

Kanton Zürich

Gemeinde Kappel am Albis



► Kommunalen Verkehrsrichtplan

Bericht zu den Einwendungen aus der öffentlichen Auflage und Anhörung vom 30. September bis 29. November 2022

Festsetzung

Walter Willa
Ingenieure für
Geomatik Planung Werke

Obstgartenstrasse 12
8910 Affoltern a.A.

Tel. 043 322 77 22
Fax 043 322 77 23
www.gpw.ch
gpw@gpw.ch

17. März 2023

gpw

Geomatik Planung Werke

Impressum

Auftrag

Auftrag Nr. 16.KAP.105

Auftraggeber

Adresse Gemeinde Kappel am Albis
Lindenfeld 2a
8926 Kappel am Albis

Kontaktperson Stefanie Dünnenberger-Forlin, Gemeindeschreiberin

Dokument

Autoren Sara Rüegg

Status Festsetzung

Version 2.0

Beilage

keine

Verteiler

Version	Datum	Empfänger	Form	Zweck
1.0	26.01.2023	Begleitgruppe	PDF	Besprechung vom 2. Februar 2023
2.0	20.03.2023	Gemeinderat	PDF	Verabschiedung z.H. Festsetzung durch die Gemeindeversammlung am 2. Juni 2023

Abkürzungsverzeichnis

KAPO Kantonspolizei

PBG Planungs- und Baugesetz

VErV Verkehrserschliessungsverordnung

Inhalt

1	Einwendungen	4
1.1	Verkehrssituation Baarer-/Kappelerstrasse, Uerzlikon	4
1.2	Verkehrssituation Mythenblick/Baarerstrasse, Uerzlikon	5
1.3	Verkehrslärm Zürichstrasse, Ausgang Uerzlikon Richtung Rossau	5
1.4	Einbahnregime für Lastwagen, Oberdorfstrasse, Uerzlikon	6
1.5	Ausweichstellen im Dorf Uerzlikon	6
1.6	Verkehrsberuhigung Uerzlikon	7
1.7	Ausweichverkehr durch den Steihuserwald, Uerzlikon	8
1.8	Parkierung Uerzlikon	9
1.9	Fahrverbot Näfenhäuser, Kappel a.A.	9
1.10	Veloverkehr kommunal Näfenhäuser, Kappel a.A.	10
1.11	Fussverkehr Näfenhäuser, Kappel a.A.	10
1.12	Bushaltestelle Allenwinden, Kappel a.A.	10
1.13	Verbreiterung Trottoir Tömlimatt, Kappel a.A.	11
1.14	Einbahnverkehr Tömlimatt, Kappel a.A.	12
1.15	Temporeduktion Tömlimatt, Kappel a.A.	12
1.16	Öffentliche Fusswegverbindung Im Feld – Tömlimatt, Kappel a.A.	13
1.17	Parkierung Schule Tömlimatt, Kappel a.A.	14
1.18	Reduktion Höchstgeschwindigkeit Ebertswilerstrasse, Kappel a.A.	14
1.19	Ortseingangstore Albis-/Baarerstrasse und Ebertswilerstrasse, Kappel a.A.	15
1.20	Veloverkehr übergeordnet	16
1.21	Bike-and-Ride	16
1.22	Reitwege	17

1 Einwendungen

1.1 Verkehrssituation Baarer-/Kappelerstrasse, Uerzlikon

Anträge

1. Der Rechtsvortritt soll an dieser Kreuzung für sämtliche Fahrzeuge aufgehoben, die Einmündung der Kappelerstrasse in die Baarerstrasse auf Höhe der Liegenschaft Meili (Kappelerstrasse 2, Uerzlikon) mit Haifischzähnen versehen und das neue Kreuzungsregime entsprechend beschildert werden.
2. Die Verkehrssituation bei der Bushaltestelle Kappelerstrasse in Richtung Baar ist anzuschauen, zu prüfen und behindertengerecht mit einem Trottoir zu überdenken.
3. Durchgehendes Trottoir vom Hüttenrain bis Einmündung Mythenblick erstellen.

Begründung

Die Kreuzung Baarer-/Kappelerstrasse in Uerzlikon ist aus allen drei Richtungen – von Kappel her, von Rossau (Mettmenstetten) her und von Baar her – stark frequentiert. Dies führt regelmässig zu kritischen Situationen.

Die Verkehrsführung an der Baarer-/Kappelerstrasse ist aus Risikosicht für sämtliche Verkehrsteilnehmer – Auto-, Bus- und Lastwagen-Fahrer, Velofahrer und Fussgänger – ungenügend und birgt sehr hohes Unfallrisiko. Diesem kann mit einfachen Massnahmen begegnet werden. Sowohl Fahrzeuglenker, die von Baar herkommend in Richtung Rossau fahren, als auch solche, die von Kappel herkommend in Richtung Baar oder in Richtung Rossau abzweigen, sind von den geltenden Vortrittsregeln überfordert und verweigern den Vortritt.

Die Kreuzung ist unübersichtlich, der Verkehr aus den jeweils anderen zwei Richtungen insbesondere von Baar und von Kappel her nicht rechtzeitig bzw. erst sehr spät einsehbar.

Im Ausgang der Kreuzung, von der Kappelerstrasse herkommend in die Baarerstrasse in Richtung Rossau, ist die Baarerstrasse in einer überraschenden, am Kurvneingang in dieser starken Ausprägung nicht rechtzeitig erkennbaren Rechtskurve geführt. Dies führt dazu, dass Fahrzeuge, die von Kappel herkommen und in Richtung Rossau abzweigen wollen, mit schöner Regelmässigkeit unversehens auf die Gegenfahrbahn geraten und abrupt gegenlenken müssen, um Kollisionen nicht nur, aber insbesondere mit Bussen und Lastwagen zu vermeiden, welche die Kreuzung aus Richtung Rossau befahren. Notabene mit oft nicht den miserablen Sichtverhältnissen angepasster Geschwindigkeit.

Die kritische Kreuzungs-Situation ist nicht beschildert. Verkehrsteilnehmer befahren die Kreuzung deshalb unvorbereitet, da ungewarnt.

Vom Mythenblick aus ist die Bushaltestelle Kappelerstrasse in Richtung Baar entweder über den schmalen und steilen Fussweg (Weiermattstrasse), der am unteren Ende eine Eisenbarriere aufweist, die den Durchgang mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen o.ä. zusätzlich erschwert, oder über den Zufahrtsweg Mythenblick via Baarerstrasse, erreichbar. In Richtung Baarerstrasse hört das Trottoir nach dem Haus Nr. 8 jedoch auf.

