



Hausen am Albis

Kanton Zürich

Revision kommunale Richtplanung

VERKEHRSPLAN RICHTPLANTEXT

Antrag an die Gemeindeversammlung

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion:

BDV Nr.:

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

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

31012 – 11.8.2025

Inhalt	1 GLIEDERUNG DES VERKEHRSPLANES	3
	2 LEITSÄTZE	3
	3 ÖFFENTLICHER VERKEHR	6
	4 MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR	10
	5 FUSSVERKEHR	20
	6 VELOVERKEHR	24
	7 FLUGVERKEHR	27

Darstellung Rot: neue Inhalte / Anpassungen gegenüber der geltenden Fassung

Auftraggeber Gemeinde Hausen am Albis

Bearbeitung SUTER • VON KÄNEL • WILD
Michael Camenzind, Anita Suter

1 GLIEDERUNG DES VERKEHRSPLANES

Inhalt

Der Verkehrsplan beinhaltet folgende Bereiche:

- Gesamtstrategie
- öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr (Strassen)
- Ruhender Verkehr (Parkierung)
- Langsamverkehr - Radrouten, Fuss- und Wanderwege (Reitwege)
- Flugverkehr

2 LEITSÄTZE

Ausgangslage

Durch Hausen und Ebertswil verlaufen mehrere Kantonsstrassen. Auf ihr verkehren rund 3'300 Fahrzeuge pro Tag. Vor allem in den Quartieren steht eine Verkehrsberuhigung zur Diskussion. Die heutigen Buslinien sind nach Baar und Affoltern am Albis sowie in Richtung Wiedikon und Thalwil ausgerichtet. An mehreren Orten sind öffentliche Parkplätze vorhanden. Es besteht zudem ein Naherholungsnetz für den Velo- und Fussverkehr, das auch als Alltagsnetz (Schul- und Arbeitsweg) genutzt wird.

Ziele/Leitsätze zum Verkehr und Dorfzentrum

gemäss räumlichem Entwicklungsleitbild
REL vom 1.7.2024 Leitsätze verabschiedet im GR am 9.7.2024

1. Das ÖV-Angebot wird Richtung Zug, Zürich Wiedikon und Thalwil optimiert und die Anbindung Türlersees verbessert.
2. Der Verkehr wird auf den Hauptachsen im Zentrum möglichst siedlungsverträglich abgewickelt.
3. Der Verkehr wird in den Wohnquartieren beruhigt. Die Einführung von Tempo 30 wird geprüft.
4. Das Angebot an Parkplätzen im Zentrum für das Gewerbe und den Verkauf wird optimiert.
5. Fuss- und Velowegnetze werden bezüglich Qualität und Sicherheit verbessert.



Foto: SKW

Stossrichtungen zum Ziel 1

- Die Gemeinde setzt sich für eine Verbesserung der Busanbindung ein und trägt die Mehrbeteiligung an der Kostenunterdeckung des ZVV mit.

Stossrichtungen zum Ziel 2

- Im Rahmen der Strassensanierung setzt sich die Gemeinde beim Kanton für eine entsprechend verkehrsberuhigende Gestaltung der Strassen ein und hat dafür die Zusatzkosten zu tragen.

Stossrichtungen zum Ziel 3

- In den Wohngebieten wird eine Verkehrsberuhigung (Langsamfahrzonen oder eine Reduktion der Geschwindigkeit) geprüft.
- Im Rahmen von Strassensanierungen wird die Gestaltung der Strassenräume verbessert (z.B. mit Baumpflanzungen, Ortsbild), was mit Zusatzkosten verbunden ist.

Stossrichtungen zum Ziel 4

- Für den ruhenden Verkehr sollen an geeigneten Lagen angemessene Angebote an Parkplätzen und Veloabstellplätzen bestehen.

Stossrichtungen zum Ziel 5

- Die Schwachstellen auf dem Fuss- und Velowegnetz werden analysiert und die wichtigen Gefahrenstellen werden schrittweise behoben.

Gesamtstrategie

Fahrenden Verkehr bewältigen und beruhigen		Ruhenden Verkehr steuern		Alternativen zum motorisierten Individualverkehr fördern	
Leistungsfähiges und siedlungsverträgliches Hauptstrassennetz	Verkehrsberuhigte Quartiere mit hoher Aufenthaltsqualität im Strassenraum	Angemessenes Parkplatzangebot mit differenzierter Begrenzung	Gute Angebote an Veloabstellplätzen	Optimiertes, kundenfreundliches Angebot an Busverbindungen und Haltestellen	Attraktive durchgänge und sichere Netze für Fussgänger und Velofahrer

Der Verkehr soll gesamtheitlich angegangen werden.

Der motorisierte Individualverkehr soll beruhigt und auf einem Strassennetz abgewickelt werden, welches eine genügende Leistungsfähigkeit aufweist und siedlungsverträglich gestaltet ist.

Als Alternative zum motorisierten Individualverkehr kommen dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr wichtige Bedeutungen zu. Der sehr tiefe Anteil der Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist kontinuierlich zu erhöhen. Die Anbindung an den ÖV und seine Qualität resp. Frequenzdichte sind daher vorrangige Anliegen (Verbesserung der Langsamverkehrsnetze, attraktive Umsteigepunkte, Taktverdichtung etc.).

Daneben stellt die Verkehrssicherheit eine wichtige Säule der Verkehrsplanung dar. Die Verbindungen für Radfahrer und Fussgänger, insbesondere für Schulkinder, sollen sicher, durchgängig und attraktiv sein.

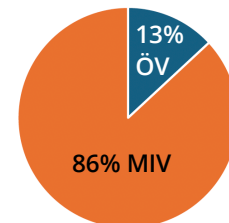
Modalsplit Zielsetzung

Gemäss regionalem Richtplan soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr in der Region Knonau von 84 % (Jahr 2013) auf 80 % im Jahr 2030 sinken. Beim Tri-Modalsplit wird eine Verteilung 79 % MIV, 14 % ÖV und 7 % Veloverkehr angestrebt.

Bei prozentual gleicher Zunahme des ÖV-Anteils in Hausen am Albis ergeben sich folgende Zielsetzungen für das Jahr 2030:

2018	ÖV	MIV
Kanton Zürich	31	69
Knonaueramt	17	83
Hausen	11	89

2030	ÖV	MIV
Knonaueramt	20	80
Hausen	13	86



Vor dem Hintergrund dieser Modalsplit-Ziele, werden die regionalen Ziele a) bis d) gemäss regionalem Richtplan in folgenden Punkten ergänzt und präzisiert:

a) Siedlungsentwicklung auf Lagen mit guter ÖV-Erschliessung ausrichten

Hausen am Albis liegt gemäss Raumordnungskonzept in der Kulturlandschaft. Eine Siedlungsentwicklung über Aufzonungen oder Einzonungen ist nicht vorgesehen.

b) Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs gezielt erhöhen
c) Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern

Die Angebotsqualität der Buslinien soll insgesamt auf dem heutigen Niveau erhalten bleiben bzw. soll der Takt nach Möglichkeit verdichtet werden. Zudem soll das ÖV-Angebot in Richtung Zug, Zürich Wiedikon und Thalwil optimiert werden.

d) Dichtes, attraktives und sicheres Fuss- und Velowegnetz anbieten

Für ein einfaches Umsteigen auf das Postauto wird auf eine gute Anbindung der Bushaltestellen an die Fuss- und Velowegnetze geachtet. Im Zentrum besteht eine genügend grosse und ausgestattete Veloabstellanlage (regionale Festlegung) für Bike & Ride.

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Regional- und Ortszentren, Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplatzgebiete wie auch Freizeiteinrichtungen, Erholungs- und Wandergebiete sollen über ein attraktives und sicheres Routennetz gut erreichbar sein. Dies soll dazu beitragen, die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu verlagern. Zu steigern ist insbesondere die Bedeutung des Velos beim Pendlerverkehr sowie im alltäglichen Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr auf kurzen Distanzen. Hierfür sind zwischen den wichtigen Quellen und Zielen auch auf Hauptstrassen direkte, attraktive und sichere Routen anzubieten. Insbesondere im Zubringerverkehr zu den Bahnhöfen und zu den wichtigen Haltestellen der regionalen Buslinien sind für den Alltagsverkehr schnelle und sichere Routen und optimale Abstellmöglichkeiten bedeutsam (B&R).

Hitzeminderung

Zur Förderung eines angenehmen Lokalklimas sind gemäss den Vorgaben im kantonalen Richtplan Massnahmen im Strassenraum zu ergreifen (siehe Strassenraumgestaltung und Parkierung).

