



Gemeinde **Affoltern am Albis**

*s' Herz vo
öisere Region*

Verkehrsrichtplan

10.123 / 6. Dezember 2012

Öffentliche Auflage vom 24. Juni 2011 bis 23. August 2011

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 30. Januar 2012

Der Gemeindepräsident:

Robert Marty

Der Gemeindegemeinderat:

Silvio Böni

Von der Baudirektion mit BDV Nr. 162/12 genehmigt am 20. November 2012

Planungsstand:

Genehmigung Baudirektion



An der Erarbeitung der Richtplanung haben mitgewirkt:

Verkehrsrichtplankommission:

Blaser Felix

Finsler Hans

Frei Theodor

Gautschi Hans-Peter

Grötsch Clemens

Haegi Hans Rudolf

Kälbling Sandro

Kalt Beat

Marty Robert

Moser Christian

Perin Marco

Schärer Peter

Schlatter Martin

Senne Daniel

Sidler Lydia

Stierli-Oetiker Ursula

Wälter Patrick

Wiedenmann Jörg

Wytttenbach Jürg

Verfasser

TEAMverkehr.zug ag
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a
zugerstrasse 45, ch-6330 cham

fon 041 783 80 60

fax 041 783 80 61

box@teamverkehr.ch

www.teamverkehr.ch

Planpartner AG

Hofstrasse 1

8032 Zürich

Tel 044 250 58 80

Fax 044 250 58 81

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch
Jael Wandeler, wandeler@teamverkehr.ch

Urs Meier, umeier@planpartner.ch
Simon Kaspar, skaspar@planpartner.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Übergeordnete Planungen	2
1.1.1	Kantonaler Richtplan	2
1.1.2	Regionaler Richtplan	2
1.2	Verbindlichkeit	3
1.3	Verfahren	3
2	Bestandteile des Richtplans	4
2.1	Handlungsanweisungen	4
2.2	Erläuterungen	4
2.3	Federführung / Beteiligte	4
2.4	Koordinationsstand	5
2.5	Zeiträume (zeitliche Priorität)	5
3	Strategie	6
3.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	6
3.2	Temporegime	8
3.3	Parkierung	9
3.4	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	10
3.5	Langsamverkehr (LV)	11
4	Handlungsanweisungen	12
4.1	Übergeordnete Handlungsanweisungen	12
4.1.1	Achsen-Kammern-Prinzip	12
4.1.2	Niedriggeschwindigkeitsregime	12
4.1.3	Güterumschlagsanlage	13
4.1.4	Mobilitätsmanagement	14
4.2	Strassennetz / Strassentypisierung	15
4.2.1	Verkehrsberuhigung Bahnhofplatz	16
4.2.2	Autoarmes/autofreies Wohnen	17
4.2.3	Realisation zweite Autobahnquerung	17
4.2.4	Schleichverkehrswege ausserorts	18
4.2.5	Kommunale Strassen	19
4.3	Anschlusspunkte neue Erschliessung	20
4.4	Parkierungsanlagen	21
4.4.1	Bewirtschaftung	21
4.4.2	Parkierungsanlage Gemeindehaus	21
4.4.3	Ausfahrtsdosierungen	22

4.5	Öffentlicher Verkehr	23
4.5.1	Bahnhofplatz	23
4.5.2	Räumliche und zeitliche Erschliessung des Gemeindegebiets	23
4.5.3	Benutzerfreundlichkeit	24
4.5.4	Übergeordnete Infrastruktur	25
4.6	Langsamverkehr	26
4.6.1	Attraktivität des Zentrums	26
4.6.2	Veloabstellplätze	27
4.6.3	Überkommunale Langsamverkehrsverbindungen	28
4.6.4	Kommunale Langsamverkehrsverbindungen	28
4.6.5	Schulwege	30
4.6.6	Querung trennender Elemente	30
4.6.7	Weitere Langsamverkehrsverbindungen	31
5	Zusammenstellung Handlungsanweisungen _____	32
6	Richtplankarten _____	36

1 Einleitung

Der heute bestehende kommunale Verkehrsrichtplan datiert vom 23. Juli 1999. Für eine zukunftsweisende Entwicklung von Affoltern am Albis soll der Verkehrsrichtplan überarbeitet werden.

Mit der Eröffnung der Autobahn A4 hat ein starkes Wachstum in der Region Knonaueramt eingesetzt. In Affoltern am Albis ist eine Zunahme der baulichen Tätigkeit sowohl in den Industrie- und Gewerbegebieten wie auch in den Wohngebieten zu erwarten. Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist aufeinander abzustimmen um ein koordiniertes Wachstum zu ermöglichen.

In den vergangenen Jahren wurden bereits verschiedene Planungen im Bereich Verkehr durchgeführt. Mit der vorliegenden Revision des kommunalen Richtplans werden die Erkenntnisse dieser Planungen in einem behördenverbindlichen Instrument zusammengeführt.

Folgende Konzepte und Planungen der Gemeinde bestehen:

- Parkraumverordnung (03.2000; Gemeinde Affoltern am Albis)
- Vollziehungsbestimmungen zur Parkraumverordnung (05.2000; Gemeinde Affoltern am Albis)
- Verkehrskonzept (08.2008; SNZ)
- Verbesserungen Velo- und Fussverkehr, Kurzbericht Teil Planungszone (10.2008; SNZ)
- Einzelgutachten Tempo 30 (12.2008; SNZ)
- Entwicklungskonzept für die Gewerbe- und Industriezone (01.2009; M. Schlatter)
- Verbesserungen Velo- und Fussverkehr (01.2009; SNZ)
- Kurzbericht Unterbindung Schleichverkehr/Schulwegsicherung (04.2009; SNZ)
- Nutzungskonzept für die Planungszone (07.2009; M. Schlatter)
- ÖV-Konzept (08.2009; Infras)
- Erschliessungskonzept Alte Obfelderstrasse (11.2009; SNZ)
- Signalisationskonzept für den Autobahnzubringer (2010; M. Schlatter)
- Verkehrskonzept (Schlussbericht Netzstrategie) (10.2010; ewp AG)

1.1 Übergeordnete Planungen

1.1.1 Kantonaler Richtplan

Der Kantonsrat hat am 26. März 2007 den kantonalen Richtplan Verkehr festgesetzt. Darin enthalten sind Aussagen

- zum übergeordneten Strassennetz und geplanten Infrastrukturvorhaben
- zu geplanten Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Verkehr und Korridore für internationale Verbindungen
- zu interkantonal und kantonal bedeutende Fusswege und Radrouten sowie
- bestehende und geplante Anlagen für den Güterumschlag.

Auf Gemeindegebiet von Affoltern am Albis betrifft dies im Bereich des motorisierten Individualverkehrs die bereits in Betrieb genommene Hauptverkehrsstrasse „Südumfahrung Affoltern am Albis“ (Muristrasse).

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden Aussagen gemacht zum Doppelspurausbau zwischen Zug und Altstetten.

Von Hedingen nach Zwillikon führt eine kantonsübergreifende regionale Radroute (bestehend).

Weiter ist eine Anlage für den Güterumschlag in Affoltern am Albis geplant, eine Kombination mit dem geplanten Aushubumschlag in Birmensdorf ist zu prüfen.

Der kantonale Richtplan Siedlung wird zurzeit revidiert.

1.1.2 Regionaler Richtplan

Der Regierungsrat hat am 10. Februar 1998 im RRB Nr. 1251 den Regionalen Richtplan Knonaueramt festgesetzt. Darin werden Aussagen zum Verkehr und zu den Fuss- und Wanderwegen gemacht.

Es werden die Staatsstrassen, Parkieranlagen, Radwege und Buslinien bezeichnet.

2006 wurde im RRB Nr. 1644 die Linienführung des Fuss- und Wanderweges zwischen Hedingen und Zwillikon angepasst und der alte Fuss- und Wanderweg aufgehoben.

2009 wurde im RRB Nr. 1634 eine Teilrevision Verkehr festgesetzt. Es werden die zweite Autobahnquerung begründet und ein ergänzendes Kapitel zu den verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) erstellt.

Der Autobahnanschluss Affoltern a.A. ist zu knapp bemessen, um neben dem nationalen auch den regionalen Verkehr aufnehmen zu können.

Im Kapitel zu den verkehrsintensiven Einrichtungen ist definiert wo VE erlaubt sein sollen (bis 250 m Tiefe von der Autobahn), wie viele Fahrten pro Tag und Einzelobjekt oder Anlage erlaubt sind (4000 Fahrten) und welche nutzungsspezifischen Standortanforderungen bezüglich Erschliessung

mit dem öffentlichen Verkehr gelten (Grundversorgung/Freizeit: max. 150 m von Bushaltestelle mit mind. 8 Halten pro Stunde; Bau- und Fachmärkte: max. 400 m von Bushaltestelle mit mind. 6 Halten pro Stunde).

1.2 Verbindlichkeit

Der kommunale Verkehrsrichtplan spielt eine wichtige Rolle als Koordinationsinstrument zwischen dem übergeordneten kantonalen Richtplan, dem regionalen Richtplan und der kommunalen Bau- und Zonenordnung. Eine weitere wichtige Aufgabe liegt in der Koordination der räumlichen Aktivitäten mit den Nachbargemeinden.

Der kommunale Verkehrsrichtplan ist behördenverbindlich. Die Gemeindeversammlung setzt den kommunalen Verkehrsrichtplan fest und der Regierungsrat genehmigt ihn. Kommunale Richtpläne sind nicht grundeigentümergebunden. Sollten Festlegungen des kommunalen Richtplans grundeigentümergebunden Wirkung entfalten, sind sie durch geeignete Instrumente der Nutzungsplanung umzusetzen (Bau- und Zonenordnung, Zonenplan, Baulinienplan, Quartiergestaltungsplan usw.).

1.3 Verfahren

Der Gemeinderat erarbeitet den kommunalen Verkehrsrichtplan. Er gibt der Bevölkerung und weiteren Trägern raumwirksamer Aufgaben, sowie den Organisationen Gelegenheit, bei der Erarbeitung des kommunalen Verkehrsrichtplans in geeigneter Weise mitzuwirken. Der kommunale Verkehrsrichtplan wird für die Behörden von Affoltern am Albis verbindlich, sobald die Gemeindeversammlung den Richtplan festgesetzt und der Regierungsrat den Richtplan genehmigt hat.

Ändern sich die Verhältnisse oder zeigen sich bessere Lösungen, ist der kommunale Verkehrsrichtplan zu überprüfen und wenn nötig anzupassen. Das gilt insbesondere dann, wenn die Zonenplanung der Gemeinde, das Vorhaben des Kantons oder die Sachpläne des Bundes es verlangen.

2 Bestandteile des Richtplans

Der Aufbau und die Begrifflichkeiten des Verkehrsrichtplans von Affoltern am Albis sind an den kantonalen Richtplan angelehnt.

Der Verkehrsrichtplan von Affoltern am Albis setzt sich zusammen aus einem Bericht und den Richtplankarten. Der Bericht besteht aus einer erläuternden Strategie und Handlungsanweisungen mit deren spezifischen Erläuterungen.

2.1 Handlungsanweisungen

Die Handlungsanweisungen richten sich an den Aufgabenträger (Gemeinde Affoltern am Albis), eingestuft nach dem erreichten Stand der Koordination, respektive nach zeitlicher Priorität. Diese Angaben sind im Lauf der weiteren Planung zu berücksichtigen. Die Handlungsanweisungen umfassen nicht nur konkrete Projekte, sondern können auch Prozesse, Organisationshinweise oder die Erarbeitung von Studien beschreiben. Eine Übersicht über alle Handlungsanweisungen ist dem Kapitel 5 zu entnehmen.