Erwägung gpw

1. Die Kreuzung Baarer-/Kappelerstrasse muss tatsächlich mit Vorsicht und Aufmerksamkeit befahren werden. Sie ist nach unserem Wissen schon früher intensiv zwischen Gemeinde, Kanton und Kantonspolizei behandelt worden. Zur Entschärfung der Verkehrssituation für Fussgänger:innen ist deshalb an dieser Kreuzung eine Querungsstelle geplant (Massnahme F5). Signalisations- und Markierungsänderungen sind nicht unbedingt Aufgabe des kommunalen Verkehrsrichtplans.
2. Die einseitig befahrene Bushaltestelle an der Baarerstrasse ist bestehend und weist auch das im Antrag geforderte Trottoir auf. Jedoch hört es in Richtung Baar vor dem Grundstück Nr. 1490 auf (vgl. nachstehender Entscheid Begleitgruppe, Punkt 1 und 3).

3. Ein durchgehendes Trottoir vom Fussweg Weiermattstrasse bis zur Einmündung Mythenblick würde eine sichere und behindertengerechte Verbindung sicherstellen. Die Erschliessung über den steilen Fussweg (Weiermattstrasse) ist nicht behindertengerecht. Mobilitätseingeschränkte Personen müssen heute vom Mythenblick den Umweg über die Weiermattstrasse – Oberdorfstrasse – Baarerstrasse nehmen, um zur Bushaltestelle zu gelangen.

Entscheid Begleitgruppe

1. Wird ausserhalb des RP-Verfahrens entgegengenommen und behandelt.
2. Betreffend die Verkehrssituation ist die Erwägung 1 und der dazugehörige Entscheid 1 zu berücksichtigen. Betreffend das Trottoir ist die Erwägung 3 und der dazugehörige Entscheid 3 zu berücksichtigen.
3. Wird im Richtplan aufgenommen. Die Gemeinde beantragt beim Kanton ein durchgehendes Trottoir von der Einmündung Mythenblick bis zur Bushaltestelle Kappelerstrasse (vgl. auch Kap. 2.2, Beantragung Gesamtlösung beim Kanton). Für die Bushaltestelle soll gleichzeitig geprüft werden, ob ein behindertengerechter Ausbau verhältnismässig ist.

1.2 Verkehrssituation Mythenblick/Baarerstrasse, Uerzlikon

Antrag

Verlegung der Verkehrsinsel südlich der Ein-/Ausfahrt Mythenblick und Verlegung der Signalisation «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» weiter südlich ausserhalb des Dorfes.

Begründung

Die Verkehrssituation rundum die Ein-/Ausfahrt Mythenblick in die Baarerstrasse ist nicht angepasst. Der PW- und Veloverkehr hat da aufgrund der 2010-2014 erstellen Neubauten stark zugenommen.

Die dorfseitig gelegene Verkehrsinsel bewirkt dafür zu wenig Bremswirkung. Der dorfauswärts fahrende Verkehr beschleunigt häufig schon vor dem Knoten und der einwärts fahrende Verkehr bremst erst auf der Höhe der Einmündung ab. Dadurch ist eine gefährliche Verkehrssituation entstanden.

Zudem produziert der früh beschleunigende Verkehr unnötig viel Lärm für die direkte Gegend.

Erwägung gpw

Das Eingangstor wurde im Jahr 2006 erstellt, bevor das Grundstück Nr. 1489 an der Kreuzung Mythenblick/Baarerstrasse überbaut wurde. Daher liegt das Eingangstor jetzt bereits im Siedlungsgebiet, womit es seine Bremswirkung zu spät entfaltet. Die Verschiebung dessen ist als Gesamtlösung zusammen mit einem durchgehenden Trottoir von der Bushaltestelle Kappelerstrasse in Richtung Baar bis zur Einmündung Mythenblick zu betrachten. Damit der dorfauswärts fahrende Verkehr nicht zu früh beschleunigen kann, ist zudem ein symmetrisches Eingangstor zu prüfen.

Die Signalisation «Höchstgeschwindigkeit 50 generell aufgehoben» befindet sich nach der Einmündung Mythenblick und damit eigentlich an der richtigen Stelle, nach dem Siedlungsgebiet.

Entscheid Begleitgruppe

Antrag wird berücksichtigt. Gesamtlösung zu den Anträgen 2.1 und 2.2 wird beim Kanton beantragt.

1.3 Verkehrslärm Zürichstrasse, Ausgang Uerzlikon Richtung Rossau

Antrag

Berücksichtigung Strassenverkehrslärm Zürichstrasse Ausgang Uerzlikon Richtung Rossau.

Begründung

Die Strecke Ausgang Uerzlikon Richtung Rossau ist beliebt für maximale Beschleunigung und somit ist der Strassenverkehrslärm zum Problem geworden. Bei einer Lärmmessung von einem direkt betroffenen Anwohner wurde an einem schönen Sommertag im Jahr 2022 93 dB an der Hausmatte 7 gemessen. Dieser Wert liegt 23 dB über dem Alarmwert in Wohnzonen.

Erwägung gpw

Ein konkreter Vorschlag fehlt. Die Umsetzung dieses Antrags ist im kommunalen Verkehrsrichtplan nicht offensichtlich.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

1.4 Einbahnregime für Lastwagen, Oberdorfstrasse, Uerzlikon

Antrag

Die künftige Gestaltung des Strassenraums Oberdorfstrasse ist Massnahmenneutral zu formulieren. Vor der Einführung eines Einbahnregimes für Lastwagen sind die Auswirkungen aufzuzeigen und die Einführung nochmals dem Volk vorzulegen. Zudem ist der landwirtschaftliche Verkehr mit einzubeziehen.

Begründung

Das Einbahnregime für Lastwagen auf der Oberdorfstrasse ist noch zu wenig ausgereift. Es fehlen Antworten zu Wendemöglichkeiten für Lastwagen, der Auswirkungen auf landwirtschaftliche Fahrten und die Weiermattstrasse.

Erwägung gpw

Die Auswirkungen eines allfälligen Einbahnregimes wurden noch nicht näher geprüft. Es ist lediglich eine mögliche Lösung, um die Verkehrssituation auf der Oberdorfstrasse beim Kreuzen zweier Lastwagen zu entschärfen (die Mindestfahrbahnbreite fürs Kreuzen beträgt 5.6 m). Daher soll die Einführung lediglich geprüft werden.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird berücksichtigt. Massnahme M7 wird im Richtplantext folgendermassen umformuliert: Einführung Einbahnregime für Lastwagen auf Oberdorfstrasse prüfen.