3 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Buslinien und Takt (ohne Planeintrag)

Festlegungen

Regional:

Handlungsraum	Angebots- standard	Haupterschliessungs- richtung	Weitere wichtige Richtungen
Kulturland- schaft	60'-Takt	Bhf. Affoltern a. A.	Zürich (Reppischtallinie) Bhf. Baar Bhf. Thalwil

Kommunal

Auf kommunaler Stufe setzt sich die Gemeinde für ein attraktives Busangebot mit hervorragender Anbindung an die Bahnhöfe und die benachbarten Zentren sowie für eine Taktverdichtung ein. Insbesondere Richtung Bahnhof Baar **und an den Türlensee** soll eine Verbesserung erreicht werden.

Von Hausen nach Sihlbrugg und Bahnhof Baar wird eine Bus-Schnellverbindung angestrebt.

Wirkung:

Die Festlegungen zum öffentlichen Verkehr beauftragen den Gemeinderat, dem ZVW bei Bedarf entsprechende Anträge zu stellen. Angebotsänderungen (Änderung der Linienführung, Einführung neuer Linien, Angebotsausbau auf bestehenden Linien) werden im Rahmen des Fahrplanverfahrens erarbeitet und durch den Verkehrsrat festgesetzt.

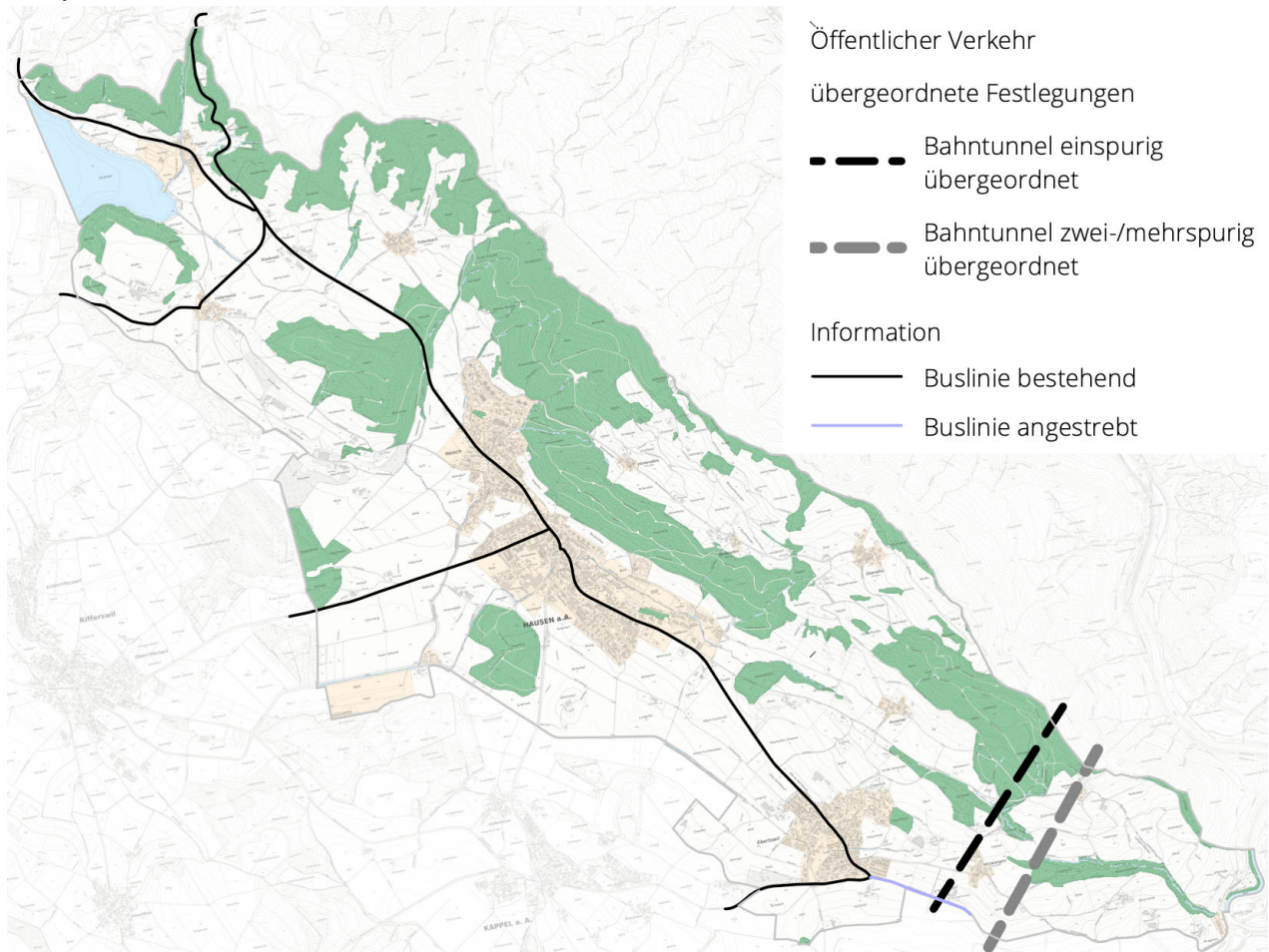
Erläuterungen:

Es bestehen folgende Buslinien:

- Linie 223 Hausen am Albis – Affoltern am Albis, Bahnhof
- Linie 225 Hausen am Albis – Affoltern am Albis, Bahnhof
- **Linie 236 Hausen am Albis – Zürich Bahnhof Wiedikon**
- Linie 240 Hausen am Albis – Thalwil, Bahnhof
- Linie 280 Hausen am Albis – Baar, Bahnhof
- **Linie N24 Affoltern - Hausen - Mettmenstetten**

Die Gemeinde Hausen am Albis soll mit dem öffentlichen Verkehr gut an die umliegenden Bahnhöfe angeschlossen sein. Wichtig sind dabei insbesondere effiziente Verbindungen an die Bahnhöfe Thalwil, Zürich Wiedikon, Affoltern am Albis und Baar. Neben den im Verkehrsplan festgelegten Massnahmen dienen weitere Angebote der Gemeinde (Tages**karte**, Information etc.) dazu, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu verbessern.

Netzplan öffentlicher Verkehr



Bushaltestellen

Festlegungen

Kommunal:

-	Hausen am Albis	
	• Türlensee	(bestehend*)
	• Riedmatt	(bestehend**)
	• Vollenweid	(bestehend*)
	• Tüfenbach	(bestehend)
	• Heisch	(bestehend*)
	• Post	(bestehend***)
	• Grindlen (Weisbrod-Areal)****	(bestehend)
	• Bifang	(bestehend*)
	• Albisbrunn	(bestehend*)
-	Ebertswil	
	• Post	(bestehend*)

* <22cm Anschlag, behindertengerechter Ausbau ausstehend (Kanton)

** Realisierung des behindertengerechten Ausbaus 2025

*** <22cm Anschlag, behindertengerechter Ausbau ausstehend (Gemeinde)

**** Die Haltestelle «Grindlen» soll bei Zustimmung des BAV in «Weisbrod-Areal» umbenannt werden.

Wirkung:

Die Haltestellen werden im kommunalen Plan bezeichnet, wobei die Vorgaben des ZVV beachtet werden müssen. Die Festlegung im Plan ist die Grundlage für die Sicherung des Raumes, um allfällige Haltestellenausbauten/Wartehäuschen erstellen zu können.

