



Kanton Zürich
Gemeinde Bonstetten

Kommunale Richtplanung

Verkehrsplan

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 21. Juni 2011

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident: i.V.

Der Schreiber: i.V.

Von der Baudirektion genehmigt am 29. FEB. 2012

Für die Baudirektion

BDV Nr: 33/12

Inhalt	1. Einleitung	3
	1.1 Vorgeschichte	3
	1.2 Bedeutung des Verkehrsplanes	3
	1.3 Kosten	5
	2. Verkehrspolitische Ziele	5
	3. Festlegungen	6
	3.1 Strassennetz	6
	3.2 Parkierung	7
	3.3 ÖV	7
	3.4 Fuss- und Wanderwege	8
	3.5 Velowege	9
	3.6 Aussichtspunkte	10
	4. Mitwirkung	11
	4.1 Öffentliche Auflage	11
	4.2 Anhörung	12
	4.3 Kantonale Vorprüfung	13
	Anhang	16

Auftraggeber

Gemeinde Bonstetten

Bearbeitung

Suter • von Känel • Wild • AG
Alwin Suter
Simon Diggelmann

1. Einleitung

1.1 Vorgeschichte

Stand der Richtplanung

Der Verkehrsplan von Bonstetten stammt aus dem Jahre 1983, und ist nach wie vor in Kraft. Er ist nie den veränderten Verhältnissen angepasst worden und widerspricht im Inhalt denn auch teilweise dem kantonalen und dem regionalen Verkehrsplan.

Aktualisierung

Auf den Kommunalen Verkehrsplan darf nicht verzichtet werden (§ 31 PBG). Teilrichtpläne mit anderen Inhalten sind dagegen nicht zwingend erforderlich.

Festsetzung durch die Gemeindeversammlung

Die Neufestsetzung des Verkehrsplanes erfordert einen formellen Beschluss der Gemeindeversammlung.

1.2 Bedeutung des Verkehrsplanes

Übergeordnete Richtpläne Verkehr

Im Kantonalen Richtplan Verkehr von 1995/2007 sowie im Regionalen Richtplan der Zürcher Planungsgruppe Knonaeramt (ZPK) von 1998 sind die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

Kommunaler Richtplan Verkehr

Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebietes und des übrigen Gemeindegebietes sicherzustellen. Er dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Baulinien und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen.

Der kommunale Verkehrsplan legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen das Strassennetz, öffentliche Parkierungsanlagen, Fuss- und Radwege sowie das öffentliche Verkehrsnetz von kommunaler Bedeutung fest. Er zeigt die Groberschliessung des Siedlungsgebietes und des übrigen Gemeindegebietes auf und legt damit fest, für welche Verkehrsinfrastruktur die Gemeinde zuständig ist.

Verbindlichkeit und rechtliche Bedeutung

Der Verkehrsplan ist für die Behörden verbindlich. Gemeinderat und Verwaltung haben sich im Rahmen ihres Ermessensspielraumes an die Festlegungen des Richtplanes zu halten.

Der Verkehrsplan muss von der Gemeindeversammlung festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt werden. Für die Grundeigentümer hat der Verkehrsplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.

Der Verkehrsplan ist auf einen Entwicklungszeitraum von 20 - 25 Jahren ausgerichtet.

Der Verkehrsplan legt nicht abschliessend fest, wo und auf welche Weise neue Anlagen gebaut oder bestehende Anlagen an neue Anforderungen angepasst werden sollen; dies ist vielmehr Gegenstand der späteren Detailplanung.

Einträge im Verkehrsplan bildet die Basis für die Raumsicherung (Baulinien) und damit für den Landerwerb für Verkehrsanlagen.

Die Benützung von Privatwegen ist mit den Eigentümern vertraglich zu regeln.

Festlegungen und Wirkungen

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplangentext umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, im zugehörigen Plan dargestellt. Ergänzend wird im Bericht die Wirkung der Festlegungen aufgezeigt.