1.5 Ausweichstellen im Dorf Uerzlikon

Antrag 1

Der Ausweichplatz bei der oberen Einmündung der Weihermattstrasse in die Oberdorfstrasse soll 50 Meter weiter unten im Abzweiger Oberdorfstrasse – Steinhauserstrasse – Hurtergasse vorgesehen werden.

Antrag 2

Die Ausweichstelle sind vor Ort neu zu diskutieren und teilweise zu streichen.

Begründung 1

Wir haben die Erfahrung gemacht, dass unser Vorplatz, der seit unserem aufwendigen Umbau einer alten Scheune in ein Schutzobjekt zugleich als Parkplatz und Garagenausfahrt dient, als Abkürzung für grosse Traktoren (mit Anhängern) und rasantes Einbiegen von Fahrzeugen aller Art von und in die Oberdorf-/Weiermattstrasse genutzt wird.

Dort ist die Strassenfläche auf öffentlichem Grund, wesentlich grösser (hier können tatsächlich zwei Lastwagen kreuzen) und das Gefälle zu dem deutlich moderater. Das Einbahnregime auf der Oberdorfstrasse soll nicht nur für Lastwagen, sondern auch für Traktoren und andere Landmaschinen gelten, die inzwischen Dimensionen und Gewichte wie Lastwagen aufweisen und bezüglich

Verkehrsfrequenz, Lärm und Abgasemissionen eine wesentlich grössere Belastung und Gefahr (z.B. für Kinder) darstellen.

In der Vergangenheit hatte das dazu geführt, dass der Randstein eingebrochen ist und immer mehr von unserem Grundstück von den Verkehrsteilnehmenden als Strassenraum betrachtet und genutzt wurde.

Auf Anraten der kantonalen Denkmalpflege wurden deshalb auf unserem Grundstück bauliche Massnahmen ergriffen, um den Strassenraum sowohl auf der Weiermattstrasse als auch auf der Oberdorfstrasse klarer abzugrenzen. Dass nun eine öffentliche Ausweichstelle für Autos, Lastwagen und Traktoren über unseren Vorplatz führen soll, war nicht die Idee dabei. Vielmehr sollte der Verkehr auf der Strasse bleiben und das klar signalisiert bekommen. Entsprechend haben wir den Vorplatz auch nicht für Fahrzeuge mit grossem Gewicht konzipiert und mit einer wasserdurchlässigen Eindeckung versehen, um der Bodenversiegelung entgegenzuwirken.

Dazu kommt, dass unser Vorplatz ein recht grosses Gefälle aufweist. Im Winter bei Eis und Schnee könnte es passieren, dass Fahrzeuge über den Platz ins Gebäude rutschen.

Begründung 2

Auf der Oberdorfstrasse sind auf meinem Hofgelände gerade zwei Ausweichstellen ausgeschieden worden. Nur schon, dass so ein Vorschlag gezeichnet wird, ohne die betroffenen Grundstückbesitzer miteinzubeziehen stört mich sehr. Das obere Teilstück der Oberdorfstrasse (südlich im Dorf) ist rechtgerade und somit übersichtlich. Dass auf meiner Höhe der Oberdorfstrasse gerade vier Ausweichstellen ausgeschieden werden sollte, leuchtet nicht ein und somit unnötig.

Erwägung gpw

Die Oberdorfstrasse (südlicher Abschnitt ab Weiermattstrasse) ist heute zu schmal, damit ein PW und ein LW auf der Fahrbahn kreuzen können. Da jedoch (bereits heute) genügend Ausweichmöglichkeiten (vgl. Abbildung 15 im Bericht gemäss Art. 47 RPV) in Form von Vorplätzen und Einmündungen vorhanden sind, besteht kein Handlungsbedarf. Neue Ausweichmöglichkeiten sind mit dem Verkehrsrichtplan keine vorgesehen. Sowohl für die Gemeinde wie auch für die Anwohner bzw. Grundeigentümer ändert sich diesbezüglich also nichts. Wichtig zu wissen ist, dass ein Kreuzen zweier LW (oder LW-ähnlicher Fahrzeuge in der Dimensionierung) nicht möglich ist. Dies würde eine Mindestfahrbahnbreite von 5.6 m erfordern (aktuelle Fahrbahnbreite 4.4 m). Deshalb wurde im Richtplan nach einer Lösung gesucht, diese Situation an der Oberdorfstrasse zu entschärfen (vgl. Erwägungen im Kap. 1.4)

Entscheid Begleitgruppe

1.6 Dem Antrag kann nicht entsprochen werden. Im Richtplan werden lediglich Ausweichmöglichkeiten für das Kreuzen von PW und LW aufgezeigt. Es werden keine neuen Ausweichstellen definiert. Verkehrsberuhigung Uerzlikon

Antrag 1

Verkehrsberuhigung im Dorf Uerzlikon der 30er Zonen durch Umgestaltung in eine Begegnungszone bzw. 20er Zone sowie Verkehrsberuhigung der 50er Zone mithilfe von Gestaltungstricks oder dann mittels Höchstgeschwindigkeit 30.

Begründung 1

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere für die Kindergarten- und Schulkinder, die täglich allein den Weg zum Kindergarten oder zum Schulbus auf sich nehmen sowie zur Steigerung der allgemeinen Lebensqualität im Dorf Uerzlikon, stehen wir ein für unsere Antrag.

Erwägung gpw 1

Es kann nicht a priori eine flächendeckende weitere Verkehrsberuhigung im Ortsteil Uerzlikon angestrebt werden; die Voraussetzungen sind differenziert zu prüfen.

In einer Begegnungszone hat der Fussverkehr einen wesentlichen Anteil am Gesamtverkehr. Sie macht dort Sinn und kann realisiert werden, wo ein konstant hoher Fussverkehrsanteil im Strassenraum anzutreffen ist. Daher wäre allenfalls zu prüfen, ob im Abschnitt der beidseitig bebauten Oberdorfstrasse und auf der Weihermattstrasse und der 30-Zone der Steinhauserstrasse eine Begegnungszone geschaffen werden kann.

Die Beantragung der Erhöhung der (Schulweg-)Sicherheit entlang der Baarerstrasse, z.B. mittels Einführung von Tempo 30, ist bereits im kommunalen Verkehrsrichtplan als Massnahme L1 vorgesehen.

Entscheid Begleitgruppe 1

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt. Der Abschnitt der beidseitig bebauten Oberdorfstrasse, die Weihermattstrasse und die 30-Zone der Steinhauserstrasse werden zur Prüfung der Schaffung einer Begegnungszone im Richtplan aufgenommen.