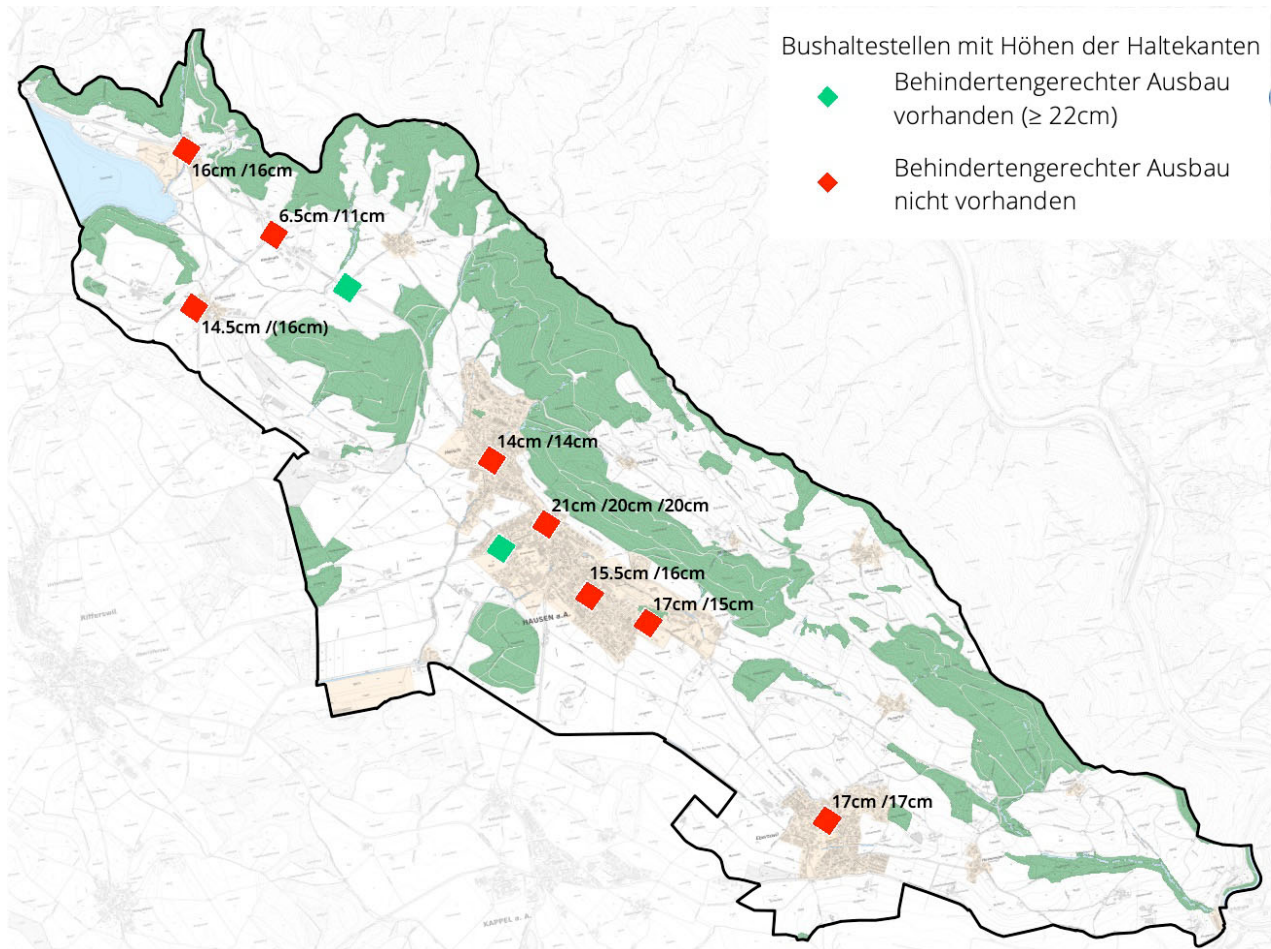
Erläuterungen:

Neben effizienten Buslinien ist die Qualität und Lage der Haltestellen ein wichtiger Qualitätsfaktor der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Bei Sanierungen werden die Haltestellen überprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen (Witterungsschutz, behindertengerechte Anlegekante, Sitzgelegenheit, Licht, Abfalleimer und ggf. Veloabstellplätze).



Die Bushaltestellen sind zudem behindertengerecht auszubauen. Es ist grundsätzlich eine Haltekante von 22 cm Höhe vorzusehen. Für Haltestellen an Kantonsstrassen ist der Kanton zuständig.

Bushaltestellen (Situation 2024)



4 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen und Sam- melstrassen

Festlegungen

Kantonal:

- Albispasstrasse (bestehend)

Regional:

- Die Längsverbindung am Fuss des Albis von Türlen über Hausen nach Ebertswil und Sihlbrugg:
 - Reppischtalstrasse (bestehend)
 - Albisstrasse (bestehend)
 - Ebertswilerstrasse (bestehend)
 - Dorfstrasse (bestehend)
 - Sihlbruggstrasse (bestehend)
- Die Verbindungsstrassen zu den Nachbargemeinden:
 - Aeugsterstrasse (bestehend)
 - Rifferswilerstrasse (bestehend)
 - Zugerstrasse (bestehend)

Kommunal

Es werden folgende Sammelstrassen bezeichnet:

- Oberalbisstrasse (bestehend)
- Schweikhofstrasse (bestehend)
- Anbindung Nachtweid (Abbiegespur) (geplant*)

* nur in Zusammenhang mit einer späteren Einzonung und Überbauung Nachtweid

Wirkung:

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

Die übrigen bezeichneten Strassen (rot) sind Gemeindestrassen. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zu Lasten der Gemeinde, wobei diese einen Teil der Erstellungskosten mittels Mehrwertsbeiträgen gemäss Strassengesetz auf die nutznliessenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Erläuterungen:

Die regionalen Strassen bilden zusammen mit den kantonalen Strassen ein zusammenhängendes Netz. Grundsätzlich sind nur jene Strassen in den regionalen Verkehrsplan aufgenommen, die für die ganze Region von Interesse sind. Die kommunalen Sammelstrassen ergänzen das übergeordnete Netz und verbinden die Weiler mit dem Bauzonegebiet. Zusammen mit dem übergeordneten Strassennetz bilden sie die Groberschliessung.

Erläuterungen (Fortsetzung):

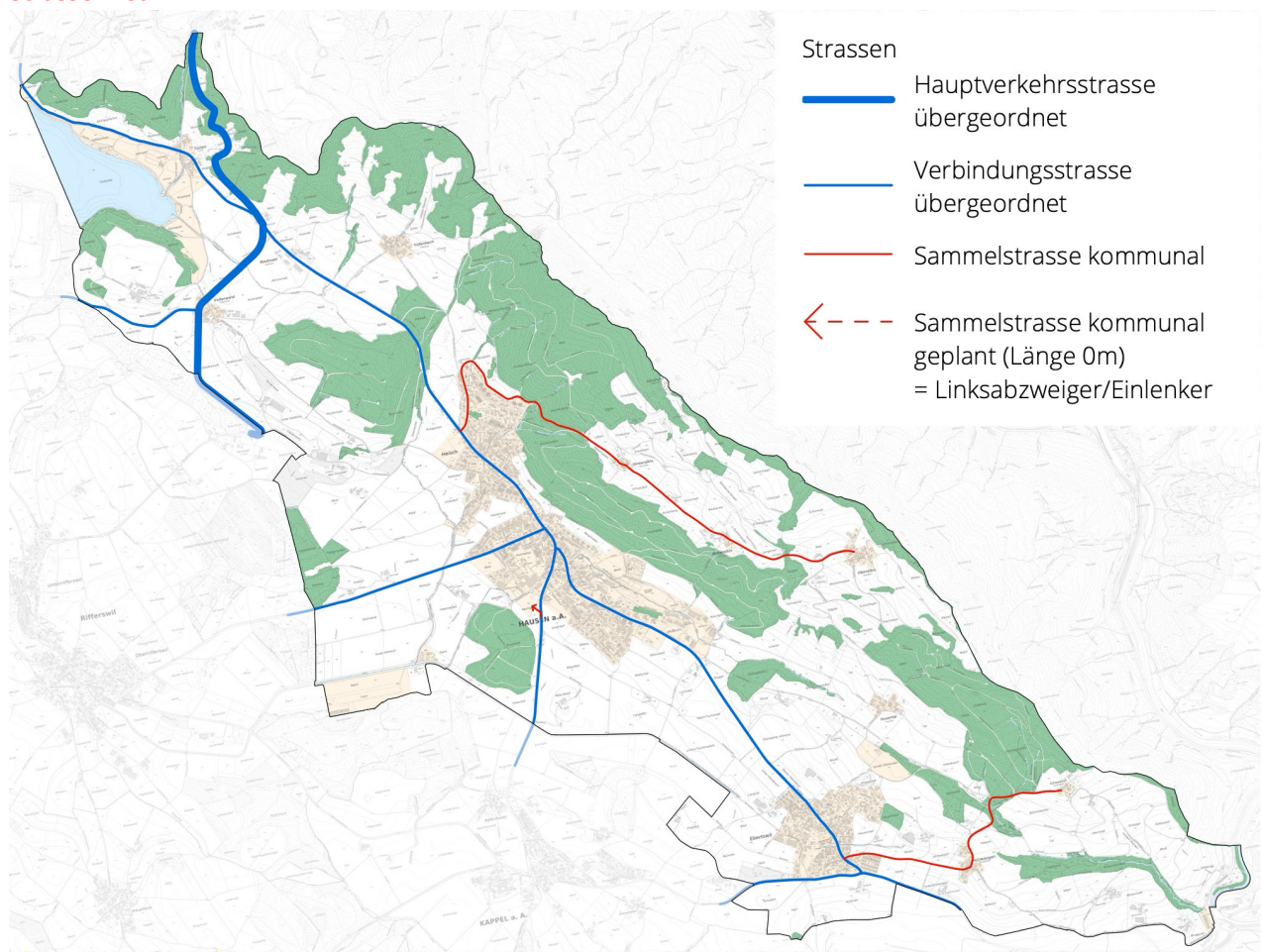
Sammelstrassen dienen dazu, den Verkehr aus den Quartieren zu sammeln und auf das übergeordnete Strassennetz abzuleiten. Ihnen kommt daher eine stärker verkehrsorientierte Bedeutung zu als den übrigen kommunalen Strassen. Insbesondere im Bereich der Weiler ist jedoch der bebauten Situation mit angemessenen gestalterischen Massnahmen Rechnung zu tragen.