2.2 Erläuterungen

Ergänzend zu den Handlungsanweisungen werden zum besseren Verständnis spezifische Erläuterungen für die einzelnen Handlungsanweisungen formuliert. Sie ersetzen den Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV.

2.3 Federführung / Beteiligte

Für jede Handlungsanweisung werden die Zuständigkeiten festgelegt:

- **Federführung:** Die unter Federführung genannte Stelle leitet die Arbeiten zur Umsetzung der Handlungsanweisungen. Sie legt den inhaltlichen und zeitlichen Rahmen fest, koordiniert die Arbeiten mit anderen Aufgaben und übergeordneten Vorgaben, zieht dazu die als Beteiligte genannten Stellen bei und beurteilt die finanziellen Konsequenzen. Wo nichts anderes erwähnt, liegt die Federführung bei der Gemeinde.
- **Beteiligte:** Die Beteiligten leisten die notwendigen Fach- oder Koordinationsaufgaben entsprechend ihrem räumlichen oder fachlichen Zuständigkeitsbereich und stehen für Vernehmlassungen zur Verfügung.

2.4 Koordinationsstand

Die Handlungsanweisungen im Richtplan befinden sich bezüglich Koordination im Stadium der Festsetzung und entsprechen Vorhaben, die mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen soweit bereits abgestimmt sind. Sie werden als wesentlichen Bestandteil des Verkehrsrichtplans festgesetzt.

2.5 Zeiträume (zeitliche Priorität)

- Kurzfristig: Aufgabe sofort beginnen, die erforderlichen Mittel bereitstellen und die notwendigen Verfahren einleiten.
- Mittelfristig: Aufgabe im Zeitraum von 0 - 5 Jahren beginnen oder erledigen, allenfalls sofort die notwendigen Handlungsspielräume sichern.
- Langfristig: nach Bedarf im Zeitraum von 0 - 15 Jahren erledigen, die weitere Entwicklung beobachten.
- Daueraufgaben: laufend, bzw. periodisch erledigen.

3 Strategie

Aus der Grundlagenauswertung, sowie aus den Gruppenarbeiten des Workshops vom 26. Januar 2011 der Verkehrsrichtplankommission (Mitglieder der Verkehrskommission und des Bauausschusses sowie weiteren Interessierten) resultieren die folgenden strategischen Grundsätze.

3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

In Affoltern am Albis soll das Achsen-Kammern-Prinzip konsequent umgesetzt werden. Achsen sind die kantonalen und regionalen Hauptverkehrsstrassen, Kammern sind Quartiere mit verkehrsberuhigtem Regime. Daraus folgt, dass für den motorisierten Individualverkehr aus den Quartieren kurze Wege zum übergeordneten Netz entstehen und der Durchgangsverkehr direkt und zielgerichtet durch Affoltern am Albis geleitet werden kann. In den Quartieren wird zugleich der Schleichverkehr reduziert, was zu mehr Aufenthaltsqualität führt.

Die Zürichstrasse ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse, deshalb ist sie als Nationalstrassenzubringer und für den Durchgangsverkehr vorgesehen. Im Abschnitt zwischen Kronen- und Sternkreisel bestehen jedoch Schulwegquerungen, welche sicher zu gestalten sind.

Die Funktion des Bahnhofs als ÖV-Knoten soll gestärkt werden, indem der Bahnhofplatz unter Beachtung des regionalen Charakters der Achse Obfelderstrasse und Untere Bahnhofstrasse, siedlungsorientiert gestaltet wird. Der Durchgangsverkehr ist zu reduzieren.

Zusätzlich soll die Obfelderstrasse entlastet werden, indem die geplante zweite Autobahnquerung über die Nationalstrasse realisiert wird. Die Industrie Moosbach kann damit direkt über entsprechende Strassen ans übergeordnete Netz angeschlossen werden.

Sobald die bestehende Zufahrt zu den Industrien vom Verkehr entlastet ist, können verkehrsberuhigte Boulevards realisiert werden. Ein Boulevard ist eine Strasse, welche für den MIV gleichermaßen attraktiv ist wie für den Langsamverkehr, wobei die vorhandenen Flächen für den MIV soweit reduziert werden, damit der Langsamverkehr seitlich der Fahrgassen mehr Raum bekommt. Wichtig ist, dass der Boulevard gestaltet wird, sei es durch Pflanzung von Baumalleen entlang der Strassen oder andere Gestaltungselemente. Durch die Gestaltung soll die Attraktivität der Industrien und die Aufenthaltsqualität insbesondere für den Langsamverkehr erhöht werden.

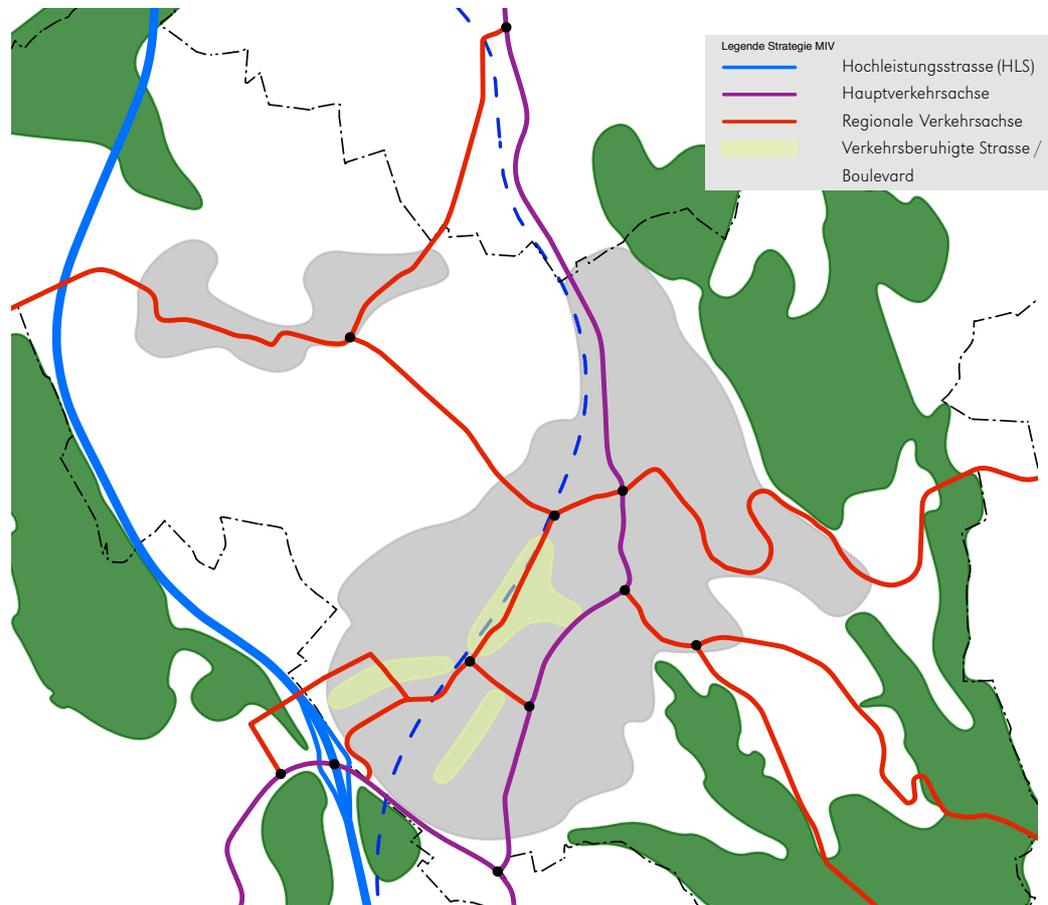


Abbildung 1: Motorisierter Individualverkehr

3.2 Temporegime

Die kantonalen und regionalen Hauptverkehrsstrassen sollen in der Regel auf eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt sein, siedlungsorientierte Strassen hingegen sollen bezüglich Gestaltung und Betrieb auf eine Geschwindigkeit von 20-30 km/h ausgelegt sein (vgl. Achsenkammern-Prinzip im Kapitel MIV).

Ein quartierverträgliches Temporegime und entsprechende Gestaltung soll auch in den Industrien Moosbach und Lindenmoos dominieren und so die Boulevardidee untermauern.

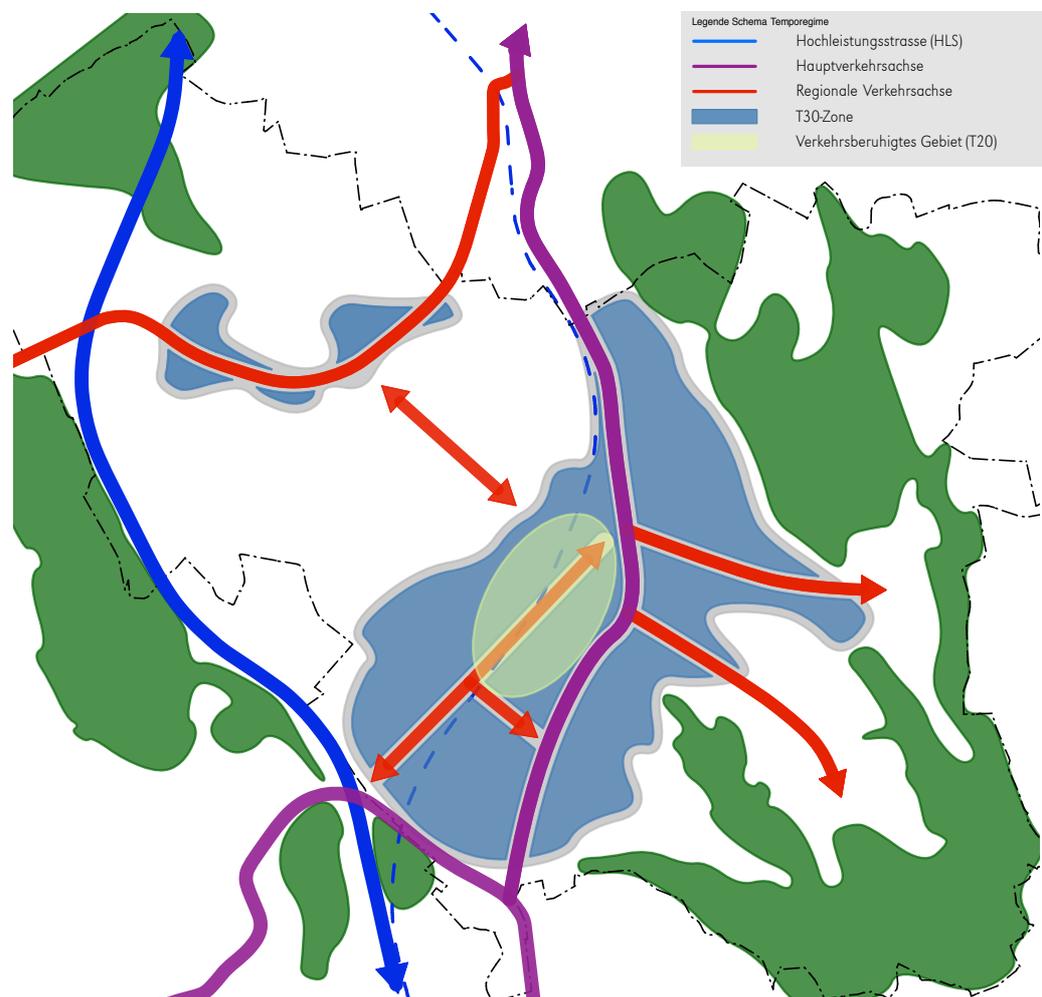


Abbildung 2: Temporegime

3.3 Parkierung

Es bestehen einige öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen, mit unterschiedlichen Bewirtschaftungsansätzen. Die Parkraumverordnung regelt die Bewirtschaftung nur von wenigen Parkierungsanlagen.

