

Revision kommunaler Richtplan

Verkehrsplan

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 3. Dezember 2013

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:


Jean-Marc Groh


Peter Vögeli

Von der Baudirektion genehmigt am **21. Mai 2014**

Für die Baudirektion:



Auftraggeber
Bearbeitung

Gemeinde Kilchberg
Suter • von Känel • Wild • AG
Tabea Marfurt, Reto Wild

Inhalt	1. Einleitung	4
	2. Verkehrspolitische Ziele	12
	3. Fuss- und Wanderwege	15
	4. Radwege	19
	5. Öffentlicher Verkehr	22
	6. Strassen	28
	7. Parkierung	33
	8. Reitwege	34
	9. Mitwirkung	35
	10. Ablauf der Planung	36

1. Einleitung

1.1 Anlass

Ausgangslage

Der Verkehrsplan der Gemeinde Kilchberg aus dem Jahre 1982 ist nicht mehr in allen Teilen aktuell. Die vorgesehene Revisionsrunde im Jahre 1997 wurde nach der öffentlichen Auflage abgebrochen. Nun ist eine Revision vordringlich.

Auf der Basis des aktualisierten Verkehrsplans können einerseits die fehlenden Anlagen umgesetzt werden. Andererseits kann, wo nötig, zeitgerecht reagiert werden, z.B. im Rahmen grösserer Bauvorhaben oder im Zusammenhang mit Werkleitungs- oder Strassensanierungen.

Verkehrskonzept

Mit der Erarbeitung des Verkehrskonzepts Kilchberg im Jahr 2007 wurde die Verkehrssituation in der Gemeinde analysiert. Es wurde festgehalten, dass der Verkehrsplan im Sinne des Verkehrskonzeptes zu aktualisieren ist.

1.2 Aufgaben und Inhalt des Verkehrsplans

Zuständigkeit	Der kommunale Verkehrsplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Er wird von der Gemeindeversammlung festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt.
Inhalte	<p>Der kommunale Verkehrsplan legt das Strassennetz, öffentliche Parkieranlagen, Fuss- und Radwege sowie das Netz des öffentlichen Verkehrs von kommunaler Bedeutung fest. Er zeigt die Groberschliessung des Siedlungsgebietes auf und legt damit fest, für welche Verkehrsinfrastruktur die Gemeinde zuständig ist.</p> <p>Im kommunalen Verkehrsplan wird auch definiert, welche Funktion die festgelegten Anlagen zu erfüllen haben, was für Ausbaugrössen gelten und welche Gestaltungsgrundsätze bei der Umsetzung zu beachten sind.</p>
Bestandteile des Verkehrsplans	Die Festlegungen auf Gemeindeebene werden in diesem Bericht beschrieben. Im zugehörigen Plan werden die Netze der unterschiedlichen Verkehrsträger dargestellt: Strassen, öffentlicher Verkehr, Radwege, Fuss- und Wanderwege, Parkierung.
Rechtliche Grundlage für Planungsmassnahmen	Der Verkehrsplan dient als Grundlage für die Landsicherung von Verkehrsanlagen mittels Baulinien oder Werkplänen. Diese bewirken innerhalb ihres Geltungsbereichs ein Veränderungsverbot und erteilen dem anordnenden Gemeinwesen das Enteignungsrecht.
Anordnungsspielraum bei der Umsetzung	Bei der Realisierung von geplanten Anlagen besteht ein Anordnungsspielraum. Die Grundeigentümer werden erst durch einen grundeigentümergebundenen Erlass betroffen (z.B. Baulinien). Dabei stehen ihnen die üblichen Rechtsmittel zur Verfügung, um sich gegen Anordnungen zu wenden.
Handlungsfelder Gemeinde	Der überarbeitete Verkehrsplan dient den Behörden als Arbeitsgrundlage und Entscheidungshilfe. Die Festsetzung ist als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Dieser achtet bei seinen Entscheidungen darauf und setzt die ihm zur Verfügung stehenden Mittel so ein, dass die Entwicklung im geplanten Sinne erfolgt.

Finanzierung der
Massnahmen

Die erforderlichen Kredite für die fehlenden Anlagen sind entweder über Einzelkredite (gestützt auf Bauprojekte), über Rahmenkredite (aufgrund von Vorprojekten für verschiedene Massnahmen) oder mittels dem Erschliessungsplan (gebundene Ausgaben für ein Massnahmenpaket) einzuholen.

Bau und Unterhalt der kommunalen Anlagen (Groberschliessung) gehen zu Lasten der Gemeinde, wobei diese fallweise einen Kostenanteil in Form von Mehrwertsbeiträgen gemäss Strassengesetz auf die nutzniessenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Abstimmung auf
überkommunale Planung

Bei der Analyse wurde festgestellt, dass es in der überkommunalen Richtplanung diverse Stellen gibt, an denen die Linienführung oder der Status einer Strecke nicht mehr den heutigen Gegebenheiten oder neuerer Planungen entspricht. Die Anträge der Gemeinde Kilchberg werden zu einem späteren Zeitpunkt an die Region bzw. den Kanton gestellt.

1.3 Analyse

Heutige Situation

Die Verkehrssituation ist für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden heute schon weitgehend gut. Das Netz der Quartierserschliessungen und -verbindungen ist attraktiv und die Verbindungen zu den öffentlichen Nutzungen sind weitgehend gewährleistet. In den Wohnquartieren wurde mit Tempo-30-Zonen ein angemessenes Verkehrsregime geschaffen, welches Sicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmenden fördert. Für Radfahrende bestehen Längsverbindungen. Für Fussgänger besteht sowohl in den Quartieren als auch entlang grosser Strassen die nötige bauliche Infrastruktur. Grosse Teile des Siedlungsgebiets werden vom öffentlichen Verkehr abgedeckt.

Erschliessungsmängel bei
bestehenden Anlagen

Die Analyse hat aber auch Lücken in den bestehenden Netzen und vorwiegend punktuelle Mängel aufgezeigt. Durch örtliche Massnahmen können Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht werden.

1.4 Grundlagen

Verkehrskonzept

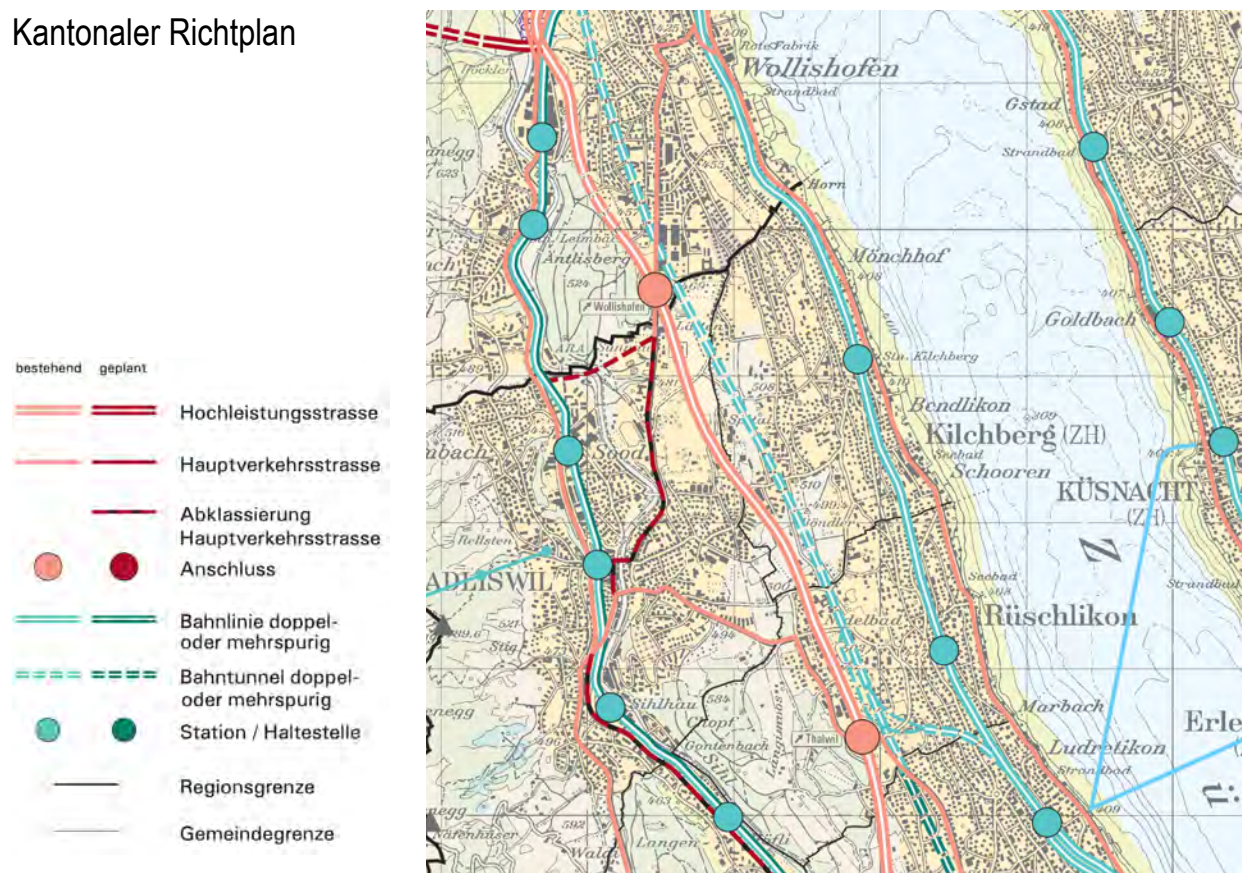
Das Verkehrskonzept Kilchberg wurde 2007 aufgrund der Inbetriebnahme der Westumfahrung Zürich aktualisiert. Es wurde eine verkehrspolitische Grundhaltung festgesetzt, die auch im Verkehrsplan umgesetzt wird.