Die eingerahmten Textteile sind verbindliche kommunale Festlegungen

Politische Bedeutung

Die Umsetzung der Ziele und Festlegungen im Verkehrsplan sind als Auftrag für den Gemeinderat zu verstehen. Der Gemeinderat hat bei seinen Entscheiden auf den Verkehrsplan zu achten; die Entwicklung und Lenkung der Bereiche Verkehr sollen im Rahmen der Festlegungen des Richtplanes erfolgen.

Bestandteile des kommunalen Verkehrsplanes

Die Bestandteile des kommunalen Verkehrsplanes sind:

- dieser Bericht
- Plan MIV / Parkierung / ÖV 1:10'000
- Plan Fuss- und Wanderwege 1:10'000
- Plan Velowege 1:10'000

1.3 Kosten

Künftige Kreditanträge

Der Verkehrsplan selbst verursacht noch keine unmittelbaren Kosten. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt nur schwer beziffern, weil die Inhalte der Verkehrsplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren ist. In aller Regel kann die Stimmbürgerschaft vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entsprechenden Sachverhalt befinden. Dies können sein:

- Netzvervollständigung für Fussgänger und Velofahrer
- Parkieranlagen

Der Gemeinderat unterbreitet der Gemeindeversammlung je nach Höhe der Baukosten entsprechende Kreditbeschlüsse.

2. Verkehrspolitische Ziele

Ziele zum Verkehr

Für die richtplanrelevanten Inhalte zum Verkehr sind die Hauptziele thematisch gegliedert und zusammengefasst. Die Ziele leiten sich direkt aus dem Leitbild zur Ortsplanung ab und werden teilweise ergänzt.

Strassen

- Der regionale und überregionale Verkehr ist soweit als möglich auf die Autobahn A4 zu leiten.
- Die Belastung der Siedlungsgebiete durch übermässige Verkehrsemissionen ist zu vermeiden.
- Der öffentliche Raum im Dorfkern soll aufenthaltsfreundlich gestaltet sein.
- Hausgemachte Luft- und Lärmbelastungen sollen längerfristig reduziert werden.
- Die hierarchische Gliederung des Strassennetzes wird über die Gestaltung hervorgehoben

Fuss- und Radwege

- Fuss-, Wander- und Radwege werden möglichst unabhängig vom Strassennetz gesichert und die entsprechenden Netze ergänzt

Öffentlicher Verkehr

- Der öffentliche Verkehr soll den Bedürfnissen entsprechend ausgebaut werden

Parkieranlagen

- Für Erholungssuchende sind die erforderlichen Parkieranlagen zu erstellen

3. Festlegungen

3.1 Strassennetz

Übergeordnete Festlegungen

Im Kantonalen Richtplan ist die Zürcherstrasse als Hauptverkehrsstrasse bezeichnet. Im Regionalen Richtplan sind die Stationsstrasse in Richtung Wettswil sowie die Isenbach-/ Aumülistrasse und die Stallikerstrasse als Verbindung ins Reppischtal als Regionalstrasse festgelegt. Von der Autobahn A4 verläuft der Islisbergtunnel auf Gemeindegebiet. Neue Staatsstrassen sind nicht geplant.

Kommunale Festlegungen

Sammelstrassen:

- Schachenstrasse
- Dorfstrasse
- Alte Stationsstrasse
- Chrüzacherweg (zwischen Dorf- und Friedhofstrasse)
- Friedhofstrasse
- Buecheneggstrasse
- Islisbergstrasse

Diese Strassen stellen die Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren sowie die Groberschliessung der Quartiere sicher. Es wird eine defensive Fahrweise angestrebt. Die Verkehrssicherheit steht im Vordergrund. Zudem wird die Verbindung nach Islisberg sichergestellt.