Für Besucher besteht keine Übersicht über die Standorte der Parkierungsanlagen, so auch nicht über die Anzahl freier bzw. grundsätzlich zur Verfügung stehenden Parkfelder.

Zur besseren Übersicht für Besucher und Einwohner soll die Bewirtschaftung der Anlagen vereinheitlicht werden.

Die Erschliessung aller Parkierungsanlagen soll für den Fussverkehr optimiert (erstellt) werden.

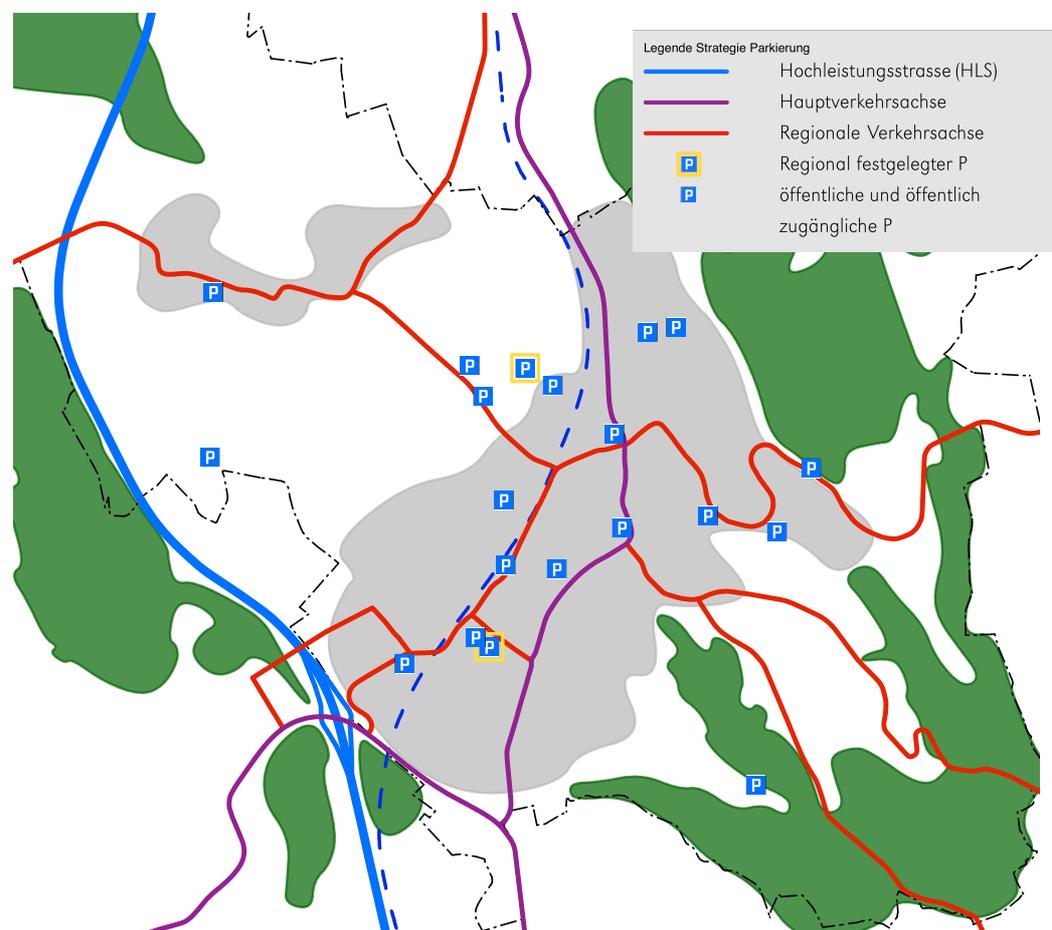


Abbildung 3: Parkierung

3.4 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Der Ortsteil Zwillikon, die Quartiere Hedigerfeld, Schwanden und Feld, sowie das Spital Affoltern und die Industrien Moosbach und Lindenmoos sind besser ins ÖV-Netz zu integrieren. Gemäss ÖV-Studie¹ sollen zwei Ortsbusse geschaffen werden, die einerseits Zwillikon mit dem Bahnhof und dem Spital, andererseits das Hedigerfeld mit der Industrie Moosbach verbinden. Zudem soll in absehbarer Zeit ein neuer Regionalbus von Mettmenstetten zum Bahnhof Affoltern am Albis realisiert werden.

Mit den zusätzlichen Bussen kann die räumliche Versorgung mit dem öffentlichen Verkehr praktisch auf dem ganzen Siedlungsgebiet von Affoltern am Albis sichergestellt werden. Weiterhin verbesserungswürdig sind die Taktichte und der Takt zu Randzeiten.

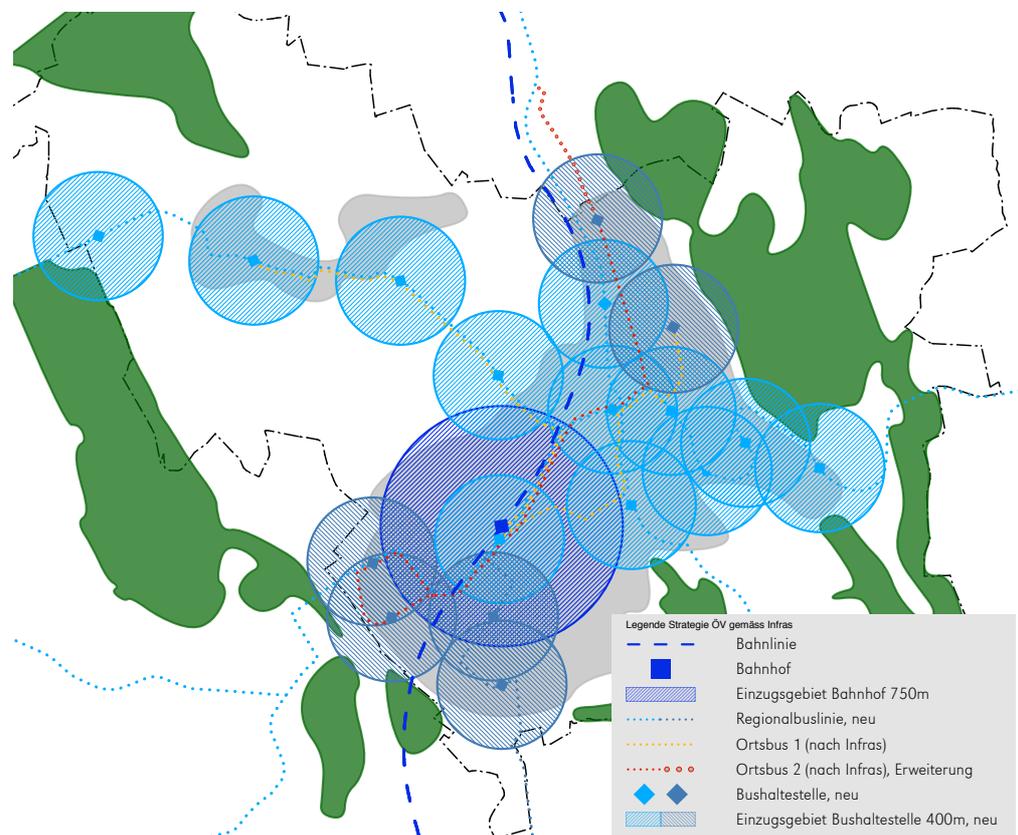


Abbildung 4: Öffentlicher Verkehr

¹ ÖV-Konzept für die Gemeinde Affoltern am Albis, Infras, 26. August 2009

3.5 Langsamverkehr (LV)

Ein engmaschiges Langsamverkehrsnetz spricht für die Qualität eines Dorfes. Deshalb soll ein attraktiv gestaltetes und umwegfreies Netz für den Fuss- und Veloverkehr bereitgestellt und die Durchlässigkeit der Quartiere gewährleistet werden.

Der Bahnhofbereich soll für den Langsamverkehr attraktiver gestaltet werden. Aufenthaltsqualität und Sicherheit auf den Strassen und Plätzen im Zentrum sollen erhöht werden, um das Zentrum als Begegnungs- und Einkaufsort attraktiver zu machen.

Fehlende Verbindungen über den Bahnhof oder zwischen den Industrien Moosbach und Lindenmoos sind bereitzustellen und so direkt wie möglich zu führen.

Innerörtliche Verbindungen über die Zürichstrasse sind im Bereich der Schulwegquerungen sicher und direkt zu gewährleisten.

Verbindungen auf grössere Distanzen, wie beispielsweise zwischen Affoltern am Albis und Zwillikon oder zu den Nachbargemeinden, sind für den Fuss- und Veloverkehr sicherzustellen und so direkt wie möglich zu führen.

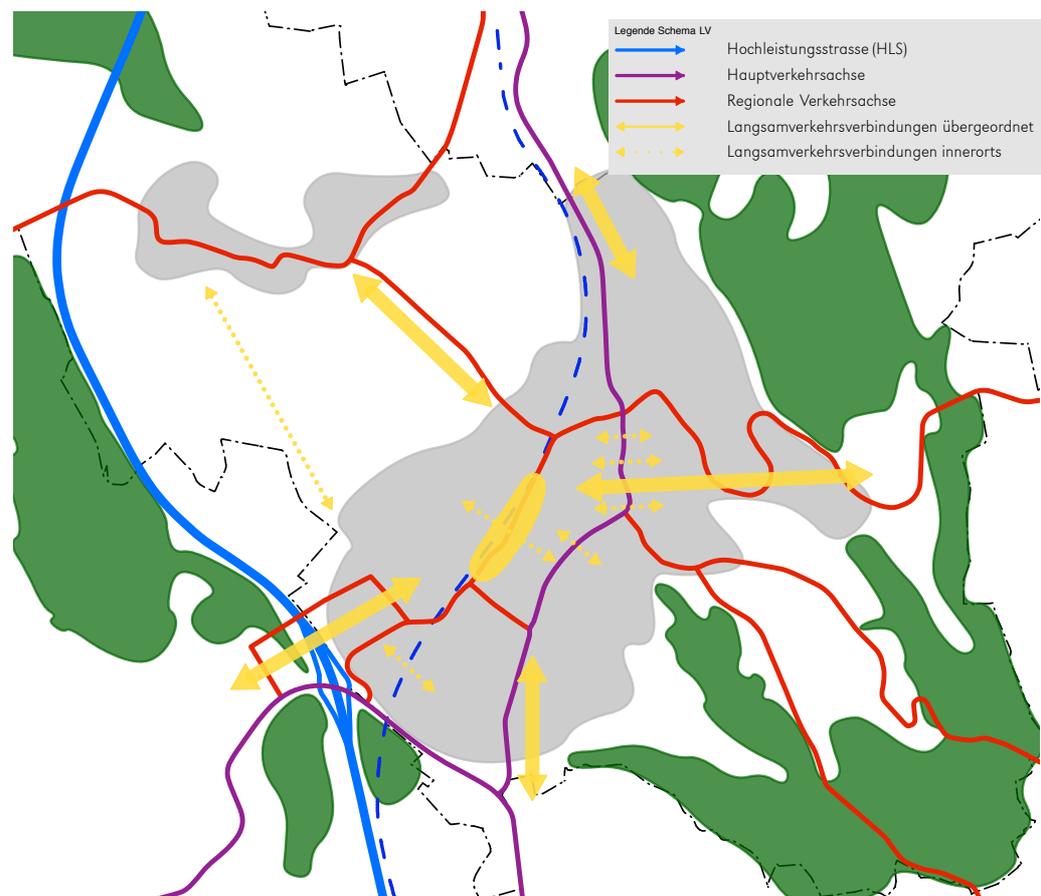


Abbildung 5: Langsamverkehr

4 Handlungsanweisungen

4.1 Übergeordnete Handlungsanweisungen

4.1.1 Achsen-Kammern-Prinzip

Die Grundphilosophie der verkehrstechnischen Netzplanung ist, jeglichen Verkehr möglichst schnell auf die übergeordneten Strassen zu leiten, ohne dabei die Wohnquartiere unnötig zu belasten. Dieses Achsen-Kammern-Prinzip wird durch die Unterbrechung von heute als Schleichweg genutzten Strassen und durch die eingeführten Tempo-30-Zonen noch verstärkt. In Affoltern am Albis sind die Quartierschliessungsstrassen richtigerweise auch nicht so dimensioniert, dass sie Durchgangsverkehr aufnehmen könnten.