Antrag 2

Verkehrsberuhigung der Steinhauserstrasse auf max. 20 km/h und zusätzlich zwei Fahrbahnschwellen mit Hinweistafeln «Bodenwelle/Tempo 10 km/h» und zwei Strassentafeln für die Umfahrung über den Feuerweg.

Begründung 2

Direktbetroffene erleben tagtäglich und auch am Wochenende wie viele Personenwagen, landwirtschaftliche Fahrzeuge (teils mit Anhänger) und auch Elektrowelos viel zu schnell, d.h. über 30 km/h an den Häusern vorbeifahren. Ohne Rücksicht auf die Bewohner zu nehmen, ohne zu schauen und zu überlegen, ob irgendwelche Kinder auf der Strasse sind oder auf die Strasse laufen könnten. Meistens sind es PWs, welche durch den Steinhauserwald die Abkürzung nehmen und umgekehrt.

Erwägung gpw 2

Um den Durchgangsverkehr auf der Steinhauserstrasse, der nicht durch die Anwohnenden erzeugt wird, zu verhindern resp. zu minimieren, soll dem von der Gemeinde Steinhausen beabsichtigten Fahrverbot durch den Steinhauserwald auf Steinhauser Seite die entsprechende Fortsetzung auf Uerzliker Seite, ab der Forsthütte in Uerzlikon in Richtung Steinhausen, gegeben werden (vgl. Erwägungen im Kap. 1.7). Zudem wird auch die Prüfung der Schaffung einer Begegnungszone in der 30-Zone der Steinhauserstrasse im Richtplan aufgenommen.

Entscheid Begleitgruppe 2

Der Antrag wird berücksichtigt. Es soll ein Fahrverbot (ausgenommen forstwirtschaftlicher Verkehr) durch den Steinhauserwald ab der Forsthütte in Uerzlikon in Richtung Steinhausen eingeführt werden (vgl. Entscheid im Kap. 1.7). Und die Prüfung der Schaffung einer Begegnungszone auf der Steinhauserstrasse wird im Richtplan aufgenommen.

1.7 Ausweichverkehr durch den Steihuserwald, Uerzlikon

Antrag

Es soll mit geeigneten Massnahmen versucht werden, den allfälligen Ausweichverkehr durch den Steihuserwald zu verhindern.

Begründung

Die SchweizMobil Route verläuft auf Steinhauser Gemeindegebiet auf der Uerzlikerstrasse, ab der Tannstrasse durch den Steihuserwald in Richtung Uerzlikon. Im rechtskräftigen Verzeichnis der öffentlichen Strassen und Wege gemäss § 5 des Gesetzes über Strassen und Wege (BGS 751.14, GSW) ist die Strasse nach Uerzlikon mit Lauf-Nr. 306 als II. andere öffentlichen Strassen und Wege, a) Strassen, Nr. 4, erfasst. Um allfälligen Ausweichverkehr durch den Steihuserwald

zu verhindern, beabsichtigt die Gemeinde Steinhausen ab der Waldhütte in Richtung Uerzlikon ein Fahrverbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder, ausgenommen Forstwirtschaft, zu signalisieren und die Strasse in die Kategorie «anderer öffentlicher Weg» umzuklassieren.

Erwägung gpw

Es ist sinnvoll, Ausweichverkehr durch den Steihuserwald zu verhindern und dem von der Gemeinde Steinhausen beabsichtigten Fahrverbot (ausgenommen forstwirtschaftlicher Verkehr) auf Steinhauser Seite die entsprechende Fortsetzung auf Uerzliker Seite, ab der Forsthütte in Uerzlikon in Richtung Steinhausen, zu geben. Zur klaren Verkehrsregelung wäre zudem bei der Abzweigung der Steinhauser- von der Oberdorfstrasse das Signal «Sackgasse» zu platzieren.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird berücksichtigt.

1.8 Parkierung Uerzlikon

Antrag

Es sollen öffentliche Parkplätze im Dorf erstellt werden.

Begründung

Die Parkplatzsituation in Uerzlikon ist für Besucher eher schwierig, stehen doch manchmal auch Autos in der Kreuzung Oberdorfstrasse/Steinhauserstrasse. Es sollten öffentliche Parkplätze im Dorf vorhanden sein, dies wäre beim alten Spritzenhaus möglich. Diese Parkplätze dürften dann nicht von Anwohnern dauerbenutzt werden.

Erwägung gpw

Grundsätzlich sind gemäss PBG genügend Abstellplätze einschliesslich Besucherparkplätzen auf Privatgrund anzulegen (§ 244 Abs. 1 und 3 PBG). Daran hält sich auch die Gemeinde Kappel a.A.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

1.9 Fahrverbot Näfenhäuser, Kappel a.A.

Antrag

Auf der Strasse durch den Weiler Näfenhäuser ist ein Fahrverbot einzuführen mit Ausnahme der Zubringer.

Begründung

Die Gemeindestrasse durch den Weiler Näfenhäuser soll sicherer werden für Personen (Anwohner:innen, Spaziergänger:innen und Kinder) und den langsamen Verkehr (Reiten, Velo). Ausserdem soll sie vom Durchgangsverkehr befreit werden. Sie wird oft von Verkehrsteilnehmern benützt, welche nur durchfahren als Abkürzung, oder für Vergnügungsfahrten. Zudem fahren oft auch grosse Fahrzeuge wie LKWs (z.B. Denneranlieferung) und landwirtschaftliche Fahrzeuge (z.B. Traktoren, Mähdrescher) durch ohne Bezug zum Weiler. Diese sollen in Zukunft die Albis- und Riferswilerstrasse über das Dorfzentrum benützen.

Der Ämtlerweg überquert beim Näfenhaus die Strasse genau in der unübersichtlichen Kurve. Fussgänger:innen, Reiter:innen und Velofahrer:innen, welche vom Kloster Kappel heraufkommen, müssen bei der Einmündung in die Näfenhäuser-Strasse sie entweder überqueren Richtung Wald oder abbiegen, um auf der Näfenhäuserstrasse ohne Trottoir Richtung Zwingli-Denkmal zu gelangen. Zudem gibt es viele Zufahrten zu den privaten Grundstücken, welche in die Strasse münden.

Im Weiler Näfenhäuser gibt es keine öffentlichen Parkplätze, welche angefahren werden müssten. Der Parkplatz für das Zwingli-Denkmal befindet sich auf der anderen Seite der Albisstrasse.

Der Schulbus bedient den Weiler nicht, die Kindergartenkinder gehen auf dem Ämtlerweg zur Haltestelle bei der ehemaligen Post in der Nähe der Kirche.