Gemäss den kantonalen Zugangsnormen sollen diese Strassen im Siedlungsgebiet in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte):

Angemessene Fahrbahnbreite

Begegnungsfall Lastwagen – Lastwagen nicht durchgehend gewährleistet > Ausweichstellen

Begegnungsfall Personenwagen – Personenwagen nicht durchgehend gewährleistet > lokale Einengungen möglich

Fahrbahnbreite: 4 – 5.5 m

Erscheinungsbild

Siedlungsorientiert gestaltet, auf Nutzung und Bebauung abgestimmt

Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Bauliche und/oder polizeiliche Massnahmen erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird

Angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau

Innerorts rund 30 - 40 km/h

Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn

Innerorts Trottoir einseitig

Schutz für die Radfahrer

In der Regel Mischverkehr

Bus

Haltestellen auf der Fahrbahn, allenfalls in Kombination mit seitlicher Einengung (Haltestellenkap)

3.2 Parkierung

Übergeordnete
Festlegungen

Im Regionalen Richtplan ist am Bahnhof Bonstetten eine Parkierungsanlage (P+R) eingetragen.

Kommunale Festlegungen

Bestehende Parkierungsanlagen:

- Langmatten (westlich der Bahnlinie an der Masstrasse)
- Feld (nordöstlich der Isenbachstrasse)
- Aumülistrasse (im Bereich Schützenhaus)

Diese Parkierungsanlagen dienen in erster Linie den Erholungssuchenden.

3.3 ÖV

Übergeordnete
Festlegungen

Im Kantonalen Richtplan ist eine doppelspurige Bahnlinie, welche zwischen Bonstetten und Hedingen auf einem Teilstück noch einspurig ist, festgelegt.

Im Regionalen Richtplan sind Buslinien festgelegt, welche jedoch nicht mehr aktuell sind und entsprechend angepasst werden (Linien 200, 205, 220, 221, 222, 237 und N23).

Kommunale
Änderungsanträge

Neue Haltestelle:

- Lochenhof

Die Haltestelle dient in erster Linie den Erholungssuchenden. Besucher des Schützenhauses und des Gartencenters profitieren ebenfalls von einer neuen Haltestelle.

3.4 Fuss- und Wanderwege

Übergeordnete Festlegungen

Im Regionalen Richtplan sind folgende Fuss- und Wanderwege festgelegt:

- Vom Dorfkern nach Hedingen
- Vom Dorfkern nach Ägerten (Stallikon)
- Vom Dorfkern zum Bahnhof und weiter nach Wettswil
- Mas- und Fluechbachstrasse nach Islisberg
- Ein „Waldweg“ entlang der Hügelkette zum Reppischtal
- Die Verbindung vom Bahnhof zum „Waldweg“
- Die Verbindung von Islisberg nach Hedingen

Neue Fuss- und Wanderwege sind keine geplant.

Kommunale Änderungsanträge (vgl. Anhang 1)

Die Gemeinde stellt folgende Änderungsanträge an die übergeordneten Festlegungen zu den Fuss- und Wanderwegen:

- Anpassungen an Ämtlerweg:
 1. Vervollständigung durch eine Querverbindung des Wanderweges entlang der Fluechbachstrasse über Gibel zur Islisbergstrasse.
 2. Die Verbindung entlang der Aumülstrasse soll aufgehoben werden und neu entsprechend dem Ämtlerweg über die Schladmatt verlaufen.
- Anpassung Langmatten:

Der Wanderweg welcher heute westlich der Langmatten entlang führt, sollte aufgrund der fehlenden Querung der Bahnlinie aufgehoben und auf der Masstrasse bis zur Stationsstrasse weitergeführt werden.

