



Stadt
Schlieren

Kommunaler Richtplan

Verkehrsplan

Text

Vorprüfungsbericht vom: 22.05.2012 / 22.07.2013

Öffentliche Auflage vom: 01.03.2012 bis 30.04.2012

Beschluss durch den Stadtrat am: 18.11.2013

Der/die Präsident/in

F. Bühler

Der/die Schreiber/in:

J. Wimmer

Festsetzung vom Gemeindeparlament am: 22.06.2015

Der/die Präsident/in

[Signature]

Der/die Schreiber/in:

[Signature]

Von der Baudirektion teilweise nicht genehmigt mit
BDV Nr. 1987/16 vom 26. Juli 2017

Für die Baudirektion:

[Signature]

Inhaltsverzeichnis

1	1.1	1
<i>Grundsätzliches</i>	Was ist ein kommunaler Verkehrsplan?	
	1.2	4
	Planungsrechtliches Verfahren	
2	2.1	5
<i>Planungsvorgaben</i>	Ausgangslage	
	2.2	6
	Aufgabe	
	2.3	7
	Verkehrspolitische Grundsätze	
3	3.1	13
<i>Motorfahrzeugverkehr</i>	Übergeordnete Festlegungen	
	3.2	19
	Kommunale Festlegungen	
4	4.1	23
<i>Öffentlicher Verkehr</i>	Übergeordnete Festlegungen	
	4.2	28
	Kommunale Festlegungen	
5	5.1	29
<i>Radfahrerverkehr</i>	Übergeordnete Festlegungen	
	5.2	33
	Kommunale Festlegungen	
6	6.1	37
<i>Fussgängerverkehr</i>	Übergeordnete Festlegungen	
	6.2	38
	Kommunale Festlegungen	

Verkehrskommission Schlieren

Jean-Claude Perrin, Ausschuss Bau und Planung, Vorsitz
Markus Bärtschiger, Ausschuss Bau und Planung
Christian Meier, Ausschuss Bau und Planung
Manuel Peer, Abteilungsleiter Bau und Planung
Robert Enz, Fachplaner, Enz & Partner GmbH
Jürg Brem, früheres Mitglied des Gemeindeparlamentes, SP
Andreas Geistlich, Mitglied des Gemeindeparlamentes, FDP
Thomas Grädel, Mitglied des Gemeindeparlamentes, SVP
Beat Rüst, Mitglied des Gemeindeparlamentes, Grüne
Reto Bär, Mitglied des Gemeindeparlamentes, EVP
Gianfranco Basso, IG Rietbach
Ueli Saxer, Wirtschaftskammer
Dani Binz, Gewerbeverein
Rolf Steinemann, Hauseigentümergeverband
Philipp Locher, Detaillistenvereinigung PRO Schlieren
Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz
Bernard Koller, Einwohner
Peo Oertli, Einwohner

Protokoll

Barbara Meyer, Projektleiterin Stadtentwicklung

Planung und Beratung

Robert Enz, dipl. Ing. ETH SIA SVI

 **Enz & Partner GmbH**
Ingenieurbüro für Verkehrswesen
R. Enz R. Hintermeister P. Schöb

Räffelstrasse 29, CH-8045 Zürich
Telefon +41 44 450 66 77, Fax +41 44 450 66 76
info@enz-partner.ch

1

Grundsätzliches

1.1 Was ist ein kommunaler Verkehrsplan?

Inhalt gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG)

Der Verkehrsplan ist laut Planungs- und Baugesetz (PBG) jener Teilrichtplan, auf den in der kommunalen Richtplanung nicht verzichtet werden darf (§ 31 PBG). Die kommunale Richtplanung ist der kantonalen und regionalen untergeordnet. Somit hat der kommunale Verkehrsplan die übergeordneten Festlegungen der kantonalen und regionalen Verkehrspläne gemäss §§ 24 und 30 PBG zu übernehmen (blau) und mit den kommunalen Festlegungen gemäss § 31 PBG zu ergänzen (rot). Der Inhalt des vorliegenden kommunalen Verkehrsplans ist gemäss PBG im Wesentlichen der folgende:

<i>Kantonale Festlegungen</i> § 24 PBG	Nationalstrassen und Staatsstrassen von kantonalen Bedeutung Bahnlinien, Bahnhöfe und Bahnareale
<i>Regionale Festlegungen</i> § 30 PBG	Strassen und Parkieranlagen von regionaler Bedeutung Tram- und Buslinien mit Haltestellen Bahnlinien sowie Anschlussgleise für den Güterverkehr Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege unter Einbezug historischer Verkehrswege.
<i>Kommunale Festlegungen</i> § 31 PBG	Kommunale Strassen für die Groberschliessung und Wege von kommunaler Bedeutung

Verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Inhalt

Im kommunalen Verkehrsplan sind verkehrsplanerische Massnahmen aus den kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplanungen des Verkehrs festgelegt. Dies sind Verbindungen – gesamthaft Netze – und Standorte von Anlagen für den Fussgänger-, Radfahrer-, öffentlichen- und Motorfahrzeugverkehr.

Verkehrstechnische Massnahmen, bzw. Absichten zur Verbesserung der Befahrbarkeit, Leistungsfähigkeit, Attraktivität und Sicherheit von Verkehrsanlagen, können im Bericht zum Verkehrsplan erwähnt werden, bleiben jedoch weitgehend Detailstudien zum Bau und Betrieb der Verkehrsanlagen vorbehalten.

Im Verkehrsplan sind Verkehrsnetze und keine Projekte dazu dargestellt.

*Kartografische und textliche
Darstellung*

Der kommunale Verkehrsplan ist in einer Karte (üblicherweise im Massstab 1:5'000) darzustellen und mit einem Text dazu zu erläutern. Nach der öffentlichen Auflage kommt der Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen dazu.

Der vorliegende Verkehrsplan ist in drei Teilverkehrspläne aufgeteilt:

- Motorfahrzeugverkehr und öffentlicher Verkehr
- Radfahrer- und Reiterverkehr
- Fussgängerverkehr

Verkleinerte Karten der Teilrichtpläne sind diesem Bericht im Massstab 1:10'000 beigeheftet.

*Verkehrstechnische und rechtliche
Klassierung der Verbindungen*

In der kommunalen Planung festgelegte Verbindungen können in öffentlichem Besitz, nur öffentlich unterhalten oder gar in Privatbesitz sein und privat unterhalten werden. Dies gilt insbesondere für das anzustrebende dichte Netz der Fussgängerverbindungen (Fusswege).

Es ist zu unterscheiden zwischen der verkehrstechnischen und der rechtlichen Klassierung der Strassen, Wege und Plätze. Meistens stimmt die verkehrstechnische Klassierung der Strassen auch mit der rechtlichen Klassierung überein (Hochleistungsstrassen = Nationalstrassen, Hauptverkehrsstrassen und Verbindungsstrassen = Staatsstrassen, Sammelstrassen = Gemeindestrassen).

Wichtige verwendete Fachausdrücke und ihre Zusammenhänge mit den Strassenklassen zeigt das Schema auf Seite 3.

Verbindlichkeit

Der Verkehrsplan ist ein Richtplan und als solcher für die Behörden ein verbindliches Planungs- und Umsetzungsinstrument. Grundeigentümer sind nicht unmittelbar von den Festlegungen des Verkehrsplanes betroffen. Für sie werden die Festlegungen erst mit der Auflage von Projekten für die Realisierung von Verkehrsanlagen verbindlich.

<i>Status</i>		Kommunale Festlegung		Übergeordnete Festlegung			
<i>Strassentyp</i> (verkehrstechnische Klassierung)		Siedlungsorientiert		Verkehrsorientiert			
		Nicht klassierte Strassen beziehungsweise untergeordnete Sammel- und Erschliessungsstrassen		Sammelstrasse	Verbindungsstrasse	Hauptverkehrsstrasse Hochleistungsstrasse	
<i>Höchstgeschwindigkeit</i>	<i>km/h</i>	Fussgängerbereich im Zentrum	Fussgängerzone				
	20		Begegnungszone				
	30		Tempo-30-Zone				
	50		ohne Geschwindigkeitsbeschränkung		i.o.		
	60				innerorts		
	80				ausserorts		
	100						i.o.
	120						a.o.
	<i>Ausbau und Gestaltung</i>				Nachfrageorientiert		
Angebotsorientiert							
Verkehrsberuhigt			Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung				

1.2 Planungsrechtliches Verfahren

Auflage und Vorprüfung

Der Entwurf des Verkehrsplans wurde vom Stadtrat am 20. Februar 2012 verabschiedet und wurde vom 1. März 2012 bis 30. April 2012 vorschriftsgemäss (§ 7 PBG) während 60 Tagen öffentlich aufgelegt, den Nachbargemeinden zur Anhörung unterbreitet und dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht.

Überarbeitung

Der Entwurf wurde anhand der Ergebnisse der Vorprüfungen vom 22. Mai 2012 und 22. Juli 2013 und Anhörungen sowie der berücksichtigten Einwendungen aus der öffentlichen Auflage überarbeitet. Nicht berücksichtigte Einwendungen sind in einem Bericht begründet.

Stadtratsbeschluss und Festsetzung

Der Stadtrat hat der Überarbeitung am 18. November 2013 zugestimmt und dem Gemeindeparlament vorgelegt. Dieses ist im Sinne von § 32 PBG für die Festsetzung des Verkehrsplans zuständig. Sein Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum. Das Gemeindeparlament hat den Verkehrsplan am 22. Juni 2015 festgesetzt.

Genehmigung

Der festgesetzte Verkehrsplan bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion.

2

Planungsvorgaben

2.1 Ausgangslage

Stadtentwicklung

Schlieren erlebt zurzeit einen gewaltigen städtebaulichen Um- und Aufbruch. Die damit verbundene bauliche Entwicklung wird durch das 2005 verabschiedete Stadtentwicklungskonzept gesteuert. Die Entwicklungsgebiete liegen vorwiegend nördlich der Bahnanlagen sowie zwischen diesen und dem Strassenzug der Zürcher- mit der Badenerstrasse.

Zentrumsplanung

2005 wurde der Studienauftrag „Zentrumsplanung Schlieren“ durchgeführt. Danach ist vorgesehen, die Badenerstrasse zwischen Uitikoner- und Bachstrasse nach Norden zu verlegen, um den Stadtpark zu erweitern. Über einen grossen einspurigen Kreislauf wird die verlegte Badenerstrasse mit der Engstringer-, Zürcher- und Uitikonerstrasse verknüpft: Mitten in der Stadt wird ein grosser Platz, umrahmt von Bauten – der Stadtplatz – entstehen. Sämtliche Verkehrsmittel werden hier zusammenlaufen und ihn beleben. Fussgänger haben Priorität. Das Zentrum wird markant an Attraktivität für Läden, Büros und Wohnungen gewinnen. Diese Entwicklung hat sich zwischen dem Bahnhof und dem künftigen Stadtplatz bereits angebahnt. Schlieren wird vom Durchgangsort zum Zielort werden.

Entwurf des Verkehrsplanes 2003

Der Entwurf des 2003er Verkehrsplans wurde, breit abgestützt, von einer Verkehrskommission mit damals 17 Mitgliedern aus Stadtrat, Verwaltung, Parteien, Interessengruppen und Bevölkerung erarbeitet.

Er wurde vom 4. Juli bis 2. September 2003 öffentlich aufgelegt und im November 2003 samt 35 Einwendungen dazu, die 16 Einwender eingereicht hatten, sistiert. Dies geschah auf Wunsch des Kantons, weil die gleichzeitig anstehende Revision des kantonalen Verkehrsplanes noch nicht abgeschlossen war.

Immerhin konnte Schlieren mit dem Entwurf des 2003er Verkehrsplans dem Kanton und der Region rechtzeitig Anliegen anmelden, die teilweise auch berücksichtigt worden sind.

2.2 Aufgabe

*Überarbeitung des Entwurfs vom
Verkehrsplan 2003*

Der kantonale Verkehrsplan wurde am 26. März 2007 genehmigt, der regionale am 19. Mai 2010. Somit waren die Voraussetzungen dazu gegeben, die Revision des kommunalen Verkehrsplanes anhand des 2003er Entwurfs fertig zu stellen.

Da es darum ging, eine bereits bestehende Planung zu überarbeiten, wurde für diese Aufgabe die damalige Verkehrskommission so weit wie möglich in der gleichen personellen Zusammensetzung wieder eingesetzt.

Bestandteile der Überarbeitung

Im Wesentlichen waren die zwischenzeitlich revidierten übergeordneten Festlegungen aus den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen in den kommunalen zu übernehmen und die 35 Einwendungen zum 2003er Verkehrsplan zu berücksichtigen.

