



Öffentliche Auflage

Kommunaler Verkehrsrichtplan Änderung

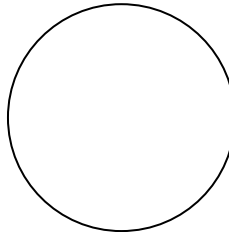
Richtplantext

Öffentliche Auflage vom ...bis ...

Von der Gemeindeversammlung beschlossen am

Der/Die Gemeindepräsident/in:

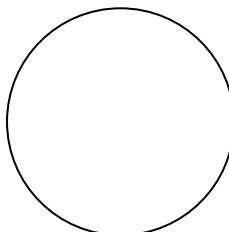
.....



Der/Die Gemeindeschreiber/in:

.....

Von der Baudirektion genehmigt am



BDV Nr.

.....
Datum

.....
Für die Baudirektion

Impressum

Verfasserin: Gabriele Horvath

Auftraggeber: Gemeinde Hedingen
Zürcherstrasse 27
8908 Hedingen
www.hedingen.ch

Auftragnehmer: suisseplan Ingenieure AG
raum + landschaft
Thurgauerstrasse 60
8050 Zürich
www.suisseplan.ch

Datei: S:\LU-Projekte\11 ZH\64 Hedingen\06 Teilrevision Zentrum\13
Nutzungsplan\40 öffentliche
Auflage\VerkRiP\KiP_Text\komVRP_Text_Änderung öA.docx

Änderungsverzeichnis

Datum	Projektstand
29.01.2025	Entwurf
26.02.2025	Vorprüfung
06.08.2026	Öffentliche Auflage

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Wesen der Richtplanung	1
1.2	Zweck und Verbindlichkeit	1
1.3	Bestandteile und Struktur	2
2	Grundlagen	3
2.1	Rechtliche Grundlagen	3
2.2	Planerische Grundlagen	3
3	Gesamtstrategie	4
3.1	Ziele	4
3.2	Massnahmen	6
4	Motorisierter Individualverkehr MIV	7
4.1	Ausgangslage	7
4.2	Ziele	7
4.3	Karteneinträge	8
4.4	Massnahmen	8
5	Parkierung MIV	10
5.1	Ausgangslage	10
5.2	Ziele	10
5.3	Karteneinträge	10
5.4	Massnahmen	11
6	Öffentlicher Verkehr	11
6.1	Ausgangslage	11
6.2	Ziele	11
6.3	Karteneinträge	12
6.4	Massnahmen	12
7	Fuss- und Wanderwege	12

7.1	Ausgangslage	12
7.2	Ziele	13
7.3	Karteneinträge	13
7.4	Massnahmen	15
8	Radwege	15
8.1	Ausgangslage	15
8.2	Ziele	16
8.3	Karteneinträge	16
8.4	Massnahmen	17
9	Güterverkehr	19
9.1	Ausgangslage	19
9.2	Ziele	19
9.3	Karteneinträge	19
9.4	Massnahmen	19

Tabellen-/Abbildungsverzeichnis

Tab. 1	Bimodal-Split-Ziele, Quelle: Regionaler Richtplan Knonaueramt 2017, S. 86	5
Tab. 2	Trimodal-Split-Ziele (Wege <15 km), Quelle: Regionaler Richtplan Knonaueramt 2017, S. 87	5
Abb. 1	Velorouten mit Schwachstellen (Quelle: Regionaler Richtplan Knonaueramt vom 15.11.2017, RRB Nr. 1061/2017)	16

Anhangverzeichnis

Detailplan öffentlicher Verkehr, MIV, Parkierung, dat. 10.02.2025, suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft

Detailplan Radverkehr, dat. 21.01.2022, suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft

Detailplan Fussverkehr, dat. 21.01.2022, suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft

Beilagenverzeichnis

Kommunaler Verkehrsrichtplan, Änderung vom 06.08.2026, suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft

Gegenstand der Teilrevision sind die Anpassungen in roter Schrift. Diese werden nach der Genehmigung in den Richtplantext integriert.