Kantonaler und regionaler Verkehrsplan

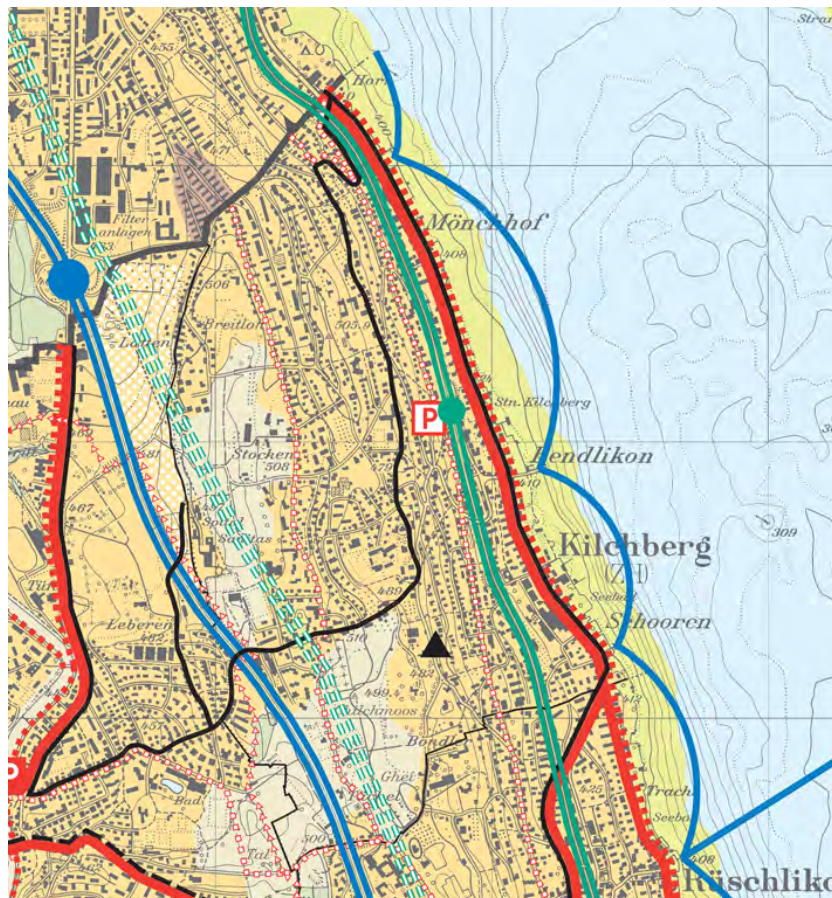
Die überkommunalen Vorgaben sind im kantonalen und regionalen Verkehrsplan festgelegt. Sie bilden die Grundlage für die Festlegungen auf Gemeindeebene. Zum einen ist das der kantonale Richtplan Verkehr, welchen der Kantonsrat am 26.3.2007 festgesetzt hat (zur Zeit Gesamtrevision im Gange). Zum anderen sind das die regionalen Richtpläne Verkehr und Fuss- und Wanderwege, welche aus dem Jahre 1998 (RRB 2258/1998) stammen (Revision vorgesehen). Eine Änderung der übergeordneten Festlegungen würde eine entsprechende Revision des kommunalen Verkehrsplans erfordern.

Die Festlegungen im regionalen Richtplan sind nicht mehr in allen Teilen aktuell. Der kommunale Verkehrsplan basiert auf den beantragten Änderungen (vgl. jeweiliges Kapitel).

Kantonaler Richtplan



Regionaler Richtplan
Verkehr



Übergeordnete Festlegungen		Regionale Inhalte		
bestehend	geplant	bestehend	geplant	
				Autobahn
				Staatsstrasse
				Anschluss Parkierungsanlage
				Radweg
				Reitweg
				Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
				Bahntunnel doppelspurig
				Station / Haltestelle
				Buslinie
				Schiffahrtslinie
				Regionsgrenze
				Gemeindegrenze

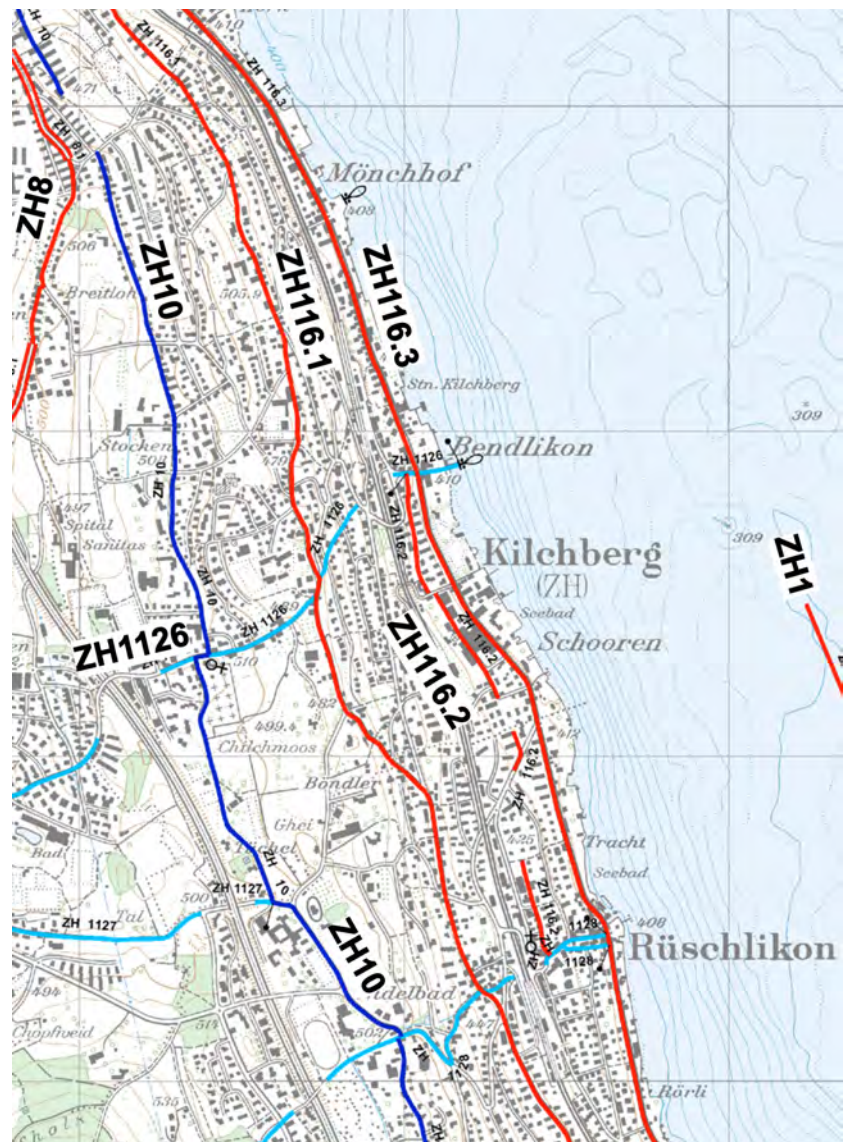
Regionaler Richtplan
 Fuss- und Wanderwege



Übergeordnete Festlegungen		Regionale Inhalte		
bestehend	geplant	bestehend	geplant	
				Fuss-/ Wanderweg ohne Hartbelag
				Fuss-/ Wanderweg mit Hartbelag
				Regionsgrenze
				Gemeindegrenze

Archäologische Zone	<p>Im nördlichen Seeuferbereich befindet sich eine archäologische Zone (Nr. 3). Bauliche Massnahmen müssen dort von der Kantonsarchäologie begleitet und ihr deshalb frühzeitig mitgeteilt werden.</p>
Historische Verkehrswege	<p>Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) umfasst eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen (Distanzsteine, Kapellen, Wegkreuze, Gasthäuser etc.). Es beinhaltet nebst Festlegungen von nationaler und regionaler (= kantonal) Bedeutung auch Angaben zu historischen Verkehrswegen von kommunaler Bedeutung. In den regionalen Richtplänen wird ein gemeindeübergreifend koordiniertes Fuss- und Radwegnetz unter Einbezug historischer Verkehrswege angestrebt. Das IVS ist bei der Planung entsprechend zu berücksichtigen.</p> <p>Die nationalen Routen in Kilchberg sind alle als „historischer Verlauf“ klassifiziert, besitzen also wenig oder keine schützenswerte Substanz und sind somit auch nicht Bestandteil des nationalen Inventars im Sinne der Verordnung (siehe Art. 7, Abs. 2 VIVS).</p> <p>Durch Kilchberg führen folgende Routen (gemäss IVS benannt):</p> <ul style="list-style-type: none">• ZH 1• ZH 8• ZH 116 Linienführungen 116.1, 116.2, 116.3• ZH 10• ZH 1126
Fuss- und Wanderweggesetz	<p>Im Fuss- und Wanderweggesetz vom 4. Oktober 1985 ist bezüglich den historischen Verkehrswegen Folgendes festgelegt:</p> <p>„Sie [Wanderwegnetze] umfassen untereinander zweckmässig verbundene Wanderwege. Andere Wege, Teile von Fusswegnetzen und schwach befahrene Strassen können als Verbindungsstücke dienen. Historische Wegstrecken sind nach Möglichkeit einzubeziehen.“ (FWG, Art. 3, Abs. 2)</p>