Gesamtverkehrsstrategie

Mit der Übernahme der übergeordneten Festlegungen schliesst sich Schlieren im Wesentlichen den Zielen der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Zürich sowie dem Gesamtverkehrskonzept der Region Limmattal an.

2.3 Verkehrspolitische Grundsätze

Charta für eine nachhaltige Mobilität.

Zustimmung zur Charta

Der schweizerische Städteverband will mit einer Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität auf die zunehmenden Probleme des Verkehrsdrucks in städtischen Gebieten reagieren.

Der Stadtrat von Schlieren hat an seiner Sitzung vom 23. August 2010 der Charta zugestimmt.

Ziele der Charta

Aus den Grundsätzen der Charta lassen sich die folgenden drei wichtigsten Ziele erkennen:

- Der öffentliche Verkehr sowie der Fussgänger- und Radfahrerverkehr übernehmen in dicht besiedelten Gebieten einen grossen (wenn nicht sogar den grössten) Teil der gesamten Personentransporte.
- Diese umweltschonenden (nachhaltigen) Verkehrsarten sind gegenüber dem motorisierten Verkehr priorisiert.
- Fussgänger, Radfahrer, Motorfahrzeuge und öffentliche Verkehrsmittel teilen sich im gemischten Verkehren schwach wie stark belastete Verkehrsflächen in friedlicher Koexistenz.

Diese Ziele zu erreichen, ist gerade in Vorortsgemeinden wie Schlieren besonders wichtig, damit die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung an eine lebenswerte Stadt gegenüber dem Druck nach mehr Platz für den motorisierten Individualverkehr (miV) gleichwertig behandelt werden.

Umweltschonende Bewältigung der Personentransporte

*Nachfrageorientierte
Planung des öV*

Die Nachfrage nach Personentransporten wird mit dem verdichteten Bauen in den neuen und alten Quartieren der Stadt dermassen zunehmen, dass sie mit den gegenwärtigen Transportmitteln und -kapazitäten auf Schiene und Strasse nicht mehr bewältigt werden kann. Deswegen soll der öffentliche Verkehr (öV) ausgesprochen nachfrageorientiert weiter entwickelt werden. ~~Der miV ist gleichwertig mit dem öffentlichen Verkehr zu entwickeln.~~¹

Die Limmattalbahn (LTB) ist Förderin und Voraussetzung der eingangs erwähnten Entwicklung der Stadt und ihres Zentrums zugleich. Dank ihr wird zusätzliche Kapazität für Personentransporte bereit gestellt, die es erlaubt, dicht besiedelte Gebiete umweltschonend zu erschliessen.

Förderung des Langsamverkehrs

Die umweltschonendsten Verkehrsarten sind der Fussgänger- und Radfahrerverkehr. Im Langsamverkehr liegt noch ein riesiges Potenzial, um den Binnenverkehr umweltschonend abzuwickeln. Darum ist das bereits dichte Fuss- und Radwegnetz weiter zu verdichten und qualitativ zu verbessern. Es soll möglichst direkte Verbindungen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs anbieten, denn öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr sind ein „Tandem“.

Angebotsorientierte Planung des miV

Schlieren hat von der vierstreifigen Zürcher- und Badenerstrasse zwei Fahrstreifen für den Busverkehr reserviert. So soll es für den miV auch bleiben, wenn hier statt der Busse die LTB verkehren wird. Dies und der vorgesehene Kreisverkehr um den Stadtplatz sind ein Bekenntnis im Sinne einer angebotsorientierten Planung für den Motorfahrzeugverkehr. Verkehr der weder Ziel noch Quelle südlich der Bahnanlagen oder zwischen den Bahnanlagen und der Bernstrasse hat, soll die Westumfahrung oder die Bernstrasse benützen.

Angebotsorientierte Rück- und Umbauten der Zürcher- und Badenerstrasse werden zeitliches und örtliches Ausweichen des miV bewirken. Letzteres wird den Verkehrsdruck auf die Bernstrasse verstärken. Schliesslich könnte diese an ihre Leistungsgrenze stossen. Dann wäre eine nachfrageorientierte Planung des miV gefragt, sei es mit punktuellen transport- und verkehrstechnischen Massnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit vom neuralgischen Knoten Bern-/Engstringerstrasse und/oder mit verkehrsplanerischen Massnahmen zur Entlastung dieses leistungsmässig kritischen Knotens.

Verbesserung der Lebensqualität

Verkehrsberuhigung in den Quartieren

Verkehrsberuhigende Massnahmen sollen langsamen Verkehr (Tempo 30) bewirken und damit die Immissionen des Motorfahrzeugverkehrs senken sowie die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöhen. Projekte zur Umgestaltung von verkehrsberuhigten Strassen sollten immer auch eine Chance sein, Strassen in den Quartieren als wichtige Freiräume aufzuwerten.

Verkehrsberuhigende Massnahmen zur Temporeduktion sind in den Schlieremer Quartieren weitgehend umgesetzt.

*Siedlungsorientierte
Strassenraumgestaltung für
verkehrsorientierte Strassen*

Elemente zur Entschleunigung des Verkehrs und zur Aufwertung der Strassen werden immer häufiger auch für übergeordnet festgelegte Strassen durch die Quartiere verlangt.

Je grösser die Belastungen von Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen sind und je grösser die Zahl der Fahrstreifen sein muss, desto grösser sind die negativen Auswirkungen bezüglich Verkehrssicherheit, Lärm- und Luftbelastung sowie Trennwirkung zwischen den Quartieren.

Eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung setzt sich zum Ziel, diese negativen Auswirkungen so erträglich wie möglich zu machen. Sie lässt sich wie folgt umschreiben:

Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung

Eine siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung für verkehrsorientierte Strassen soll vor allem deren Aussehen mit Elementen wie Bäumen und Pflanzen, Materialien und Möblierungen verbessern. Überdies können Anlagen des miV – soweit verkehrspolitisch möglich – angebotsorientiert und für ein tiefes Geschwindigkeitsniveau angelegt werden, um Immissionen und Gefahren des miV zu minimieren. Siedlungsorientiert gestaltete, verkehrsorientierte Strassen sollen die Quartiere beidseits dieser Strassen optisch und physisch besser verbinden und weniger trennen. Trotz mehr oder weniger grossen Verkehrsbelastungen ermöglichen sie eine einigermaßen angenehme Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Mit der Trassierung der LTB und dem Ausbau des Stadtplatzes wird zwischen Kesslerplatz und Gasometerstrasse eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung realisiert. Die Stadt Schlieren strebt weitere „siedlungsorientierte Strassenraumgestaltungen“ für Verbindungsstrassen an. Mehrkosten zulasten der Stadt Schlieren für siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung sind dem Parlament separat zu beantragen.

Die Gestaltung von Fussgängerbereichen setzt sich zum Ziel, die Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Fussgänger im Zentrum der Stadt besonders ausgeprägt zu gewährleisten. Dies lässt sich wie folgt umschreiben:

Fussgängerbereiche

Fussgängerbereiche lassen eine, auf die Bedürfnisse der Fussgänger abgestimmte, gezielte Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes zu.

In Fussgängerbereichen sollen Fussgänger möglichst Vortritt vor dem motorisierten Individualverkehr haben und in den Genuss von (auto-) verkehrsarmen und (auto-) verkehrsfreien Zonen kommen. Fussgängerbereiche erhöhen in hohem Masse – ähnlich wie Fussgängerzonen – die Qualität von gefahrlosen Verbindungen sowie vom Begegnen, Flanieren, Verweilen, Erleben, Einkaufen usw. Sie erleichtern gesellschaftliche Kontakte.

Im Fussgängerbereich liegende Verbindungsstrassen bleiben primär verkehrsorientierte Achsen, namentlich die Zürcher-, Badener-, Engstringer- und Uetikerstrasse sowie der Kreisel um den Stadt- platz herum.

Der Vortritt für Fussgänger beim Überqueren dieser Strassen muss dort eingeschränkt werden, wo starke Fussgängerströme die erforderliche Leistungsfähigkeit des Motorfahrzeugverkehrs behindern. Dazu sind Lichtsignalanlagen nötig, die den Vortritt für Fussgänger zeitlich etwas einschränken, aber nicht deren Sicherheit.

Im Fussgängerbereich liegende nicht klassierte Strassen und Plätze ermöglichen nach wie vor, vereinzelte private und öffentliche Besucherparkplätze zu erschliessen. Ebenso bleiben die Zu- und Weg- fahrten zu privaten Liegenschaften sowie Anlieferungs- und Entsor- gungsverkehr erlaubt.

Parkraumpolitik

Parkplatzangebot

Das Angebot an öffentlichen wie privaten Parkplätzen für unterschiedliche Nutzungen (Wohnen, Dienstleistungen, Einkaufen usw.) ist ein Schlüsselthema in der Verkehrspolitik. Zum Schutz der Umwelt und Wahrung der Lebensqualität geht es darum, mit einem knappen Parkplatzangebot die Anzahl Fahrten des miV zu minimieren und statt des Autos die Benutzung umweltschonender Verkehrsmittel zu fördern.

Empfehlung der kantonalen Baudirektion

Mit der „Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen“ (erste Ausgabe 1990 zweite 1997) wurde im Kanton Zürich angestrebt, die Luft- und Lärmbelastungen durch weniger Parkplätze zu verbessern. Die Gemeinden wurden angehalten, ihre Parkplatzreglemente bzw. ihre Parkraumpolitik der Wegleitung entsprechend anzupassen.

Bei der Wegleitung handelt es sich zwar um kein Gesetz, aber es wird unter dem Titel „Reinhaltung der Luft“ wie ein Gesetz angewendet. Gestützt auf § 359 des PGB soll die Wegleitung durch eine gesetzliche Verordnung abgelöst werden. Ein Entwurf (Stand 2009) liegt vor.

Wenn die Verordnung nach der Bereinigung der Einsprachen angenommen wird, ist im ganzen Kanton auch eine mehr oder weniger einheitliche Parkraumpolitik eingeführt.

Schlieremer Praxis

Schlieren hat diese Anpassungen 1996 vorgenommen und in der Bauordnung festgehalten. Darin wird u.a. auch eine Beschränkung des maximal zulässigen Angebots gefordert: Je nach Güteklasse des öffentlichen Verkehrs ist das erforderliche und zulässige Parkplatzangebot festgelegt. Mit der stetigen Verbesserung des öV-Angebots kann das Parkplatzangebot verringert werden. Die öV-Güteklassen müssten dazu jedoch periodisch aktualisiert werden.

Parkraumbewirtschaftung

Parkzeitbeschränkung

Je rarer Parkplätze sind, desto häufiger sollten sie ihrer wirtschaftlichen Bedeutung wegen benützt werden können. Die Parkzeitbeschränkung mit blauen Zonen und Parkgebühren sorgt für die gewünschten Parkplatzwechsel je Zeiteinheit.

Parkleitsysteme

Je rarer Parkplätze sind, desto mehr Suchverkehr entsteht: Passive Anzeigen, wo Parkplätze zu finden sind oder aktive, die gleichzeitig die Zahl der noch verfügbaren Plätze angeben, können ebenfalls Suchverkehr minimieren und sind zu prüfen.

Anwohnerprivilegierung

Die blaue Zone verhindert primär das Dauerparken, insbesondere auch von Pendlern in Quartieren. Mit dem Kauf einer Vignette dürfen Anwohner und Gewerbetreibende in den Quartieren Dauerparker bleiben. Damit kann die Zahl der Parkplätze begrenzt werden, die dank der Zeitbeschränkung in der blauen Zone mehrmals belegt werden können.

