWIRKUNGEN

4.1 Verkehrsqualität

Verkehrsverträglichkeit und -qualität

Die Festlegungen im Verkehrsplan sichern die Verbindungen für den motorisierten Individualverkehr und für den Fuss- und Veloverkehr und stellen dar, wo und wie die Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewährleistet sein soll. Sie sollen zu einem verträglichen Verkehr beitragen und die Qualität der Verkehrsanbindung der Gemeinde sowie auch die Durchgängigkeit sichern.

Aufgrund der Aufhebung des Planes für öffentliche Bauten und Anlagen sind keine Auswirkungen auf die Verkehrsqualität zu erwarten.

Mobilität / Modalsplit

Durch die Festlegungen zum Thema Bus und Bushaltestellen soll die Qualität des öffentlichen Verkehrs gesichert bzw. verbessert werden. Dies soll dazu beitragen, dass häufiger der öffentliche Verkehr anstelle des Privatautos genutzt wird. Die Festlegungen zu den Fuss- und Velowegen sollen die Qualität und Sicherheit der Verbindungen gewährleisten und so ebenfalls zu einer Verkehrsverlagerung weg vom MIV beitragen.

Verkehrssicherheit

Im Innerortsbereich und insbesondere im Bereich der übrigen kommunalen Strassen bestehen Bestrebungen, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Insbesondere die Festlegungen zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeit tragen dazu bei, dass Sicherheitsdefizite entschärft werden können.

4.2 Umwelt

Lärm

Durch die Bestrebungen, den Verkehr auf die Hauptachsen zu verlagern, wird das Siedlungsgebiet von Hausen tendenziell von Verkehr und damit von Lärm entlastet. Auch eine langsamere Fahrweise, welche durch die Anordnung von Einfahrbremsen an den Ortseingängen gefördert werden soll, wird die Lärmbelastung etwas verringern.

Luft

Durch eine hohe Dichte an Fuss- und Velowegen und die Vielzahl der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs soll die Attraktivität des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs gefördert werden.

Boden

Einfahrbremse Rifferswilerstrasse
(kommunale Festlegung an
überkommunaler Strasse)

Fruchtfolgefächern



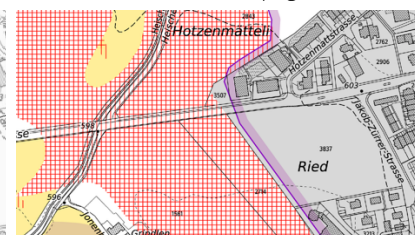
Die gemäss Richtplan angestrebten oder geplanten Inhalte mit Flächenbedarf liegen allesamt an Kantonsstrassen (zB. Ausbau Velo im Bereich Türlersees) und müssen durch den Kanton oder in Zusammenarbeit mit diesem umgesetzt werden.

Die gewünschten Einfahrbremse an der Rifferswilerstrasse wird bei ihrer Umsetzung in untergeordnetem Ausmass Landwirtschaftsland beanspruchen. Im Bereich Rifferswilerstrasse sind anthropogene Böden vorhanden. Es sind keine Fruchtfolgefächern betroffen. Die Flächen sind als Nutzungseignungskategorie 7F klassiert. Es handelt sich um gutes bis mässig gutes Wies- und Weideland.

Nutzungseignungskategorie

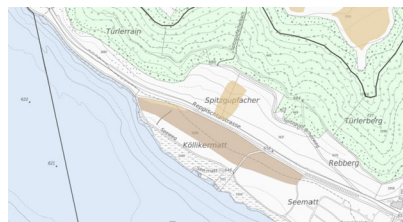


Hinweisflächen auf anthropogene Böden



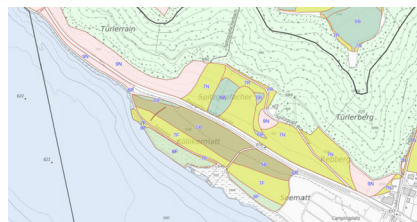
geplanter Ausbau Velo
Reppischtalstrasse am Türlensee
(überkommunale Festlegung)