Abbiegespur
Arbeitsplatzgebiet Nachtweid

Bei der Einzonung soll das regionale Arbeitsplatzgebiet Nachtweid und das Areal Weisbrod-Zürner künftig über eine Abbiegespur und einen neuen Einlenker an die Zugerstrasse angebunden werden. Gleichzeitig soll der nicht optimale Einlenker der Fabrikstrasse im Interesse der Verkehrssicherheit nur noch der Erschliessung der angrenzenden Wohnbauten dienen.

Die Abbiegespur ist nur erforderlich, wenn das regionale Arbeitsplatzgebiet Nachtweid eingezont wird und kann auch nur in diesem Fall umgesetzt werden. Die Erschliessung erfolgt dannzumal über eine Bauzone. Die Realisierung der Erschliessungsstrasse in einer Nichtbauzone wäre nicht zulässig.

Strassennetz



Geschwindigkeitsreduktion / Langsamfahrzonen

Festlegungen

Kommunal

Prüfantrag an überkommunalen Strassen:

- Vollenweid: Reduktion von 60 auf 50 km/h
- Albispasstr.: Reduktion von 80 auf 60km/h (ca. 150m)
- Ebertswilerstr.: km 1.5–1.8, Reduktion von 80 auf 60 km/h
- Im Rahmen einer umfassenden Umgestaltung mit Einbezug der Kantonsstrasse im Zentrum können zusammen mit dem Strasseneigentümer von der Signalisation generell 50 km/h abweichende tiefere Geschwindigkeiten vorgesehen oder die Dimensionierungsgeschwindigkeit herabgesetzt werden.

Prüfantrag auf kommunalen Strassen:

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

Wirkung:

Die Kantonspolizei ist für die Verfügung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zuständig. Im Bereich der kommunalen Strassen steht die Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit im Vordergrund. Das Geschwindigkeitsniveau ist darauf auszurichten. Das Hauptaugenmerk liegt bei der Verkehrsberuhigung (Geschwindigkeitsreduktion, Langsamfahrzonen).

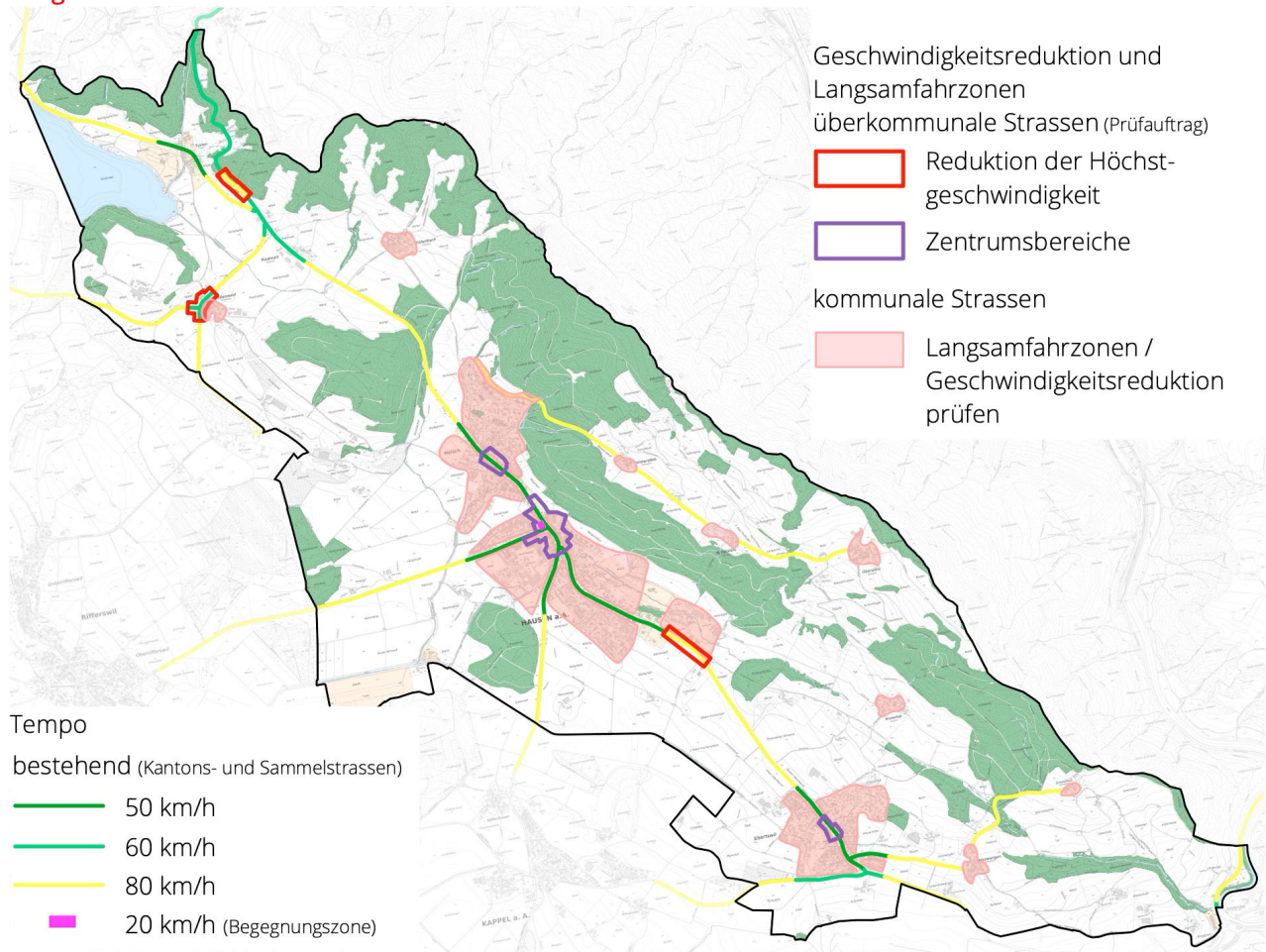
Die Festlegungen betreffen teilweise übergeordnete Strassen. Für eine Geschwindigkeitsbegrenzung an den Kantonsstrassen muss der Strasseneigentümer (Kt. ZH) sein Einverständnis erteilen.

Erläuterungen:

Mit der kommunalen Richtplanung kann die Gemeindeversammlung keine Signalisationsänderungen beschliessen. Signalisationsänderungen fallen in die Kompetenz der Kantonspolizei.

Die Zweckmässigkeit von Langsamfahrzonen (Tempo 30, Begegnungszonen) und Geschwindigkeitsreduktionen muss im Rahmen eines Konzeptes geprüft werden. Ob und welche baulichen Massnahmen erforderlich sind, muss ebenfalls im Rahmen dieses Konzeptes mit der Kantonspolizei geklärt werden und kann im Rahmen der kommunalen Richtplanung nicht definiert werden.

Geschwindigkeitsreduktion / Langsamfahrzonen



Siedlungsorientierte Gestaltung

Festlegungen

Kommunal

Prüfantrag an überkommunalen Strassen:

Im Innerortsbereich sind die regionalen Hauptverkehrsstrassen siedlungsorientiert zu gestalten.

- Hausen, Albisstrasse (geplant)
- Hausen, Rifferswilerstrasse (geplant)
- Hausen, Zugerstrasse (bestehend)
- Hausen, Ebertswilerstrasse (bestehend)
- Ebertswil, Ebertswilerstrasse (bestehend)
- Riedmatt*, Albisstrasse (geplant)

Folgende kommunale Strassenabschnitte sind siedlungsorientiert zu gestalten.

- Hausen, Oberalbisstrasse (geplant)
- Hinteralbis, Oberalbisstrasse (geplant)
- Mittelalbis, Oberalbisstrasse (geplant)
- Oberalbis, Oberalbisstrasse (geplant)
- Ebertswil, Schweikhofstrasse (geplant)
- Hirzwangen, Schweikhofstrasse (geplant)

Insbesondere im Bereich der Ortskerne (Heisch, Ebertswil, Tüfenbach*, Husertal*) und der Weiler wird eine ortsbildgerechte Strassenraumgestaltung angestrebt.