1 Einleitung

1.1 Wesen der Richtplanung

Nach dem gesetzlichen Auftrag und der Planungspflicht gemäss § 8 PBG haben der Kanton, die Regionen und die Gemeinden Richtpläne aufzustellen. Die Richtplanung soll die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen oder sichern sowie der Bevölkerung der verschiedenen Kantonsteile in der Gesamtwirkung räumlich möglichst gleichwertige Lebensbedingungen gewähren (§ 18 PBG). Der kantonale Richtplan (Stand: 22. Oktober 2018) ordnet in den Grundzügen die Nutzung des Bodens. Der regionale Richtplan vom 15. November 2017 ergänzt und verfeinert die Festlegungen im kantonalen Richtplan nach den Verhältnissen und Bedürfnissen der Region.

Das kantonale Planungs- und Baugesetz verpflichtet die Gemeinden zur Festsetzung eines Verkehrsrichtplans mit den kommunalen Strassen für die Groberschliessung und den Wegen von kommunaler Bedeutung (§ 31 PBG). Der rechtskräftig festgelegte Richtplan «Verkehr» der Gemeinde Hedingen vom 24.11.1993/08.12.1994 war auf einen Planungshorizont von 15 bis 20 Jahren ausgelegt. Gemäss Art. 9 Abs. 3 Raumplanungsgesetz (RPG) sind die Richtpläne in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Die in der Zwischenzeit revidierten übergeordneten Richtpläne schaffen zusätzlichen Anpassungsbedarf auf kommunaler Stufe.

In der Gemeinde Hedingen wurde zu Beginn der Gesamtrevision der Ortsplanung ein räumliches Entwicklungskonzept (REK) erarbeitet, in welchem die Gemeinde unter Einbezug der Bevölkerung Leitsätze und Massnahmen zu ihrer künftigen Entwicklung in den Bereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr, Ver- und Entsorgung formuliert hat.

1.2 Zweck und Verbindlichkeit

Der kommunale Verkehrsrichtplan hat zum Zweck, den Strassenverkehr von kommunaler Bedeutung, die Bushaltestellen des öffentlichen Verkehrs, die kommunalen Rad- und Fusswege sowie die Parkieranlagen aufeinander abzustimmen und festzusetzen. Er verfeinert die Inhalte des kantonalen und regionalen Richtplans und dient als Grundlage für die Festlegungen in der Nutzungsplanung. Er setzt die Strategie des räumlichen Entwicklungskonzepts der Gemeinde Hedingen behördenverbindlich um. Die Planungen unterer Stufen haben denjenigen der oberen Stufen und die Nutzungsplanungen jeder Art und Stufe der Richtplanung zu entsprechen (§ 16 PBG). Die Eintragungen sind nicht parzellenscharf und entfalten keine Rechtswirkung auf Privatpersonen. Der kommunale Verkehrsrichtplan ist somit für die Behörden verbindlich.

1.3 Bestandteile und Struktur

Gemäss § 31 PBG kann sich der kommunale Richtplan auf einzelne Teilrichtpläne beschränken, nur auf den Verkehrsplan darf nicht verzichtet werden. Dieser ist in folgende Bereiche gegliedert:

- Gesamtstrategie
- Strassenverkehr
- Parkierung MIV
- Öffentlicher Verkehr
- Fuss- und Wanderwege
- Radwege
- Güterverkehr

Der kommunale Verkehrsrichtplan umfasst folgende behördenverbindliche Bestandteile:

- Richtplantext mit Erläuterungen und Massnahmen vom 9. Juni 2022,
- Detailpläne im Anhang des Richtplantextes:
 - öffentlicher Verkehr, Strassenverkehr, Parkierung vom 21. Januar 2022,
 - Radverkehr vom 21. Januar 2022,
 - Fussverkehr vom 21. Januar 2022,
- kommunaler Verkehrsrichtplan (Massstab 1:5'000) vom 21. Januar 2022

Der Aufbau des kommunalen Verkehrsrichtplans richtet sich nach dem Merkblatt «Kommunaler Richtplan Verkehr» Version 1.0 vom November 2018 des kantonalen Amtes für Verkehr.