3

Motorfahrzeugverkehr

3.1 Übergeordnete Festlegungen

<i>Status</i>	<ul style="list-style-type: none">● bestehend○ geplantxx zur Aufhebung vorgesehen
<i>Nationalstrassen, ausserhalb Gemeindegebiet</i>	Hochleistungsstrassen: <ul style="list-style-type: none">● A1/A4 (Nordring): Ausbau 6-spurig (○), A3/A4 (Westring) und A1-Zubringer zur Stadt Zürich mit den Anschlüssen: Weiningen Nord, Zürich West, Urdorf Nord und Urdorf Süd.
<i>Staatsstrassen</i>	Hauptverkehrsstrassen: <ul style="list-style-type: none">● Bernstrasse● Überlandstrasse von und nach Dietikon● Engstringerstrasse nördlich Bernstrasse <hr/> Verbindungsstrassen: <ul style="list-style-type: none">● Badenerstrasse zwischen Bernstrasse und Bachstrassexx Badenerstrasse zwischen Bachstrasse und Uitikonerstrasse○ verlängerte Ringstrasse bis Bachstrasse○ Verbindung Ringstrasse-Uitikonerstrasse● Zürcherstrasse● Engstringerstrasse südlich Bernstrasse über die Brücke● Uitikonerstrasse● Kesslerstrasse● Urdorferstrasse ab Kesslerstrasse Richtung Urdorf○ Teilweise siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung
<i>Parkierungsanlagen</i>	<ul style="list-style-type: none">● Bahnhof Schlieren (Nord)● Bahnhof Schlieren (Güterstrasse)● Bahnhof Urdorf● Uitikonerstrasse an Grenze zu Uitikon

Übersichtsplan Seite 14

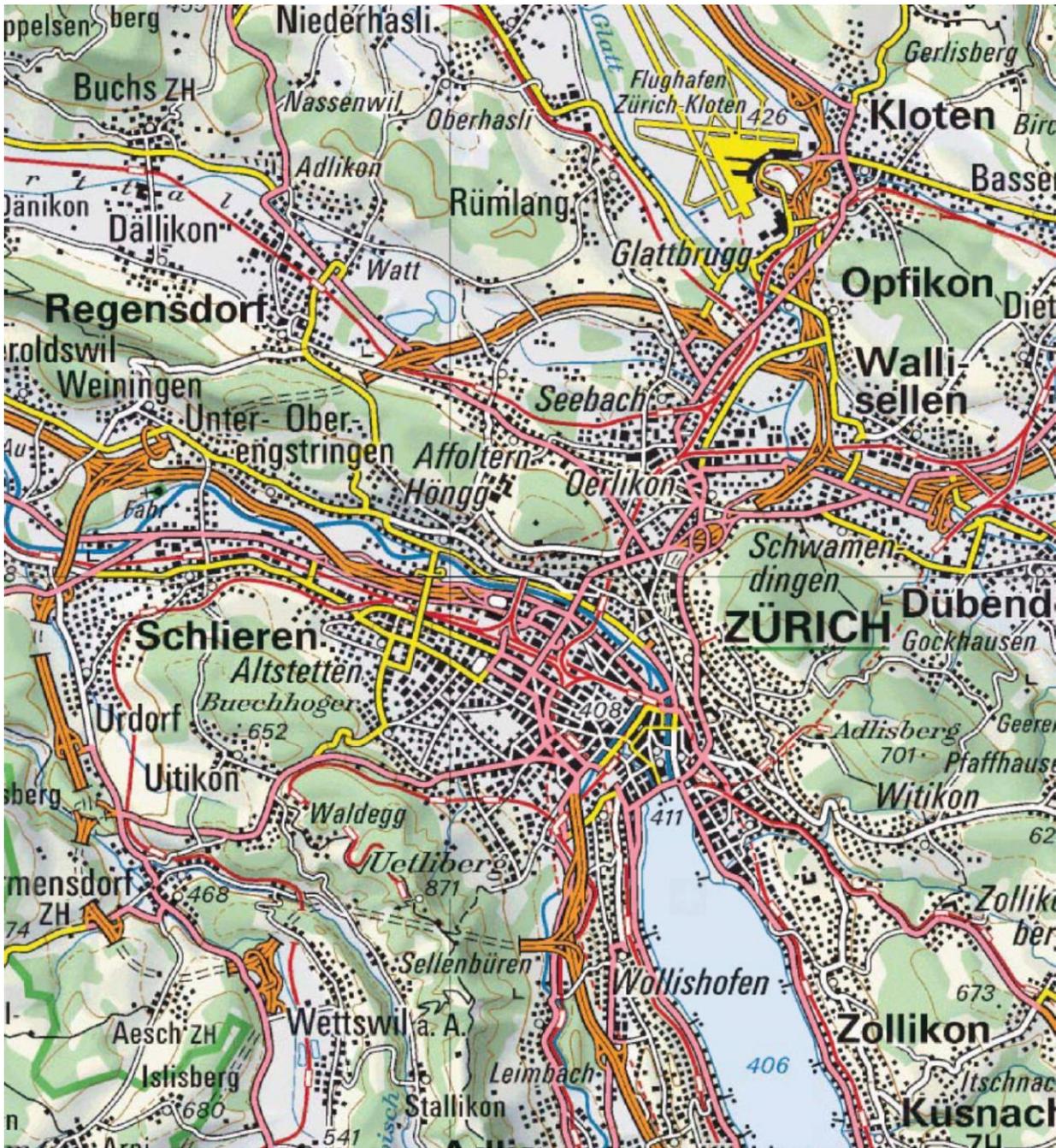
Quelle:

Bundesamt für Umwelt BAFU

Fachstelle Geo- und

Umweltdatenmanagement

Auf dem folgenden Übersichtsplan lassen sich alle erwähnten bestehenden Hochleistungsstrassen (orange), Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen (gelb oder weiss) innerhalb des Nord- und Westrings der Stadt Zürich erkennen.



3.1.1 Erläuterungen

Hochleistungsstrassen

Verkehrsplanerisch ideale Situation

Schlieren kann im Norden, Westen und Süden auf Hochleistungsstrassen grossräumig umfahren werden. Es sollte somit weitgehend von Auswirkungen des Transitverkehrs von der West- in die Ost- und Zentralschweiz verschont sein, aber auch vom grössten Teil des westwärts gerichteten Ziel- und Quellverkehrs von Zürich-Nord via Nordring (A1/A4), von Zürich-Süd via Westring (A3/A4) sowie von und zur Zürcher City via den Ast der A1 zwischen dem Limmattaler-Kreuz und dem Zürcher Hardturm. Dieser Ast wurde durch den Westring (A3/A4 mit Uetlibergtunnel) markant entlastet.

Engpass „Gubristtunnel“

Alle andern Äste des Limmattaler-Kreuzes leiden unter der stetigen Verkehrszunahme auf dem Nationalstrassennetz und nicht zuletzt auch unter der möglich gewordenen „kompletten“ (3/4) Umfahrung der Stadt Zürich via West- und Nordring. Kilometerlange Rückstaus vor den Portalen des Gubristtunnels ins Glatt- und Limmattal sind wegen der Inbetriebnahme der Westumfahrung und der A4 bis Zug noch länger geworden und auf dem Westring ist ein zusätzlicher entstanden. Dieser reicht momentan über den Anschluss Urdorf-Nord hinaus.

Erweiterungsprojekt Nordring Zürich

Eine dritte Gubriströhre mit der Erweiterung des Nordrings (A1/A4) auf sechs Spuren soll möglichst bald verwirklicht werden. Nach dem Baustart wird es vier Jahre dauern, bis das zehn Kilometer lange Bauwerk vom Limmattaler Kreuz bis zur Verzweigung Zürich Nord befahren werden kann. Danach sollte das Verkehrsaufkommen durch den Gubrist – wie mit dem Baregg Tunnel – staulos zu bewältigen sein.

Vorteile für Siedlung und Wirtschaft

Der Kapazitätsengpass „Gubristtunnel“ darf jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass Schlieren dank der Autobahnen beneidenswert gut aus allen und in alle Richtungen der Schweiz (inkl. vom und zum Flughafen) erschlossen ist: Die Wirtschaft weiss es zu schätzen; nicht umsonst haben sich in Schlieren, Urdorf und Dietikon namhafte Betriebe verschiedenster Wirtschaftszweige angesiedelt. Weil die Autobahnen ausserhalb des Gemeindegebietes verlaufen, sind direkte, negative Auswirkungen des Verkehrs der Autobahnen auf Wohnquartiere sowie Dienstleistungs- und Gewerbegebiete ausgeschlossen.

Nachteile wegen Ausweichverkehr

Indirekt seien jedoch trotzdem Auswirkungen des Autobahnverkehrs zu spüren, weil den Staukolonnen vor dem Gubristtunnel oft via das lokale Strassennetz durch Schlieren und seine Nachbardörfer hindurch ausgewichen werde; – sei es, indem die Autobahnen sogar für lange Distanzen von allem Anfang an gemieden werden, beispielsweise, um am Autobahnanschluss Dietikon dem „Tropfenzähler“ (der Rampenbewirtschaftung) bei der Einfahrt Richtung Limmattalerkreuz auszuweichen – oder indem die Autobahnen via die Anschlüsse frühzeitig verlassen werden, beispielsweise via Anschluss Urdorf-Süd – oder auch später aufgesucht werden, beispielsweise via Anschluss Weinigen.

Hauptverkehrsstrassen

Verkehrsplanerische Funktion

In Schlieren sind die Bern-, Überland- und die Engstringerstrasse nördlich der Bernstrasse als Hauptverkehrsstrassen festgelegt. Sie verbinden die Autobahnanschlüsse Zürich-West, Urdorf-Nord, Weinigen und Dietikon miteinander und begleiten die Grobverteiler des Verkehrs (Hochleistungsstrassen) als Mittelverteiler.

Hauptverkehrsstrassen sammeln und verteilen vorwiegend hausgemachten Ziel- und Quellverkehr und verbinden ihn mit den Autobahnen und den Nachbargemeinden. Überdies sollte auf ihnen der gesamte lokale Durchgangsverkehr kanalisiert werden, inklusive des Verkehrs, der die Autobahn nur teilweise oder gar nicht benützen will (vergl. oben „Ausweichverkehr“).

Die Bern- und Überlandstrasse sollten auch die Badener- und Zürcherstrasse entlasten. Sie können dies nur, wenn sie gegenüber diesen eher „angebotsorientierten Strassen“ ausgesprochen „nachfrageorientiert“ funktionieren können (vergl. auch Planungsvorgaben, Seite 8).

Trennwirkung

Alle drei Hauptverkehrsstrassen sind mit relativ schnellem und starkem Verkehr belastet. Dementsprechend stark werden die Quartiere beidseits dieser Strassen voneinander getrennt.

Engpass „Kreuzung Bern-/Engstringerstrasse“

Die Konzentration des eigenen Ziel- und Quellverkehrs sowie des lokalen Durchgangsverkehrs auf die Bern- und Überlandstrasse hat schon früher dazu geführt, dass die Kreuzung der Bern- mit der Engstringerstrasse überlastet war und ausgebaut werden musste. Dies scheint angesichts einer Mehrbelastung durch die Verkehrsumlagerung von der Zürcher- und Badenerstrasse auf die Bernstrasse erneut notwendig zu werden, inklusive des Ausbaus der Nachbarknoten.

*Ausbau der Bern- und
Überlandstrasse*

An Projekten zum Ausbau der Bern- und Überlandstrasse wird in der Kompetenz des Kantons intensiv gearbeitet. Die Projekte umfassen alle Strecken und Knoten von den Grenzen Dietikons bis zur Zürcher Stadtgrenze, samt Anschlussstrecken ausserhalb Schlierens. Zu den kantonalen Ausbauprojekten in Schlieren gehören umfangreiche Massnahmen an den Knoten der Bernstrasse mit der:

- Rietbachstrasse,
- Überlandstrasse,
- Unterrohrstrasse inkl. Anschluss Goldschlägstrasse,
- Engstringerstrasse und
- Gasometerstrasse.

Diese Massnahmen müssen aus Sicht der Stadt Schlieren möglichst bald ausgeführt werden.

Verbindungsstrassen

Verkehrsplanerische Funktion

Als verkehrsorientierte Strassen sind Verbindungsstrassen eine Kategorie tiefer eingestuft als Hauptverkehrsstrassen und können bereits angebotsorientierten Charakter haben (vergl. Schema Seite 3). Als Kernbedienungsstrassen verbinden sie das Zentrum der Stadt mit den Quartieren, mit den Nachbargemeinden und mit den Autobahnen. Im Unterschied zu den Hauptverkehrsstrassen sollten Verbindungsstrassen fast keinen Durchgangsverkehr mehr haben.

Verlegung der Badenerstrasse

Die Verbindungsstrassen sollen mit dem Bau der Limmattalbahn via den Zentrumskreisel miteinander verknüpft werden. Dann wird auch die Badenerstrasse via Ringstrasse bis zur Bachstrasse verlegt.

Priorisierung des öffentlichen Verkehrs

In der Badener- und Zürcherstrasse ist via Stadtplatz das Trasse für die Limmattalbahn vorgesehen. Es ist bereits gesichert, weil zwei Fahrsteifen, die momentan für Busse reserviert sind, nach der Inbetriebnahme der Limmattalbahn nicht mehr benötigt werden.