U1) Das **Achsen-Kammern-Prinzip** ist konsequent umzusetzen, indem der Verkehr möglichst direkt von den Quartieren auf das übergeordnete Strassennetz geleitet wird.

Beteiligte:	Gemeinde, Anwohnerschaft
Zeitraum:	Mittelfristig
Beginn:	Sofort, in Abstimmung mit U2 und U3

4.1.2 Niedriggeschwindigkeitsregime

Die Erfahrung zeigt, dass die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten besser eingehalten werden, je grösser Tempo-30-Zonen abseits der Hauptachsen sind. Entscheidend ist, dass sich die Fahrzeuglenkenden jederzeit bewusst sind, ob sie gerade auf einer Strasse mit der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h oder 50 km/h fahren. Um dies zu gewährleisten, sollten gemeindeweit die gleichen verkehrsberuhigenden Elemente eingesetzt werden.

Die Bewirtschaftung (Unterhalt, Schneeräumung) ist zu gewährleisten. Der bauliche Aufwand für die verkehrsberuhigten Zonen ist dahingehend zu wählen, dass mit so wenigen Elementen wie möglich eine maximale Temporeduktion erreicht werden kann. Die Gestaltungselemente sind in den einzelnen Projekten zu definieren.

U2) In allen **Wohn- und Schulquartieren** sind die geplanten **Niedriggeschwindigkeitsregimes** umzusetzen (z.B. Tempo-30-Zonen). Dabei sind innerhalb der Gemeinde die Gestaltungselemente aufeinander abzustimmen.

Beteiligte:	Gemeinde, Anwohnerschaft
Zeitraum:	Kurzfristig
Beginn:	Sofort, in Abstimmung mit L10, L11 und U1

In den Industrien Moosbach und Lindenmoos ist der Begegnungsfall LW/LW zu gewährleisten. Deshalb können nicht die gleichen verkehrsberuhigenden Elemente eingesetzt werden wie in den Wohngebieten. Da aber trotzdem Geschwindigkeitsreduktionen angestrebt werden, können Elemente spezifisch für die Industrie- und Gewerbegebiete verwendet werden.

Eine Möglichkeit wäre die Erstellung von boulevardähnlichen Strassen, die mit entsprechender Gestaltung die Industrie- und Gewerbegebiete für den Aufenthalt aufwerten. So soll die Flächenaufteilung auf der Strasse zugunsten des Langsamverkehrs geändert werden, wobei das Kreuzen zweier Lastwagen bei Niedriggeschwindigkeitsregime immer noch gewährleistet werden muss.

U3) In den **Industrie- und Gewerbegebieten** ist ein **Niedriggeschwindigkeitsregime** einzuführen. Zur Unterstützung des Regimes und der Aufwertung der betreffenden Gebiete ist eine attraktive Gestaltung für den Langsamverkehr auf der Industrie- und der Alten Obfelderstrasse zu erstellen. Es sind entsprechende Projekte zu initiieren.

Beteiligte:	Gemeinde, Anwohnerschaft
Zeitraum:	Mittelfristig
Beginn:	Sofort, in Abstimmung mit U2

4.1.3 Güterumschlagsanlage

In der Industrie Lindenmoos ist ein Richtplaneintrag für eine Güterumschlagsanlage aus dem kantonalen Richtplan zu übernehmen. Bei der Festsetzung des Standorts wird die Option freigehalten, diesen in Abstimmung mit Birmensdorf festzulegen. Solange dieser Eintrag in der Industrie Lindenmoos provisorisch festgelegt ist, muss künftig mit Mehrverkehr gerechnet werden.

U4) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass der **Gleisanschluss** für eine künftige Güterumschlagsanlage bestehen bleibt und so auch künftig Güter umweltfreundlich mit dem Zug angeliefert werden können.

Beteiligte:	Gemeinde, Gemeinde Birmensdorf, Kanton
Zeitraum:	Langfristig
Beginn:	In Abstimmung mit S3

4.1.4 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personenverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Massnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität zu fördern. Die Massnahmen basieren im wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination.

Bisher wurde im bestehenden Verkehrsrichtplan das Mobilitätsmanagement nicht stark thematisiert. Durch ein Mobilitätsmanagement können aber viele verkehrliche Probleme der Gemeinde entschärft werden. Wird z.B. durch das Mobilitätsmanagement eine Umlagerung vom MIV auf den ÖV oder auch auf den Langsamverkehr erreicht, kann je nach Situation auf zusätzliche teure Verkehrsinfrastrukturen verzichtet werden.

Um ein Umsteigen zu bewirken, soll die Gemeinde folgende Mobilitätsmanagementmassnahmen prüfen:

- Park + Ride – und Bike + Ride – Standorte
- Mobility – Standorte
- Anreizsysteme für umweltfreundliches Verhalten
- Anlieferorganisation für Geschäfte
- Information in Schulen
- CarSharing, Hausliefer- und Velokurierdienst

U5) Das bestehende **Mobilitätsmanagement** der Gemeinde ist weiter auszubauen und zu koordinieren.

Beteiligte:	Gemeinde, Kanton
Zeitraum:	Daueraufgabe

4.2 Strassennetz / Strassentypisierung

Die Typisierung der Strassen basiert auf dem kommunalen Verkehrsrichtplan Affoltern am Albis aus dem Jahr 1999. Neu ist das Strassennetz auf einer Hierarchie, welche sich aus den verschiedenen verkehrsplanerischen Funktionen ergibt, aufgebaut.

Die einzelnen Strassentypen sind aufgeteilt in:

- Hochleistungsstrassen (HLS)
- Hauptverkehrsstrassen (HVS)
- Verbindungsstrassen (VS)
- Sammelstrassen (SS)
- Erschliessungsstrassen (ES)

Dabei sind die Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen aus dem kantonalen und dem regionalen Richtplan vorgegeben. Die Sammelstrassen werden aus dem alten Richtplan übernommen. Quartierserschliessungs- und Zufahrtsstrassen sowie Zufahrtswege werden in den Richtplankarten nicht dargestellt.

Bedeutung für Strassennetz		inter-	regionale	zwischen-	örtliche	quartier-	
		ationale, nationale, überregio- nale		örtliche		interne	
Aufgabe und Funktion der Strasse	Verkehrsplanerische Funktion	durchleiten	HLS	HLS, HVS			
		verbinden	HLS, HVS	HVS, VS	HVS, VS	SS	
		sammeln			HVS, VS	SS	ES
		erschliessen			VS	SS	ES
Städtebauliche Aufgaben	Aufenthalts- und Begegnungsraum				SS	ES	
	Freizeit- und Spielraum					ES	

Tabelle 1: Funktion und Aufgaben der Strassentypen (schwarz hinterlegt = Hauptfunktion/-aufgabe)

4.2.1 Verkehrsberuhigung Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz vermag heute nicht mehr allen Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten zu genügen. Durch das starke Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs wird einerseits der öffentliche Verkehr behindert, andererseits fühlen sich Fussgängerinnen, Fussgänger, Velofahrerinnen und Velofahrer unsicher.

Gemäss VSS Norm 640 043 übernehmen Verbindungsstrassen (inkl. regionale) innerhalb des Siedlungsgebietes auch Sammel- und Erschliessungsfunktionen. Dazu sollen diese Verbindungsstrassen untergeordnete Verbindungen bei begrenzter Leistung und Geschwindigkeiten gewährleisten. Dies bedeutet, dass eine siedlungsorientierte Gestaltung des Bahnhofplatzes möglich ist.

Mit der siedlungsorientierten Gestaltung des Bahnhofplatzes werden die Abläufe soweit entschleunigt, dass der Platz als solcher und für den Aufenthalt wahrgenommen wird. Für den motorisierten Verkehr wird ein Widerstand aufgebaut, sodass die in der Strategie angestrebte Umlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Zürichstrasse erfolgt.

Auch die Untere Bahnhofstrasse wird im Abschnitt Büelkreisel bis Zwillikerstrasse der Entwicklung im festgelegten Gebiet für autoarmes bis autofreies Wohnen entsprechend möglichst verträglich für Siedlung und Langsamverkehr ausgestaltet. Um eine effektive Verkehrsberuhigung zu erreichen ist denkbar, dass die siedlungsorientierte Gestaltung des Bahnhofplatzes flächendeckend, mit Integration der Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse, bis zum Kronenkreisel ausgedehnt wird.

Die Zufahrt zum Bahnhof soll trotz der Beruhigung jederzeit möglich sein (Kiss+Ride), einzig die Durchfahrt über den Bahnhofplatz soll reduziert werden (und dem öffentlichen Verkehr sowie dem Langsamverkehr den benötigten Raum geben). Anlieferungen und Zufahrten für Geschäfte und Anwohner, sowie bei Veranstaltungen und für Notfallfahrzeuge bleiben gewährleistet. Als Zusatz sind ein Lastwagenfahrverbot, eine zeitlich beschränkte Lastwagenzufahrt oder die Beschränkung des Lastwagenverkehrs auf den Zubringerdienst über den Bahnhofplatz denkbar, wobei die Möglichkeit von Sonderbewilligungen für einzelne Betriebe in Betracht gezogen werden können.

S1) Der **Bahnhofplatz** ist vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, indem eine siedlungsorientierte Gestaltung umgesetzt wird und der ÖV-Knoten für seine eigentliche Funktion als Umsteigeplattform zwischen Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr aufgewertet wird.