Kommunale Festlegungen

Kommunale Fuss- und Wanderwege (zusammengefasst, vgl. Plan Fuss- und Wanderwege):

- Verbindungen vom Dorfkern in Richtung Hedingen
- Verbindung vom Dorfkern zum Sonnenberg
- Verbindung vom Dorfkern zum Schachen
- Verbindung zum Lüttenberg
- Verbindungen in Richtung Wettswil
- Ergänzende Verbindungen zu den übergeordneten Festlegungen entlang von Flur- und Waldwegen

Im Vordergrund stehen flächendeckende Verbindungsmöglichkeiten zwischen den beiden Dorfteilen, zu den Aussichtspunkten und Naherholungsgebieten sowie die Anbindung an die übergeordneten Fuss- und Wanderwege.

3.5 Velowege

Übergeordnete Festlegungen

Im Regionalen Richtplan sind folgende Radwegverbindungen festgelegt:

- Route 84 von Wettswil bis Hedingen westlich der Bahnlinie von Veloland Schweiz (Route Thun-Zürich), inkl. Anbindung an den Dorfkern von Bonstetten.
- Vom Dorfkern entlang der Chapf- und Zürcherstrasse nach Hedingen
- Vom Dorfkern entlang der Grundstrasse und über Feldemas nach Hedingen
- Vom Dorfkern entlang der Dorf- und Schachenstrasse zur Stallikerstrasse
- Vom Bahnhof entlang der Stalliker- und Stallikonerstrasse nach Stallikon
- Vom Bahnhof entlang der Stationsstrasse bis zur Gemeindegrenze zu Wettswil am Albis

Neue regionale Radwege sind nicht geplant.

Kommunale Änderungsanträge (vgl. Anhang 2)

Die Gemeinde stellt folgende Änderungsanträge zu den übergeordneten Velowegen:

- Anpassung Rebacher:
Die Querung der Bahnlinie über die Zürcherstrasse soll durch die Verbindung Dorfstrasse – Rebacher – Stockenweg ersetzt werden.
- Anpassung Oberdorf:
Die Verbindung vom Dorfkern über Am Rainli und Hohli Gass soll durch die Verbindung über Aumülistrasse und Oberdorfstrasse ersetzt werden.
- Anpassung Verbindung Stationsstrasse:
Die Verbindung vom Bahnhof zum Dorf entlang der Schachenstrasse soll neu über die Stationsstrasse verlaufen (Stationsstrasse – Isenbachstrasse – Alte Stationsstrasse).

Kommunale Festlegungen

Kommunale Velowege (vgl. Plan Velowege):

- Isenbachstrasse und Dorfstrasse (von Alter Stationsstrasse bis Aumülistrasse)
- Friedgrabenweg
- Schachenstrasse
- Masstrasse und Fluechbachstrasse nach Islisberg (zwischen Bonstetter Westkanal und Fischgraben Route 84)
- Stegmattenweg zwischen Schachenstrasse und Friedgraben

Die kommunalen Velowege dienen als Verbindungen zwischen den beiden Dorfteilen, als Schul- und Erholungswege sowie als Querverbindungen nach Wettswil und Islisberg. Die kommunalen Velowege sind ans übergeordnete Netz angeschlossen.

3.6 Aussichtspunkte

Übergeordnete Festlegungen

Es bestehen keine übergeordneten Aussichtspunkte.

Kommunale Festlegungen

Bestehende Aussichtspunkte (vgl. Plan Fuss- und Wanderwege):

- Am Waldrand oberhalb Dachenmas
- Am Waldrand oberhalb Strumberg

Geplanter Aussichtspunkt (vgl. Plan Fuss- und Wanderwege):

- Westlich vom Gibel

Die Aussichtspunkte sind mittels Fuss- und Wanderwegen zu erschliessen. Nach Bedarf sind Sie mit einer Sitzgelegenheit, Abfalleimer, Panoramatafel etc. auszustatten. Bei den bestehenden Aussichtspunkten sind in der BZO Festlegungen zum Aussichtsschutz enthalten.