*Teilweise siedlungsorientierte
Strassenraumgestaltung*

Obwohl Verbindungsstrassen bereits angebotsorientierten Charakter haben können, bleiben sie unübersehbare Verkehrskanäle zwischen den Quartieren. Allein der angebotsorientierte Charakter (die beschränkte Kapazität) der Verbindungsstrassen genügt nicht, um die Trennwirkungen der Badener-, Zürcher-, Engstringer-, Uitikoner-, Kessler- und Urdorfstrasse „siedlungsverträglich“ zu machen. Eine siedlungsorientierte Gestaltung mit Temporeduktionen und optischen Verbesserungen der Strassenräume gehören abschnittsweise (siehe Planeinträge) dazu, ebenso sichere und häufige Übergänge für Fussgänger und Radfahrer.

Zweckbestimmung

Parkieranlagen

Die Parkieranlagen bei den Bahnhöfen sind vorwiegend für Bahnkunden gedacht. Dank Park and Ride (P+R) legen sie kurze Distanzen mit dem Auto und lange mit der Bahn zurück.

Im Wald an der Grenze zu Uitikon werden an der Uitikonerstrasse (ausserhalb vom Planausschnitt) Parkplätze für Erholungssuchende, Spaziergänger und Wanderer angeboten.

3.2 Kommunale Festlegungen

<i>Status</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● bestehend ○ geplant
<i>Gemeindestrassen</i>	<p>Sammelstrassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Rütistrasse zwischen Ifang- und Engstringerstrasse ○ Rütistrasse zwischen Ifang- und Industriestrasse ● Brandstrasse zwischen Engstringer- und Goldschlägistrasse ● Goldschlägistrasse zwischen Badener- und Brandstrasse ○ Goldschlägistrasse zwischen Brand- und Bernstrasse ● Rietbachstrasse zwischen Bern- und Goldschlägistrasse ● Gasometerstrasse ○ Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung <hr/> <p>Nicht klassierte Strassen: alle Gemeindestrassen, die nicht als Sammelstrassen bezeichnet sind, gehören zu den so genannten nicht klassierten Strassen</p>
<i>Parkieranlagen</i>	<p>Nördlich Bahnlinie:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Talacker-Windegg, Rohrstrasse, Sportanlagen Unterrohr <hr/> <p>Südlich Bahnlinie:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Bahnhofplatz Süd, Gemeindeplatz, Stadthaus, Kesslerplatz, Spital, Schulhaus Kalktarren, Friedhof: West, Nord und Ost, Chamb, Schwimmbad und Sportanlage Moos

3.2.1 Erläuterungen

Sammelstrassen

Verkehrsplanerische Funktion

Sammelstrassen sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen, den Zufahrtswegen (nicht klassierten Strassen) und von direkt erschlossenen Liegenschaften. Sie führen ihn zu Strassen des gleichen oder des nächsthöheren Typs (Verbindungsstrassen). Sie haben nur örtliche Bedeutung im Strassennetz und beschränken sich in Schlieren auf die Groberschliessung der Gebiete nördlich der Bahn.

West-Ost gerichtete Strassen

In der Ost-West-Richtung ist der Strassenzug: Rietbach - (Goldschlägistrasse) - Brandstrasse - Rütistrasse als Sammelstrasse festgelegt. Der Abschnitt der Rütistrasse zwischen Ifang- und Industriestrasse ist geplant und soll in Zusammenarbeit mit dem Kanton möglichst bald an die Bernstrasse angeschlossen werden (vergl. Seite 17).

Dieser Strassenzug ist der „Feinverteiler“, der die Bernstrasse als „Mittelverteiler“ begleitet. Verkehr, der über die Bernstrasse anfällt, wechselt über die Anschlüsse: Rietbach-, Goldschlägi-, Engstringer- und Rütistrasse auf den „Feinverteiler“, der Anschlüsse an nicht klassierte Strassen oder direkt an einzelne Grundstücke hat.

Nord-Süd gerichtete Strassen

In der Nord-Süd-Richtung sind die Verbindungen der Badener- mit der Bernstrasse via Goldschlägistrasse im Westen und via Gasometerstrasse im Osten der Stadt als Sammelstrassen festgelegt. Der Abschnitt der Goldschlägistrasse zwischen Brand- und Bernstrasse ist geplant und soll in Zusammenarbeit mit dem Kanton möglichst bald an die Bernstrasse angeschlossen werden (vergl. Seite 17).

Die Nord-Süd gerichteten Sammelstrassen verbinden die Quartiere südlich und nördlich der Bahn miteinander und mit der Bernstrasse. Sie werden dabei von der übergeordneten Verbindungsstrasse – der Engstringerstrasse – unterstützt. Die Goldschlägi- und Gasometerstrasse könnten überdies Entlastungsstrassen für das Zentrum bzw. für den Abschnitt der Engstringerstrasse südlich der Bernstrasse werden.

Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung

Die festgelegten kommunalen Sammelstrassen sind zweistreifige Strassen im Gegenverkehr mit beidseitigen Gehwegen. Sie sind in der Regel weniger breit als Verbindungsstrassen oder, wo sie breit sind, kann meistens entlang der Fahrbahnen parkiert werden: Parkiermanöver verlangsamen den Verkehrsfluss.

Sammelstrassen wirken optisch wie physisch nicht unerträglich trennend und verlangen nur bedingt zusätzliche gestalterische Massnahmen (vergl. Seite 9). Wo möglich sollen diese trotzdem den Aus- und Umbau der festgelegten Sammelstrassen begleiten. Ein Beispiel dazu ist das Gestaltungsprojekt für die Brandstrasse.

Wo die übergeordneten Festlegungen zur siedlungsorientierten Gestaltung von Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen aus kommunaler Sicht als unvollständig erachtet werden, sind sie mit kommunalen Festlegungen ergänzt, namentlich bei der Badener-, Zürcher-, Engstringer-, Uitikoner-, Kessler- und Urdorferstrasse.

Nicht klassierte Strassen

<i>Verkehrsplanerische Funktion</i>	Bestehende Strassen, die im Verkehrsplan nicht als Hauptverkehrs-, Verbindungs- oder Sammelstrassen bezeichnet sind, sind Zufahrtswege und Erschliessungsstrassen. Überdurchschnittlich lange, nicht klassierte Strassen können Sammelstrassencharakter haben (z.B. Urdorferstrasse zwischen Kesslerstrasse und Freiestrasse). Grundstücke haben in der Regel dicht aufeinander folgende direkte Anschlüsse an die nicht klassierten Strassen.
<i>Verkehrstechnische Funktion</i>	Auf nicht klassierten Strassen fliesst wenig, ruhiger und langsamer Verkehr. Er nimmt Rücksicht auf die schwachen Verkehrsteilnehmer. Nicht klassierte Strassen sind verkehrsberuhigt oder sollen es werden.
<i>Verkehrsberuhigte Zonen</i>	<p>Die Verkehrsberuhigung von nichtklassierten Strassen kann letztlich zu verkehrsarmen und/oder verkehrsberuhigten Zonen führen, wie:</p> <ul style="list-style-type: none">- Tempo-30-Zonen,- Begegnungszonen (Tempo 20),- Fussgängerzonen und- Fussgängerbereiche. <p>Schlieren hat nur noch wenige Lücken von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten zu schliessen. Dies ist auch Renovationen von Tempo-30-Zonen gegenüber zu stellen, die den Anforderungen an eine ästhetisch ansprechende und/oder zweckmässige Gestaltung nicht (mehr) genügen. Vor allem im Zentrum können Tempo-30-Zonen im Sinne der Sägestrasse zu Begegnungszonen um- und/oder ausgebaut werden.</p> <p>Im Fussgängerbereich des Zentrums sind möglichst viele Flächen als Fussgängerzonen zu bestimmen (vergl. Seite 10). Das Thema „Fussgängerbereich“ ist würdig, im Zentrum einen Gestaltungswettbewerb auszuschreiben.</p>
<i>Soziale Funktion</i>	<p>Nicht klassierte Strassen bieten höchste Wohnqualität und sind dementsprechend gefällig gestaltet. Minimierte Störungen durch Motorfahrzeuge erlauben angenehmes Begegnen, Verweilen und teilweise sogar Spielen auf der Strasse.</p> <p>Nicht klassierte Strassen bieten die beste Lebensqualität.</p>
<i>Priorisierung des Fussgänger- und Radfahrerverkehrs</i>	Nicht klassierte Strassen berücksichtigen in hohem Masse Bedürfnisse des Langsamverkehrs. Sie sind Bestandteil des dichten Netzes von Verbindungen für Fussgänger und Radfahrer.

Parkierungsanlagen

Kommunale Anlagen

Im Verkehrsplan sind nördlich der Bahnanlagen drei bestehende Parkierungsanlagen festgelegt. Südlich der Bahnanlagen sind es zwölf bestehende. Überdies hat Schlieren relativ viele Strassen-Parkplätze im Zentrum und in Quartieren.

Die bestehenden Anlagen dienen vorwiegend der Öffentlichkeit, insbesondere bei öffentlichen Bauten und Anlagen. Ihr Angebot an Abstellplätzen ist meistens eine Folge der vorhandenen Grundstücksflächen.

Die Parkierungsanlage „Bahnhof Süd“ ist insofern eine kommunale Festsetzung, weil sie 100 Parkplätze im ersten Geschoss der Tiefgarage „Parkside“ betrifft. Diese müssen, laut einer Vereinbarung zur Baubewilligung der Überbauung „Parkside“, dauernd der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. An prominenter Lage dienen sie hauptsächlich den umliegenden Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben. Ebenso jene auf dem Gemeindeplatz.

Private Anlagen

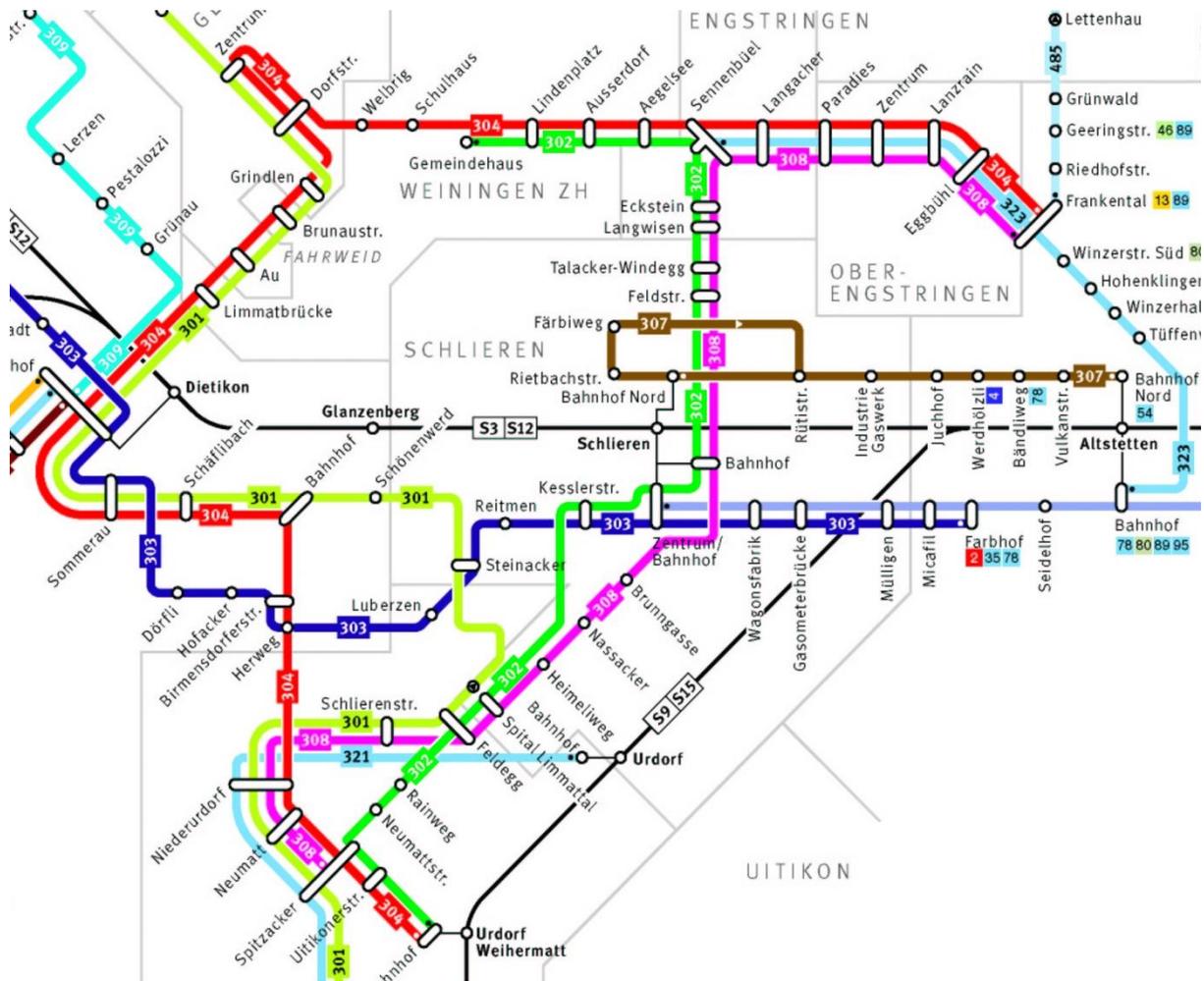
Ein wesentlich grösseres Angebot an Parkplätzen als das öffentliche ist in privaten Parkierungsanlagen vorhanden. Ohne diese Anlagen könnte Schlieren als Einkaufsort für Auswärtige wie Einheimische wohl kaum die Bedeutung von heute haben. Gemäss den gesetzlichen Bestimmungen sind selbst grosse private Parkierungsanlagen, wie für die Einkaufszentren Lilie, Wagi und Bauhaus, nicht Bestandteil eines Verkehrsplanes.