Erwägung gpw

Gemäss KAPO wird ein Fahrverbot nur bei offensichtlichem Missstand genehmigt. Im Fall der Strasse durch den Weiler Näfenhäuser wäre bei der KAPO abzuklären, inwiefern die Abkürzungsfahrten von PWs, LKWs und landwirtschaftlichen Fahrzeugen ohne Bezug zum Weiler als Missstand anerkannt werden.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird berücksichtigt. Die Gemeinde beantragt ein Fahrverbot durch den Weiler Näfenhäuser bei der KAPO.

1.10 Veloverkehr kommunal Näfenhäuser, Kappel a.A.

Antrag

Die Verbindung von den Näfenhäusern zu Rütihof/Waldhof bedarf keiner Anpassung.

Begründung

Sie ist nicht schulwegrelevant.

Erwägung gpw

Es ist keine bauliche Anpassung geplant. Mit der Bezeichnung der Velowege im Richtplan werden sie bloss gesichert. Der kommunale Veloweg über den Rütihof/Waldhof bietet aus dem Ortsteil Näfenhäuser herkommend eine alternative Veloroute abseits der Hauptstrasse.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

1.11 Fussverkehr Näfenhäuser, Kappel a.A.

Antrag

Die geplante Querung Näfenhäuser ist wegzulassen.

Begründung

Diese Querung ist nicht Teil des Schulwegs. Sie ist «nur» für den Zugang Zwinglidenkmal und deshalb unnötig. Zudem ist die Unübersichtlichkeit über die Kuppe - von Hausen her kommend - nicht ungefährlich wegen der Topografie. Eine Querung dort täuscht eine falsche Sicherheit vor.

Erwägung gpw

Die nördliche Querungsstelle an der Albisstrasse ist insbesondere Spazierwegrelevant und stellt den Zugang zum Zwinglidenkmal sicher. Diese Stelle wird heute bereits genutzt, weshalb mit einer Querungsstelle die Sicherheit eben gerade erhöht werden soll.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

1.12 Bushaltestelle Allenwinden, Kappel a.A

Antrag

Die Überdachung der Bushaltestelle sowie deren Lagen sind zu überdenken.

Begründung

Eine Querung mit Insel, überdachtes Wartehäuschen, rollstuhlgerechter Einstieg und neues Trottoir beim Einstieg scheint überdimensioniert.

Die Haltestelle Richtung Ebertswil ist ja heute bereits mit einem «rollstuhlgängigen Einstieg» vorhanden. Der Platz dafür ist asphaltiert und es besteht ein stark abfallendes Dreieck mit hohen Randsteinen seitlich. Rollstuhlfahrer haben Mühe auf dem schräg abfallenden, teils im Winter vereisten Platz ein- und auszusteigen. Lastwagen und grössere Landwirtschaftsfahrzeuge können aus der Allenwindenstrasse erschwert rechts abbiegen und Winterdienst ist fast (ausser mit Salz) nicht gewährleistet. Es sollte möglich sein, den Einstieg etwas mehr südlich ins Landwirtschaftsland zu verschieben, sodass das ganze flacher würde. Dadurch würde es Platz geben für Haltestelle und ev. Warteplatz auf der Nordseite – Richtung Baar. Die Sicht der Fussgängerüberquerung vom Schulhaus her würde dadurch ebenfalls verbessert.

Erwägung gpw

Die Fragen zur neuen Lage und detaillierten Ausstattung werden im Rahmen der Vorstudie geklärt und bestimmt.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

1.13 Verbreiterung Trottoir Tömlimatt, Kappel a.A

Antrag

Das Trottoir der Tömlimatt soll nicht von 1.5 m auf 2.0 m verbreitert werden. Anstelle einer Verbreiterung ist ein nordostseitiges Trottoir vorzusehen oder mittels Baulinien zu sichern.

Begründung

Dieses Trottoir wird zurzeit nur von wenigen Personen genutzt. Ab und zu wird es von Teilnehmern des öffentlichen Verkehrs genutzt. Die Breite dieses Trottoirs war bisher nie ein Problem und wird es in naher Zukunft auch nicht sein. Die Strasse und das Trottoir sind in einem Top Zustand, keine Risse, keine Schlaglöcher. Es besteht auch in den nächsten Jahren kein Bedarf zur Sanierung. Verkehr auf dieser Strecke vor dem Schulhaus soll möglichst erschwert und verhindert werden. Bis das nicht überbaute Grundstück, Tömlimatt, für eine Überbauung verplant wird, sollten keine Sanierungen, die ev. später doch nicht genügen, gemacht werden.

Die Hauptlast der Schulkinder auf der Tömlimattstrasse kommt aus dem nordostseitigen Dorfbereich (Im Feld, Feldblumenweg, Obstgartenstrasse, Allenwinden). Auch die Bushaltestelle dürfte auf dieser Strassenseite zu liegen kommen. Mit einem nordostseitigen Trottoir können viele Strassenquerungen und Konfliktsituationen zwischen Kindern auf dem Schulweg, Fahrrädern zur Schule und motorisiertem Verkehr verhindert werden.

Erwägung gpw

Gemäss Verkehrserschliessungsverordnung (VerV) ist ein Trottoir grundsätzlich mit einer Mindestbreite von 2.0 m auszubilden. Abgesehen davon ist die heutige Breite von 1.5 m auch dafür, dass es sich um eine wichtige Schulwegverbindung handelt, zu knapp bemessen. Die Verbreiterung des Trottoirs ist eine langfristige Massnahme, welche zu einem günstigen Zeitpunkt (bspw. bei einer Strassensanierung, Leitungsbau oder bei einer Überbauung der Tömlimatt) und unter Berücksichtigung des finanziellen Aufwands umgesetzt werden soll.

Die Verbreiterung des Strassenraums kann durch die Verschiebung des bestehenden Trottoirs auf die Nordseite nicht vermieden werden; zudem würde dann ein Trottoir für die bestehenden Liegenschaften fehlen. Eine allfällige Verschiebung des bestehenden Trottoirs ist im Bauprojekt jedoch nicht auszuschliessen. Ein nordseitiges Trottoir würde eine zweimalige Strassenquerung durch den Fussverkehr verhindern und somit die Schulwegsicherheit erhöhen. Im vorliegenden Richtplan geht es darum, die Absicht für eine sichere Schulwegverbindung zu verankern und auf den Raumbedarf hinzuweisen.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Verschiebung des Trottoirs auf die Nordseite der Tömlimattstrasse ist jedoch im Rahmen des Bauprojekts und in Verbindung mit der Überbauung Tömlimatt zu prüfen.