Fruchtfolgefächern

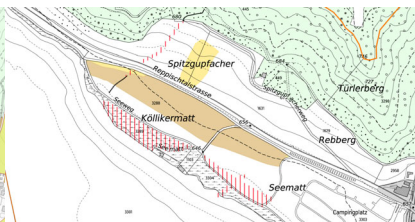


Der erforderliche und geplante Ausbau der Veloroute entlang des Türlersees beansprucht Landwirtschaftsland. Die Flächen sind im Maximum der als Nutzungseignungskategorie 5B zugewiesen. Allenfalls sind teilweise geringe Flächen an Fruchtfolgefächern betroffen. Das genaue Mass muss im Projekt geklärt werden.

Nutzungseignungskategorie



Hinweisflächen auf anthropogene Böden



geplanter Ausbau Velo
Albispasstrasse Vollenweid
(überkommunale Festlegung)

Das Projekt für den Ausbau der Veloverbindung ist bereits festgesetzt. Beurteilungen zum Boden erübrigen sich an dieser Stelle.

Prüfantrag Ausbau Velo
Ebertswilerstrasse
(überkommunale Festlegung «bestehend»)

Ein Ausbau der Veloverbindung zur Verbesserung der Sicherheit im Bereich der als «bestehend» klassierten Veloverbindung zwischen Hausen und Ebertswil würde ebenfalls Landwirtschaftsland beanspruchen. Die Flächen sind mehrheitlich der als Nutzungseignungskategorie 5B zugewiesen. Voraussichtlich sind Fruchtfolgefächern betroffen. Das genaue Mass muss in einem Projekt geklärt werden.

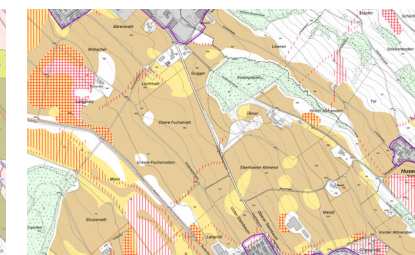
Fruchtfolgefächern



Nutzungseignungskategorie



Hinweisflächen auf anthropogene Böden



4.3 Siedlung und Landschaft

Keine negativen Auswirkungen

ISOS

Der Verkehrsrichtplan enthält keine Inhalte, welche die Siedlungs- und Landschaftsqualität negativ beeinflussen.

Mit der Festlegung «siedlungsorientierte Gestaltung» und dem Hinweis zum Ortsbild und ISOS wird den Anforderungen zum ISOS hinreichend Rechnung getragen. Die Fusswegverbindungen sind regional festgelegt, bestehen und können problemlos in eine ortsbildgerechte Umgebungsgestaltung eingefügt werden.

Tüfenbach mit Riedmatt



Husertal

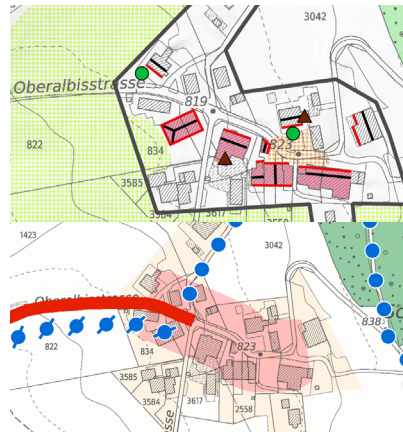


Kantonales Ortsbildinventar (KOBI)