4

Öffentlicher Verkehr

4.1 Übergeordnete Festlegungen

<i>Status</i>	<ul style="list-style-type: none">● bestehend○ geplantxx zur Aufhebung vorgesehen
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i>	Bahnlinien (Normalspur): <ul style="list-style-type: none">● Strecken zwischen den Bahnhöfen Zürich Altstetten, Schlieren und Dietikon (Glanzenberg) mit Bahnanlagen und Bahnhof Schlieren:<ul style="list-style-type: none">○ Zusätzliche Doppelspur● Strecken zwischen den Bahnhöfen Zürich Altstetten, Urdorf und Birmensdorf mit Bahnhof Urdorf:<ul style="list-style-type: none">○ Vollständiger Ausbau auf Doppelspur● Anschlussgleise Gaswerk und Giessen/Werd (Dietikon/Unterengstringen)
<i>Limmattalbahn AG LTB AG</i>	Stadtbahnlinie (Schmalspur): <ul style="list-style-type: none">○ Strecken zwischen den Haltestellen: Mülligen, Gasometerbrücke, Wagonsfabrik, Zentrum Schlieren, Geissweid, Kesslerplatz, Reitmen, Spital Limmattal
<i>Zürcher Verkehrsverbund ZVV</i>	Buslinien: <ul style="list-style-type: none">● Strecken „Schlieren-Urdorf“ zwischen den Haltestellen: Bahnhof, Brunngasse, Nassacker, Heimeliweg, Spital Limmattal●○ Strecken „Schlieren-Urdorf“ zwischen den Haltestellen: Bahnhof, Zentrum Schlieren (○), Geissweid (○), Kesslerstrasse, Spital Limmattal● Strecken „Schlieren-Unterengstringen“ zwischen den Haltestellen: Bahnhof, Feldstrasse, Talacker-Windegg● Strecken „Schlieren-Bahnhof Altstetten“ zwischen den Haltestellen: Bahnhof Nord, Rietbachstrasse, Färbweg, Rütistrasse, Industrie Gaswerk● Strecken „Spitalstrasse“ zwischen den Haltestellen: Spital Limmattal, Steinacker, Schönenwerdxx Strecken „Zürcherstrasse“ zwischen Zentrum Schlieren und Mülligenxx Strecken zwischen „Reitmen und „Luberzen“ (der Linie 303).



Übersichtsplan

Quelle:
ZVV/PostAuto Region Zürich

Der Übersichtsplan zeigt das erwähnte Schlieremer Streckennetz des öffentlichen Verkehrs im Liniennetzplan des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) für die Gemeinden des Limmattals zwischen Zürich Altstetten und Dietikon.

4.1.1 Erläuterungen

Bahnlinien (Normalspur)

*Linien zwischen Zürich und Baden,
Basel, Bern/Biel sowie Lausanne/Genf*

Mehrspurige sehr stark befahrene Gleisanlagen für internationale (EC-), nationale (IC-), regionale (S-Bahn-) und Güterzüge verlaufen von Westen nach Osten mitten durch die Stadt. Die Züge, die darauf verkehren, sind Grobverteiler des öffentlichen Verkehrs. Ein Weiterausbau mit einer zusätzlichen Doppelspur ist im kantonalen Verkehrsplan vorgesehen.

*Allfälliger Verzicht auf die
zusätzliche Doppelspur*

Der zusätzliche Doppelspurausbau stützt sich ab auf den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, zur Kapazitätssteigerung zwischen Bern/Basel und Zürich bzw. die Varianten a) Heitersbergtunnel II mit einem sechsspürigen Ausbau zwischen Killwangen und Gruemet, oder b) mit einem Honerettunnel zwischen Gruemet/Mellingen und Schlieren. Hier wäre das Portal des Honerettunnels an der Grenze zu Dietikon vorgesehen.

Bei der Anhörung und Mitwirkung zu den Anpassungen und Ergänzungen 2012 des Sachplanes Verkehr haben sich die Kantone Zürich und Aargau sowie die SBB für die Variante Honerettunnel ausgesprochen. Aufgrund dieser Stellungnahme wird auf die Freihaltung eines möglichen Sechsspurausbaus zwischen Dietikon und Schlieren sowie eine Variante Heitersbergtunnel II verzichtet. Für das Strategische Entwicklungsprogramm des Bahnausbaus (STEP, Ausbauschnitt 2030) wird geprüft, ob der Honerettunnel bis in die Gleisanlagen zwischen dem Zürcher Hauptbahnhof und Altstetten verlängert werden kann. Damit könnte im Schlieremer Verkehrsplan die übergeordnete Festsetzung einer zusätzlichen Doppelspur hinfällig werden.

Projektierung und Bahnausbau gemäss STEP sind an die Vorlage des Bundesrates über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) gebunden, welche am 9. Januar 2014 vom Volk angenommen wurde.

Trennwirkung

Die Trennwirkung der Bahnanlagen ist und bleibt enorm, insbesondere für den Fussgänger- und Radfahrerverkehr.

<i>Bahnhof Schlieren</i>	Am Bahnhof Schlieren halten die Züge der S3 (Aarau-Wetzikon) und der S12 (Brugg-Seen/Seuzach). Nur 12 Minuten dauert die Fahrzeit bis Zürich (S3 und S12), 19 Minuten bis Baden (S12) und 34 Minuten bis Aarau (S3). Der Bahnhof liegt für Fussgänger und Radfahrer vorteilhaft mitten in der Stadt. Er bietet kurze Wege zum Zentrum und vor allem auch in die Entwicklungsgebiete nördlich der Bahn an.
<i>Linien zwischen Zürich und Zug</i>	Von Altstetten via Urdorf nach Zug durchquert ein weiteres Bahngleis Schlieremer Gebiet. Es kann heute nur einspurig befahren werden. Ein durchgehend doppelspuriger Ausbau ist vorgesehen.
<i>Bahnhof Urdorf</i>	An der Grenze zu Urdorf liegt der gleichnamige Bahnhof, der von den Zügen der S9 (Uster-Affoltern) und der S15 (Rapperswil-Affoltern a.A.) bedient wird.
<i>Anschlussgleise für den Güterverkehr</i>	Aus übergeordneter Sicht sollen für den Güterverkehr noch zwei Anschlussgleise erhalten bleiben (Gaswerk und Giessen/Werd). Südlich der Bahnanlagen besteht ein weiteres Anschlussgleis vom Bahnhof Schlieren bis zum Postbetriebszentrum Mülligen. Es sollte aus kommunaler Sicht ebenfalls erhalten bleiben.

Stadtbahnlinie (Schmalspur)

<i>Limmattalbahn (LTB)</i>	<p>Limmattalbahn (LTB) heisst die verkehrsplanerische, verkehrs- und transporttechnischen Antwort auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - überlastete Strassen, - überfüllte Busse und Züge sowie - verdichtetes Bauen. <p>Die LTB muss den grössten Beitrag an das Ziel leisten, dass der grösste Teil des Mehrverkehrs, der durch die Stadtentwicklungen im Limmattal entstehen wird, mit dem öV bewältigt werden kann.</p> <p>Die LTB soll ab 2020 auf einem eigenen Trasse als komfortabler, schneller Feinverteiler von Zürich Altstetten nach Killwangen / Spreitenbach verkehren. Die Buslinien 31 vom Farbhof bis Schlieren und 303 vom Farbhof bis Killwangen werden durch die LTB ersetzt.</p> <p>Zwischen der Stadt Zürich und der Schlieremer Haltestelle Geissweid werden auf dem Trasse der LTB auch Trams der ZVV-Linie 2 verkehren.</p>
----------------------------	--

Buslinien

Verkehrsplanerische Situation (Streckennetz)

Verkehrsplanerisch ist nahezu ein ideales Streckennetz vorhanden. Aus allen Richtungen führen Buslinien zum Bahnhof und künftigen Stadtplatz und bieten hier schlanke Anschlüsse an die S-Bahnen nach Zürich und Baden sowie zwischen der LTB und den Bussen in alle Richtungen an.

Betriebliche Situation (Liniennetz)

Jedes Streckennetz muss mit einem Liniennetz ergänzt werden. Dieses muss mehr oder weniger oft verändert werden. Veränderte Kundenwünsche, Erweiterungen des Netzes oder die Einführung eines neuen Transportmittels (die LTB) werden u.a. Gründe dazu sein.

Auf dem bestehenden Streckennetz sind alle bestehenden Buslinien Zubringerlinien zur Bahn und, was für Schlieren noch wichtiger ist, auch zum Zentrum. Drei Linien (302, 303, 308) sind zugleich Durchmesserlinien und verbinden – ohne Umsteigen – auch Quartiere und Nachbargemeinden miteinander.

Zwei Radiallinien (31, 307) zielen mehr auf Verbindungen mit der Stadt Zürich ab. Die eine (31) endet südlich und die andere (307) nördlich vom Bahnhof und ist damit für Passagiere des öV weniger gut in die „Drehscheibe“ zwischen Bahnen, Bussen und Zentrum eingebunden als die anderen Linien.

Die Linie 307 ist als Ringlinie im Einbahnverkehr konzipiert. Sie kann ins Rietbachgebiet nur vom Bahnhof weggehende Passagiere transportieren und keine, die aus diesen Gebieten zum Bahnhof fahren wollen. Überdies verläuft sie über die Wiesenstrasse, die künftig vorwiegend für Fussgänger und Radfahrer bestimmt ist.

4.2 Kommunale Festlegungen

Keine

Verkehrsplanerische wie verkehrstechnische Massnahmen für den öV sind alle in übergeordneter Kompetenz zu planen und festzulegen.

Aus kommunaler und regionaler Sicht gibt es jedoch Wünsche und Anregungen betreffend Erweiterungen und Anpassungen des Strecken- und Liniennetzes im Gebiet Rietbach und via dieses Gebiet nach Dietikon (Fahrweid, Glanzenberg) sowie via Uitikonerstrasse nach Uitikon. Im Moment noch unnötig scheinend, bleiben sie weiterhin prüfenswert.

5

Radfahrererverkehr

5.1 Übergeordnete Festlegungen

<i>Status</i>	<ul style="list-style-type: none">● bestehend○ geplant
<i>Kantonale Radfahrerverbindungen</i>	<p>Radfahrerverbindungen, West-Ost: gemäss Karte „Veloland Schweiz“:</p> <ul style="list-style-type: none">● Limmatweg: regionale Radrouten 51 und 66● Bahnhof Urdorf - Stationsstrasse - Champweg - Alter Zürichweg: regionale Radroute 84
<i>Regionale Radfahrerverbindungen</i>	<ul style="list-style-type: none">● Bernstrasse/Überlandstrasse●○ Rietbachstrasse - Goldschlägistrasse zwischen Rietbach und Wiesenstrasse (○) - Wiesenstrasse (○) - Bahnweg - Rütistrasse●○ Luberzenstrasse (Dietikon) - Spitalstrasse - Urdorferstrasse - Freiestrasse - Schulstrasse (●○) - Pestalozziweg (○) - Zürcherstrasse (○) <hr/> <p>Radfahrerverbindungen, Nord-Süd:</p> <ul style="list-style-type: none">○ Goldschlägistrasse zwischen Wiesen- und Badenerstrasse-Nassackerstrasse bis Urdorferstrasse○ In Langenteilen (Unteringstringen) - westlicher Siedlungsrand - Schulhaus Zelgli - Rohrstrasse - Engstringerstrasse - Engstringerbrücke (obere, Engstringerstrasse) - Uitikonerstrasse bis Chamb○ Untere Engstringerstrasse (parallel zur Brücke) als Verbindung zur West - Ost - Verbindung Rietbach- bis Rütistrasse und als Zubringer zum Bahnhof● Gaswerkstrasse zwischen Bernstrasse und Limmatweg
<i>Regionale Reitwege</i>	keine

5.1.1 Erläuterungen

Radfahrerverbindungen

*Definition „Radwege“, „Radstreifen“
und „Routen für Fahrräder“*

Radwege sind gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG Art. 43, Abs. 2) Wege, die den Radfahrern vorbehalten sind. Radwege sind selten, denn Radfahrer teilen ihre Wege (Verbindungen) meistens mit den Fussgängern. Diese Wege sind laut Signalisationsverordnung (SSV Art. 33, Abs. 4) Rad- und Fusswege bzw. Verbindungen für Radfahrer und Fussgänger zugleich. Meistens müssen sich Radfahrer ihre Verbindungen mit den Motorfahrzeugen teilen, sei es auf Radstreifen oder auf „Routen für Fahrräder“ (SSV Art. 54a, Abs. 2), die aufgrund der Verkehrs- und Strassensituation zum Radfahren besonders geeignet sind.