1.14 Einbahnverkehr Tömlimatt, Kappel a.A

Antrag

Anstelle einer Verbreiterung des östlichen Abschnitts der Tömlimatt ist das Konzept eines Einbahnverkehrs für Fahrzeuge in diesem Abschnitt zu prüfen.

Begründung

Der Strassenabschnitt hat fast ausschliesslich Durchgangsverkehr. Dieser führt weiter zum Parkplatz des Schulhauses, Rütihoger, Tömlimatt oder Ebertswilerstrasse. Eine Einbahnverkehrsführung würde diesen Durchgangsverkehr beruhigen, weil ein klarer Verkehrsfluss besteht. Weiter wird die Tempobeschränkung von 30km/h oft nicht eingehalten. Meist durch Verkehrsteilnehmende die diesen Strassenabschnitt selten befahren. Eine Verbreiterung würde die Verkehrsteilnehmer nur noch mehr dazu verleiten die Tempobeschränkung nicht einzuhalten. Dies wiederum erhöht das Risiko im Schulhausbereich, Schulweg und für die Kinder, welche auf diesem Strassenabschnitt spielen.

Eine Einbahnverkehrsführung würde folgende Vorteile mit sich bringen:

Merkliche Verkehrsberuhigung da der Verkehr nur noch in eine Richtung geführt wird. Es würde keine weitere Fahrzeug-Begegnungsfälle auf dem Abschnitt geben. Es gäbe eine Erhöhung der Sicherheit für die Kinder im Schulhausbereich und Schulweg. Bei der Ein-/Ausfahrt in die Ebertswilerstrasse entsteht ein klarer Verkehrsfluss, welcher die Sicherheit an der zukünftigen Querung und ausgebauten Bushaltestelle an der Ebertswilerstrasse erhöht.

Erwägung gpw

Die Kantonspolizei ist grundsätzlich der Auffassung, dass Einbahnstrassen im Widerspruch stehen zu den geschwindigkeitssenkenden Massnahmen (Merkblatt KAPO: Grundlagen, Ablauf und Informationen für die Einführung einer Langsamfahrzone). Im vorliegenden Fall ist die Einführung eines Einbahnregimes auf der Tömlimatt zudem ungeeignet, weil sie Mehrverkehr durch längere Fahrstrecken im Rest des Quartiers verursachen würde.

Die Verbreiterung des Trottoirs ist eine langfristige Massnahme, welche im Rahmen des Bauprojekts und in Verbindung mit der Überbauung Tömlimatt oder zu einem günstigen Zeitpunkt (bspw. bei einer Strassensanierung, Leitungsbau oder bei einer Überbauung der Tömlimatt) und unter Berücksichtigung des finanziellen Aufwands umgesetzt werden soll.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

1.15 Temporeduktion Tömlimatt, Kappel a.A.

Antrag

Die Tömlimattstrasse ist in eine Begegnungszone (20 km/h) umzugestalten, ohne Ausbau des Trottoirs.

Begründung

Viele im Verkehrsrichtplan angedachten Verbesserungen können gut über eine Reduktion der Durchfahrtsgeschwindigkeiten bewältigt werden und brauchen dann keine zusätzlichen Ausbauten.

Erwägung gpw

Gemäss Merkblatt der KAPO (Grundlagen, Ablauf und Informationen für die Einführung einer Langsamfahrzone) ist in einer Begegnungszone Mischverkehr anzustreben. Eine Verkehrstrennung

(separate Verkehrsflächen wie z.B. Trottoirs, Radstreifen usw.) ist nicht erwünscht. Auf der Tömlimattstrasse gibt es aktuell ein Trottoir, das man auf Kosten der Schülersicherheit nicht aufheben möchte.

Die Verbreiterung des Trottoirs ist eine langfristige Massnahme, welche im Rahmen des Bauprojekts und in Verbindung mit der Überbauung Tömlimatt oder zu einem günstigen Zeitpunkt (bspw. bei einer Strassensanierung, Leitungsbau oder bei einer Überbauung der Tömlimatt) und unter Berücksichtigung des finanziellen Aufwands umgesetzt werden soll.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

1.16 Öffentliche Fusswegverbindung Im Feld – Tömlimatt, Kappel a.A.

Antrag 1

Die Priorität der Netzlückenschliessung Massnahme L3 ist auf «langfristig» zu ändern.

Begründung 1

Der Grundeigentümer der Parzelle Nr. 1637, auf dem der Feldblumenweg verläuft, will kurzfristig keinem öffentlichen Wegrecht zustimmen oder solange die Wiese Tömlimatt nicht überbaut ist. Wie bisher könne das Strässchen für Fussgänger benützt werden.

Bei einer Erschliessung dieses Baulands, könne der Weg den Bedürfnissen entsprechend miteinbezogen werden. Solange aber dies nicht der Fall ist, soll die jetzige Situation beibehalten werden.

Erwägung gpw 1

Die Fusswegverbindung vom Quartier Im Feld zur Bushaltestelle Allenwinden wird bereits heute intensiv von Fussgängern genutzt. Daher gibt es keinen Grund, die rechtliche Sicherung, auch bei der aktuellen Nutzungstolerierung durch den Grundeigentümer, zu verschieben.

Entscheid Begleitgruppe 1

Der Antrag wird entgegen der Erwägung berücksichtigt. Die Massnahme L3 im Richtplan wird auf «langfristig» geändert.

Antrag 2

Für das Gebiet Im Feld - Tömlimatten ist eine Groberschliessung und eine Strukturierung der künftigen Bebauung zu prüfen.

Begründung 2

Die Strasse «Im Feld» vermag den künftigen Erschliessungsverkehr der Obstgartenstrasse nicht tragen und die Situation für Blaulichtorganisationen ist bedenklich. Ein Ausbau der Strasse Im Feld müsste von der Öffentlichkeit finanziert und mit bebautem Land umgesetzt werden. Eine Quartierplanung mit Erschliessung aus südwestlicher Seite kann verursachergerecht umgesetzt werden.

Erwägung gpw 2

Aus heutiger Sicht gibt es keinen Grund, für das Gebiet Im Feld – Tömlimatten die strassenmässige Erschliessung auszubauen resp. ein Quartierplanverfahren zu starten. Die noch un bebauten Parzellen Nrn. 1637 und 1634 sind über die Strassen «Tömlimatt» resp. «Obstgarten» gemäss Verkehrserschliessungsverordnung bereits genügend erschlossen. Letztere ist bereits als Strassenparzelle ausgeschieden, sie ist jedoch noch nicht baulich umgesetzt. Und auch die Strasse «Im Feld» hat für die aktuelle Bebauung einen genügenden Ausbaugrad, mit Ausnahme des fehlenden Wendeplatzes am nordwestlichen Ende der Strasse.