Der Erläuterungsbericht zum kommunalen Verkehrsrichtplans enthält weitergehende Erläuterungen sowie die zugrundeliegenden Analysen.

2 Grundlagen

2.1 Rechtliche Grundlagen

Auszug der wichtigsten Gesetze:

- Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979, Stand: 1. Januar 2019 (SR 700)
- Raumplanungsverordnung (RPV) des Bundes vom 28. Juni 2000, Stand: 1. Mai 2019 (SR 700.1)
- Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985, Stand: 1. April 1996 (LS 704)
- Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich vom 7. September 1975, Stand: 1. Juli 2021 (LS 700.1)
- Verkehrserschliessungsverordnung (VErV) vom 17. April 2019 (Stand 01.07.2020)
- Verordnung über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund (Parkierungsverordnung) der Gemeinde Hedingen vom 12. Juni 2008
- Ausführungsbestimmungen über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund der Gemeinde Hedingen vom 13. Januar 2009

2.2 Planerische Grundlagen

- Kantonaler Richtplan (28. Oktober 2019)
- Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich (9. Januar 2018)
- Regionaler Richtplan (15. November 2017)
- Gesamtverkehrskonzept Knonaueramt – Vertiefungsprojekt Netzstrategie MIV (23. April 2021)
- Räumliches Entwicklungskonzept (REK) (13. September 2021)
- Sanierungs- und Aufwertungskonzept Fusswegnetz der AKP Verkehrsingenieur AG (15. März 2019)

3 Gesamtstrategie

3.1 Ziele

Die Ziele der Gesamtstrategie leiten sich aus der übergeordneten Gesetzgebung (wie Raumplanungs- und Umweltschutzgesetz) und den übergeordneten Richtplanungen ab. Für den kommunalen Verkehrsrichtplan sind insbesondere folgende Zielformulierungen des regionalen Richtplans von Bedeutung (siehe Kap. 4.1.1, Seite 87/88, Regionaler Richtplan Knonau-eramt vom 15. November 2017):

a) Siedlungsentwicklung auf Lagen mit guter ÖV-Erschliessung ausrichten

Die zusätzliche Verkehrsnachfrage soll primär an Orten entstehen, an denen sie über den öffentlichen Verkehr, den Fuss- oder Veloverkehr abgewickelt werden kann. Die Ansiedlung publikumsintensiver Einrichtungen oder die Schaffung neuer Wohn- und Arbeitsplätze soll primär an Lagen erfolgen, die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind. Die anzustrebende Siedlungsdichte bzw. die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte hat sich an der Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs zu orientieren (Kap. 1.3.5 und Abb. 4.1 Gesamtstrategie).

b) Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs gezielt erhöhen

An Lagen mit guter ÖV-Erschliessung, insbesondere in Affoltern a. A. und im Einzugsbereich der übrigen S-Bahnstationen, soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs deutlich erhöht werden, insbesondere auch in Kombination mit dem Fuss- und Veloverkehr. Im Zentrumsgebiet von Affoltern a. A. ist bei der Festlegung des Parkplatzbedarfs der Grad der ÖV-Erschliessung zu berücksichtigen (s. auch Kap. 2.3.2). Die Bedeutung des Velos für den Binnenverkehr und als Verkehrsmittel zur S-Bahnstation oder Bushaltestelle ist so zu stärken, dass der Anteil des Veloverkehrs entgegen dem Trend gesteigert werden kann.

c) Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern

Der S-Bahnhof Affoltern a. A. als zentrale Verkehrsdrehscheibe des Knonaueramts wie auch die S-Bahnhöfe Bonstetten-Wettswil, Hedingen, Mettmenstetten und Knonau sind möglichst benutzerfreundlich zu gestalten. Sie sollen zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar sein sowie genügende und sichere Veloabstellplätze für Bike & Ride bieten. Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV-Feinverteilers ist durch die Anordnung von baulichen und verkehrsorganisatorischen Massnahmen zu verbessern und sicherzustellen. Wenn nötig ist dies auch auf Kosten der Verkehrsqualität für den MIV zu erreichen, sofern der MIV nicht auf unerwünschte Achsen verdrängt wird. Die Angebotsqualität der Buslinien soll insgesamt auf dem heutigen Niveau erhalten bleiben. Eine Umlagerung der Leistungen auf effizientere Relationen ist aber möglich.

d) Dichtes, attraktives und sicheres Fuss- und Velowegnetz anbieten

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Regional- und Ortszentren, Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplatzgebiete wie auch Freizeiteinrichtungen, Erholungs- und Wandergebiete sollen über ein attraktives und sicheres Routennetz gut erreichbar sein. Dies soll dazu beitragen, die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu verlagern. Zu steigern ist insbesondere die Bedeutung des Velos beim Pendlerverkehr sowie im alltäglichen Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr auf kurze Distanzen. Hierfür sind zwischen den wichtigen Quellen und Zielen auch auf Hauptstrassen direkte, attraktive und sichere Routen anzubieten. Insbesondere im Zubringerverkehr zu den Bahnhöfen und zu den wichtigen Haltestellen der regionalen Buslinien sind für den Alltagsverkehr schnelle und sichere Routen und optimale Abstellmöglichkeiten bedeutsam (B&R).

e) Entlastungswirkung der A4 auf den Ortsdurchfahrten bewahren

Der Durchgangsverkehr und der Regionsgrenzen überschreitende Quell-Zielverkehr in Richtung Zürich und Zug soll über die Autobahn abgewickelt werden. Er soll möglichst direkt und kanalisiert auf die Autobahnanschlüsse Wettswil a. A. und Affoltern a. A. gelenkt werden (Abb. 4.1 Gesamtstrategie).

Die übergeordneten Ziele decken sich mit denjenigen auf kommunaler Ebene. Insbesondere werden die Modal-Split-Ziele des regionalen Richtplans Knonaueramt als richtungsweisend übernommen. Ausgehend von den Trendprognosen bis zum Jahr 2030 ist der MIV-Anteil im Bimodalen-Split auf 80 % und im Trimodalen-Split auf 79 % zu senken.

Tab. 1 Bimodal-Split-Ziele, Quelle: Regionaler Richtplan Knonaueramt 2017, S. 86

Binnen- und Quell-Zielverkehr	Verkehrsanteil 2013 Knonaueramt	Verkehrsanteil 2013 Kanton Zürich	Verkehrsanteil 2030 Knonaueramt
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	84 %	70 %	80 %
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	16 %	30 %	20 %

Tab. 2 Trimodal-Split-Ziele (Wege <15 km), Quelle: Regionaler Richtplan Knonaueramt 2017, S. 87

Binnen- und Quell-Zielverkehr	Verkehrsanteil 2013 Knonaueramt	Verkehrsanteil 2013 Kanton Zürich	Verkehrsanteil 2030 Knonaueramt
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	82 %	61 %	79 %
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	11 %	24 %	14 %
Veloverkehr	7 %	15 %	7 %

3.2 Massnahmen

Der regionale Richtplan gibt den Gemeinden folgende Massnahme vor:

Die Gemeinden tragen bei der Ausgestaltung kommunaler Richtpläne, von Bau- und Zonenordnungen, Erschliessungsplänen, Sondernutzungsplänen sowie Parkierungsverordnungen den kantonalen und regionalen Zielsetzungen Rechnung. Im Rahmen der Berichterstattung nach Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV) legen sie dar, wie sie diese berücksichtigt haben. Des Weiteren berücksichtigen sie die Zielsetzungen im Rahmen von Stellungnahmen zu Verkehrsprojekten von Kanton und Bund (Strassen, Radwege, Bahnanlagen), bei Stellungnahmen zum Fahrplanangebot (ZVV), in Baubewilligungsverfahren (z. B. Veloparkieranlagen bei öffentlich zugänglichen Nutzungen).