Radwege und Radstreifen sind Teilstrecken von Verbindungen für Radfahrer. Sie können zugleich Teilstrecken von signalisierten „Routen für Fahrräder“ sein.

Radwege, Radstreifen und signalisierte Routen für Fahrräder sind im vorliegenden Verkehrsplan im Begriff „Radfahrerverbindungen“ zusammengefasst.

*Festlegung und Signalisation
der Routen für Fahrräder*

„Routen für Fahrräder“ können mit oder ohne Zielangabe signalisiert werden (SSV Art. 54a).

- Mit Zielangabe werden internationale, nationale, regionale und lokale Routen signalisiert: Nationale zusätzlich mit einer einstelligen Nummer, regionale mit einer zweistelligen und lokale eventuell mit einer dreistelligen Nummer.
- Das Netz nationaler und regionaler Routen für Fahrräder ist in Absprache mit den Kantonen weitgehend festgelegt und aus der Karte „Veloland Schweiz“ ersichtlich (www.veloland.ch). Dort werden Routen für Fahrräder „Velorouten“ genannt.
- Für die lokalen Routen sind Kantone, Regionen oder Gemeinden zuständig.

Durch Schlieren verlaufen die regionalen Routen 51, 66 und 84.

*Radfahrerverbindungen gemäss
regionalem Verkehrsplan*

Im regionalen Verkehrsplan als „Radwege“ bezeichnete Verbindungen können gemäss SVG Radwege, Radstreifen oder Radrouten sein. Im regionalen Verkehrsplan sowie in der tabellarischen Übersicht zu den übergeordneten kantonalen und regionalen Festlegungen werden bestehende und geplante Radfahrerverbindungen unterschieden.

Als „geplante“ Radfahrerverbindungen sind auch Teilstrecken bezeichnet, die bestehend sind, aber teilweise noch erhebliche Sicherheits- und Komfortdefizite haben.

*Aufbau des übergeordnet
festgelegten Netzes*

Fünf West-Ost gerichtete Verbindungen werden durch eine zentrale Nord-Süd gerichtete Achse und zwei Nord-Süd gerichtete, nicht durchgehende Verbindungsstücke, zu einem unvollständigen orthogonalen Netz verknüpft. Dieses wird aus kommunaler Sicht ergänzt und so weit wie möglich auch von Norden nach Süden zu durchgehenden Verbindungen vervollständigt.

West-Ost-Verbindungen

Radfahrer hätten gerne – wie Fussgänger – eigene, vom Motorfahrzeugverkehr unabhängige Wege. Zwei der fünf West-Ost-Verbindungen (die Radrouten 51 und 66) sind gemäss SVG Fuss- und Radwege. Die meisten Teilstrecken der Radroute 84 sind gemäss SVG ebenfalls Fuss- und Radwege. Nur das Teilstück „Chambweg“ ist gemäss SVG ein (reiner) Radweg. Darauf folgt ein Abschnitt vom „Alten Zürichweg“ als Strasse mit wenig Motorfahrzeugverkehr.

Zwei der drei regional festgelegten Radfahrerverbindungen führen weitgehend über verkehrsberuhigte Strassenzüge, eine bleibt mit dem starken Verkehr einer Hauptverkehrsstrasse (Bernstrasse) kombiniert. Entlang der Bernstrasse bestehen jedoch beidseits der Fahrbahn abgetrennte separate Radwege.

Nord-Süd-Verbindungen

Die Radfahrerverbindung parallel zur Engstringerstrasse (zwischen In Langenteilen und Rohrstrasse) muss zusammen mit dem nicht dargestellten Anschluss an den Limmatweg (in Engstringen „Dammweg“ genannt) verstanden werden. Mit diesem Zusammenschluss könnten Radfahrer vom Limmatweg bis zur Rohrstrasse ungestört vom Motorfahrzeugverkehr fahren. Diese Verbindung, die dem westlichen Siedlungsrand entlang verläuft, kann jedoch kein Bypass für jene Velofahrer sein, die es von Engstringen ins Schlieremer Zentrum zieht. Deswegen ist im Verkehrsplan eine zusätzliche Radfahrerverbindung auf der Engstringerstrasse zwischen der Gemeindegrenze zu Unterengstringen und der Rohrstrasse kommunal festgelegt.

Das damit verbundene Sicherheitsproblem für die Radfahrer im Mischverkehr mit dem miV könnte mit einer so genannten „Kernfahrbahn“ entschärft werden.

In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass im regionalen Verkehrsplan der Planeintrag des geplanten „Radweges“ – entlang des westlichen Siedlungsrandes – nicht mit dem zugehörigen Richtplanteil übereinstimmt. In diesem Text ist der Radweg von Unterengstringen nach Schlieren via Engstringerstrasse beschrieben.

Im regionalen Verkehrsplan wird die Fortsetzung der zentralen Nord-Süd-Verbindung via die bestehenden Teilstrecken: Engstringerstrasse, Engstringerbrücke, Stadtplatz und Uitikonerstrasse, nach Chamb geführt. Der Planeintrag als „geplante Verbindung“ weist darauf hin, dass es hierzu vertiefte Studien zur sicheren und attraktiven Führung der Radfahrer braucht. Dabei sollte auch eine alternative Linienführung via Unterführung der Bahn und Bahnhofstrasse geprüft werden.

Von der zweiten Nord-Süd-Verbindung im Westen der Stadt sind die Strecken der Goldschlägistrasse zwischen Rietbach- und Badenerstrasse sowie der Nassackerstrasse zwischen Badener- und Freiestrasse als geplante Verbindungen über bestehende Strassen regional festgelegt. Bestehende Sicherheits- und Komfortdefizite sind auch hier mit verkehrstechnischen Massnahmen zu verbessern.

Reitwege

Regionale Reitwege

Im Verkehrsplan der Region Limmattal sind keine Reitwege eingetragen, obwohl durch den Schlieremer Wald solche bestehen. Sie werden deshalb kommunal festgelegt (vergl. Seiten 33, 34 und 36).

Im Verkehrsplan der Region Zürich sind von Uitikon her der Lärchen- und Obere Bettentalweg als Reitwege festgelegt. Vereint führen sie via Rosshauweg zum Waldrand nach Altstetten (Eichbühl). Ein Zusammenschluss dieser Reitwege mit regional festgelegten im Schlieremer Wald war seinerzeit (im regionalen Richtplan 1997) via Sandloch vorgesehen und bleibt für den nunmehr – via Bädentalweg – kommunal festgelegten Reitweg möglich.

Eine allfällige Fortsetzung des zweiten kommunal festgelegten Reitweges muss ab dem Schützenhaus „Im Horgen“ mit der Planung der Reitwege auf Stadtzürcher Gebiet abgeklärt werden.

5.2 Kommunale Festlegungen

<i>Status</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● bestehend ○ geplant
<i>Radfahrerverbindungen</i>	<p>Radfahrerverbindungen, West-Ost:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Rohrstrasse ● Brandstrasse - Rütistrasse bis Ifangstrasse ● Bahnweg - Vulkanstrasse (Altstetten) ● Güterstrasse - Grabenstrasse - Wagistrasse ●○ Badenerstrasse - verlängerte Ringstrasse (○) - Zürcherstrasse ● Kesslerstrasse - Freiestrasse bis Kirchgasse ● Schürrainweg - Friedhof - Friedhofstrasse - Kampstrasse <hr/> <p>Radfahrerverbindungen, Nord-Süd</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Spitalstrasse zwischen Luberzenstrasse und Zürcherstrasse (Dietikon) ●○ Reitmenstrasse - Bahnquerung Reitmenweg (○) - Kleinzelligstrasse ● Unterrohrweg - Unterrohrstrasse - Goldschlägistrasse bis Rietbachstrasse ● Nassackerstrasse zwischen Urdorferstrasse und Stationsstrasse ● neue Fossertstrasse - Kirchgasse ● Stationsstrasse zwischen Hofackerstrasse und Champweg ● Engstringerstrasse nördlich Rohrstrasse ● Verbindung zwischen Zürcherstrasse und Lilienweg - Lilienweg - Brunnackersteig bis Alter Zürichweg ● Uitikonerstrasse ab Chamb bis Uitikon ○ Bahn-Unterführung westlich NZZ-Druckerei mit Anschlussstrecke zur Zürcherstrasse ○ Verbindung zwischen Wagi- und Rütistrasse inkl. Querung der Bahn ● Bäckerstrasse bis Schulstrasse ● Turmstrasse - Gasometerstrasse - Haldenweg ● Pestalozziweg ab Schulstrasse
<i>Anlagen für Fahrrad-Abstellplätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Bahnhof Schlieren Nord und Bahnhof Schlieren Süd ● Bahnhof Urdorf ○ Haltestellen Stadtplatz, Kesslerstrasse und Gasometerbrücke
<i>Reitwege</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Steinackerstrasse - 200 m auf Stärpelweg (Nord) - Abzweigung nach rechts zum Stärpelweg (Süd) - Brücke über Mülibach - Bädentalweg

- Steinackerstrasse - 400 m auf Stärpelweg - 500 Meter auf Weg zum Scheibenstand „Im Horgen“ - Abzweigung nach links über Wald und Feld zum Weg nach dem Schützenhaus „Im Horgen“

5.2.1 Erläuterungen

Radfahrerverbindungen

*Radfahrerverbindungen
gemäss kommunalen Festlegungen*

In der tabellarischen Übersicht der kommunalen Festlegungen werden, wie in jener der übergeordneten Festlegungen, bestehende und geplante Radfahrerverbindungen unterschieden.

Als bestehende Radfahrerverbindungen sind alle Teilstrecken von Radfahrerverbindungen bezeichnet, die über bestehende Wege und Strassen führen; – aber im Unterschied zum regionalen Verkehrsplan ungeachtet dessen, ob sie Radwege oder Radstreifen sind. Sie sind jedoch aufgrund der Verkehrs- und Strassensituation zum Radfahren besonders geeignet und somit am ehesten als lokale Radrouten zu verstehen.

Als geplante Radfahrerverbindungen sind Teilstrecken bezeichnet, die für die betreffende Radfahrerverbindung noch nicht existieren.

Sicherheit und Attraktivität

Radfahrer dürfen alle Strassen und Wege benützen, die nicht mit einem Verbot für Fahrräder belegt sind. Deshalb ist das gesamte Strassen- und Wegenetz grundsätzlich so zu gestalten, dass es insbesondere auch für Radfahrer sicher nutzbar ist. Aber für Radfahrerverbindungen, die im Verkehrsplan eingetragen sind, werden besonders hohe Anforderungen gestellt. Sie sollen gefahrlos, möglichst direkt und hindernisfrei zu befahren sein.

Aufbau des Netzes

Die kommunalen Radfahrerverbindungen schliessen Lücken im Netz des übergeordneten Netzes.

Bestehende Verbindungen

Bestehende kommunale Radfahrerverbindungen werden oft auch über Sammel- und Verbindungsstrassen geführt, weil sie die direktesten und flachsten Verbindungen anbieten.

Im Einzelnen ist zur anzustrebenden Sicherheit und Attraktivität bestehender Verbindungen hervorzuheben:

- Die Verbindungen im Siedlungsgebiet südlich der Badener- und Zürcherstrasse führen ausschliesslich durch verkehrsberuhigte Zonen.
- Die Verbindung über die Güter-, Graben- und Wagistrasse führt über verkehrsarme Strassen und den Fussgängerbereich.
- Auf den Sammelstrassen nördlich der Bahn sind Kernfahrbahnen denkbar.
- Entlang der Zürcher- und Badenerstrasse sind beidseits der Strassen Radstreifen vorgesehen.
- Auf der Kesslerstrasse sind zumindest bergaufwärts ebenfalls Radstreifen erwünscht.
- Auf der Uitikonerstrasse sind nur bergaufwärts Radstreifen opportun.
- Von und nach Zürich kann – völlig abseits vom miV – via den Rad- und Fussweg „Vulkanstrasse“ Rad gefahren werden.
- Der Unterrohrweg ist ein Fuss- und Radweg.