Zudem ist die Strukturierung der künftigen Bebauung nicht Aufgabe eines Verkehrsrichtplans.

Entscheid Begleitgruppe 2

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

1.17 Parkierung Schule Tömlimatt, Kappel a.A.

Antrag 1

Die Parkierungsmöglichkeiten beim Schulhaus und beim Kindergarten sind zu überprüfen und gegebenenfalls zusammen mit dem Verkehrsregime im Auge zu behalten.

Begründung 1

Bei Anlässen der Schule, Vereinstrainings oder MuKi-Turnen sind die Parkierungsmöglichkeiten regelmässig nicht ausreichend. Dies führt zu Wildparkieren und gefährlichen Situationen.

Erwägung gpw 1

Die örtliche Situation bietet nur sehr beschränkt Platz für einen Ausbau der Parkierungsmöglichkeiten. Bei der nächsten baulichen Anpassung der Schulanlage wird diese Situation neu beurteilt und entsprechend Massnahmen ergriffen. Es laufen bereits Diskussionen dazu.

Entscheid Begleitgruppe 1

Die Primarschule ist sich der knappen Parkierungsmöglichkeiten bewusst. Aufgrund der bereits laufenden Prozesse wird der Richtplan nicht angepasst.

Antrag 2

Die Veloparkierung beim Schulhaus Tömlimatt ist mit «ausbaubedarf» oder «ungenügend» einzustufen und die Verkehrsrichtplanung entsprechend zu ergänzen.

Begründung 2

Die Veloparkierung beim Schulhaus reicht kaum für die Schüler, welche den Schulweg mit dem Velo bestreiten müssen. Veloparkplätze für Mitarbeitende oder Besucher sind nicht bezeichnet.

Erwägung gpw 2

Gemäss dem kantonalen Merkblatt «Veloparkierung für Schulen» sind für Lehrpersonen 2 Veloparkplätze/10 Lehrpersonen und für die Schüler:innen 1-3 Veloparkplätze/10 Schüler:innen vorzusehen. Dies ergibt für das Schulhaus Tömlimatt mit 14 Lehrpersonen und ca. 300 Schüler:innen: ca. 60 Veloparkplätze. Die heutige Anzahl Abstellplätze (ca. 42) ist daher gemäss erwähntem Merkblatt etwas unterdimensioniert. Dieses Problem wurde von der Primarschule bereits erkannt und es laufen Projekte, um diese Situation zu verbessern.

Entscheid Begleitgruppe 2

Aufgrund der bereits laufenden Projekte wird der Richtplan nicht angepasst.

1.18 Reduktion Höchstgeschwindigkeit Ebertswilerstrasse, Kappel a.A.

Antrag

Reduktion der Richtgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h auf der Ebertswilerstrasse im Abschnitt zwischen dem Ortseingang und der Bushaltestelle Kappel am Albis, Allenwinden beim Kanton beantragen.

Begründung

Der Entwurf des Verkehrsrichtplans sieht die Strasse Obstgarten, welche die Ebertswilerstrasse und Im Feld verbindet, als Fussweg vor. Dieser Weg wird bereits heute genutzt, um zur Bushaltestelle zu gelangen.

Durch jüngste Bautätigkeit an dieser Stelle (Grundstück 1666) ist die Stelle für Autofahrer schwer einsehbar geworden. Die Fussgänger werden spät gesehen, insbesondere wenn es sich um Kinder handelt. Ich halte dies für sehr gefährlich und kann nicht verstehen, wie an dieser Stelle eine erhöhte Geschwindigkeit gerechtfertigt sein kann.

Erwägung gpw

Die Signalisation Höchstgeschwindigkeit «generell» 50 km/h steht dorfeinwärts 3 m vor dem Fussweg. Daher steht sie am richtigen Ort. Vor diesem Signal ist auf keiner der beiden Strassen-seiten eine dichte Überbauung vorhanden, die eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h rechtferti-gen würde.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

1.19 Ortseingangstore Albis-/Baarerstrasse und Ebertswilerstrasse, Kappel a.A.

Antrag

Es ist auf das Erstellen von Ortseingangstoren bei der Albis-/Baarerstrasse und der Ebertswi-lerstrasse (M8) zu verzichten.

Begründung

Durch das Erstellen der Eingangstore wird es den die genannten Strassen befahrenden Fahrzeug-führern verunmöglicht, die Geschwindigkeit angemessen halten zu können. Alle drei Eingangstore sind an Strassenabschnitten mit Steigungen (beim Einfahren ins Dorf) bzw. Gefälle (beim Verlas-sen des Dorfs) geplant. Die Fahrzeugführer müssen ihre Fahrzeuge - was insbesondere für schwere Transportfahrzeuge (LKW, landwirtschaftliche Fahrzeuge usw.) untragbar ist - abbrem-sen, um die unnötigen Verkehrshindernisse zu umfahren und kurz darauf wieder beschleunigen, um die Steigung zu bewältigen. Durch dieses künstliche durch Verkehrsinseln herbeigeführte Ab-bremsen und Beschleunigen werden enorme Emissionen erzeugt. Die angrenzenden Bewohner werden mit Lärmimmissionen und Schadstoffbelastungen durch Brems- und Gummiabrieb belas-tet. Durch das Abbremsen und anschliessende Beschleunigen wird zudem der Strassenbelag stär-ker belastet, was wiederum zu Mehrkosten der Strasseninfrastruktur führt.

Aufgrund des durch die Verkehrshindernisse nötigen Abbremsens und Beschleunigens resultiert ein enormer und unsinniger Mehrverbrauch an Treibstoff, was insbesondere mit Blick auf die aktu-elle Energiekrise nicht vertretbar und dringend zu verhindern ist.

Weiter bewirkt das künstliche Unterbrechen des Verkehrsflusses, dass schwere und nur langsam beschleunigende Transportfahrzeuge wie bspw. Traktoren, Anhängerzüge, Busse usw. Verkehrs-hindernisse und damit eine Gefahrenquelle für Auffahrunfälle darstellen, indem sie die erlaubte Höchstgeschwindigkeit nach dem Passieren der Verkehrsinseln kaum bzw. erst nach einer länge-ren Distanz erreichen können.