4. Mitwirkung

4.1 Öffentliche Auflage

Die öffentliche Auflage fand vom 27. August bis 25. Oktober 2010 statt. Während dieser Frist konnte sich jedermann zur Vorlage äussern und Einwendungen dagegen vorbringen. Fristgerecht sind fünf Einwendungsschreiben mit sechs Einwendungen eingegangen.

Einwendung zu den neuen Routen für Fuss- und Wanderwege

Eine Einwendung hält fest, dass zu den bestehenden Fuss- und Wanderwegen neue Routen festgelegt wurden. Die Einwendung beantragt die Streichung der zusätzlichen Routen, da die bestehenden genügen.

Die Routen wurden durch eine Arbeitsgruppe intensiv geprüft. Die zusätzlichen Routen sind nach Meinung des Gemeinderates sinnvoll, da sie vorhandene Bedürfnisse aufgreifen.

> *Die Einwendung wird abgelehnt.*

Einwendung zum geplanten Fuss- und Wanderweg Wischen / Schüracher

Der geplante Wanderweg entlang des Waldrandes bei Wischen / Schüracher sei ohne das Einverständnis der Grundeigentümer in den Verkehrsplan aufgenommen worden. Da die geplante Verbindung ohnehin überflüssig sei, solle sie aus dem Verkehrsplan gestrichen werden.

> *Der Einwendung wurde an der Gemeindeversammlung zugestimmt.*

Einwendung zum Leitbild

Zwei Einwendungen fordern eine Ergänzung des erläuternden Berichts (Kapitel 2. Leitbild Bonstetten, Abschnitt Infrastruktur): Für die Benützung von Privatwegen sei eine vertragliche Regelung mit Rechten und Pflichten zwischen Eigentümern und Benutzern vorzuschreiben.

Bemerkung: Die Einwendung wird im Verkehrsplan behandelt, obwohl der Inhalt Bezug auf den Bericht zur Revision der Nutzungsplanung nimmt.

Das Leitbild hält in Übereinstimmung mit übergeordneten Planungsgrundsätzen kommunale Entwicklungsvorstellungen fest. Die geforderte Ergänzung ist im Leitbild nicht stufengerecht. Hingegen kann die Forderung als Grundsatz in den erläuternden Bericht zum Verkehrsplan aufgenommen werden. Solche vertraglichen Regelungen sind durchaus üblich.

> *Die Einwendung wird aufgegriffen.*

Einwendung zum Veloweg Friedgraben

Zwei Einwendungen erachten die Stationsstrasse als geeignetere Verbindung zwischen Dorf und Bahnhof als den Friedgraben. Durch die gemeinsame Benützung des Friedgrabens von Fussgängern und Velofahrern und seiner Bedeutung als Schulweg, entstünden häufig Konfliktsituationen. Zudem sei er nachts nicht beleuchtet. Das Trottoir entlang der Stationsstrasse werde heute bereits rege von Velofahrern genutzt.

Das Leitbild sieht vor, sichere Verbindungen für Velofahrer abseits des Stassennetzes des motorisierten Individualverkehrs anzubieten. Am kommunalen Veloweg auf dem Friedgraben wird auch aufgrund seiner Bedeutung als Schulweg festgehalten.

Eine Veloverbindung längs der Stationsstrasse müsste Teil der Kantonsstrasse sein und wäre damit als übergeordnete Verbindung geeignet. Der Regionalplanung wird beantragt, die bestehende Veloroute entlang der Schachenstrasse auf die Stationsstrasse zu verlegen. Die Verbindung entlang der Schachenstrasse wird als kommunale Festlegung übernommen.

> Die Einwendung wird als Antrag an die Regionalplanung aufgegriffen.

Frage zum Vollzug

In einem Schreiben wird gefragt, wie in den Quartieren der angestrebten Fahrgeschwindigkeit von 30-40km/h nachgekommen wird, insbesondere auf Quartierstrassen auf welchen heute häufig schneller gefahren wird (z.B. Friedhofstrasse).