Beteiligte:	Gemeinde, Kanton, Anwohnerschaft
Zeitraum:	Mittelfristig
Beginn:	Sofort, in Abstimmung mit L1, L2 und L3

4.2.2 Autoarmes/autofreies Wohnen

Die Gebiete in Bahnhofnähe sollen im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung kurz- und mittelfristig baulich verdichtet werden. Durch die hohe Erschliessungsgüte mit dem öffentlichen Verkehr stellt sich die Frage, ob der Bedarf für Pflichtparkfelder in diesen Gebieten reduziert werden kann. Dadurch könnte in Bahnhofsnähe (Umkreis von ca. 400 m) autoarmes oder sogar autofreies Wohnen gefördert werden. Das Ziel von autoarmem bis autofreiem Wohnen ist die Reduktion der Fläche für den ruhenden Verkehr sowie die Reduktion der Zu- und Wegfahrten ins Zentrum und die gleichzeitige Aufwertung der Wohnqualität. Damit würde ein wichtiger Beitrag zu einer höheren Aufenthalts- und Lebensqualität im Zentrum von Affoltern am Albis geleistet. Dazu sind in der Parkraumverordnung und der Bau- und Zonenordnung die Regelungen für Pflichtparkfelder, Besucherparkfelder und Veloabstellplätze zu revidieren bzw. festzulegen.

S2) Es ist zu prüfen, wie **autoarmes bis autofreies Wohnen** in Gebieten mit hoher ÖV-Güte, auch im Rahmen der inneren Verdichtung, gefördert werden kann. Die Gemeinde passt ihre Planungsinstrumente (Parkraumverordnung, BZO) entsprechend an.

Beteiligte:	Gemeinde, Kanton
Zeitraum:	Kurzfristig
Beginn:	Sofort

4.2.3 Realisation zweite Autobahnquerung

Gemäss Eintrag im regionalen Richtplan ist der Autobahnanschluss Affoltern am Albis zu knapp bemessen, um neben dem nationalen auch den regionalen Verkehr aufnehmen zu können. Da sich der Verkehr nicht auf die Autobahn zurückstauen lässt, die Obfelderstrasse überlastet ist und nicht zuverlässig gewährleistet werden kann, dass der regionale Verkehr über die Zürichstrasse fließen kann, ist eine zweite Autobahnquerung notwendig. Dies vor allem, um die ÖV-Achse zum Bahnhof sicherzustellen und eine Alternative zur Obfelderstrasse zu bieten.

Hinzu kommt, dass verkehrsintensive Einrichtungen (VE) erstellt werden sollen. Diese dürfen, gemäss Nutzungskonzept für die verkehrsintensive Zone, im Anfangsstadium nicht mehr als 4000 Fahrten pro Tag erreichen. Sobald die zweite Autobahnquerung erstellt wird, soll die Beschränkung aufgehoben werden, ohne dass das Verkehrsnetz in Affoltern am Albis überlastet werden sollte. Um dem vorzubeugen, muss angestrebt werden, dass der durch die VE generierte Mehrverkehr die Industrie Moosbach über die zweite Autobahnquerung verlassen. Einerseits soll die bereits überlastete Obfelderstrasse kein Mehrverkehr aufnehmen müssen, andererseits gilt es die Quartiere im Rahmen des Achsen-Kammern-Prinzips vom Durchgangsverkehr freizuhalten. Deshalb sind dazu verkehrssteuernde, flankierende Massnahmen auf der Obfelder- und der Moosbachstrasse notwendig.

Es ist ein konkretes Projekt zu erstellen, wo die Linienführung der zweiten Autobahnquerung, sowie die flankierenden Massnahmen auf den genannten Strassen definiert werden. Bei der Realisation der zweiten Autobahnquerung soll die Obfelderstrasse in ihrer Strassenbreite redimensioniert werden, wobei sich auch weitere flankierende Massnahmen wie z.B.

Netzunterbrechungen anbieten. Perimeter soll die gesamte verkehrsintensive Zone sein. Dieser kann bei Bedarf noch erweitert werden.

S3) Die **zweite Autobahnquerung** ist zu realisieren. Ein Projekt mit Variantenstudium soll die genaue Wegführung der Autobahnquerung (mit Landsicherung durch Baulinien) und Möglichkeiten zur Sicherstellung des Verkehrsflusses, inkl. **flankierenden Massnahmen** auf der Moosbach- und der Obfelderstrasse, aufzeigen. Es ist ein Finanzierungs-konzept mit dem Kanton und den Eigentümern verkehrsintensiver Einrichtungen zu erstellen.

Beteiligte:	Gemeinde, Kanton, Eigentümer verkehrsintensiver Einrichtungen
Zeitraum:	Mittelfristig
Beginn:	Sofort, in Abstimmung mit U4

4.2.4 Schleichverkehrswege ausserorts

Schleichverkehr hin zum Nationalstrassenanschluss wird vor allem auf der Achse Ferenbacherstrasse – Sagenrain – Schulrain – Chalchofenstrasse – Obfelderstrasse registriert. Das Konfliktpotential besteht darin, dass das Kreuzen zweier PW auf diesen schmalen Gemeindestrassen kaum möglich ist. Wenn sich trotzdem Begegnungsfälle ereignen, dann bleiben Spuren im Landwirtschaftsland zurück. Ausserdem werden hohe Geschwindigkeiten gefahren, was den Langsamverkehr beeinträchtigt. Dies ist insofern gefährlich, da der Schulrain und die Chalchofenstrasse als Schulweg benutzt werden.

Eine favorisierte Möglichkeit wäre, Fahrverbote (ausgenommen Forst- und Landwirtschaft) auf allen betreffenden Strassen zu verhängen, wie es bereits für die Chalchofenstrasse vorgesehen ist. Einzige Schwierigkeit ist, dass der Schulrain gleichzeitig Schulweg und Zufahrt zum Schützenhaus ist. Gemäss Bericht zur Schulwegsicherung² ist eine alternative Erschliessung des Schützenhauses nicht denkbar, da der Schulrain der kürzeste Weg zum übergeordneten Strassennetz ist. Da die Aktivitäten eines Schützenvereins normalerweise nicht während der Schulzeit stattfinden, ist zu prüfen, ob das Fahrverbot auf den Schulrain ausgeweitet und jeweils temporär für die Anlässe aufgehoben werden kann, ohne der Schülerverkehr zu beeinträchtigen.

Schleichverkehr besteht auch auf der Bahn- und Dachlisserstrasse Richtung Mettmenstetten. Zusammen mit der Gemeinde Mettmenstetten ist eine Lösung analog zum Fahrverbot zu finden.

S4) Die **Schleichverkehrswege** (ausserorts) sind für den Durchgangsverkehr zu unterbrechen.

Beteiligte:	Gemeinde, Gemeinden Mettmenstetten, Hedingen und Obfelden, Polizei
Zeitraum:	Kurzfristig
Beginn:	Sofort, in Abstimmung mit S5

² Bericht zur Schulwegsicherung und Unterbindung Schleichverkehr von SNZ, 30.4.2009

4.2.5 Kommunale Strassen

Übergeordnete kommunale Strassen (Sammel- und Erschliessungsstrassen) sollen eine ihrer Bedeutung und Lage entsprechende Querschnittsdimensionierung erhalten. Dabei sind die massgebenden Begegnungsfälle, die Vorgaben bezüglich Trottoirs und die überlagerten Velowege und -routen zu berücksichtigen.

Die Sicherstellung der Velowege und -routen kann entweder mittels Markierung von Radstreifen oder mittels separatem Veloweg gewährleistet werden. Bei der Erstellung von letzterem ist zu prüfen, ob der Veloverkehr und der Fussverkehr sicher im Mischverkehr geführt werden können.

S5)	Kommunale Strassen sind der Klassierung entsprechend zu gestalten und auszubauen. (ohne Karteneintrag)
Beteiligte:	Gemeinde
Zeitraum:	Daueraufgabe
Beginn:	In Abstimmung mit A1, A2, L6 und L7

4.3 Anschlusspunkte neue Erschliessung

Für eingezonte, unbebaute Gebiete ist eine Erschliessung erforderlich. Die entsprechenden Flächen dürfen nur über die im Verkehrsrichtplan vorgesehenen Anschlusspunkte an das übergeordnete Netz angeschlossen werden. In den Handlungsanweisungen sind die planerischen Vorgaben erläutert.

A1) Das Gebiet **Schwanden** wird über die bestehenden Strassen **Schwandenstrasse** und **Moosbachstrasse** erschlossen.

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft

Zeitraum: Daueraufgabe

Beginn Überbauung: Mittel-/Langfristig, in Abstimmung mit S5 und L7

Im kantonalen Richtplan Siedlung ist das Gebiet Hedigerfeld dem Siedlungsgebiet zugewiesen. Es ist heute jedoch nicht eingezontes Bauentwicklungsgebiet. Die Erschliessung des Gebiets ist bei einer Einzonung festzulegen.

A2) Für das Gebiet **Hedigerfeld** ist bei einer Einzonung die Erschliessung im Rahmen einer **Studie** nachzuweisen. Die Gemeinde Hedingen ist einzubeziehen.

Beteiligte: Gemeinde, Gemeinde Hedingen, Eigentümerschaft

Zeitraum: Langfristig

4.4 Parkierungsanlagen

4.4.1 Bewirtschaftung

Die Bewirtschaftung aller Parkmöglichkeiten soll aufeinander abgestimmt werden. Deshalb sind in einem kongruenten und lenkungswirksamen Bewirtschaftungskonzept alle öffentlichen sowie die öffentlich zugänglichen privaten Parkmöglichkeiten zusammenzufassen (inkl. Parkfelder im Strassenbereich). Das bedeutet, dass das Bewirtschaftungskonzept komplett, transparent, konsequent und nachvollziehbar sein muss.

P1) Die **Parkraumverordnung** ist dahingehend anzupassen, dass die Bewirtschaftung aller öffentlichen und öffentlich zugänglichen privaten Parkplätze harmonisiert und der Verkehrsstrategie lenkungswirksam angepasst wird. Die Liste der Parkplätze ist laufend zu aktualisieren. (ohne Karteneintrag)

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, Eigentümerschaft, Gewerbeorganisationen

Zeitraum: Mittelfristig

Beginn: Abhängig von P3

4.4.2 Parkierungsanlage Gemeindehaus

Zur Erschliessung des Gemeindeparkhauses bestehen zwei Zufahrten und eine Ausfahrt. Eine Zu- und Ausfahrt besteht von der Zürichstrasse her und eine Zufahrt besteht von der Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse her. Um den Verkehr in der Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse weiter zu reduzieren ist zu prüfen, ob die Parkhauseinfahrt über die Begegnungszone aufgehoben werden kann.

P2) Es ist zu prüfen, wie die **Erschliessung der Gemeindeparkierungsanlage** einzig über die Zürichstrasse sichergestellt werden kann. (ohne Karteneintrag)

Beteiligte: Gemeinde

Zeitraum: Mittelfristig

Beginn: Sofort

4.4.3 Ausfahrtdosierungen

Verkehrsentensive Einrichtungen (VE) werden in der Industrie Moosbach erstellt. Bis zur Fertigstellung der zweiten Autobahnquerung dürfen diese VE maximal 4000 Fahrten pro Tag aufweisen. Sollte diese Fahrtenzahl überschritten werden, besteht die Möglichkeit, Ausfahrtdosierungen anzuordnen, um den Verkehrsfluss in Affoltern am Albis aufrechterhalten zu können.

Auch nach dem Bau der zweiten Autobahnquerung sind die Fahrtenentwicklungen im Hinblick auf die Gewährleistung des Verkehrsflusses zu beobachten, denn die Fahrtenzahlen sind nicht mehr beschränkt. Es ist darum zu definieren, ab welchen Fahrtenzahlen das Maximum an Verkehrsbelastung erreicht wird und Ausfahrtdosierungen gemäss Bau- und Zonenordnung angeordnet werden sollen.