* Koordinationshinweis: ISOS

Wirkung:

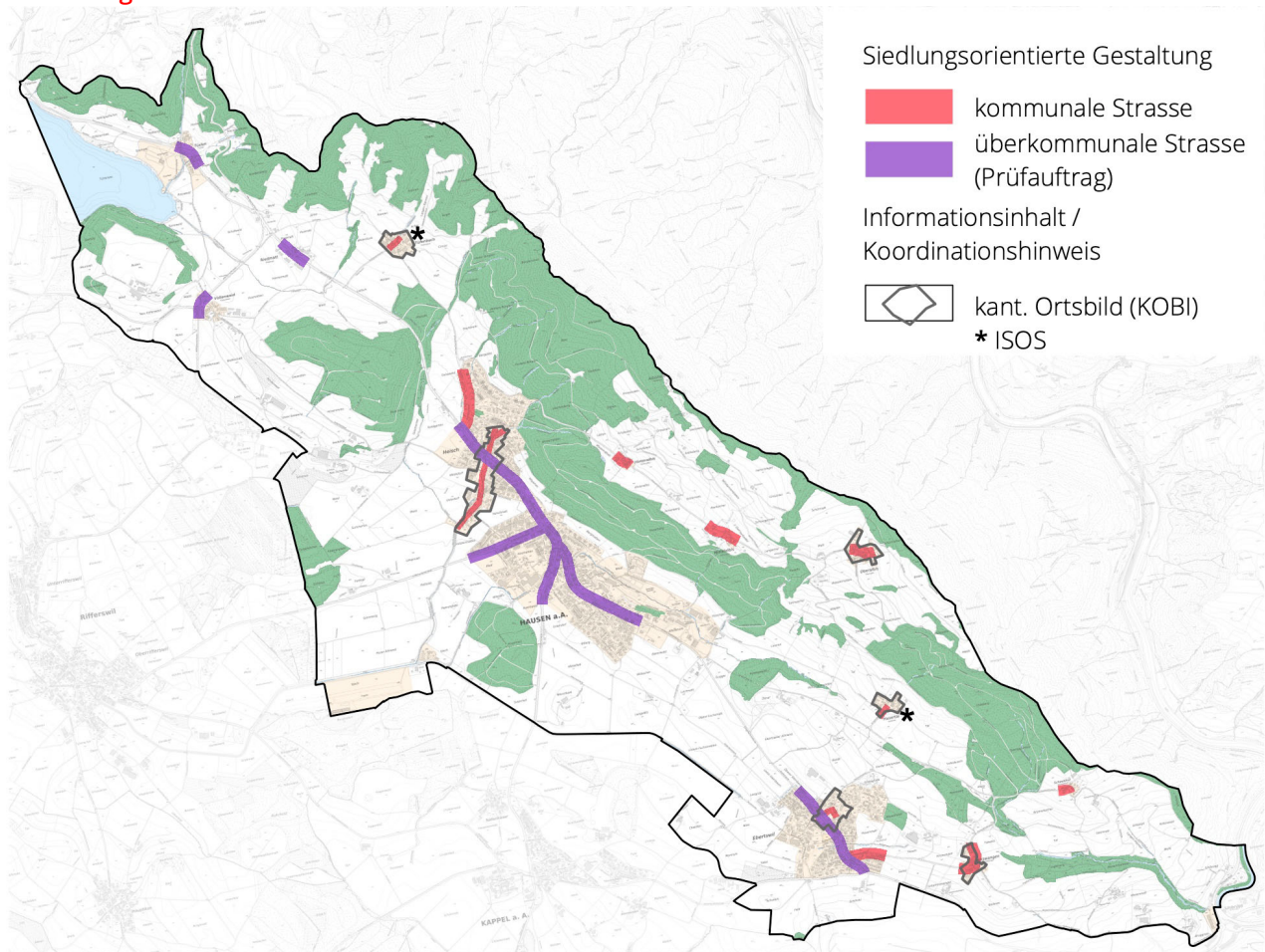
Die Festlegungen betreffen teilweise übergeordnete Strassen. Für Projekte an diesen Strassen ist der Kanton frühzeitig in eine Projektentwicklung einzubeziehen. Die Gemeinde übernimmt die Federführung bei der Projektentwicklung zur Verbesserung des Strassenraumes und wird auch für allfällige, durch die Gestaltung bedingten Mehrkosten aufkommen müssen.

Erläuterungen:

Eine siedlungsorientierte Gestaltung der Strassen sollte folgende Massnahmen enthalten:

- Es sind minimale Fahrbahnbreiten vorzusehen.
- Das Einrichten bzw. das Beibehalten von Kernfahrbahnen ist erwünscht.
- Die Gestaltung soll eine defensive Fahrweise fördern und mit der angrenzenden Nutzung und dem Ortsbild im Kontext stehen.
- Es sind Massnahmen im Sinne der klimaangepassten Strassenraumgestaltung zu prüfen. Der Versiegelungsgrad ist möglichst gering zu halten.
- Im Bereich der Ortskerne hat die Strassenraumgestaltung nach Möglichkeit den Anforderungen des Ortsbildschutzes zu entsprechen. Bei Abweichungen ist eine Interessenabwägung erforderlich.

Siedlungsorientierte Gestaltung



Kreuzungsaufwertung

Festlegungen

Kommunal

Prüfantrag an überkommunalen Strassen:

Aufwertung Knoten und Kreuzungsgestaltung:

- Löwenplatz/**Postplatz** und Einlenker Rifferswilerstrasse
- Hirschenkreuzung

Wirkung:

Die **Festlegungen** betreffen teilweise übergeordnete Strassen. Für Projekte an diesen Strassen ist der Kanton frühzeitig in eine Projektentwicklung einzubeziehen. Die Gemeinde übernimmt bei den erwähnten Stellen die Federführung bei der Projektentwicklung zur Verbesserung des Strassenraumes.

Erläuterungen:

Die Kreuzungsumgestaltungen sollen zu einer ortsbaulichen Aufwertung des Strassenraumes und einer Verbesserung der Kreuzungssituation/Verkehrssicherheit führen.

Fiktiver Ansatz im Bereich Löwenplatz



Eingangstore

Festlegungen

Kommunal

Prüfantrag an überkommunalen Strassen:

An folgenden Ortseingängen sind Eingangstore (Einfahrbremsen) zu erstellen:

Hausen

- Albisstrasse (bestehend)
- Rifferswilerstrasse (geplant)
- Zugerstrasse (bestehend)
- Ebertswilerstrasse (bestehend)

Ebertswil

- Ebertswilerstrasse (bestehend)

Wirkung:

Die Festlegungen betreffen übergeordnete Strassen. Für die Strassen mit übergeordneter Bedeutung ist der Kanton zuständig. Die Gemeinde hat darauf hinzuwirken, dass die erwähnten Massnahmen für diese Strassen umgesetzt werden.

Erläuterungen:

Die Einfahrbremsen/Eingangstore sollen dazu dienen, das Geschwindigkeitsniveau auf den überkommunalen Strassen bereits an den Ortseingängen zu senken und so die Verkehrssicherheit innerorts verbessern.

Beispiel Eingangstor Ebertswil



Parkplätze

Festlegungen

Regional

- Parkplatz Türlensee (82 PP) (bestehend)
- Parkplatz Schützenhaus (40 PP) (bestehend)

Kommunal

• Hausen, Parkplatz Albis	(bestehend)
• Hausen, Parkplatz Chratz/Sporthalle	(bestehend)
• Hausen, Parkplatz Bifang	(bestehend)
• Hausen, Zentrum	(geplant/prüfen)
• Ebertswil, Parkplatz Post Ebertswil	(bestehend)

Wirkung:

Mit der Festlegung der Anlagen wird das öffentliche Interesse dokumentiert. Die Festlegungen im Plan bilden die Grundlage für die Landsicherung. Die Arealsicherung, Bau und Unterhalt regionaler Parkplätze sind Sache des Kantons. Die Gemeinde hat die Zufahrt zu gewährleisten. Für den Bau und Betrieb der kommunalen Anlagen ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann.

Erläuterungen:

Im regionalen Verkehrsplan sind die beiden bezeichneten Parkplätze für Erholungssuchende von überörtlicher Bedeutung festgesetzt. Diese bestehenden Anlagen sollen erhalten bleiben, können jedoch nicht oder nur unwesentlich vergrössert werden, damit die Belastung von Natur und Landschaft durch Erholungsverkehr nicht weiter zunimmt.