Sollte sich zeigen, dass die angestrebte Geschwindigkeit stark überschritten wird, sind bauliche, gestalterische oder polizeiliche Massnahmen zu ergreifen.

4.2 Anhörung

Gleichzeitig mit der öffentlichen Auflage wurde die Revision des Verkehrsplanes den Nachbargemeinden (Wettswil, Hedingen, Stallikon, Islisberg) und der Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt (ZPK) zur Anhörung zugestellt.

ZPK und Nachbargemeinden

Die ZPK und die Nachbargemeinden unterstützen die Revision.

Stallikon

Die Gemeinde Stallikon bringt folgende Bemerkungen vor:

- Der Veloweg an der Stationsstrasse sei "geplant" und nicht wie im Plan eingetragen "bestehend".

Die Radroute ist von regionaler Bedeutung. Auf Bonstetter Seite wird die Bezeichnung beibehalten, da die Veloroute beim Bahnhof signalisiert ist. Die Bezeichnung des Velowegs auf der Stationsstrasse (Stalliker Seite) wird angepasst.

> Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

- Der bestehende Veloweg nach Schleetal findet auf Stalliker Seite keine Fortsetzung (der Weg ist im Verkehrsplan Stallikon als Fussweg bezeichnet).

Auf die kommunale Verbindung in Richtung Schleetal wird mangels Fortsetzung auf Stalliker Seite verzichtet.

> Die Einwendung wird berücksichtigt.

4.3 Kantonale Vorprüfung

Mit Schreiben vom 6.12.2010 haben die zuständigen Ämter des Kantons zur Neufestsetzung des Verkehrsplanes Stellung genommen. Am 6.1.2011 haben die Gemeinde und der Regionalplaner Knonaueramt die Stellungnahme besprochen.

Friedhofstrasse

Die Friedhofstrasse ist als kommunale Sammelstrasse klassiert. Die Zweckmässigkeit solle hinsichtlich der fraglichen Umzonung im Gebiet Bodenfeld/Langacher überprüft werden.

Auf die Umzonung Bodenfeld/Langacher wird vorerst verzichtet (vgl. Erläuternden Bericht gemäss Art. 47 RPV zur Revision der Nutzungsplanung). An der bestehenden Klassierung der Friedhofstrasse wird aus folgenden Gründen trotzdem festgehalten:

- *Die Friedhofstrasse dient den bestehenden Überbauungen als Sammelstrasse und soll den Verkehr abseits vom Dorfkern auf das übergeordnete Netz führen.*
- *Im Hinblick auf eine allfällige zukünftige Erweiterung des Siedlungsgebietes im Gebiet Bodenfeld/Langacher, soll diese bestehende Erschliessung gesichert bleiben.*

Änderungsanträge übergeordnete Festlegungen

Bezüglich der Velowege sowie Fuss- und Wanderwege werden verschiedene kommunale Änderungsanträge zu übergeordneten Festlegungen gestellt. Nach Meinung des Kantons können sie nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans sein. Die Änderungen seien stufengerecht an die Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt (ZPK) zu richten und allenfalls im Anhang zum erläuternden Bericht zu thematisieren.

Die Änderungen von übergeordneten Festlegungen sind klar als wünschbare Wegführungen deklariert. Es besteht nicht die Absicht, auf kommunaler Stufe entsprechende Festlegungen zu treffen. Die Änderungsanträge wurden der ZPK vorgelegt und als sinnvoll erachtet. Die Änderungsanträge werden als kommunale Änderungsanträge an die übergeordneten Festlegungen im Bericht beibehalten. Die Plandarstellung wird jedoch separat geführt. Im Verkehrsplan wird der kommunale Wunschzustand abgebildet. In zusätzlichen Plandarstellungen werden die beantragten Änderungen zum regionalen Verkehrsplan festgehalten.