Historische Verkehrswege



Klassifizierung gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz

- nationale Bedeutung
- regionale Bedeutung
- lokale Bedeutung

Substanz am Beispiel
nationale Bedeutung

- historischer Verlauf
- = historischer Verlauf mit Substanz
- ≡ historischer Verlauf mit viel Substanz

2. Verkehrspolitische Ziele

2.1 Grundhaltung

Modalsplit / Prioritäten

Der Verkehr muss möglichst sicher, effizient und umweltschonend erfolgen. Generelle Prioritäten sind:

1. Fussgänger
2. Radfahrende
3. öffentlicher Verkehr (öV)
4. privater Motorfahrzeugverkehr (MIV)

2.2 Grundsätze

Verkehrssicherheit

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden hat hohen Stellenwert. Wohnquartiere sind vom Durchgangsverkehr zu entlasten und der Ziel- und Quellverkehr ist zu beruhigen. Der jeweiligen Situation angemessene bauliche und gestalterische Massnahmen tragen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Das Verkehrsregime wird entsprechend angepasst.

Erschliessungsqualität

Die Verkehrsführung nimmt auf alle Verkehrsteilnehmenden Rücksicht. Haupteerschliessungen und Quartierverbindungen sind durchlässig zu gestalten, die Quartiereerschliessung ist für quartiereigenen Verkehr vorzusehen. Die Wegführung und Dichte des öffentlichen Verkehrs (öV) und des Langsamverkehrs sind so zu gestalten, dass die Bewohner zu deren Benutzung animiert werden.

Strassenraumgestaltung

Die Strassenraumgestaltung ist dem jeweiligen Verkehrsregime anzupassen, wobei die Verkehrssicherheit im Zentrum steht. Bauliche und gestalterische Massnahmen nehmen Rücksicht auf Dimensionierungsgeschwindigkeiten und Sichtweiten. Die Gestaltung der Strassenräume (als Kombination von Aufenthaltsqualität, Funktionalität und Ästhetik) trägt zur hohen Lebensqualität von Kilchberg bei. Einheitliche Gestaltungskriterien (Elemente, Materialien, Farben und deren Anordnung) helfen zur Orientierung und schaffen Identität.

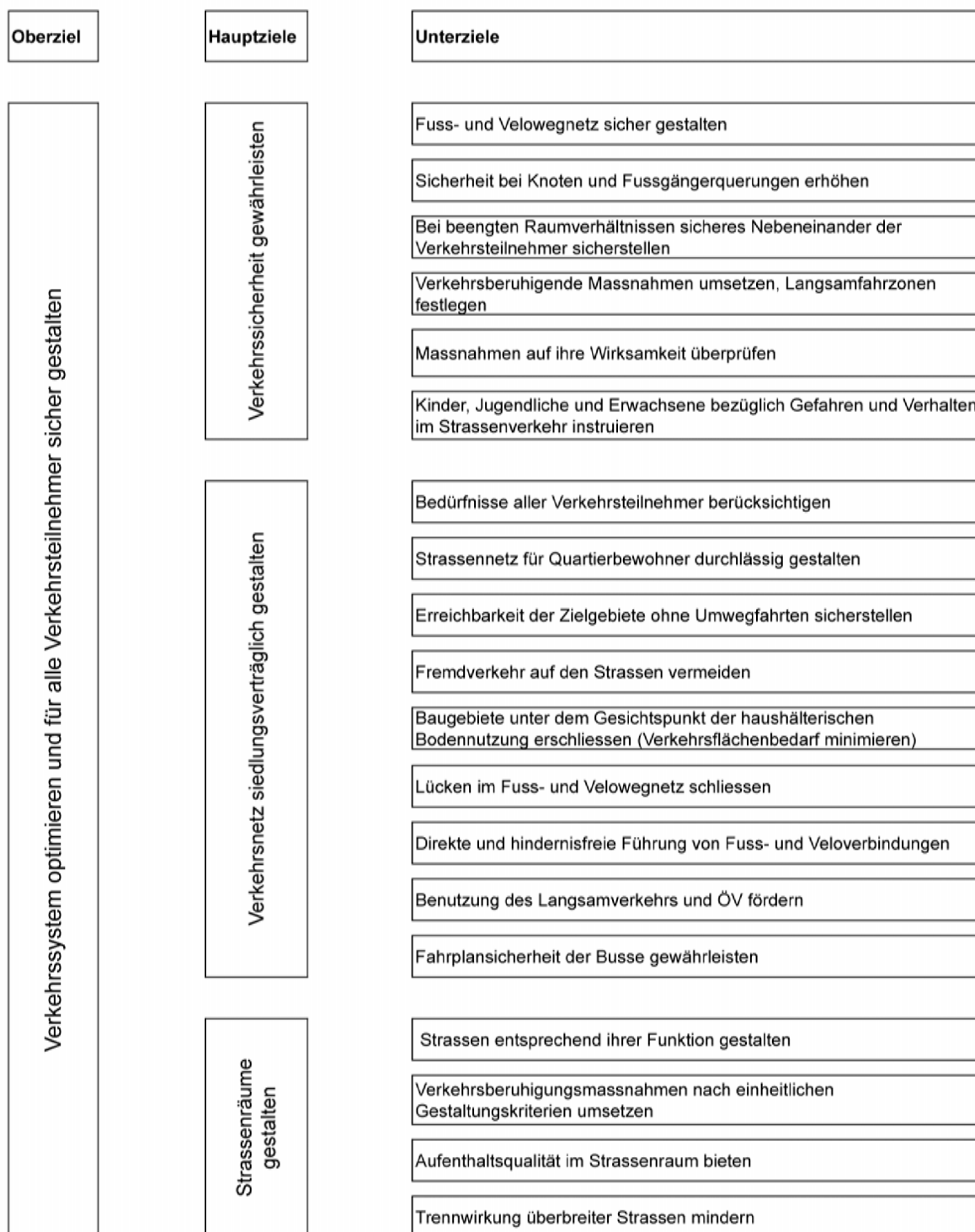
Anforderung an die Verkehrsnetze

Das Verkehrssystem ist als Kombination der unterschiedlichen Netze (Fussverkehr, Radverkehr, öV, MIV) zu verstehen. Ebenfalls werden die im Verkehrskonzept gelegten Schwerpunkte für die einzelnen Netze berücksichtigt.

Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none">• Das dichte Fusswegnetz ist beizubehalten und örtlich sind weitere Massnahmen zur Verkehrssicherheit umzusetzen.• Verbindungen: Schulwege, Verbindungen zum Bahnhof und ins Erholungsgebiet
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none">• Die Radfahrenden zirkulieren im Mischverkehr mit den Motorfahrzeugen. Auf übergeordneten Strassen sind separate Massnahmen für den Schutz der Radfahrenden zu ergreifen.• Verbindungen: Schulwege, Fahrten zum Bahnhof und Erholungsrouten
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none">• Das Angebot an öffentlichem Verkehr ist bedarfsgerecht auszubauen. Die behinderungsfreie Fahrt der Busse ist sicherzustellen.• Bedeutung und Linienführung
Motorfahrzeugverkehr	<ul style="list-style-type: none">• Bei den übergeordneten Strassen steht ein reibungsloser Verkehrsfluss im Vordergrund. Der Durchgangsverkehr soll sich auf den übergeordneten Strassen abwickeln. Der Ziel- und Quellverkehr nach und von Kilchberg soll (möglichst) direkt weg zu den übergeordneten Strassen geführt werden.• Die Gemeindestrassen sollen siedlungsorientiert gestaltet und betrieben werden. Verkehrsberuhigende Massnahmen sind abgestimmt auf die Strassenkategorie festzulegen.• Festlegung der Strassenfunktionen, Verkehrsregime und Strassenraumgestaltungen entsprechend der Funktion

Bei Konflikten sind Massnahmen in erster Linie unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zu vollziehen. Grundsätzlich steht der Schutz des schwächeren Verkehrsteilnehmenden im Vordergrund.

2.3 Zielbaum



3. Fuss- und Wanderwege

3.1 Übergeordnete Festlegungen

Übergeordnete Fuss- und Wanderwege

Mit dem regionalen Wegnetz werden die wichtigsten regionalen Erholungs- und Wandergebiete erschlossen.