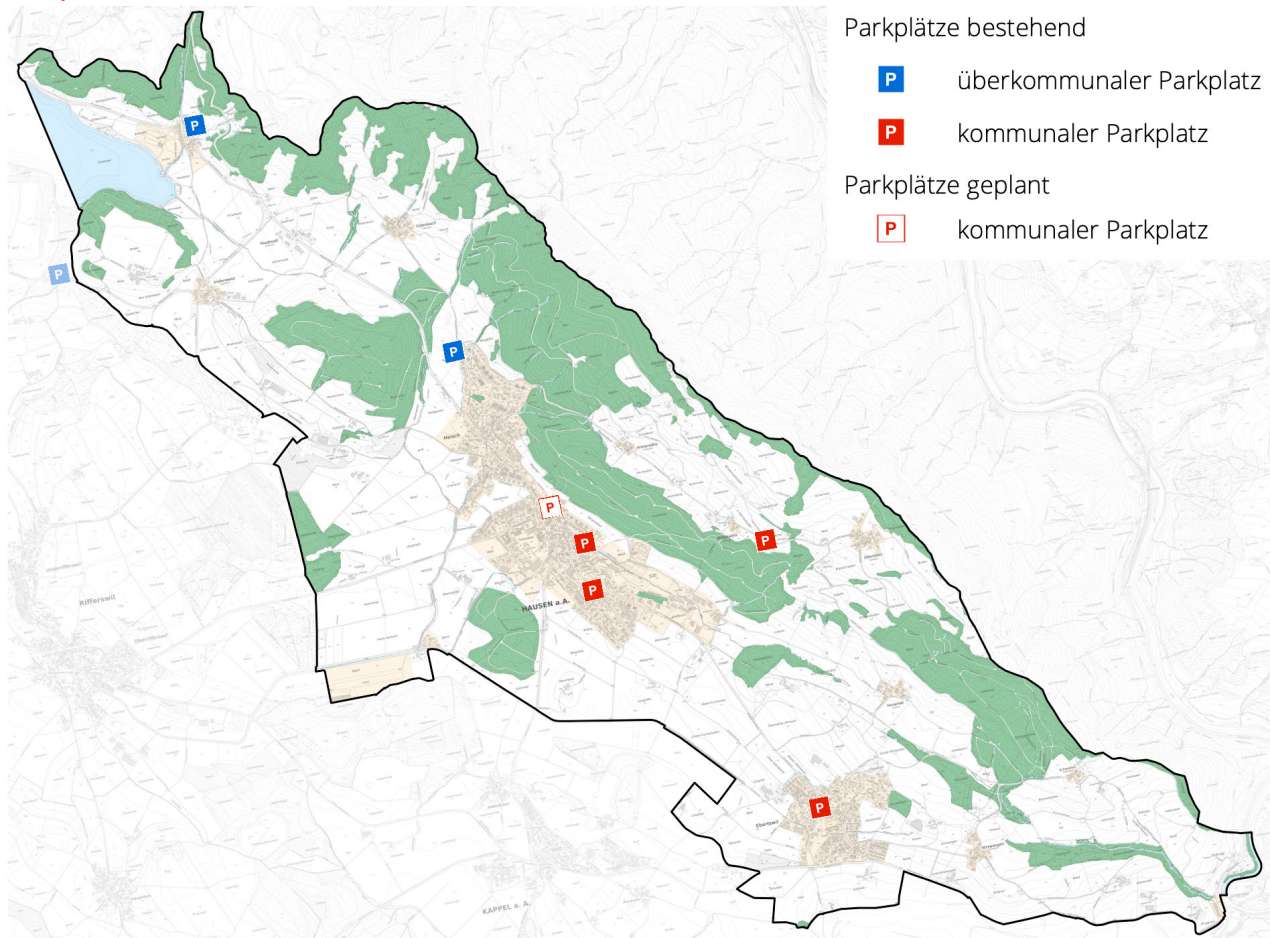
Die bestehenden kommunalen Anlagen sollen erhalten bleiben und nicht oder nur unwesentlich vergrössert werden.

Der Parkplatz Albis dient neben der Bedeutung für das Restaurant der Erschliessung des Erholungsgebietes mit dem wichtigen Ausflussziel Albishorn. Im Sinne der Erholungsfunktion, der Verkehrssicherheit an der Oberalbisstrasse sowie der Lenkung der Parkierung besteht ein hohes öffentliches Interesse am Fortbestand der standortgebundenen Anlage.

Der Parkplatz Chratz hat neben seiner Bedeutung als zentraler Parkplatz eine wichtige Funktion als Mehrzweckfläche für Veranstaltungen. Der Parkplatz Bifang hat ebenfalls eine wichtige Bedeutung für Anlässe in der Kirche, in der Schule und im Mehrzweckgebäude, während der Parkplatz Post Ebertswil den wichtigsten Parkplatz für Ebertswil darstellt.

Im Zentrum soll im Interesse der Attraktivität der Aussenräume und zu Gunsten der Nutzungen (Gewerbe, Besucher) die Parkierungssituation optimiert werden.

Parkplätze



Parkierung (ohne Planeintrag)

Festlegungen

Kommunal

Die Parkierung im Zentrum ist zu optimieren.

Wirkung:

Mit der Festlegung wird dem Gemeinderat der Auftrag erteilt, bei neuen privaten Parkierungsanlagen im Zentrum ein zusätzliches Parkierungsangebot für die Öffentlichkeit oder andere Nutzer zu prüfen. Ausserdem sollen im Rahmen einer Parkraumplanung Doppelnutzungen sowie langfristig Bewirtschaftungssysteme geprüft werden.

Erläuterungen:

Im Zentrum soll die Parkierungssituation optimiert werden. Bei privaten Anlagen besteht gegebenenfalls die Möglichkeit, durch Doppelnutzungen oder die Erstellung weiterer Parkplätze in privaten Anlagen (Tiefgaragen) mehr Parkraum zu schaffen. Auch eine Bewirtschaftung ist bei Bedarf zu prüfen.

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

5 FUSSVERKEHR

Fuss- und Wanderwege

Festlegungen

Regional

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fusswege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Fusswege eingetragen. Folgende **zwei** Teilstücke sind als «geplant» bzw. «bei Ersatz aufzuhebender Fussweg» eingetragen:

- Abkürzung oberhalb
Husertal (geplant/bei Ersatz aufzuheben)
- Verbindung **Albisstrasse**
bei Riedmatt (bei Ersatz aufzuheben)

Kommunal

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fusswege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Fusswege eingetragen. **Folgende Teilstücke sind als «geplant» eingetragen:**

- Verbindung Sagiweg – Forchholzstrasse (geplant)
- Mittelalbis – Albishornstrasse (Verbesserung, geplant)
- Verbindung Im Graben – Bergmattstrasse (geplant)

Ausserdem sind generell folgende Massnahmen vorgesehen:

- Die Fusswegübergänge über die festgelegten Strassenzüge sind angemessen zu sichern. Dies gilt insbesondere bei Schulwegübergängen.
- Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives dichtes und durchgängiges Wegnetz zu achten. Die Verbindung nach aussen und zum übergeordneten Wegnetz ist sicherzustellen.

Wirkung:

Die Bezeichnung der regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bildet die Grundlage für deren Sicherung mit Baulinien, soweit die Wege nicht bereits bestehen. Bau und Unterhalt der regionalen Fusswege sind grundsätzlich Sache des Kantons. Für die kommunalen Wege ist die Gemeinde zuständig. Für Flur- und Genossenschaftswege bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten.

Im Rahmen der kommunalen Festlegungen ist die Behörde angehalten, im Rahmen von Planungen und Baugesuchen öffentliche Fusswegverbindungen zu fordern und sich gegenüber dem Kanton für die Umsetzung der Massnahmen an überkommunalen Strassen einzusetzen (Übergänge z.B. mit Mittelinsel sichern), wobei gegebenenfalls eine finanzielle Beteiligung erforderlich ist.