Gewisse Ergänzungen des übergeordneten Fuss- und Wanderwegnetzes, wie entlang der Bahnlinie im Gebiet Langmatten oder der Ämtlerweg im Gebiet Gibel, können auch als kommunale Wegverbindungen festgelegt werden.

Eine regionale Verbindung entlang der Bahnlinie würde zu einer unnötigen Doppelspurigkeit des übergeordneten Netzes führen. Die Verbindung entlang der Bahnlinie wird als kommunale Festlegung in den Verkehrsplan aufgenommen.

Der Ämtlerweg ist ein regionaler Wanderweg durch das Säuliamt, welcher entlang von Kulturdenkmälern, wirtschaftlich bedeutenden Säulen, geschichtsträchtigen Orten und Naturschutzgebieten führt. Aus Sicht der Gemeinde sollte die Wegführung klar auf übergeordneter Stufe festgelegt werden.

Signatur Hartbelag

Es wird darauf hingewiesen, dass gemäss Verordnung über Fuss- und Wanderwege die Belagsart (Naturbelag, Hartbelag) auch auf kommunaler Stufe mit differenzierter Signatur darzustellen sei.

Die entsprechende Differenzierung wird vorgenommen.

Radroute Nr. 84

Aus Sicht des Amtes für Verkehr, ist nicht nachvollziehbar, warum die Radroute Nr. 84 neu entlang der Bahnlinie geführt werden soll. Es stellt sich auch die Frage, ob bei einer Veränderung der Routenführung die Strecke entlang des Dorfbachs nicht attraktiver sei.

Die Idee hinter der geänderten Routenführung war die bessere Anbindung an den Bahnhof Bonstetten – Wettswil. Aufgrund der gemeinsamen Sitzung hat man sich auf die bisherige Linienführung geeinigt. Die Querverbindung über das Bahntrasse, mit Verbindung zum neuen Veloweg längs der Stationsstrasse wird auf kommunaler Stufe geregelt.

Wanderwege im Gebiet
Gärtnerei Guggenbühl
Pflanzen AG

Im Gebiet westlich und östlich der Gärtnerei Guggenbühl Pflanzen AG bestehe eine parallele Linienführung. Aus Sicht des Amtes für Verkehr seien die beiden Wegführungen aufeinander abzustimmen

Die entsprechende Abstimmung kann nicht auf kommunaler Stufe erfolgen, da übergeordnete Festlegungen betroffen sind. Bei der Revision des regionalen Richtplans sollte auf den kommunalen Änderungsantrag Rücksicht genommen werden. Die Linienführung entlang der Aumülstrasse ist aufgrund eines fehlenden Trottoirs gefährlich und sollte neu wie der Ämtlerweg über die Schladmatt geführt werden. Wird eine der beiden regionalen Verbindungen aufgehoben, hat die Verbindung über die Gärtnerei (Ämtlerweg) aus kommunaler Sicht Priorität.

Aussichtspunkte

Es wird darauf hingewiesen, dass nicht alle Aussichtspunkte mit einem kommunalen Fuss- und Wanderweg erschlossen sind und das Wegnetz diesbezüglich zu überprüfen sei.