Die Hauptverbindungen der übergeordneten Fuss- und Wanderwege können folgendermassen beschrieben werden:

- Schooren entlang Seeufer teilweise bestehend
- Hochweid – Lättenhölzli teilweise bestehend
Abschnitt Breitloo – Lättenhölzli
- Ghei – Obere Hornhalde bestehend
- Bendlikon – Krankenhaus Sanitas bestehend

3.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege

Festlegungen

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden kommunalen Fuss- und Wanderwege wird verzichtet. Alle Anlagen sind im Verkehrsplan eingetragen.

Erstellung fehlender Trottoirs entlang Quartiersammelstrassen:

- Trottoir entlang Hornhaldenstrasse:
Grenzsteig – Alte Landstrasse
- Trottoir entlang Hornhaldenstrasse:
Lettenstrasse – Stockenstrasse (evtl. Stadtgebiet Zürich)
- Trottoir entlang Schlimbergstrasse:
Eichenweg – Haltestelle Schlimbergstrasse
- Trottoir entlang Schlimbergstrasse:
Bächlerstrasse – Stockenstrasse

Im Rahmen der Schulwegsicherung ist der bestehende Weg von der Kreuzstrasse über die Drusberg- und Schützenmattstrasse bezeichnet. Langfristig soll die direkte Verbindung über die Gartenstrasse erfolgen (Umsetzung im Zusammenhang mit einem Bauvorhaben auf dem Grundstück Kat. Nr. 4081).

Wirkung

Die Einträge von bestehenden Wegen sichern die Verbindung, geplante Einträge bilden die Grundlage für eine Trasseesicherung.

Erläuterung

Im Vordergrund stehen flächendeckende Verbindungsmöglichkeiten zu öffentlichen Nutzungen und zum Bahnhof, Arbeits- und Schulwege, Quartierverbindungen, Wege zu Naherholungsgebieten usw. Zudem wird darauf geachtet, dass die Anbindung an die übergeordneten Fuss- und Wanderwege gewährleistet ist. Ebenso werden historische Verkehrswege ins Netz miteinbezogen.

Gemäss Zugangsnormalien (ZGN) sind entlang von Sammelstrassen und Quartiersammelstrassen einseitig oder sogar beidseitig Trottoirs zu erstellen. Bis auf die aufgeführten Abschnitte sind diese zumindest einseitig vorhanden. Entlang der Schlimbergstrasse (Abschnitte ohne Trottoir) gelten gestützt auf § 11 Zugangsnormalien geringere Anforderungen, sofern sich die Realisierung als nicht umsetzbar erweist. Entlang der Hornhaldenstrasse im Abschnitt Rennweg bis Seestrasse gelten gestützt auf § 11 ZGN geringere Anforderungen, d.h. es kann wegen der steilen Hanglage kein Trottoir erstellt werden. Zudem besteht eine Alternativroute über den Rennweg zur Seestrasse.

Auf Strassen in Tempo-30-Zonen werden keine baulichen Massnahmen zur Abtrennung der Fussgänger getroffen (ebenefalls steile Hanglage gemäss § 11 ZGN).

3.3 Massnahmen

Massnahmen

An folgenden Stellen sollen die Fussgängerquerungen verbessert werden:

- Hornhaldenstrasse – Weinbergstrasse
- Seestrasse – Hornhaldenstrasse
- Kreuzstrasse – Gottlieb-Binderstrasse
- Alte Landstrasse – Kirchweg
- Alte Landstrasse – Hohenrainweg

Die Massnahmen (Einengungen, Schutzinseln etc.) sind fallweise zu bestimmen und auf ihre Machbarkeit zu überprüfen.

Begründung

Zu einem durchgehenden Fusswegnetz gehören auch attraktive und sichere Querungsmöglichkeiten für Fussgänger.

3.4 Hinweise zum regionalen Richtplan

Breitloo und Ghei

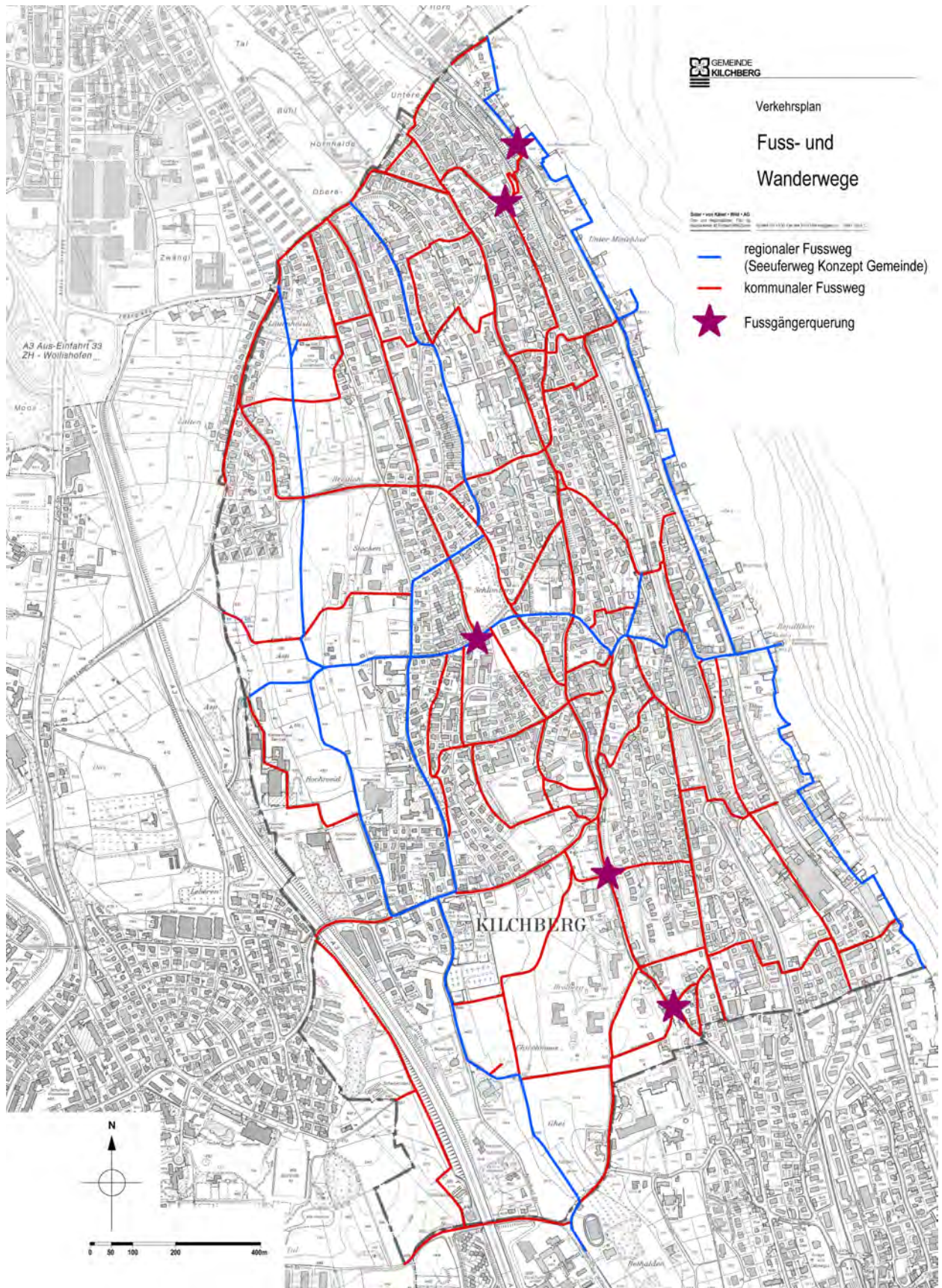
Die Linienführung der Fusswege in den Gebieten Breitloo und Ghei wird gegenüber dem regionalen Richtplan leicht verändert dargestellt. Die Linienführung wird dem bestehenden Strassenverlauf angepasst. Zudem wird beim Abschnitt Breitloo der Status von geplant in bestehend geändert, da die Strasse inzwischen gebaut wurde.

Lättenhölzli

Der geplante Eintrag im Lättenhölzli wird übernommen vom regionalen Richtplan. Die Linienführung ist aber in der Form nicht umsetzbar aufgrund der bestehenden Bebauung. Möglich wäre eine Verschiebung Richtung Zwängiweg oder eine Umlegung auf die Stockenstrasse. Änderungsanträge sind im Rahmen der Revision des regionalen Richtplans zu stellen.

Seeuferweg

Der Seeuferweg wird übernommen aus dem regionalen Richtplan. Im Gebiet Seebad führt der bestehende Weg durch die Bebauung, die konkrete Linienführung muss hier im Rahmen der Revision des regionalen Richtplans geprüft werden. Ebenfalls geprüft werden soll die konkrete Umsetzung des Seeuferweges.



4. Radwege

4.1 Übergeordnete Festlegungen

Regionale Radwege

Die regionalen Radwege stellen die Verbindung zu den Naherholungsgebieten, Nachbargemeinden und Arbeitsplatzgebieten ausserhalb von Kilchberg sicher.