Geplante Verbindungen

Es sind vier Netzergänzungen vorgeschlagen:

- die Verbindung zwischen Graben- und Zürcherstrasse am Westrand vom Grundstück der NZZ inkl. Querung der Bahn,
- die Verbindung zwischen Wagi- und Rütistrasse inkl. Querung der Bahn,
- die Bahnquerung „Reitmen“ und
- die westwärts verlängerte Ringstrasse bzw. verlegte Badenerstrasse.

Anlagen für Fahrrad-Abstellplätze

Notwendige und festgelegte Standorte

Wo immer möglich, sollten Radfahrende ihre Fahrräder unmittelbar am Zielort abstellen können. An allen wichtigen Zielorten – insbesondere bei öffentlichen Bauten und Anlagen – sind Fahrradabstellplätze ohne und mit Abschliessvorrichtung nötig, nach Möglichkeit auch gedeckte.

Im Verkehrsplan sind nur Anlagen für Abstellplätze unmittelbar bei den Bahnhöfen Schlieren und Urdorf sowie bei ausgewählten Haltestellen eingetragen. Sie sollen die Kombination vom Radfahrerverkehr (Feinverteilung) mit dem öffentlichen Verkehr (Grobverteilung) fördern, das so genannte „Bike and Ride“ (B+R).

Kommunale Reitwege

Reitwege

Weil im regionalen Verkehrsplan keine Reitwege festgelegt sind, werden bestehende im Schlieremer Wald kommunal festgelegt (vergl. Seite 32). Ihre Linienführungen sind aus dem Teilverkehrsplan „Radfahrer und Reiterverkehr“ ersichtlich und in der Tabelle der kommunalen Festlegungen (Seite 33) beschrieben.

6

Fussgängerverkehr

6.1 Übergeordnete Festlegungen

<i>Status</i>	<ul style="list-style-type: none">● bestehend○ geplant
<i>Regionale Fuss- und Wanderwege</i>	<p>Fussgängerverbindungen, Nord-Süd:</p> <ul style="list-style-type: none">● Lachernweg - Engstringerstrasse - Unterführung der Bahn (PU-Ost)● Bahnhofstrasse - Uitikonerstrasse● Brücke über die Limmat-Gaswerkstrasse - Rütistrasse - Engstringerstrasse - Bahnhof● Bahnhof Urdorf-Stationsstrasse bis Champweg - Verbindung zum Känzeliweg - Känzeliweg - Reservoir Bröggen - Haustrasse (Urdorf)● Bahnhof Urdorf - Stationsstrasse bis Champweg - Verbindung zum Känzeliweg - In der Risi - Alte Uitikonerstrasse - Im Haselmoos● Steinackerstrasse - Waldrand westlich Schiessanlage „im Horben“ - Stärpelweg bis Verzweigung bei Gebäude 1309 - Verbindung zum Bädentalweg - Bädentalweg - Im Herrenhölzli - Lerchenweg (Uitikon) <hr/> <p>Fussgängerverbindungen, West-Ost:</p> <ul style="list-style-type: none">● Limmatweg● Bahnhof Urdorf - Stationsstrasse bis Champweg - Verbindung zum Känzeliweg - Känzeliweg bis Chamb● Steinackerstrasse - Dunkelhölzliweg (Altstetten)

6.1.1 Erläuterungen

Fussgängerverbindungen

Quellen und Ziele

Ausgangspunkte der übergeordneten Festlegungen sind die Bahnhöfe Schlieren und Urdorf. Ziele sind Verbindungen durch den Wald nach Urdorf und Altstetten, zur Limmat sowie via Limmatbrücken nach Unterengstringen. Die Festlegungen sind Fuss- und Wanderwege analog dem entsprechenden Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege. Es handelt sich ausschliesslich um bereits bestehende Verbindungen.

Statt der übergeordnet festgelegten Strecke „Engstringerstrasse“ zwischen Bahnhof und Rütistrasse könnte die Führung via Bahnweg zweckmässiger sein.

6.2 Kommunale Festlegungen

Status	<ul style="list-style-type: none"> ● bestehend ○ geplant
	<ul style="list-style-type: none"> ● Es wird auf die Darstellung im Plan verwiesen.
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Geplante Fussgängerverbindungen werden im Uhrzeigersinn, nordwestlich der Bahn beginnend, aufgezählt:
Verbindungen von kommunaler Bedeutung	<p>Fussgängerverbindungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Bahnquerung Reitmenweg ○ Steg über die Limmat auf Brücke vom Anschlussgleis Giessen/Werd ○ Bahnquerung von der Storchen- zur Wiesenstrasse ○ Verbindung via „Meuchwis“ zwischen Wiesen- und Überlandstrasse ○ Rietpark (Haufländer) - Bahnhof ○ Brücke über die Limmat beim Unterrohr- oder Zelgliweg oder dazwischen ○ verlängerter Färbiweg über die Bern- zur Lättenstrasse ○ Verbindung (parallel zum Färbiweg) vom Rietpark (Haufländer) über die Bernstrasse zur Lättenstrasse ○ verlängerte Lättenstrasse via „Rohr“ zur Limmat (Zelgli) ○ Verbindung zwischen „In Langenteilen“ (Unterengstringen) und Zelgliweg entlang dem westlichen Siedlungsrand ○ ostwärts verlängerte Limmatstrasse bis Weg zum „Pumpwerk“ ○ verlängerter Lachernweg zum Limmatweg ○ Rütiweg ○ Bahnquerung westlich NZZ-Druckerei ○ Bahnquerung von der Wagi- zur Rütistrasse ○ verlängerter Bahnweg zur Kohlestrasse und zur Südstrasse ○ Verbindung zwischen Schulstrasse und Hüblerweg ○ Bahnquerung „Rütirain“ ○ verlängerter Rainweg entlang der Bahn zum Rütirain ○ verlängerte Leemannstrasse ○ Verbindung Schürrenweg - Hohfurrenstrasse südlich Schulhausareal ○ Verbindung vom Spital via Bahnhof Urdorf zum Waldpfad mit Ziel Reservoir Bröggen, Hau- und Sonnhaldenstrasse (Urdorf) ○ nordwärts verlängerte Verbindung durch die Familiengärten zur Badenerstrasse ○ Verbindung zwischen Steinackerstrasse (Urdorf) und Familiengärten (Langackerstrasse) via Sportplatz Schönenwerd ○ Verbindung Känzeliweg - Gugelweg (Urdorf)

- westwärts verlängerte Parkallee
- westwärts verlängerte Steinwiesenstrasse
- verlängerte Ringstrasse bis Bachstrasse
- Verbindung Stadtpark - Güterstrasse
- Verbindung mit Treppe und Lift zwischen Grabenstrasse und Engstringerbrücke

Wege, Strassen und Plätze mit wenig oder ohne Motorfahrzeugverkehr sowie Trottoirs entlang von Strassen

Fussgängerbereich

Ausdehnung Nord-Süd:

- Rietpark - Bahnhof - Stadtplatz - Stadtpark - Uitikonerstrasse bis Sägestrasse

Begrenzung West:

- Wiesenstrasse 8 - Güterstrasse 16 - Badenerstrasse 22 - Obere Bachstrasse - Freiestrasse - Sägestrasse

Begrenzung Ost:

- Engstringerstrasse - Brunnackersteig - Schulstrasse - Uitikonerstrasse

6.2.1 Erläuterungen

Fussgängerverbindungen

Es wurden insgesamt 31 Lücken im bestehenden Netz entdeckt, die im Verkehrsplan als geplante Verbindungen bezeichnet und in der tabellarischen Übersicht aufgeführt sind. Die Verbindung mit Treppe und Lift zwischen der Grabenstrasse und der Engstringerbrücke ist im Plan nicht ersichtlich. Sie wird in der Verlängerung vom Perron fürs Gleis 1 positioniert.

Im vorliegenden, dichten Netz der Fussgängerverbindungen sind mit den vielen Verbindungen zum Zentrum und zwischen den Quartieren auch die Verbindungen zu den Schulen, Kindergärten, Freizeit- und Sportanlagen sowie insbesondere auch zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs abgedeckt.

Rechtlich unsichere Situationen

Kommunal festgelegte bestehende Fussgängerverbindungen können auch über private Grundstücke verlaufen. In diesen Fällen gelten sie nur als bestehend, wenn ein entsprechendes Wegrecht im Grundbuch eingetragen ist. Ansonsten gilt das Wegstück als geplant.

*Anforderungen an den Ausbau
der Verbindungen*

Alle Verbindungen und Anlagen für Fussgänger sollen gefahrlos, möglichst behindertengerecht und einladend gestaltet sein. Im besiedelten Gebiet sollen sie in der Regel bei jeder Witterung begehbar sein. Nachts sind möglichst viele zu beleuchten.

*Querungen der Bahnanlagen
„Zürich-Baden“:*

Das wohl grösste Problem für Fussgänger ist die Trennwirkung der Bahnanlagen (vergl. Seite 25). Somit gehören vier geplante Querungen der Bahn, zusammen mit fünf bestehenden, zu den wichtigsten Fussgängerverbindungen:

geplante Querungen:

- Reitmen (auch für Radfahrer)
- Storchenstrasse
- „NZZ“ (auch für Radfahrer)
- Wagistrasse (auch für Radfahrer)

bestehende Querungen:

- Unterführung Goldschlägstrasse (auch für Radfahrer und miV)
- Personenunterführung Güterstrasse (PU-West)
- Personenunterführung Bahnhof (PU-Ost)
- Engstringerbrücke (für alle Verkehrsarten)
- Gasometerstrasse (auch für Radfahrer und miV)

Ob die geplanten Querungen Über- oder Unterführungen der Bahn werden, müssen entsprechende Projekte ergeben.

*Querungen der Bahnlinie
Altstetten-Urdorf:*

Die zweite Bahnlinie von Altstetten nach Urdorf trennt das Siedlungsgebiet vom Schlieremer Naherholungsgebiet im Süden der Bahnlinie ab. Fünf bestehende Querungen werden mit einer geplanten ergänzt:

geplante Querungen:

- Unterführung Rütirain

bestehende Querungen:

- Personenunterführung Bahnhof Urdorf
 - Niveauübergang Stationsstrasse (für alle Verkehrsarten)
 - Unterführung Utikonerstrasse getrennt von der Strassenunterführung
 - Unterführung Brunnackersteig (auch für Radfahrer)
 - Unterführung Pestalozziweg (auch für Radfahrer)
-

Die Distanzen, um die Bahn zu queren, verdichten sich zwischen den Unterführungen Uitikonerstrasse und Rütirain auf ein optimales Mass von 200 bis 300 Metern. Ostwärts sind vom Rütirain bis zum Pestalozziweg (600 Meter) und westwärts der Uitikonerstrasse bis zur Stationsstrasse (800 Meter) keine Querungen der Bahn vorgesehen.

Querungen der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen

Ähnlich wie die Bahnanlagen, sind auch die Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen Zäsuren zwischen den Quartieren. Alle Übergänge von bestehenden und geplanten Fussgängerverbindungen sind Gefahrenstellen und müssen besonders sorgfältig untersucht werden. Ansprechstelle für kommunale Wünsche ist der Kanton.

Viele Projekte sind für die Bernstrasse sowie die Zürcher- und Badenerstrasse in Arbeit, insbesondere auch im Zusammenhang mit dem Stadtplatz und der Projektierung der LTB (vergl. Seite 17).

Querungen der Limmat

Fussgänger können die Limmat heute über zwei Strassenbrücken überqueren, einerseits nach Dietikon (Überlandstrasse) und andererseits nach Unterengstringen (Weiningerstrasse). Richtung Unter- und Oberengstringen ist der Fussgängersteg von der Gaswerk- zur Dorfstrasse (Oberengstringen) die dritte Möglichkeit.

Zwischen den erwähnten Strassenbrücken führen der Unterrohr- und Zelgliweg auf den Limmatweg, aber nicht über die Limmat hinweg. Zusätzlich zur Fähre ist eine permanente Querung der Limmat erwünscht. Überdies ist vorgesehen, dass Fussgänger zwischen Limmatweg (Schlieren) und Limmatschanzenweg (Dietikon) die Brücke für den Güterverkehr der Bahn ins Gebiet Giessen/Werd mitbenützen dürfen.