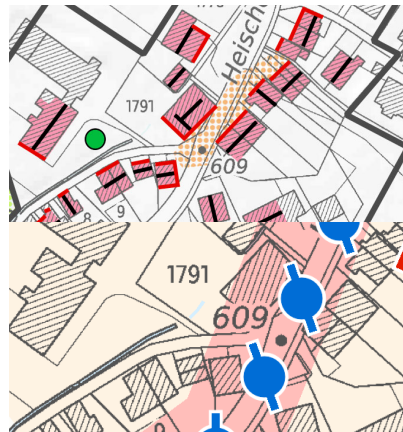
 Ausgeprägte Platz- / Strassenräume

Tüfenbach, Husertal, Heisch, Ebertswil, Oberalbis und Hirzwangen sind im KOBI verzeichnet. Auch betreffend der Festlegungen im KOBI (insbesondere Platz und Strassenräume sowie den übrigen Strassenraum) werden keine negativen Auswirkungen erwartet.

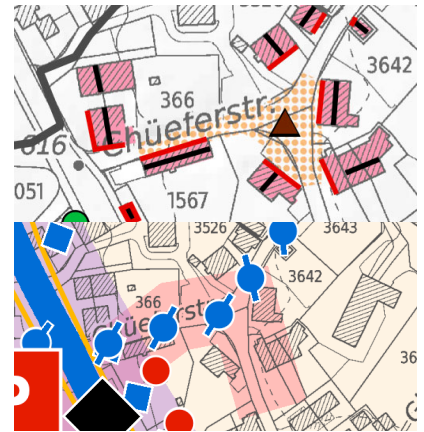
Oberalbis



Heisch



Ebertswil



Interessenabwägung

Die Festlegungen (siedlungsorientierte Gestaltung, Wegführungen etc.) entsprechen den Anliegen des ISOS und des KOBI. Auf Stufe Richtplanung bestehen keine thematischen Konflikte, welche eine Interessenabwägung erfordern würden.

Im Rahmen der konkreten Umsetzung muss ein Projekt auf die Ortsbildverträglichkeit und bezüglich Zielsetzungen des ISOS und des KOBI geprüft werden. Bei Abweichungen bzw. Widersprüchen ist dannzumal eine Interessenabwägung erforderlich.

4.4 IVS

Erhalt historische Verkehrswege

Verschiedene Abschnitte des Verkehrsnetzes von Hausen am Albis sind im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) verzeichnet. Insbesondere bei Ausbauten oder Sanierungen von Wegen mit historischer Substanz sind die entsprechenden Massnahmen zum Erhalt der historischen Substanz zu ergreifen.

Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung (Bundesinventar)

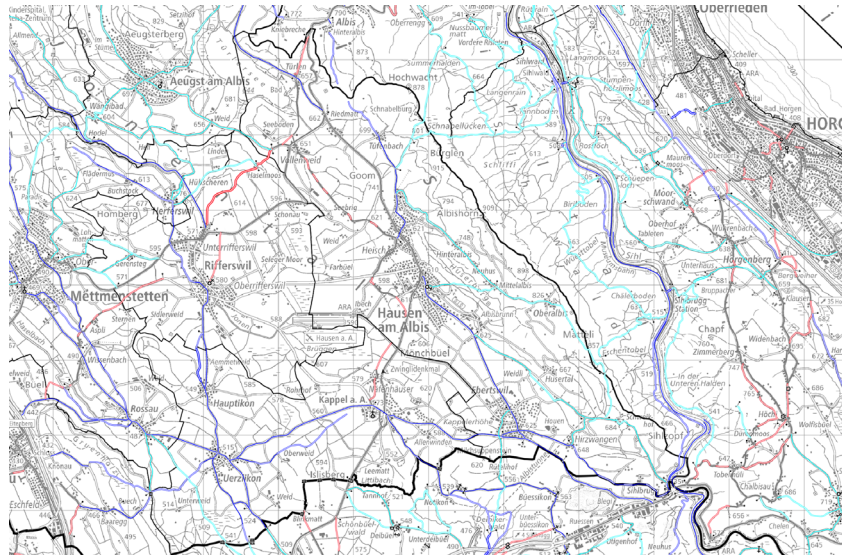
- Historischer Verlauf mit Substanz
- == Historischer Verlauf mit viel Substanz

Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung

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

Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung

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



4.5 Grundversorgung

Verkehrsplan

Die Festlegungen im Verkehrsrichtplan stellen die Grundversorgung (öffentlicher Verkehr, Strassen, Parkierung, Fuss- und Velowege) bestens sicher.