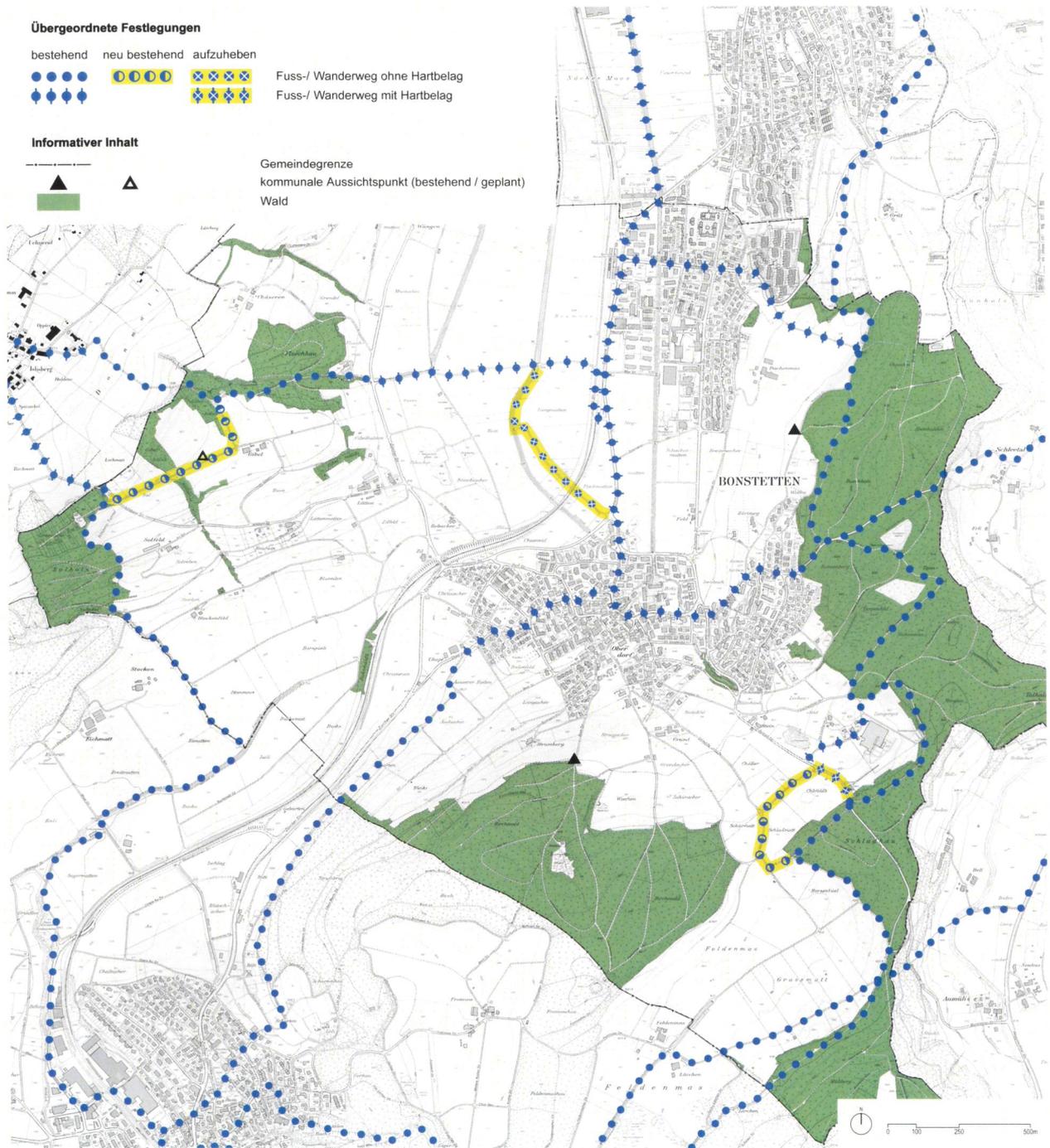
Um dem entsprechenden Anliegen nachzukommen werden folgende Massnahmen getroffen:

- *Der Aussichtspunkt beim Sonnenberg wird im Plan gestrichen. Der Aussichtspunkt ist nicht von solch grosser Bedeutung, als dass sich eine Erschliessung rechtfertigen würde.*
- *Der neue Aussichtspunkt oberhalb vom Grund soll mittelfristig über einen neuen Weg entlang des Waldrandes erschlossen werden. Der entsprechende Fussweg wurde an der Gemeindeversammlung aus der Vorlage gestrichen, womit auch der Aussichtspunkt entfällt.*

Anhang

Anhang 1

Kommunale Änderungsanträge zu den übergeordneten Fuss- und Wanderwegen



Anhang 2

Kommunale Änderungsanträge zu den übergeordneten Velowegen