P3) Bei Übertretungen der bewilligten Fahrten oder bei starker Verkehrsüberlastung in Affoltern am Albis sind für verkehrsentensive Einrichtungen **Ausfahrtdosierungen** anzuordnen. Die Belastungsgrenze ist periodisch zu überprüfen. (ohne Karteneintrag)

Beteiligte:	Gemeinde
Zeitraum:	Daueraufgabe
Beginn:	Abhängig von S3

4.5 Öffentlicher Verkehr

4.5.1 Bahnhofplatz

Der Bahnhof wurde 2001 umgebaut, mit dem Ziel den Bahnhof als Knoten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) attraktiver zu gestalten. Es wurden ein Bushof mit acht Anlegekanten erstellt und neue P+R-Parkfelder geschaffen.

Zu Spitzenstunden queren viele Fussgänger (Weg- und Zupendler) den Bahnhofplatz, dabei werden die Fussgängerstreifen häufig missachtet. Gleichzeitig gibt es viel MIV (u.a. Umfahren der Zürichstrasse), Velofahrer und ÖV, welche den Platz beanspruchen. Fussgänger, Velofahrer, ÖV und MIV behindern sich gegenseitig, so dass es häufig zu kritischen Situationen kommt. Die heutige Situation auf dem Bahnhofplatz ist trotz der attraktiven Umgestaltung sicherheits- und verkehrstechnisch unbefriedigend.

Bei der siedlungsorientierten Gestaltung des Bahnhofplatzes sind neben den Belangen des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs jedoch auch weitergehende Überlegungen zu machen. Der Fokus ist insbesondere auf die Erfüllung der Anforderungen an ein regionales ÖV-Zentrum zu legen. Dazu gehören die Gebäude, genügend gedeckte Aufenthaltsbereiche für den Langsamverkehr sowie ein gut ausgebautes Busnetz.

O1) Der Bahnhof als **Knoten des öffentlichen Verkehrs** ist zu stärken, indem bei der siedlungsorientierten Gestaltung des Bahnhofplatzes die Belange des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs besser berücksichtigt werden.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton

Zeitraum: Mittelfristig

Beginn: Sofort; in Abstimmung mit S1, L1, L2 und L3

4.5.2 Räumliche und zeitliche Erschliessung des Gemeindegebiets

Periphere Gebiete von Affoltern am Albis sind heute teilweise ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Können die betreffenden Gebiete nicht mit den Regionalbuslinien (besser) erschlossen werden, so sind Alternativen zu suchen.

Mit der 4. Teilergänzung des ZVV – Netzes wird ein neuer Regionalbus Affoltern am Albis mit Mettmenstetten verbinden. Damit Affoltern am Albis vom neuen Regionalbus profitieren kann, sind die Linienführung und die Lage der Haltestellen zu optimieren. Die Linie soll die Industrie Lindenmoos erschliessen, wo zwei neue Bushaltestellen entstehen sollen.

Um eine bessere Erschliessung der Randgebiete durch die Regionalbuslinien zu erreichen, ist die aktuelle Lage der heutigen Bushaltestellen vertieft zu prüfen und wenn nötig zu ändern.

Eine mögliche Alternative oder als Ergänzung zur (verbesserten) Erschliessung durch die Regionalbuslinien sind die im ÖV - Konzept³ vorgeschlagenen Ortsbuslinien Zwillikon – Bahnhof – Spital und Hedigerfeld – Bahnhof – Albispark. Die definitive Linienführung und die Anzahl der Haltestellen, wie auch der Takt (in optimaler Ergänzung zu den Regionalbuslinien) sind vertieft zu untersuchen.

O2) Die Gemeinde ist bestrebt, die **Taktdichte**, sowie **Takte an Randzeiten** gemeinsam mit dem ZVV zu verbessern oder valable Alternativen zu finden (für Bahn und Bus). (ohne Karteneintrag)

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, ZVV, ZPK, Postauto Zürich
 Zeitraum: Daueraufgabe
 Beginn: Abhängig von O5

O3) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die **räumliche** und die **zeitliche Erschliessung** der **Randgebiete** durch den öffentlichen Verkehr verbessert werden. Dazu ist die Einführung von Ortsbussen sowie die Lage der neuen und bestehenden Bushaltestellen vertieft zu prüfen. Für eine optimale Umsetzung der **Ortsbuslinien** ist mit den entsprechenden Nachbargemeinden zusammen zu arbeiten.

Beteiligte: Gemeinde, Nachbargemeinden, Kanton, ZVV, Postauto Zürich
 Zeitraum: Kurz- bis Mittelfristig
 Beginn: Sofort, in Abstimmung mit O5

4.5.3 Benutzerfreundlichkeit

Die Benutzerfreundlichkeit des öffentlichen Verkehrs ist auch abhängig davon, ob Haltestellen Personenunterstände und Sitzgelegenheiten aufweisen. Mindestens bei Haltestellen in Fahrtrichtung Affoltern am Albis sollen diese komfortsteigernden Elemente umgesetzt werden.

O4) Bei **Bushaltestellen**, die keine **Sitzgelegenheit** und keinen **Personenunterstand** aufweisen, soll untersucht werden, ob eine Verbesserung zweck- und verhältnismässig ist. Gegebenenfalls ist die nötige Infrastruktur zu ergänzen. (ohne Karteneintrag)

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, Eigentümerschaft
 Zeitraum: Mittelfristig
 Beginn: Sofort, in Abstimmung mit L4

³ ÖV-Konzept für die Gemeinde Affoltern am Albis, Infras, 26. August 2009

4.5.4 Übergeordnete Infrastruktur

Im kantonalen Richtplan ist der Ausbau der Bahnlinie auf Doppelspur zwischen Zürich und Zug vorgesehen. Um den Anschluss an die Zentren Zürich und Zug zu verbessern, ist ein Viertelstundentakt anzustreben.

O5) Die Gemeinde setzt sich bei den entsprechenden Stellen dafür ein, dass Affoltern am Albis im **Viertelstundentakt** an Zug und Zürich angeschlossen wird und bleibt sowie die Bahnlinien **Richtung Zug und Zürich** allenfalls auf **Doppelspur** ausgebaut wird.

Beteiligte:	Gemeinde, Kanton, SBB
Zeitraum:	Mittelfristig
Beginn:	Sofort, in Abstimmung mit O2 und O3

4.6 Langsamverkehr

4.6.1 Attraktivität des Zentrums

Die Förderung des Langsamverkehrs ist ein wichtiger Bestandteil des Verkehrsrichtplans von Affoltern am Albis. Das bestehende Fusswegnetz ist, im Gegensatz zum Velowegnetz, bereits relativ dicht und direkt, bestehende Lücken im Fusswegnetz sollen aber dennoch geschlossen werden.

Beim Velonetz ist zu berücksichtigen, dass die Hauptvelorouten durch übergeordnete Richtpläne festgelegt werden. Ergänzungen können mit kommunalen Routen gemacht werden. Die Umsetzung der Haupt- und kommunalen Velorouten auf Gemeindestrassen ist Sache der Gemeinde.

Für den Veloverkehr sind neben einem attraktiven und sicheren Netz auch die Abstellanlagen bei den Zielpunkten relevant.

Ein wichtiger Knotenpunkt für den Langsamverkehr ist der Bahnhofplatz. Wichtig nicht nur als Knoten des öffentlichen Verkehrs, sondern auch, weil viele Wege zu Einkaufs- und Erholungszielen über diesen Platz führen. Zur allgemeinen Verbesserung der Situation und zur Unterstützung von Affoltern am Albis als Begegnungs- und Einkaufsort soll eine verkehrsberuhigte Zone geschaffen werden (vgl. Handlungsanweisung S1).

Unfallanalysen zeigen, dass sich im Ortskern, besonders auf dem Bahnhofplatz, regelmässig Fussgängerunfälle ereignen. Die Situation, besonders in sicherheitstechnischen Belangen, soll deshalb verbessert werden.

L1) Die **Aufenthaltsqualität** und die **Sicherheit** auf den Strassen und Plätzen im Zentrum sind zu verbessern. (ohne Karteneintrag)

Beteiligte: Gemeinde, ZVV, Eigentümerschaft
 Zeitraum: Daueraufgabe
 Beginn: In Abstimmung mit S1, O1, L2 und L3

L2) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass auf dem **Bahnhofplatz** die Belange des Langsamverkehrs besser berücksichtigt werden und die Sicherheit erhöht wird.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton
 Zeitraum: Kurzfristig
 Beginn: Sofort, in Abstimmung mit S1, O1, L1, L3, L8 und L11

4.6.2 Veloabstellplätze

Am Bahnhof Affoltern am Albis wurden beim Umbau des Bahnhofs im Jahr 2001 mehr Veloabstellplätze geschaffen. Für eine Erweiterung des bestehenden Angebots ist eine Velostation und deren Lage näher am Perron (im Tausch mit den Parkplätzen des avec) zu prüfen, sowie Veloabstellplätze beidseitig der Bahnlinie zu erstellen.

L3) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die **Attraktivität** des **Bahnhofs** für den Veloverkehr mit einer grösseren Anzahl an ideal gelegenen, überdachten und eventuell abschliessbaren Veloabstellplätzen beidseitig der Bahnlinie verbessert wird. Ausserdem setzt sich die Gemeinde für die Prüfung einer Velostation ein.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, ZVV, SBB
 Zeitraum: Kurzfristig
 Beginn: Sofort, in Abstimmung mit S1, O1, L1, L2 und L11

Um bei peripheren Bushaltestellen die Schnittstelle zwischen Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr zu optimieren, sind entsprechende Veloabstellplätze vorzusehen. Genügend Veloabstellplätze sind auch bei Freizeitanlagen anzubieten.

L4) Bei **peripheren Bushaltestellen** sind abhängig von der Nachfrage entsprechende **Veloabstellplätze** bereitzustellen. (ohne Karteneintrag)

Beteiligte: Gemeinde, ZVV, Eigentümerschaft
 Zeitraum: Langfristig
 Beginn: In Abstimmung mit O4 und L5

L5) Die Gemeinde stellt bei **Freizeitanlagen** genügend **Veloabstellplätze** zur Verfügung.

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft
 Zeitraum: Langfristig
 Beginn: In Abstimmung mit L4

4.6.3 Überkommunale Langsamverkehrsverbindungen

Die Langsamverkehrsverbindungen zu den Nachbargemeinden Hedingen, Mettmenstetten, Obfelden und Mühleberg sowie dem Ortsteil Zwillikon sind sicherzustellen. Die kürzesten Verbindungen sind für den Langsamverkehr noch nicht optimal gestaltet und sollen deshalb verbessert werden. Dies kann beispielsweise durch eine Verbreiterung der Strasse (z.B. Richtung Hedingen) oder durch von der Strasse abgesetzte Velo- und Fusswege (z.B. Richtung Mettmenstetten und Mühleberg) gemacht werden.

Zwischen der alten Obfelderstrasse und der Autobahnquerung für den Fuss- und Veloverkehr ist eine direkte Verbindung für die Fussgänger zu schaffen.

L6) Die **Langsamverkehrsverbindungen** zu den **Nachbargemeinden** sind zu verbessern. Bei stark befahrenen Strassen sind die **Velorouten** wo möglich **separat, aber parallel** zum MIV auszubilden.