Die übergeordneten Radwege sind:

- Seestrasse, Zürich – Rüslikon bestehend
- Nr. 32 Rhein-Hirzel-Linth, Etappe 2, Zürich - Pfäffikon SZ (Tüchel - Stocken - obere Hornhalde) geplant
- Rüslikon - Bändlerstrasse – Weinbergstrasse - Kilchbergstrasse Wollishofen geplant

4.2 Kommunale Radwege

Festlegungen

Bestehende Anlagen für Radfahrende:

- Alte Landstrasse / Gheistrasse
- Schützenhaus / Bänklen / Hochweid- / Letten- / Hornhaldenstrasse
- Chilenmoos (Nidelbad- / Gheistrasse, Dorf- / Gheistrasse)
- Dorfstrasse
- Schooren- / Schwanden- / Streuli- / Schwellen- / Schlimberg- / Breitloostrasse
- Kreuz- / Stockengut / Paradiesstrasse
- Hornhaldenstrasse

Wirkung

Die Einträge von bestehenden Routen sichern die Verbindung.

Erläuterung

Der Begriff «Radwege» umfasst Radstreifen, Radwege und Strassenabschnitte, die zu einem systembildenden Netz verknüpft sind. Radwege sind keine vorgesehen, Radstreifen werden nach Möglichkeit markiert (z.B. Kernfahrbahnen). Wo es sich anbietet, werden auch auf Strassen und Knoten ausserhalb des festgelegten Netzes Radanlagen erstellt.

4.3 Massnahmen

Massnahmen

Erstellung von Veloabstellplätzen:

- Bahnhof Kilchberg

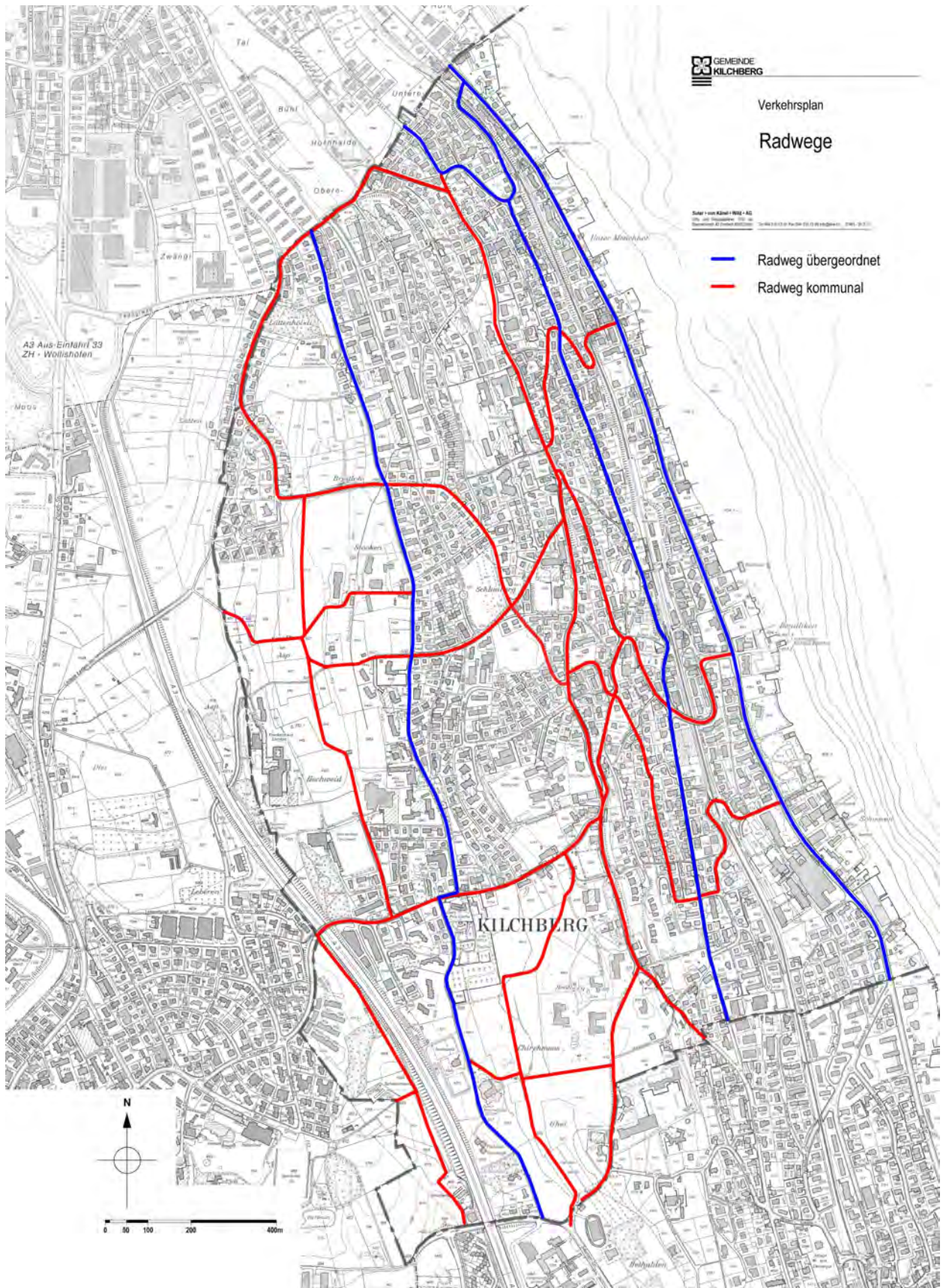
Weiter soll eine einheitliche Signalisation der kommunalen und überkommunalen Radwege eingeführt werden.

Im Bereich des Einbahnverkehrs der Schlimbergstrasse wird die Signalisation dahingehend geändert, dass Radfahrende auch von der Kreuzstrasse her die Schlimbergstrasse befahren dürfen.

Begründung

Zur Förderung des Radverkehrs ist es wichtig, dass der Komfort für die Radfahrenden möglichst hoch ist. Dazu gehört eine genügende Anzahl an Abstellplätzen an den Zielorten. Die Abstellplätze sollten gedeckt und sicher sein. Zudem ist eine Ausrüstung mit Aufladeanschlüssen für Elektrovelos zu prüfen.

Eine einheitliche und gute Signalisation der Radwege fördert das Rad als Verkehrsmittel.



5. Öffentlicher Verkehr

5.1 Übergeordnete Festlegungen

Struktur

Der öffentliche Verkehr in Kilchberg ist wie folgt strukturiert:

- S-Bahn
- Regionalbusse
- Ortsbusse
- Schifffahrtslinie

S-Bahn

Kilchberg wird von den S-Bahnlinien S8 und S24 bedient (jeweils ½ Stunden-Takt) sowie an den Wochenenden nachts von der SN8 (Stunden-Takt).

Linie		Takt normal	Takt Spitze
8	Winterthur - Zürich HB - Kilchberg - Pfäffikon SZ	30 Min.	
24	Zürich HB - Kilchberg - Horgen Oberdorf	30 Min.	
N8	Affoltern a.A. - Zürich HB - Kilchberg - Lachen	60 Min. Fr/Sa/So	

Regionalbusse

Linie		Takt normal	Takt Spitze
161	Bürkliplatz - Alte Landstrasse - Kilchberg Kirche	30 Min.	15 Min.
165	Bürkliplatz - Seestrasse - Rüslikon	30 Min.	15 Min.

Zudem besteht ein Nachtbusangebot (Fr./Sa. und Sa./So.)