Art der geplanten und bestehenden Verbindungen:

Die meisten der rund 30 geplanten Netzergänzungen sollten, wo immer möglich, Fusswege ohne miV und öV werden, die je nach Art und Funktion auch Radfahrer mitbenützen können. Bestehende Verbindungen sind jedoch vorwiegend Trottoirs entlang ehemaliger Sammel- und Erschliessungsstrassen oder führen über ehemalige Erschliessungsstrassen und Zufahrtswege ohne Trottoirs. Diese Strassen gehören jetzt zu den „nicht klassierten Strassen“ und liegen meistens in verkehrsberuhigten Zonen.

*Signalisations- und
Markierungsmassnahmen*

Laut Strassenverkehrsgesetz sind in den Tempo-30- und Tempo-20-Zonen keine Fussgängerstreifen zum Überqueren der Strassen erlaubt. Auf Schulwegen und begründeten Gefahrenstellen können weiterhin Fussgängerstreifen oder allenfalls „Kinderfüessli“ bewilligt werden.

Das Gesetz gestattet in Tempo-30-Zonen Markierungen auf der Fahrbahn, wie „Schule“, Tempo-30-Signete und Leitlinien, letztere um den Rechtsvortritt zu verdeutlichen. Aber die wichtigsten Signalgebungen sind Schilder am Anfang und Ende der Tempo-30-, Begegnungs- und Fussgänger-Zonen. Sie sind oft mit baulichen Massnahmen kombiniert.

Bauliche Massnahmen

Weitere bauliche Massnahmen, ausser bei den Ein- und Ausgängen der Zonen (deren „Tore“), sind:

- horizontale und vertikale Versätze,
- schmaler Ausbau der Strassen und
- Engpässe.

Vertikale Versätze erzielen die stärksten Temporeduktionen für Autos, sind jedoch für Radfahrer Gefahrenstellen und für den öV ein unbeliebtes Hindernis.

Fussgängerbereich

Vortritt für Fussgänger

Der geplante Fussgängerbereich schliesst den Bahnhof, die Bahnhofstrasse, den Stadtplatz, den Stadtpark, das Einkaufszentrum Lilie und einen Teil des neuen Quartiers „am Rietpark“ nördlich des Bahnhofs ein. Es ist die publikumsintensivste Zone der Stadt und zugleich eine äusserst verkehrsentensive des öV und mIV. Aber Personen, die sich hier zu Fuss bewegen, sind quantitativ um ein Mehrfaches grösser, als jene, die in Autos oder in Bussen und später mit der Stadtbahn nur vorüberfahren. Steigen sie hier ein, aus oder um, so gehören sie ebenfalls zur Publikumsintensität.

¹ Gestrichen gemäss Verfügung Nr. 1987 /16 der Baudirektion des Kantons Zürich vom 26. Juli 2017



Verkehrsplan

Motorfahrzeugverkehr und
öffentlicher Verkehr

Situation 1:10'000

Übergeordnete Festlegungen

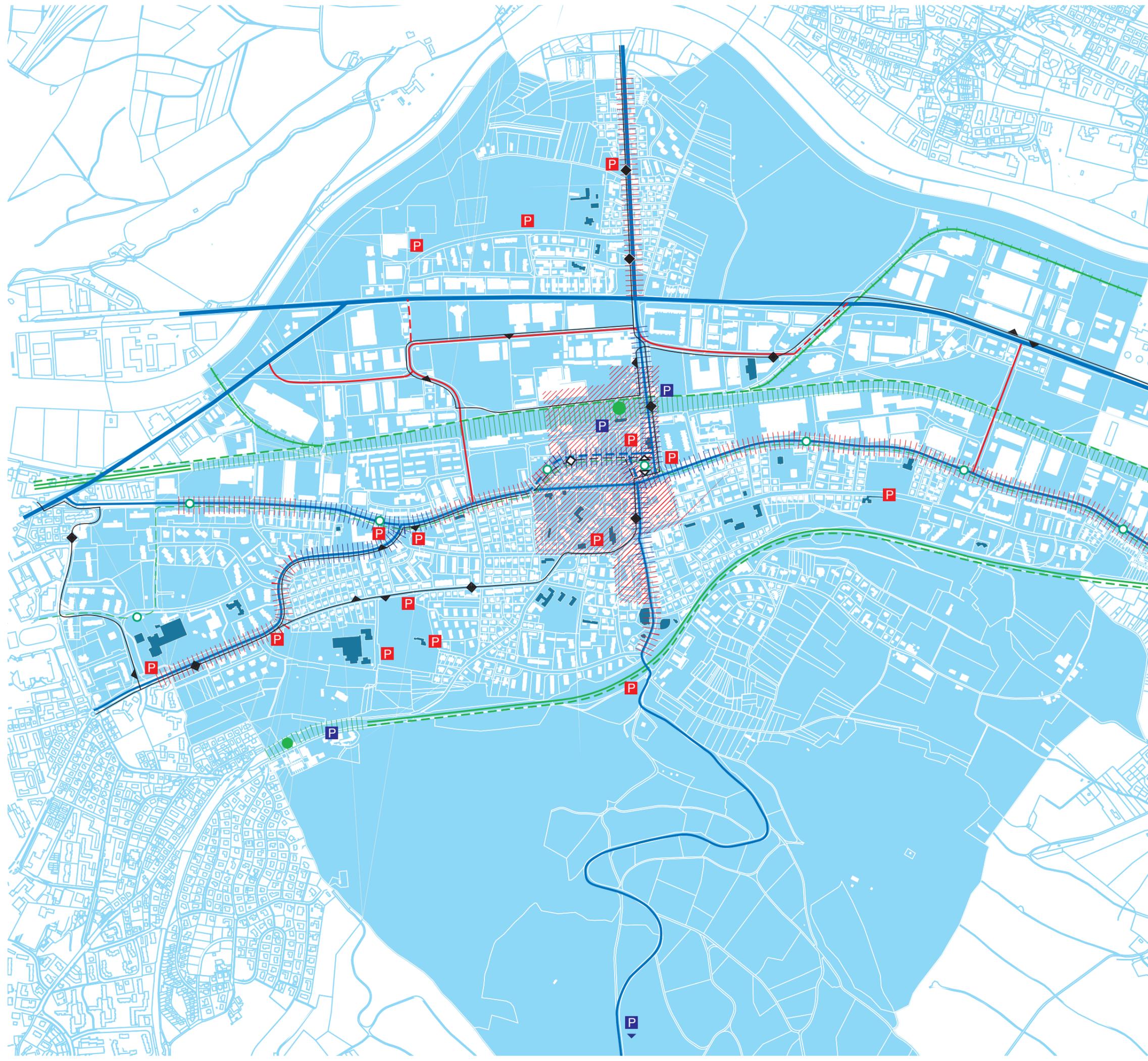
bestehend geplant

Hauptverkehrsstrasse		
Verbindungsstrasse		
zur Aufhebung vorgesehen		
Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung		
Parkierungsanlage		
Bahnlinie mehrspurig		
Bahnlinie einspurig		
Bahnlinie Ausbau		
Anschlussgleis		
Bahnhof		
Bahnareal		
Schmalspurbahn		
Schmalspurbahn-Haltestelle		
Buslinie		
Bushaltestelle		

Kommunale Festlegungen

bestehend geplant

Sammelstrasse		
Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung		
Fussgängerbereich		
Parkierungsanlage		
Öffentliche Bauten und Anlagen		





Verkehrsplan

Radfahrer- und Reiterverkehr

Situation 1:10'000

Bezug zum Motorfahrzeugverkehr und öffentlichen Verkehr

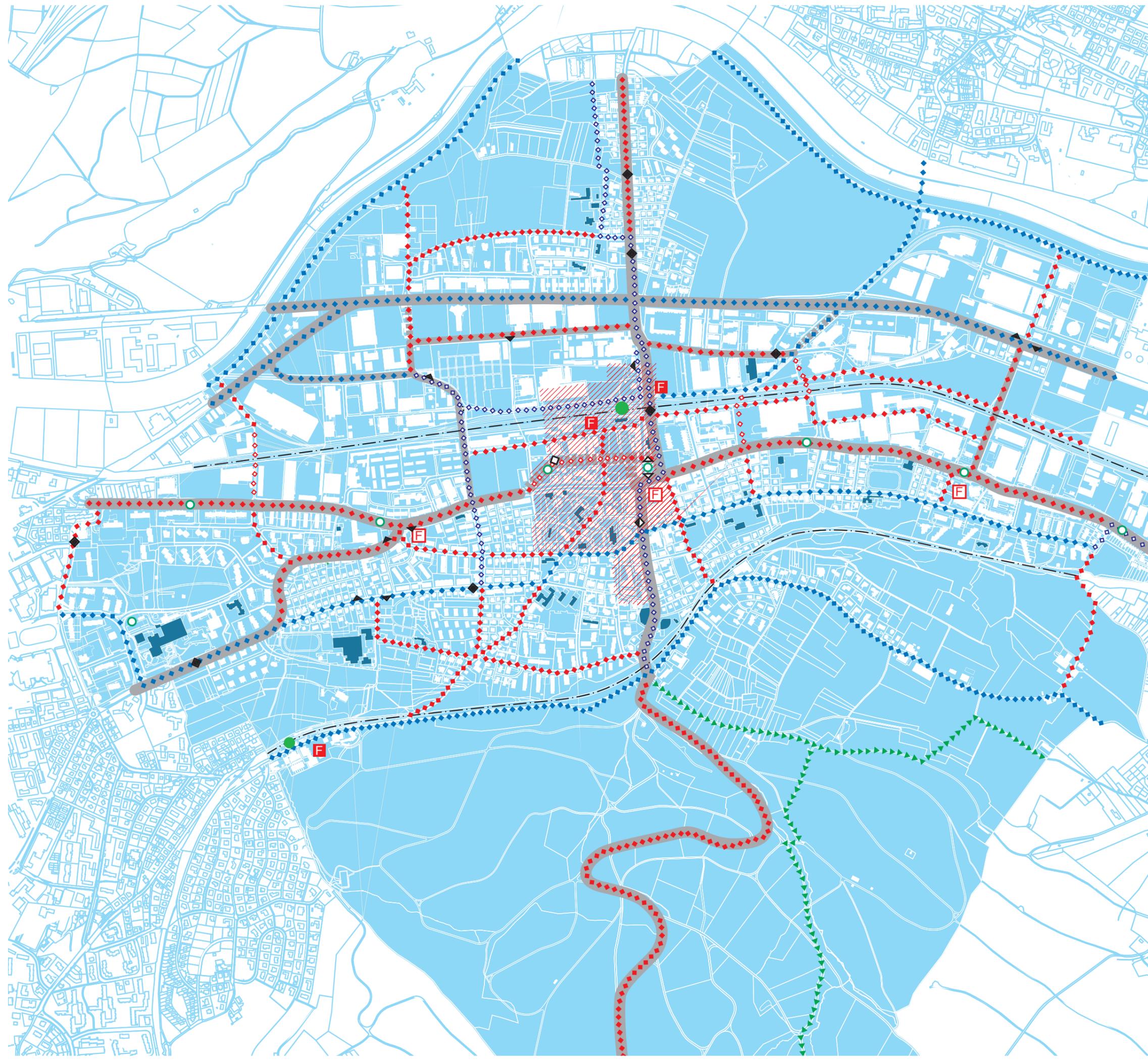
	bestehend	geplant
Hauptverkehrs-/Verbindungsstrasse		
Sammelstrasse		
Bahnlinie		
Bahnhof		
Schmalspurbahn-Haltestelle		
Bushaltestelle		

Übergeordnete Festlegungen

	bestehend	geplant
Radfahrerverbindung		

Kommunale Festlegungen

	bestehend	geplant
Radfahrerverbindung		
Fussgängerbereich		
Anlage für Fahrrad-Abstellplätze		
Reitweg		
Öffentliche Bauten und Anlagen		





Verkehrsplan

Fussgängerverkehr

Situation 1:10'000

Bezug zum Motorfahrzeugverkehr und öffentlichen Verkehr

	bestehend	geplant
Hauptverkehrs-/Verbindungsstrasse		
Sammelstrasse		
Bahnlinie		
Bahnhof		
Schmalspurbahn-Haltestelle		
Bushaltestelle		

Übergeordnete Festlegungen

	bestehend	geplant
Fussgänger Verbindung		

Kommunale Festlegungen

	bestehend	geplant
Fussgänger Verbindung		
Fussgängerbereich		
Öffentliche Bauten und Anlagen		