Aufhebung Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen

Die Raumansprüche der Verwaltung, Schule, Kultuspflege und Erholung/Sport sind gesichert und können innerhalb der Vorgaben der Nutzungsplanung entsprechend dem Bedarf angepasst werden. Durch die Aufhebung des Planes für öffentliche Bauten und Anlagen entstehen keine Defizite, welche Einfluss auf die Grundversorgung der Gemeinde haben könnten.

4.6 Standortattraktivität für das Gewerbe

Verkehrsplan

Durch die Sicherung einer guten Verkehrsanbindung ans übergeordnete Verkehrssystem kann auch die Standortattraktivität für das Gewerbe unterstützt werden.

5 VERFAHREN

Informelle Mitwirkung

Im Rahmen der Onlinemitwirkung wurde die Bevölkerung bezüglich Verkehrsthemen befragt. Es wurde eine Vielzahl von Rückmeldungen eingereicht, welche geprüft und soweit zweckmässig und möglich in den Verkehrsplan aufgenommen wurden.

Ein Grossteil der Rückmeldungen kann jedoch nicht im Verkehrsplan berücksichtigt werden, sondern muss im Rahmen eines Projektes angegangen werden.

Vorprüfungsbericht vom 27.3.2025

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung vom 12.11.2024 wurde dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Im Vorprüfungsbericht vom 27.3.2025 hat der Kanton Bemerkungen zur Revision des kommunalen Richtplanes vorgebracht. Aufgrund der Anliegen des Kantons wurden verschiedene Änderungen an den Unterlagen zur Revision der kommunalen Richtplanung vorgenommen. Über die Behandlung der Inhalte der Vorprüfung gibt der «Bericht zur Mitwirkung, Anhörung und Vorprüfung» Auskunft.

Öffentliche Auflage

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung wurde vom 31.1.2025 bis 31.3.2025 öffentlich aufgelegt.

Innert der Auflagefrist gingen diverse Stellungnahmen mit Einwendungen ein. Sämtliche Einwendungen wurden eingehend geprüft. Soweit die Gemeinde sich der Meinung der Einwender anschliessen konnte, wird dies durch eine entsprechende Korrektur der Planungsunterlagen berücksichtigt. Zu allen Einwendungen wird mit Sinne des «Berichtes zu den nicht berücksichtigten Einwendungen» im «Bericht zur Mitwirkung, Anhörung und Vorprüfung» Stellung genommen.

Aufgrund der Anliegen der Einwendenden wurden verschiedene Änderungen an den Unterlagen zur Revision der kommunalen Richtplanung vorgenommen.

Anhörung

Während der öffentlichen Auflage fand die Anhörung der nach- und nebeneordneten Planungsträger, namentlich der Nachbargemeinden und der Region, statt.

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung vom 12.11.2024 wurde von den Nachbargemeinden Baar, Horgen, Rifferswil, Kappel am Albis, Langnau am Albis und Aeugst am Albis, der Regionalplanung Zürich und Umgebung sowie der Zürcher Planungsgruppe Knonauseramt zur Kenntnis genommen. Es wurden keine Einwände vorgebracht.

**Festsetzung durch die Gemeinde-
versammlung**

Die Festsetzung der Revision der kommunalen Richtplanung erfolgt auf Antrag des Gemeinderates durch die Gemeindeversammlung.

Kantonale Genehmigung

Die Revision der kommunalen Richtplanung erfordert eine Genehmigung durch den Kanton Zürich. Durch die Genehmigung wird sie behördenverbindlich. Sie entfaltet noch keine Rechtswirkung für die Grundeigentümer.