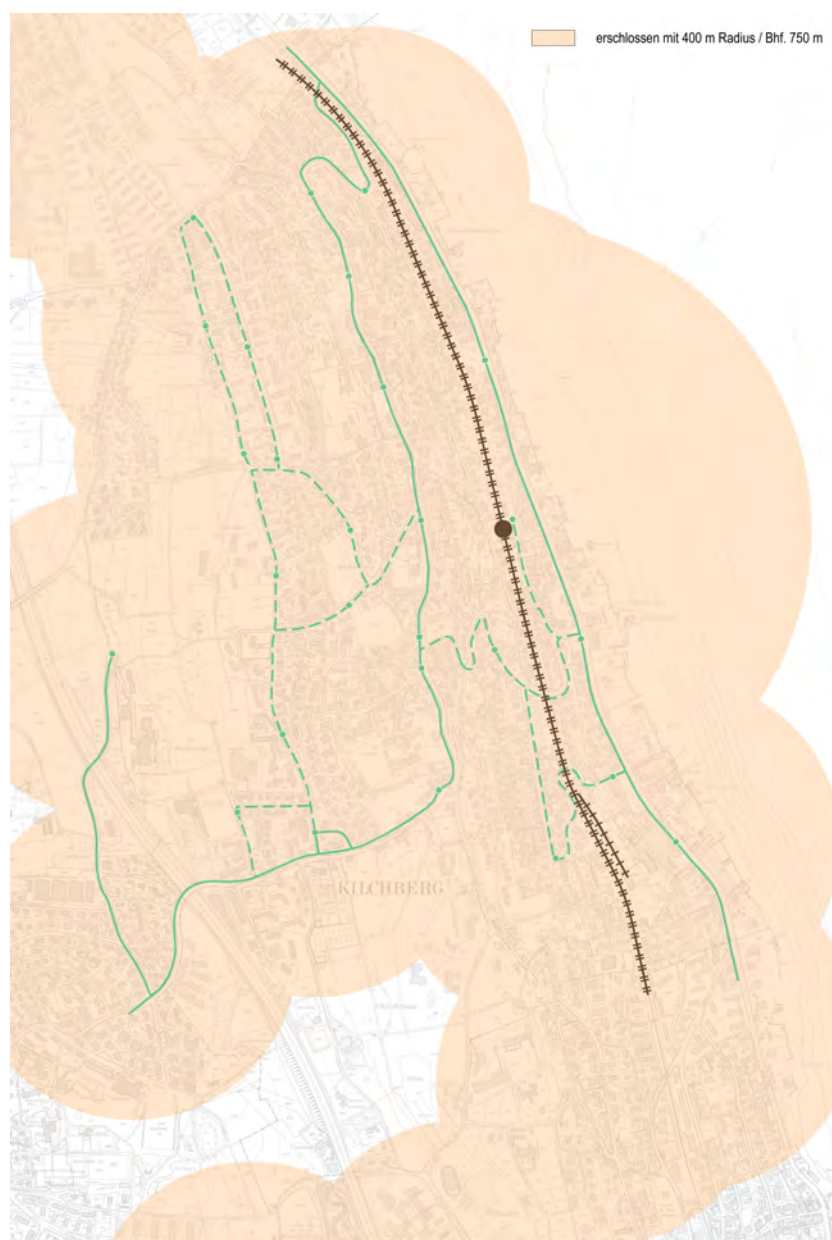
Angebotsgüte

Gemäss der Angebotsverordnung des Kantons Zürich § 4 ist ein Siedlungsgebiet erschlossen, wenn die folgenden Werte für Luftlinienentfernung zu einer Haltestelle nicht überschritten werden: 750m (Groberschliessung) bzw. 400m (Feinerschliessung). Geht man von diesen Werten aus, ist das Siedlungsgebiet von Kilchberg bis auf ein kleines Gebiet im Ghei vollständig erschlossen (inkl. Buslinien umliegende Gemeinden).

Laut § 2 b) ist Kilchberg in den Angebotsbereich 2 einzuordnen, der in der Regel einen 30-Minuten-Takt bietet. Bei Spitzen- und Nebenzeiten kann das Intervall entsprechend verkürzt oder verlängert werden. Dies wird in Kilchberg so umgesetzt.

Bereits im Angebotsbereich 1 (Grundversorgung) wird von einer guten Erschliessung gesprochen. Daher kann die Erschliessung in Kilchberg ebenfalls als gut bezeichnet werden.

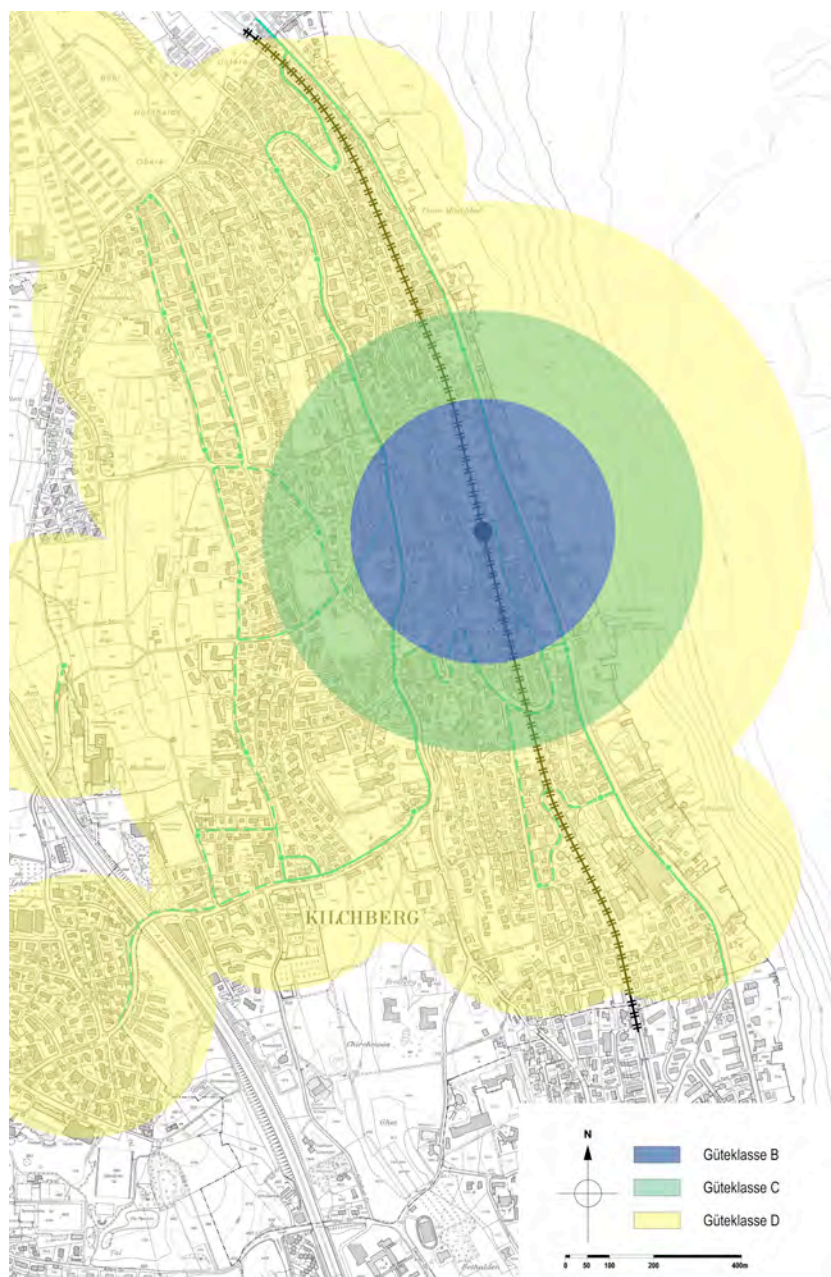
Erschliessung gemäss
Angebotsverordnung



Güteklassen

Die Güteklassen der Haltestellen wurden gemäss der Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen des Kantons Zürich berechnet. Der Radius der Einzugsgebiete von Haltestellen abhängig von ihrer Güteklasse beträgt 300 m bzw. 750 m.

Güteklassen



Schiffahrt

Die Haltestelle Bendlikon wird von der Linie 3730 (Zürich, Bürkliplatz – Kilchberg, Bendlikon – Rapperswil, sowie kleine Rundfahrten) bedient. In der Saison April-Oktober ergibt sich ein Stundentakt (11 bis 18 Uhr).

5.2 Kommunaler öffentlicher Verkehr

Festlegungen Ortsbus

Linie		Takt normal (Mo.-Fr.)	Takt reduziert (Sa.)
162	Bahnhof Kilchberg – Kreuz- strasse - Kilchberg Kirche - Adliswil - Sanitas	60 Min.	60 Min.
163	Bahnhof Kilchberg - Kreuz- strasse - Stockengut - Obere Hornhalde	60 Min.	60 Min.

Festlegungen kommunaler Güterverkehr

Im Industriegebiet Schooren besteht ein Anschlussgleis.

Wirkung

Der Eintrag der Buslinien und der Haltestellen sichert den Fortbestand der baulichen Infrastruktur der bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel (z.B. Haltestelle). Änderungen und Aufhebungen am Busbetrieb werden gemäss § 19 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom Verkehrsrat entschieden. Die Festlegungen sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen, die entsprechenden Anträge zu stellen.

Die Festlegung des Anschlussgleises dient der Trasseesicherung. In der Nutzungsplanung ist die Nutzweise auf das vorhandene Anschlussgleis abzustimmen.

Erläuterung

Die Gemeinde Kilchberg soll durch den öffentlichen Verkehr optimal erschlossen sein. Ein attraktives Angebot an Verbindungen und kurze Wegzeiten motivieren die Bevölkerung dazu, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Zudem sind die Haltestellen so auszugestalten, dass sie einerseits behindertengerecht sind und andererseits den erforderlichen Komfort aufweisen (z.B. Witterungsschutz, Sitzgelegenheit).

Der Güterverkehr soll zu einem massgeblichen Teil über die Schiene abgewickelt werden können. Zu diesem Zweck sind geeignete Anschlussgleise langfristig in ihrem Bestand zu sichern.