Beteiligte:	Gemeinde, Nachbargemeinden
Zeitraum:	Langfristig
Beginn:	In Abstimmung mit S5 und L7

4.6.4 Kommunale Langsamverkehrsverbindungen

Die kommunalen Fusswegverbindungen sind mehrheitlich erstellt. Es fehlen noch ein Teilstück entlang der Mühlebergstrasse (Fortsetzung Panoramaweg) und eine Verbindung von der Sonnenbergstrasse zum Büelacherweg über das Hedigerfeld. Bei den fehlenden Velowegverbindungen handelt es sich vor allem um die Routen im regionalen Richtplan.

Es liegt im Interesse der Gemeinde, den Kanton bei der Umsetzung der geplanten Langsamverkehrsverbindungen entlang der Verbindungsstrassen zu unterstützen. Nach Möglichkeit soll der Langsamverkehr vom motorisierten Individualverkehr abgesetzt geführt werden. Als Alternative zu den abgesetzten Velowegen können mindestens bergaufwärts Radstreifen erstellt werden. Ist keine der beiden Varianten denkbar, so sollen die entsprechenden Strassen nicht breiter als 6 m sein, weil dann die Verkehrssicherheit für Mischverkehr am höchsten ist.

L7) Die Gemeinde ist zuständig dafür, dass die im regionalen Richtplan **geplanten Langsamverkehrsverbindungen**, welche auf Sammel- oder Quartierschliessungsstrassen liegen, erstellt werden.

Beteiligte:	Gemeinde, Eigentümerschaft
Zeitraum:	Mittelfristig
Beginn:	Sofort, in Abstimmung mit S5 und L6

Neben der Verbesserung bzw. Erstellung überkommunaler Verbindungen kann bei der Fokussierung auf innerkommunale Verbindungen die Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes gesteigert werden. Die Gemeinde wird für den Langsamverkehr noch attraktiver, wenn die Wege umwegfrei verlaufen und die Quartiere durchlässig sind.

Für ein wirklich dichtes und attraktives Langsamverkehrsnetz sollen zu den bestehenden Querungen zusätzliche sichere Übergänge erstellt werden. Dabei soll das Prinzip der kurzen Wege gelten, wobei wichtige Ziele und Quellen des Langsamverkehrs miteinander verbunden werden sollen.

Zur Sicherstellung der Umsetzung notwendiger Übergänge sollen regelmässig finanzielle Mittel in der Finanzplanung zur Verfügung gestellt werden.

L8) Die Gemeinde ist bestrebt, ein **engmaschiges Langsamverkehrsnetz** anzubieten, indem sie geplante netzergänzende Verbindungen umsetzt und innerörtliche Verbindungen direkt führt. Dazu sind Grundstücke zu bezeichnen, bei denen eine **Fusswegverbindung zu sichern** ist. (ohne Karteneintrag)

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft

Zeitraum: Mittelfristig

Beginn: In Abstimmung mit L2, L9, L10, L11 und L12

Vereinzelt führen wichtige Langsamverkehrswege über private Grundstücke. Um das Langsamverkehrsnetz auch langfristig zu sichern, sind die entsprechenden Wege mittels Wegrechte, Verträge usw. rechtlich zu sichern.

L9) **Wichtige Langsamverkehrswege**, welche über private Grundstücke führen, sind rechtlich zu sichern. (ohne Karteneintrag)

Beteiligte: Gemeinde

Zeitraum: Kurzfristig

Beginn: Sofort, in Abstimmung mit L8 und U1

4.6.5 Schulwege

Die Lage der Schulhäuser bedingt, dass viele Schüler auf ihrem Schulweg die Zürichstrasse queren müssen. Die Zürichstrasse ist als Durchgangssachse für den MIV eine Barriere im Schulwegnetz.

Es wurden bereits viele Vorschläge zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten erarbeitet. So wurde auch in der Abstimmung vom 26. September 2004 der Kredit für den Bau der Fussgängerbrücke über die Zürichstrasse abgelehnt. Über- und Unterführungen sind nicht erwünscht, die Schulwegquerungen sollen möglichst niveaugleich und umweglos über die Zürichstrasse erfolgen.

Zur Gewährleistung der Sicherheit und der kurzen Wege für die Schulkinder sind in regelmässigen Abständen Querungen, in der Regel mit Schutzinseln, zu erstellen. Damit kann die Strasse in zwei Etappen gequert werden.

L10) Es sind sichere und direkte **Schulwegquerungen** vor allem über die Zürichstrasse zu gewährleisten. Die Schulwege sind fussgänger- und schülerfreundlich zu gestalten.

Beteiligte:	Gemeinde, Kanton, Schulbehörden
Zeitraum:	Kurzfristig
Beginn:	Sofort, in Abstimmung mit U2 und L8

4.6.6 Querung trennender Elemente

Die Bahnlinie ist ein stark trennendes Element im Siedlungsgefüge. Die Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr sind oft unattraktiv und mit Umwegen verbunden. Um das Hindernis Bahnlinie besser queren zu können, sind regelmässig Querungen anzubieten, die auch rollstuhlgängig sind. Dies vor allem im Bahnhofbereich, wobei auch hier das Prinzip der kurzen Wege gelten soll.

Die Bahnunterführung Süd zwischen Obstgartenstrasse (OVA-Areal) und Bahnhof (Obfelderstrasse) ist für den Langsamverkehr durch eine Bahnquerung à Niveau zu ergänzen.

L11) Es sind sichere und attraktive **Langsamverkehrsverbindungen** über die **Bahnlinie** zu erstellen. Es ist unter anderem eine **neue Verbindung zwischen den Industrien Moosbach und Lindenmoos** zu erstellen sowie die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem ehemaligen OVA-Areal aufzuwerten. Dazu ist eine neue rollstuhlgängige Verbindung zu prüfen.

Beteiligte:	Gemeinde, SBB, Eigentümerschaft
Zeitraum:	Langfristig
Beginn:	In Abstimmung mit U2, L8 und L10

4.6.7 Weitere Langsamverkehrsverbindungen

Die Erreichbarkeit und Attraktivität der öffentlich zugänglichen Parkieranlagen sind für den Fussverkehr zu gewährleisten. Besonders bei neuen Anlagen in der verkehrsintensiven Zone oder im Bereich P+R sind die Belange des Langsamverkehrs zu berücksichtigen. Parkieranlagen sollen grundsätzlich besser mit dem Bahnhofgebiet (Zentrum, Begegnungszone) verbunden werden.

L12) Die **Zugänglichkeit zu den öffentlich zugänglichen Parkieranlagen** soll für den Fussverkehr attraktiver gestaltet und wo nötig ausgebaut werden. (ohne Karteneintrag)

Beteiligte:	Gemeinde, Eigentümerschaft
Zeitraum:	Langfristig
Beginn:	In Abstimmung mit P2, L8 und L10

5 Zusammenstellung Handlungsanweisungen

Handlungsanweisung	Zeitraum
Übergeordnete Handlungsanweisungen	
U1) Das Achsen-Kammern-Prinzip ist konsequent umzusetzen, indem der Verkehr möglichst direkt von den Quartieren auf das übergeordnete Strassennetz geleitet wird.	Mittelfristig
U2) In allen Wohn- und Schulquartieren sind die geplanten Niedriggeschwindigkeitsregimes umzusetzen (z.B. Tempo-30-Zonen). Dabei sind innerhalb der Gemeinde die Gestaltungselemente aufeinander abzustimmen.	Kurzfristig
U3) In den Industrie- und Gewerbegebieten ist ein Niedriggeschwindigkeitsregime einzuführen. Zur Unterstützung des Regimes und der Aufwertung der betreffenden Gebiete ist eine attraktive Gestaltung für den Langsamverkehr auf der Industrie- und der Alten Obfelderstrasse zu erstellen. Es sind entsprechende Projekte zu initiieren.	Mittelfristig
U4) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass der Gleisanschluss für eine künftige Güterumschlagsanlage bestehen bleibt und so auch künftig Güter umweltfreundlich mit dem Zug angeliefert werden können.	Langfristig
U5) Das bestehende Mobilitätsmanagement der Gemeinde ist weiter auszubauen und zu koordinieren.	Daueraufgabe

Strassennetz / Strassentypisierung		
S1)	Der Bahnhofplatz ist vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, indem eine siedlungsorientierte Gestaltung umgesetzt wird und der ÖV-Knoten für seine eigentliche Funktion als Umsteigeplattform zwischen Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr aufgewertet wird.	Mittelfristig
S2)	Es ist zu prüfen, wie autoarmes bis autofreies Wohnen in Gebieten mit hoher ÖV-Güte, auch im Rahmen der inneren Verdichtung, gefördert werden kann. Die Gemeinde passt ihre Planungsinstrumente (Parkraumverordnung, BZO) entsprechend an.	Kurzfristig
S3)	Die zweite Autobahnquerung ist zu realisieren. Ein Projekt mit Variantenstudium soll die genaue Wegführung der Autobahnquerung (mit Landsicherung durch Baulinien) und Möglichkeiten zur Sicherstellung des Verkehrsflusses, inkl. flankierenden Massnahmen auf der Moosbach- und der Obfelderstrasse, aufzeigen. Es ist ein Finanzierungskonzept mit dem Kanton und den Eigentümern verkehrsintensiver Einrichtungen zu erstellen.	Mittelfristig
S4)	Die Schleichverkehrswege (ausserorts) sind für den Durchgangsverkehr zu unterbrechen.	Kurzfristig
S5)	Kommunale Strassen sind der Klassierung entsprechend zu gestalten und auszubauen. (ohne Karteneintrag)	Daueraufgabe
Anschlusspunkte neue Erschliessung		
A1)	Das Gebiet Schwanden wird über die bestehenden Strassen Schwandenstrasse und Moosbachstrasse erschlossen.	Daueraufgabe
A2)	Für das Gebiet Hedigerfeld ist bei einer Einzonung die Erschliessung im Rahmen einer Studie nachzuweisen. Die Gemeinde Hedingen ist einzubeziehen.	Langfristig
Parkierungsanlagen		
P1)	Die Parkraumverordnung ist dahingehend anzupassen, dass die Bewirtschaftung aller öffentlichen und öffentlich zugänglichen privaten Parkplätze harmonisiert und der Verkehrsstrategie lenkungswirksam angepasst wird. Die Liste der Parkplätze ist laufend zu aktualisieren. (ohne Karteneintrag)	Mittelfristig
P2)	Es ist zu prüfen, wie die Erschliessung der Gemeindeparkierungsanlage einzig über die Zürichstrasse sichergestellt werden kann. (ohne Karteneintrag)	Mittelfristig
P3)	Bei Übertretungen der bewilligten Fahrten oder bei starker Verkehrsüberlastung in Affoltern am Albis sind für verkehrsintensive Einrichtungen Ausfahrtsdosierungen anzuordnen. Die Belastungsgrenze ist periodisch zu überprüfen. (ohne Karteneintrag)	Daueraufgabe