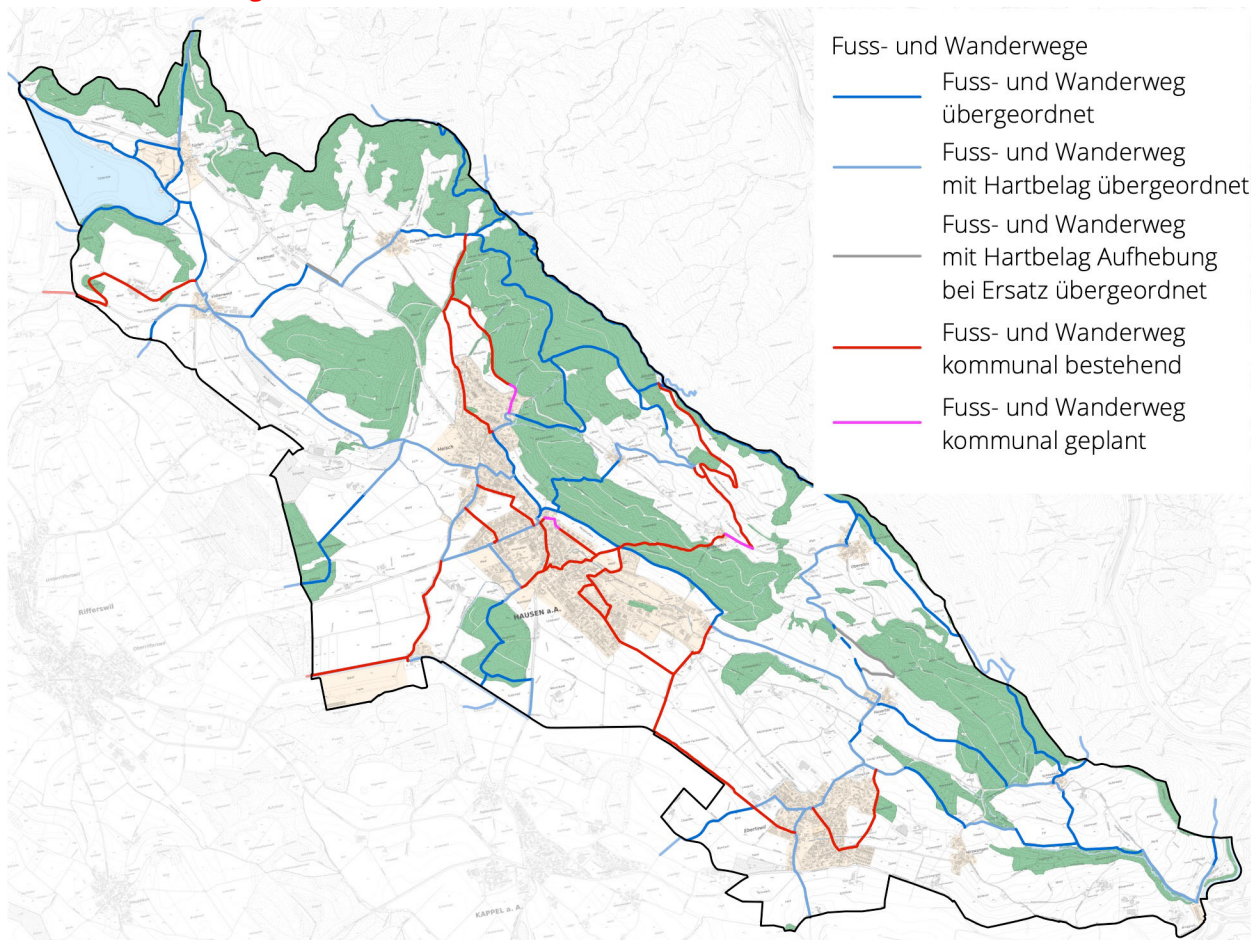
Erläuterungen:

Die regionalen Fusswege erschliessen die wichtigen regionalen Erholungsgebiete und die Aussichtspunkte. Das regionale Fusswegnetz wird mit den kommunalen Verbindungen ergänzt, wobei auch die nicht im Plan festgelegten Wege begangen werden können. Daneben bilden auch verkehrsberuhigte Quartierstrassen wichtige Bestandteile des Fusswegnetzes. Die kommunalen Wege decken die wichtigen Schulwege und Alltagsrouten ab. Sie erschliessen die Schulen, öffentliche Bauten, Einkaufsmöglichkeiten und Bushaltestellen.

Die Verbindung Sagiweg – Forchholzstrasse ist heute nicht durchgängig begehbar und die bestehenden Wege sind rechtlich nicht gesichert. Die Verbindung Im Graben – Bergmattstrasse würde zu einer Verbesserung des Netzes beitragen. Die Verbindung ist heute nicht durchgängig.

Die andere als geplant eingetragene Verbindung an der Oberalbistrasse ist heute durchgängig. Es bestehen jedoch Sicherheitsdefizite.

Fuss- und Wanderwegnetz



Reitverbote
(ohne Planeintrag)

Festlegungen

Kommunal

Auf die Bezeichnung von kommunalen Reitwegen wird verzichtet. Die Reiter sollen im Prinzip alle Wege benützen können. Folgende Fusswege werden jedoch mit einem Reitverbot belegt:

- Hanslimattweg
- Sennhüttenweg
- Wigartenweg
- Mülibachweg
- Seeweg

(bestehend)

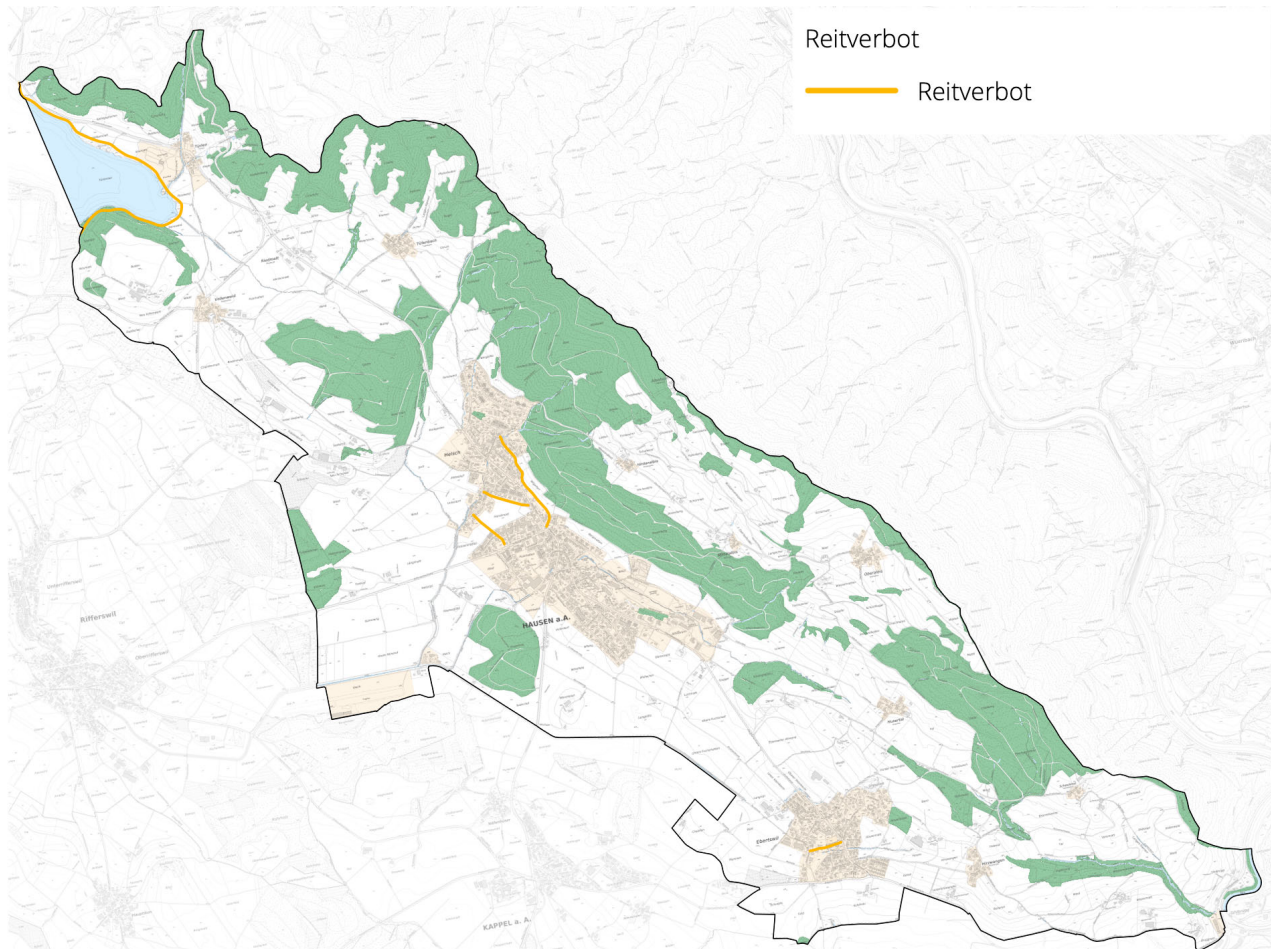
Wirkung:

Die festgelegten Wege dürfen von Reitern nicht benutzt werden. Der Gemeinderat wird im Einzelfall weitere notwendige Massnahmen treffen.

Erläuterungen:

Die bezeichneten Wege sind für das Reiten wenig geeignet und deshalb teilweise bereits mit Reitverbot belegt. Soweit noch kein Reitverbot vorhanden ist, wird ein solches geprüft, sobald sich Probleme ergeben.

Reitverbote



6 VELOVERKEHR

Radwege / Veloverbindungen

Festlegungen

Regional

- Heisch – Türlen (bestehend)
- Riedmatt – Vollenweid (bestehend)
- Türlen – Habersaat (geplant)
- Vollenweid – Rifferswil (geplant)
- Hausen – Rifferswil (bestehend)
- Hausen – Kappel (bestehend)
- Hausen – Ebertswil (bestehend*)
- Ebertswil – Kappel (bestehend)
- Ebertswil – Sihlbrugg (Kantonsgrenze) (bestehend)

Kommunal

Als Grundsatz wird auf allen Veloverbindungen folgender Ausbaustandard angestrebt:

- | | |
|-------------|--|
| Innerorts: | Radstreifenmarkierung (Kernfahrbahn) min. 1.5 m |
| Ausserorts: | Radweg getrennt von der Fahrbahn min. 3 m,
Zusatztafel für schnelle e-Bikes vorsehen
(«Nutzung freiwillig») |
| Wege: | Verzicht auf generelle Fahrverbote, i.d.R. 2-teilige
Fahrverbote vorsehen oder mit Zusatzsignal
schnelle e-Bikes zulassen, durchgehende Wege bei
Sackgassen signalisieren |

Prüfantrag an überkommunalen Strassen:

Die Festlegung bewirkt, dass sich die Gemeinde für die Aufnahme der Veloverbindungen in den regionalen Richtplan bzw. deren Verbesserungen einsetzt.