5.3 Massnahmen

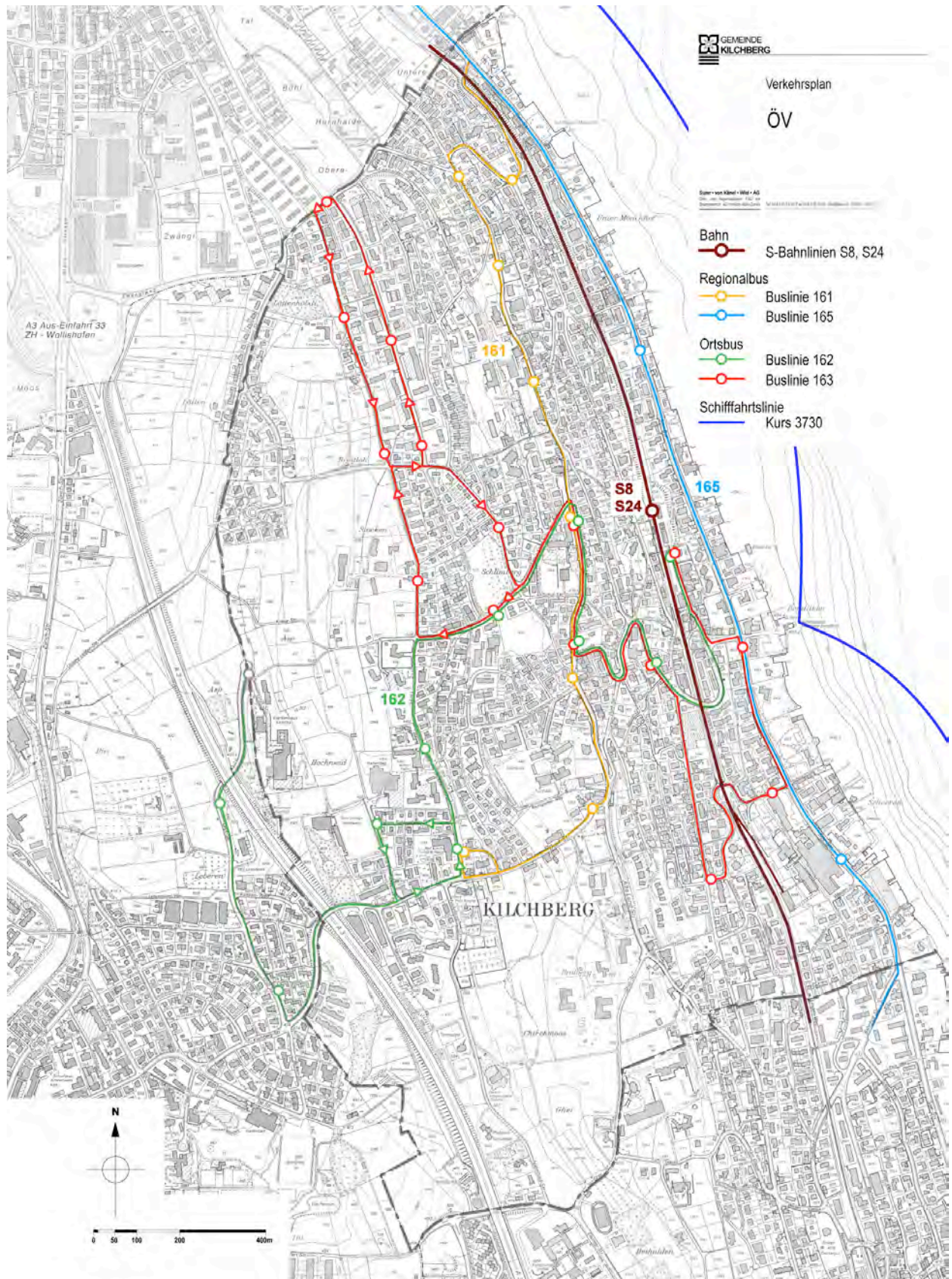
Massnahmen

- Taktverdichtung Regionalbuslinien 161 und 165 während den Spitzenzeiten
- Prüfung der Optimierung der Ortsbuslinien 162, 163:
 - Fahrdienst am Sonntag
 - Verbindung Bahnhof Kilchberg – Bahnhof Adliswil
 - Anpassungen Streckenplan

Begründung

Änderungen und Aufhebungen am Busbetrieb werden gemäss §19 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom Verkehrsrat entschieden. Die Taktverdichtung ist als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen, die entsprechenden Anträge an die zuständigen Entscheidungsgremien zu stellen.

Die Linienführungen des Ortsbusses sind nicht in allen Teilen optimal und sind mit Umwegen verbunden. Einige Ortsteile sind nicht direkt mit dem Bahnhof / Zentrumsbereich verbunden.



6. Strassen

6.1 Strassentypen

Es werden vier Strassenkategorien unterschieden. In Anlehnung an den Anwendungsbereiche im Anhang der kantonalen Zugangsnormen (ZGN) sollen Strassen im Siedlungsgebiet in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte):

	Übergeordnete Strassen	Sammelstrassen	Quartiersammelstrassen	Quartierstrassen
Begegnungsfälle	Lastwagen – Lastwagen durchgehend gewährleistet	Lastwagen – Lastwagen durchgehend gewährleistet aber nur mit reduzierter Geschwindigkeit	Personenwagen – Personenwagen, Personenwagen – Lastwagen in Ausweichbereichen	Personenwagen – Fussgänger
Fahrbahnbreiten	ca. 6.5 m	5.5 (- 6.0) m	4.5 (- 5.5) m	3.5 (- 4.5) m
Erscheinungsbild	Verkehrsorientiert* gestaltet	Siedlungsorientiert** gestaltet	Siedlungsorientiert gestaltet	Siedlungsorientiert gestaltet
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Keine	Bauliche Massnahmen zur Verkehrssicherheit soweit Anforderungen des Busbetriebes dies zulassen	Bauliche und signalisatorische Massnahmen erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird	Teilweise bauliche und signalisatorische Massnahmen erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird
Geschwindigkeitsniveau	50-60 km/h	40-50 km/h	30-40 km/h	weniger als 30 km/h
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	Trottoir meist beidseitig	Trottoir beidseitig oder einseitig	Trottoir einseitig oder Fussgänger im Mischverkehr	Fussgänger im Mischverkehr, z.T. Trottoir einseitig
Fussgängerschutz quer zur Fahrbahn	Querungshilfe mit Mittelinseln	Querungshilfe mit Mittelinseln oder Einengungen (Trottoirnasen)	Querungshilfe durch Einengungen (Trottoirnasen) und vertikale Versätze	in der Regel keine Querungshilfe
Schutz für die Radfahrenden	Radstreifen längs der Fahrbahn	In der Regel Mischverkehr	Mischverkehr	Mischverkehr
Bus	Für den Busbetrieb problemlos, Haltebuchten	Haltestellen auf der Fahrbahn	Haltestellen auf der Fahrbahn, allenfalls in Kombination mit seitlicher Einengung (Haltestellenkap)	In der Regel kein Busbetrieb
<p>* Verkehrsorientierte Strassen sind primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet. Diese Strassen ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. In besiedelten Gebieten ist der gemischten Nutzung Rechnung zu tragen (SN 640 210).</p> <p>** Siedlungsorientierte Strassen sind aus der Sicht des Motorfahrzeugverkehrs untergeordnete Strassen, welche allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehen. Neben Fahren, Anhalten, Wenden und Güterumschlag sind auch soziale Aspekte (z.B. Raum für Begegnungen) zu berücksichtigen (SN 640 210).</p>				

6.2 Übergeordnete Festlegungen

Autobahn und Staatsstrassen

Strassen mit übergeordneter Bedeutung verbinden Ortschaften und Regionen. Bau und Unterhalt sowie Trasseesicherung dieser Strassen sind Sache des Bundes oder des Kantons.

In Kilchberg haben folgende Strassen übergeordnete Bedeutung:

- Autobahn A3 bestehend
- Seestrasse bestehend

Westumfahrung Zürich

Die Westumfahrung Zürich und die Autobahn durch das Knonaueramt sind in Betrieb. Die Autobahnen sollen die Stadt Zürich und die umliegenden Gemeinden vom Durchgangsverkehr entlasten.

Damit die neuen Strassen ihre entlastende Wirkung voll entfalten können, wurden verschiedene flankierende Massnahmen umgesetzt.

Ausnahmetransportroute

Eine Ausnahmetransportroute vom Typ 2 führt entlang der Alten Landstrasse – Mönchhofstrasse – Dorfstrasse – Bändlerstrasse. Sie muss folgenden Anforderungen genügen:

- minimale Lichte Breite 4.80 m
- minimale Lichte Höhe 6.50 m
- maximales Totalgewicht 480 t
- maximale Achslast 20 t



6.3 Kommunale Strassen

Festlegungen

Sammelstrassen (alle bestehend):

- Hornhaldenstrasse (Seestrasse bis Alte Landstrasse)
- Alte Landstrasse (Hornhaldenstrasse bis Gheistrasse)
- Gheistrasse (Alte Landstrasse bis Säumerstrasse)
- Dorfstrasse (Seestrasse bis Kilchbergstrasse)

Quartiersammelstrassen (alle bestehend):

- Alte Landstrasse (Hornhaldenstrasse bis Kilchbergstrasse)
- Hornhaldenstrasse (Alte Landstrasse bis Lettenstrasse)
- Lettenstrasse (Hornhaldenstrasse bis Zwängiweg)
- Bächlerstrasse
- Breitloostrasse
- Schlimbergstrasse (Breitloostrasse bis Kreuzstrasse)
- Kreuzstrasse (Schlimbergstrasse bis Alte Landstrasse)
- Böndlerstrasse
- Alte Landstrasse (Gheistrasse bis Schoorenstrasse)

Quartierstrassen:

- Übrige Strassen

Wirkung

Die Einträge von bestehenden Strassen sichern die Verbindungen und den Fortbestand der Anlagen.