Durch das Umfahren der Verkehrshindernisse entsteht namentlich beim Passieren von Radfahrern eine erhebliche Gefahrenquelle durch die nicht zu unterschätzenden Totenwinkel grosser und schwerer Fahrzeuge wie beispielsweise Traktoren oder anderen landwirtschaftlichen Fahrzeugen (u.a. Mähdrescher mit einer Breite von bis zu 3.50 m), welche in unserem ländlichen Dorf doch zu alltäglichen Fahrzeugen zählen. Der von der Gemeinde erarbeitete Richtplan widerspricht durch diese baulichen Massnahmen demnach diesem Projekt zugrunde gelegten Sicherheitsgedanken in elementarer Weise.

Nicht zu unterschätzen sind des Weiteren die durch Schnee und Glätte resultierenden Gefahren: Durch das sinnlose Abbremsen und Ausweichen ist es den Fahrzeugen in den Wintermonaten - insbesondere bei ungenügender Schneeräumung infolge starken Schneefalls - durch die reduzierte Geschwindigkeit allenfalls nicht mehr möglich, die Steigung der Strasse zu bewältigen, so dass sie stehen bleiben und die Hauptverkehrsachsen des Dorfs versperren.

Sollte die Gemeinde am vorgeschlagenen Projekt festhalten, hat sie sicherzustellen, dass die lärm-schutzrechtlichen Bestimmungen der LSV für die von den Mehrimmissionen Betroffenen sicherge-stellt werden, indem ein lärm reduzierender Flüsterbelag verwendet oder aber Lärmschutzwände zum Schutz der benachbarten Wohnquartiere errichtet werden. Die anliegenden Grundstücke be-finden sich in der Kernzone bzw. Wohnzone, in welchen die Empfindlichkeitsstufen II und III gel-ten. Die Immissionsgrenzwerte von 65 dB(A) bzw. 60 dB(A) bei Tag resp. 55 dB(A) bzw. 50

dB(A) bei Nacht sind stets einzuhalten. Die Gemeinde Kappel am Albis hat die Einhaltung dieser Grenzwerte von Amtes wegen zu prüfen und deren Einhaltung durchzusetzen.

Durch die Steigungen aller Strassen beim Einfahren in das Dorf, werden die Fahrzeuge bereits heute auf natürliche Weise entschleunigt. Durch die geplanten Eingangstore wird für die Bevölkerung mithin kein Mehrwert generiert. Im Gegenteil ist an den geplanten Stellen derzeit kein Gefahrenpotenzial für Bewohner und Verkehrsteilnehmer vorhanden, durch die geplanten Massnahmen wird aber eine neue Gefahrenquelle für Bewohner und Verkehrsteilnehmer geschaffen. Durch die geplanten Massnahmen wird der Verkehrsfluss unsinnig unterbrochen. Bewohner der benachbarten Grundstücke und Natur werden durch Lärm- und Schadstoffimmissionen sinnlos belastet.

Erwägung gpw

Staatsstrassen im Kanton Zürich sollen über sogenannte Eingangspforten verfügen, welche den Übergang vom unbebauten zum bebauten Gebiet bzw. vom Landschafts- zum Siedlungsraum kennzeichnen. Sie verdeutlichen diese Übergänge und den zugehörigen Wechsel des Verkehrsregimes (verbunden mit einem anderen Geschwindigkeitsregime und Verkehrsverhalten) optisch und räumlich. Über die Wahl des Elements kann zudem Einfluss auf die gefahrene Geschwindigkeit genommen werden (Gestaltung Staatsstrassen, Elementekatalog zur Strassenraumgestaltung, 15. Juni 2022).

Eingangstore haben grundsätzlich die Funktion, das Verkehrstempo auf das neue, reduzierte Tempo zu senken. Es ist nicht vorgesehen, dass bei den Eingangstoren das Tempo so stark gedrosselt wird, dass danach wieder beschleunigt werden muss.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

1.20 Veloverkehr übergeordnet

Antrag

Die Verbindung von Uerzlikon und Kappel nach Baar soll gestrichen werden.

Begründung

Sie widerspricht dem Grundsatz «Versiegelung und Bodenverbrauch vermindern».

Erwägung gpw

Die Routen Baar- Uerzlikon – Rossau (Nr. 03 043) und Baar – Kappel a.A. (Nr. 03 044) hat der Kanton im Velonetzplan als Schwachstellen identifiziert. Diese Schwachstellen können nicht einfach zur Streichung im Velonetzplan beantragt werden, ohne dass sie vorgängig durch den entsprechenden Ausbau behoben worden sind. Geeignete Massnahme zur Behebung der Schwachstellen setzt der Kanton in Absprache mit der Gemeinde in einem Strassenbauprojekt um.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

1.21 Bike-and-Ride

Antrag

Für das Bike-and-Ride geeignete Bushaltestellen sind mit gesicherten und wettergeschützten Abstellplätzen für Velos und E-Bikes auszustatten.

Begründung

Mit gesicherten und wettergeschützten Abstellplätzen für Velos und E-Bikes wird Bike-and-Ride gefördert.

Erwägung gpw

Die regionale Handlungsanweisung, an gut bedienten Bushaltestellen Bike-and-Ride Möglichkeiten zu schaffen, wurde geprüft. Man ist zum Schluss gekommen, dass es aufgrund der relativ kurzen Fusswege zu den jeweiligen Bushaltestellen in den verschiedenen Ortsteilen von Kappel a.A. und den relativ kleinen Einwohnerzahlen wenig Sinn machen würde, für einzelne Velos solche Anlagen zu erstellen.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

1.22 Reitwege**Antrag**

Die Reitwege sind aus dem kommunalen Verkehrsrichtplan zu streichen.

Begründung

Die Holzkorporationen und die Flurgenossenschaften arbeiten bereits eng mit den Reitvereinen zusammen. Private Abmachungen wurden getroffen und die Zusammenarbeit läuft gut. Die Wald- und Flurstrassen dürfen jederzeit von deren Besitzer für Holz- und Reparaturarbeiten gesperrt werden. Reitsport bedarf keinem öffentlichen Interesse, sondern ist ein Hobby.

Erwägung gpw

Weil Reitwege nicht zwingend bezeichnet werden müssen und im vorliegenden Fall im Eigentum der Holzkorporation sind, können sie weggelassen werden.

Entscheid Begleitgruppe

Der Antrag wird berücksichtigt.

Datei: F:\PLANUNG\KAP\16_105 Verkehrsrichtplan\01 Projekt\01 Projektdateien +\BE Einwendungen_öff-Auflage_Anhoerung.docx
letzte Bearbeitung: 20.03.2023 11:43:00 ▪ Ausdruck: 20.03.2023 11:43:00