An folgenden Abschnitten im überkommunalen Netz besteht ein Verbesserungsbedarf / Sicherheitsdefizit:

- Hausen – Ebertswil (separaten Veloweg oder Streifen prüfen)
- Albipassstrasse (schmalen Velostreifen bergwärts prüfen)

Folgender Abschnitt soll zur Verbesserung des Netzes in den regionalen Richtplan aufgenommen werden:

- Ebertswil Kappelerstrasse (bestehend)

Kommunale Verbindungen:

- Fellibachweg – Türlen – Vollenweid – Hausen (bestehend*)
- Oberalbisstrasse – Oberheischerstrasse (geplant)
- Oberheischerstrasse - Zentrum (bestehend*)
- Müllistr. – Chliweg – Weidstr. (bestehend*)

* Signalisation/Wegweiser ergänzen

Wirkung:

Trasseesicherung, Bau und Signalisation sowie der Unterhalt der regionalen **Velowege** sind Sache des Kantons. Der Ausbaustandard wird mit der Detailprojektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festgelegt **und hat sich nach den Velostandards des Kantons Zürich zu richten**. 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 diese bei 3-teiligen Fahrverboten zuzulassen. Die Gemeindebehörden haben darauf hinzuwirken, dass ihre Vorstellungen geprüft und umgesetzt werden.

Erläuterungen:

Die regionalen Radwege sind grösstenteils bestehend. An der Albisstrasse und an der Rifferswilerstrasse bestehen kleinere Lücken, **welche als geplant eingetragen sind**. Die **Velowege** sollen ein zusammenhängendes gefahrenarmes Netz bilden, welches dem Nahverkehr (Schüler, Arbeitspendler mit Anbindung ans Netz des öffentlichen Verkehrs, Einkaufen, Verbindung zwischen Ebertswil und Hausen) wie auch dem Erholungs- und Sportverkehr dient.

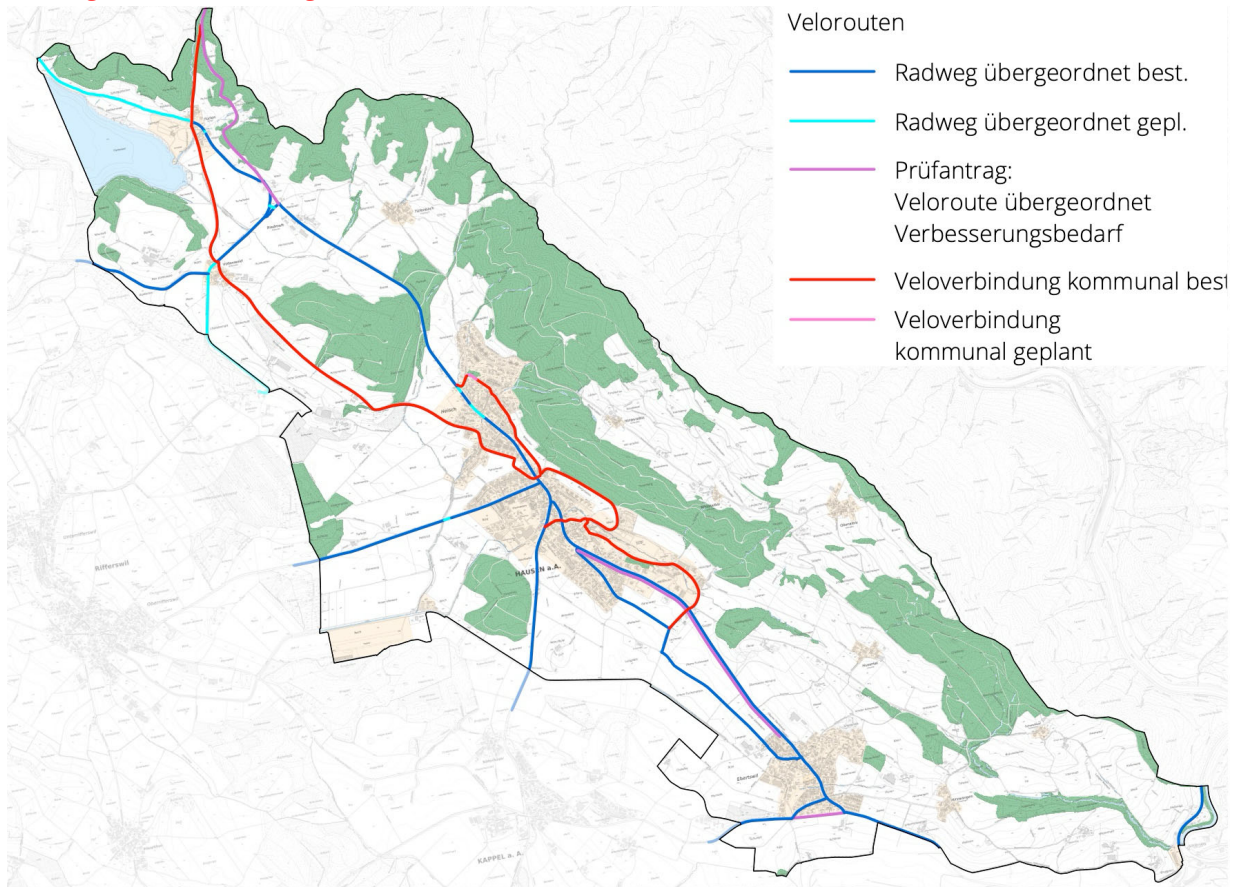
Prüfanträge an überkommunaler Strasse

Die Verbindung Ebertswil – Hausen (überkommunale Verbindung) wird als gefährlich eingestuft. Die parallel verlaufende Veloverbindung über Kindergartenweg/Fuchsmattweg/Bifangstrasse bietet eine zweite Verbindung abseits des Verkehrs. Allerdings ist diese Verbindung wegen Steigungen und engen Kurven unattraktiv, so dass eine Verbesserung entlang der Ebertswilerstrasse anzustreben ist. Im Bereich der Kappelerstrasse besteht ein beidseitiger Velostreifen. Diese Verbindung wird deutlich mehr genutzt als über die Oberdorfstrasse.

Kommunale Verbindungen

Die kommunalen Verbindungen bestehen und verlaufen über bestehende Wege. Auf einem kurzen Abschnitt zwischen Oberalbisstrasse und Oberheischerstrasse besteht eine Treppe. Hier soll langfristig eine Verbesserung für Velos vorgesehen werden. Die Verbindungen sollen signalisiert werden, um die Erkennbarkeit der Wege und die Akzeptanz des Velos zu verbessern.

Radwege / Veloverbindungen



Veloparkierungsanlage

Festlegungen

Regional

- Hausen Postplatz (20 VPP) (bestehend)

Kommunal

- Riedmatt
- Sportanlage
- Bifang
- Ebertswil

Wirkung:

Die bestehende Veloparkierungsanlage am Postplatz ist zu erhalten. Bei allen bezeichneten Anlagen sind hochwertige Abstellplätze mit Abschliessmöglichkeit und Überdachung zu erhalten bzw. zu schaffen.

Erläuterungen:

Die Veloabstellanlage am Postplatz sowie die kommunalen Anlagen Riedmatt, Bifang und Ebertswil dienen der Umsteigebeziehung auf den Bus (Bike & Ride). Die Anlage bei der Sportanlage dient dem Freizeitverkehr. Die Veloabstellanlagen sind damit Teil der Massnahmen zur Verbesserung des Modalsplit.

7 FLUGVERKEHR

Flugplatz

Festlegungen

Kantonal

- Flugfeld Hausen am Albis

- Piste
- Perimeter Flugfeld
- Lärmbelastungskurve ESII

Wirkung:

Der Eintrag stellt die Landsicherung für das Flugfeld sicher. Durch die Festlegung der Lärmbelastungskurve wird die Entwicklung der Flugbewegungen begrenzt und das umliegende Gebiet vor einer erheblichen Verstärkung des Fluglärms geschützt.

Erläuterungen:

Im kantonalen Richtplan ist der Flugplatz Hausen eingetragen. Als überwiegende Nutzungen werden die fliegerische Ausbildung und der Flugsport festgehalten.

Derzeit sind keine Ausbauten vorgesehen. Die Entwicklung des Flugplatzes wird durch die bestehende landseitige Erschliessung und durch die Lärmemission begrenzt.



© fgbo.ch