Erläuterung

Die Sammelstrassen sind Verbindungsstrassen innerhalb des Siedlungsgebietes. Sie kanalisieren den Verkehr aus dem Siedlungsgebiet und leiten ihn auf das übergeordnete Strassennetz ab. Die Sammelstrassen stellen die Basiserschliessung der Wohn-, Gewerbe- und Zentrumsgebiete von Kilchberg sicher.

Die Quartiersammelstrassen erschliessen einerseits die Quartiere und haben andererseits eine untergeordnete Verbindungsfunktion.

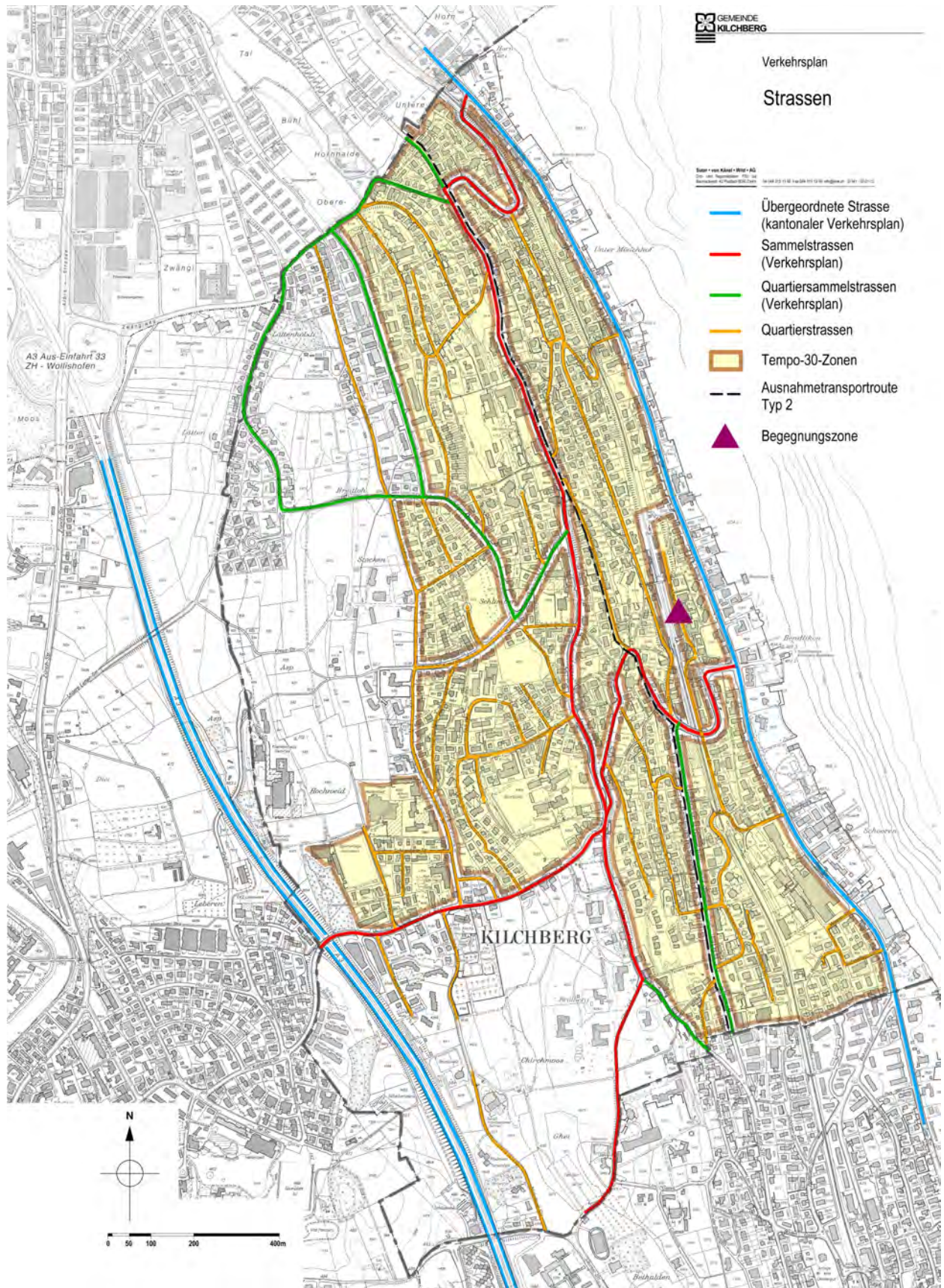
Die Quartierstrassen dienen lediglich der Erschliessung der Quartiere und Liegenschaften.

6.4 Langsamfahrzonen

Festlegung	Tempo-30-Zonen	bestehend
	Begegnungszone Bahnhof	geplant
Wirkung	Im Rahmen von Sanierungen werden auf den Strassen definitive, bauliche Massnahmen zur Verkehrssicherheit und zur Sicherstellung des tiefen Geschwindigkeitsniveaus vorgesehen.	
Erläuterung	<p>Unter Langsamfahrzonen werden Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen verstanden. Langsamfahrzonen dienen der Verkehrssicherheit und fördern die gegenseitige Rücksichtnahme der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden. Durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit nimmt die Verkehrssicherheit zu, bei Unfällen nimmt die Unfallschwere ab und Gefahrenstellen werden entschärft.</p> <p>Die im Jahre 2007 eingeführten Tempo-30-Zonen funktionieren zufriedenstellend. Eine Vergrösserung der Tempo-30-Zonen wurde im Jahre 2010 abgelehnt. Das Zentrumsgebiet um den Bahnhof wird neu gestaltet. Eine Begegnungszone entspricht dem Charakter des Gebiets und wird in die Planung miteinbezogen.</p> <p>Weitere Begegnungszonen sind nach Bedarf einzuführen (z.B. beim Alterszentrum Hochweid und beim reformierten Gemeindehaus).</p>	

6.5 Massnahmen

Massnahmen	Die Massnahmen zum Fussgängerschutz entlang den Sammelstrassen sind im Kapitel 3. "Fuss- und Wanderwege" aufgeführt. Die erforderlichen Massnahmen zur Erfüllung der Zugangsnormen entlang den Quartierstrassen (Feinerschliessung) sind einzelfallweise zu bestimmen.	
Anträge an den Kanton	Die Gemeinde wird dem Kanton den Antrag stellen, für die Ausnahmetransportroute eine Ersatzlösung zu suchen, die nicht durch Wohnquartiere (und Tempo-30-Zonen) führt.	



7. Parkierung

7.1 Übergeordnete Festlegungen

Übergeordnete Parkierungsanlagen

Im regionalen Verkehrsplan ist eine bestehende Parkierungsanlage für Zentrumsnutzung und Park and Ride beim Bahnhof eingetragen. Die Festlegung der Anzahl Parkfelder erfolgt durch die Gemeinde.

7.2 Kommunale Parkierungsanlagen

Festlegungen

- Zwei Anlagen Schiffsstation Mönchhof bestehend
- Lättenhölzli bestehend
- Bungertstrasse / Dorfstrasse bestehend
- Hallenbad (Hochweid) bestehend
- Krankenhaus Sanitas bestehend
- Park Navillegut bestehend
- Seebad Schooren bestehend
- Hochweidstrasse / Dorfstrasse bestehend
- Schützenmattstrasse (Schwelle) bestehend
- Kienast-Anlage bestehend

Wirkung

Der Planeintrag bildet die Grundlage für die Sicherung des Anlagestandortes.

Erläuterung

Der kommunale Plan enthält neben Parkplätzen im Zentrum auch Parkierungsanlagen für öffentliche Bauten von besonderer Bedeutung sowie für die Naherholung von kommunaler Bedeutung.

8. Reitwege

8.1 Übergeordnete Festlegungen

Übergeordnete Reitwege

Im regionalen Verkehrsplan ist die Längsverbindung (Aentlisberg) - Adliswil - Chopfholz - Gattikon - Langforst - Horgenberg - Hanegg - Spitzen - Sagen - Teufenbachweiher - Hüttnerseeli (Kanton Schwyz) festgelegt.

9. Mitwirkung

Im Bericht zu den Einwendungen sind die eingegangenen Anträge aus der öffentlichen Auflage, der Anhörung sowie der kantonalen Vorprüfung detailliert behandelt und begründet.

10. Ablauf der Planung

bis Dezember 2011	Entwurf der zu revidierenden Teile durch Planer
Januar / Februar 2012	Präsentationen und Lesungen im Verkehrsausschuss und in der Baukommission (je eine Sitzung)
März/April 2012	Überarbeitung
Juni 2012	Beschlussfassung im Gemeinderat und Freigabe zur öffentlichen Auflage, Anhörung und Vorprüfung
Juni 2012	Vorinformation an Gemeindeversammlung
August – Oktober 2012	Öffentliche Auflage – Anhörung – Vorprüfung
November 2012 – Februar 2013	Behandlung der Einwendungen
Juni 2013	Bereinigung der Vorlage Gemeindeversammlung (Verabschiedung durch Gemeinderat)
Dezember 2013	Festsetzung an der Gemeindeversammlung
Januar 2014	Publikation / Rekursfrist
Februar 2014	Genehmigung