Öffentlicher Verkehr		
O1)	Der Bahnhof als Knoten des öffentlichen Verkehrs ist zu stärken, indem bei der Verkehrsberuhigung des Bahnhofplatzes die Belange des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs besser berücksichtigt werden.	Mittelfristig
O2)	Die Gemeinde ist bestrebt, die Taktdichte , sowie Takte an Randzeiten gemeinsam mit dem ZVV zu verbessern oder valable Alternativen zu finden (für Bahn und Bus). (ohne Karteneintrag)	Daueraufgabe
O3)	Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die räumliche und die zeitliche Erschliessung der Randgebiete durch den öffentlichen Verkehr verbessert werden. Dazu ist die Einführung von Ortsbussen sowie die Lage der neuen und bestehenden Bushaltestellen vertieft zu prüfen. Für eine optimale Umsetzung der Ortsbuslinien ist mit den entsprechenden Nachbargemeinden zusammen zu arbeiten.	Mittelfristig
O4)	Bei Bushaltestellen , die keine Sitzgelegenheit und keinen Personenunterstand aufweisen, soll untersucht werden, ob eine Verbesserung zweck- und verhältnismässig ist. Gegebenenfalls ist die nötige Infrastruktur zu ergänzen. (ohne Karteneintrag)	Mittelfristig
O5)	Die Gemeinde setzt sich bei den entsprechenden Stellen dafür ein, dass Affoltern am Albis im Viertelstundentakt an Zug und Zürich angeschlossen wird und bleibt sowie die Bahnlinien Richtung Zug und Zürich allenfalls auf Doppelspur ausgebaut wird.	Mittelfristig

Langsamverkehr		
L1)	Die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit auf den Strassen und Plätzen im Zentrum sind zu verbessern. (ohne Karteneintrag)	Daueraufgabe
L2)	Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass auf dem Bahnhofplatz die Belange des Langsamverkehrs besser berücksichtigt werden und die Sicherheit erhöht wird.	Kurzfristig
L3)	Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die Attraktivität des Bahnhofs für den Veloverkehr mit einer grösseren Anzahl an ideal gelegenen, überdachten und eventuell abschliessbaren Veloabstellplätzen beidseitig der Bahnlinie verbessert wird. Ausserdem setzt sich die Gemeinde für die Prüfung einer Velostation ein.	Kurzfristig
L4)	Bei peripheren Bushaltestellen sind abhängig von der Nachfrage entsprechende Veloabstellplätze bereitzustellen. (ohne Karteneintrag)	Langfristig
L5)	Die Gemeinde stellt bei Freizeitanlagen genügend Veloabstellplätze zur Verfügung.	Langfristig
L6)	Die Langsamverkehrsverbindungen zu den Nachbargemeinden sind zu verbessern. Bei stark befahrenen Strassen sind die Velorouten wo möglich separat, aber parallel zum MIV auszubilden.	Langfristig
L7)	Die Gemeinde ist zuständig dafür, dass die im regionalen Richtplan geplanten Langsamverkehrsverbindungen , welche auf Sammel- oder Quartierschliessungsstrassen liegen, erstellt werden.	Mittelfristig
L8)	Die Gemeinde ist bestrebt, ein engmaschiges Langsamverkehrsnetz anzubieten, indem sie geplante netzergänzende Verbindungen umsetzt und innerörtliche Verbindungen direkt führt. Dazu sind Grundstücke zu bezeichnen, bei denen eine Fusswegverbindung zu sichern ist. (ohne Karteneintrag)	Mittelfristig
L9)	Wichtige Langsamverkehrswege , welche über private Grundstücke führen, sind rechtlich zu sichern. (ohne Karteneintrag)	Kurzfristig
L10)	Es sind sichere und direkte Schulwegquerungen vor allem über die Zürichstrasse zu gewährleisten. Die Schulwege sind fussgänger- und schülerfreundlich zu gestalten.	Kurzfristig
L11)	Es sind sichere und attraktive Langsamverkehrsverbindungen über die Bahnlinie zu erstellen. Es ist unter anderem eine neue Verbindung zwischen den Industrien Moosbach und Lindenmoos zu erstellen sowie die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem ehemaligen OVA-Areal aufzuwerten. Dazu ist eine neue rollstuhlgängige Verbindung zu prüfen.	Langfristig
L12)	Die Zugänglichkeit zu den öffentlich zugänglichen Parkieranlagen soll für den Fussverkehr attraktiver gestaltet und wo nötig ausgebaut werden. (ohne Karteneintrag)	Langfristig

6 Richtplankarten



Verkehrsrichtplankarte motorisierter Individualverkehr

Öffentliche Auflage vom 24. Juni 2011 bis 23. August 2011
Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 30. Januar 2012

Der Gemeindepräsident: _____ Der Gemeindevorsteher: _____

Robert Marty

Silvio Böni

Von der Baudirektion genehmigt am 20. November 2012
Für die Baudirektion: _____

BDV Nr. 162/12

Bestehend	Geplant	
		* Hochleistungsstrasse (HLS)
		* Hauptverkehrsstrasse (HVS)
		** Verbindungsstrasse
		Sammelstrasse
		Quartierschliessungsstrasse, Zufahrtsstrasse / -weg
		* Nationalstrassenanschluss
		Anschlusspunkt neue Erschliessung
		Gebiet für autoarmes bis autofreies Wohnen
		siedlungsorientierter Strassen- abschnitt
		gestalterische Strassenaufwertung
		öffentliche Parkierungsanlagen
		** P von regionalem Interesse
		** Güterumschlagsanlage
		Gemeindegrenze

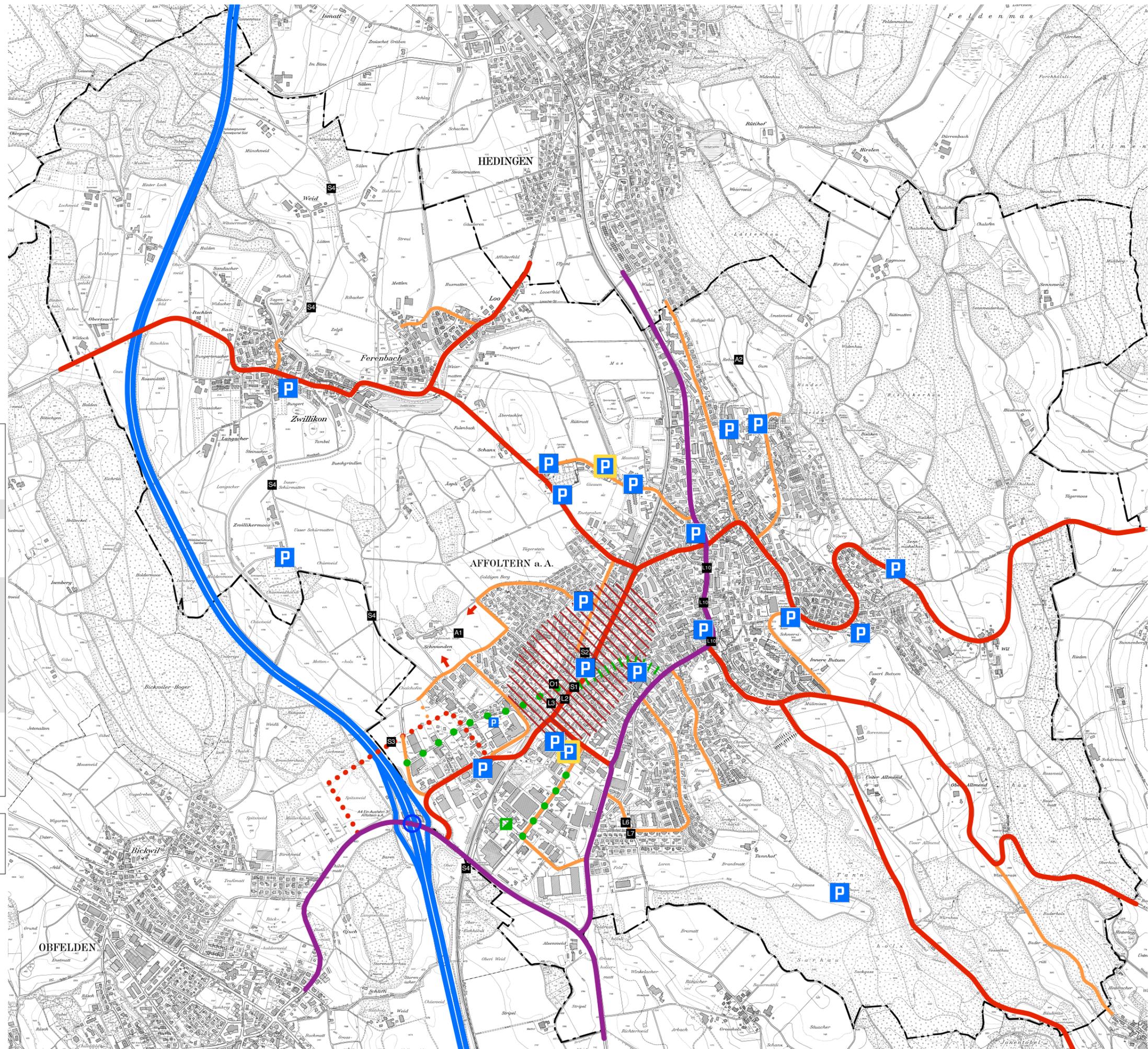
Die grau hinterlegten Legendenpunkte sind Genehmigungsinhalte, die übrigen sind Informationsinhalte.
Die mit * bezeichneten Legendenpunkte stammen aus dem kantonalen Richtplan.
Die mit ** bezeichneten Legendenpunkte stammen aus den regionalen Richtplan.

Ohne Karteneintrag:



1:20'000

0 100 500 1000m





Verkehrsrichtplankarte öffentlicher Verkehr

Öffentliche Auflage vom 24. Juni 2011 bis 23. August 2011
Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 30. Januar 2012

Der Gemeindepräsident: Der Gemeindevorsteher:

Robert Marty

Silvio Böni

Von der Baudirektion genehmigt am 20. November 2012
Für die Baudirektion:

BDV Nr. 162/12

Bestehend	Geplant	
		* Bahnlinie
		* Bahnhof
		Regionalbuslinie
		Bushaltestelle
		Ortsbuslinie 1 Zwillikon-Spital
		Ortsbuslinie 2 Hedigerfeld-Albispark
		Ortsbus nach Hedingen
		Information
		Gemeindegrenze

Die grau hinterlegten Legendenpunkte sind Genehmigungsinhalte, die übrigen sind Informationsinhalte.
Die mit * bezeichneten Legendenpunkte stammen aus dem kantonalen Richtplan.

Ohne Karteneintrag:

1:20'000

0 100 500 1000m





Verkehrsrichtplankarte Langsamverkehr

Öffentliche Auflage vom 24. Juni 2011 bis 23. August 2011
Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 30. Januar 2012

Der Gemeindepräsident: _____ Der Gemeindevorsteher: _____

Robert Marty _____ Silvio Böni _____

Von der Baudirektion genehmigt am 20. November 2012
Für die Baudirektion: _____

BDV Nr. 162/12

Bestehend	Geplant	
		** Hauptveloroute
		Veloroute Knonaueramt
		Kommunale Veloroute
		** Hauptwanderweg
		Kommunaler Fussweg
		Neue Querung
Information		
		Gemeindegrenze
		gestalterische Strassenaufwertung

Die grau hinterlegten Legendenpunkte sind Genehmigungsinhalte, die übrigen sind Informationsinhalte.
Die mit * bezeichneten Legendenpunkte stammen aus dem kantonalen Richtplan.
Die mit ** bezeichneten Legendenpunkte stammen aus den regionalen Richtplan.

Ohne Karteneintrag / unvollständiger Karteneintrag:



1:20'000

0 100 500 1000m