Diese übergeordnete Massnahme wird von der Gemeinde Hedingen berücksichtigt und umgesetzt. Auf kommunaler Ebene werden keine weiteren gesamtstrategischen Massnahmen festgelegt.

4 Motorisierter Individualverkehr MIV

4.1 Ausgangslage

Der motorisierte Individualverkehr wird in der Gemeinde Hedingen über die Zürcher- und Affolternstrasse möglichst direkt und kanalisiert auf die Autobahnanschlüsse Wettswil a. A. und Affoltern a. A. gelenkt. Die im regionalen Richtplan festgesetzten regionalen Verbindungsstrassen ergänzen das Netz aus Bundesstrassen und kantonalen Hauptverkehrsstrassen. Die Gemeinde Hedingen verbinden sie mit der Stadt Affoltern a. A. und den angrenzenden Aargauer Gemeinden.

4.2 Ziele

Aus dem regionalen Richtplan geht hervor, dass der motorisierte Individualverkehr auf das übergeordnete Strassennetz zu kanalisieren ist, wobei der Durchgangsverkehr über die Hochleistungsstrasse (Autobahn A4) geführt werden soll. Dieses Ziel soll durch eine lenkungswirksame Ausgestaltung der Strassenräume unterstützt werden. Davon ausgenommen wird die Kantonsstrasse im Reppischtal, weil dieser eine Verbindungsfunktion zukommt und die Kanalisierung auf die Autobahn A4 nicht zweckmässig wäre.

Aus der im REK formulierten Entwicklungsstrategie ergeben sich folgende Ziele:

- Der Durchgangsverkehr soll langfristig nicht weiter zunehmen.
- Bei einer deutlichen Bevölkerungszunahme werden weitere flankierende Massnahmen zur Minderung des Durchgangsverkehrs geprüft.
- Die Verkehrssituation im Zentrum ist abgestimmt auf die städtebauliche Entwicklung gesamtheitlich zu betrachten.
- Die Verkehrssituation im Zentrum ist für alle Verkehrsteilnehmer insbesondere hinsichtlich Zufahrt zum Areal der Ernst Schweizer AG, Verkehrsregime, Zugänglichkeit zu den öffentlichen Nutzungen und oberirdischer Parkierung entlang der Zwillikerstrasse zu optimieren.
- Die Verkehrslenkung im Unterdorf wird insbesondere beim Engpass Arnistrasse überarbeitet.
- In den Wohngebieten wird eine flächendeckende Umsetzung von Tempo-30-Zonen angestrebt.

4.3 Karteneinträge

Der kommunale Verkehrsrichtplan übernimmt die Festlegungen aus den übergeordneten Richtplänen, also Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen, und legt die kommunalen Erschliessungsstrassen sowie Strassenaufwertungen auf kommunalen Strassen fest.

Da in Hedingen keine der **bestehenden** Strassen die Voraussetzungen an die Klassierung als Erschliessungsstrasse erfüllt, werden keine Erschliessungsstrassen **als bestehend eingetragen festgelegt** (vgl. Kap. 6 des Planungsberichtes nach Art. 47 RPV „Kommunale Richtplanung“). **Zur Umsetzung der Zentrumsplanung wird eine neue Verbindung Bahnhofplatz – Alte Zwillikerstrasse (Bahnhofstrasse) als Erschliessungsstrasse klassiert und im Plan eingetragen (Massnahme S6).**

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis
S1	Zentrum	Erstellung eines Verkehrs- und Parkierungskonzeptes	Koordination mit den kantonalen Fachstellen
S2	Engpass Arnistrasse	Überarbeitung der Verkehrslenkung im Unterdorf, insbesondere beim Engpass Arnistrasse	Koordination mit den kantonalen Fachstellen
S3	Gäuderen	Erstellung einer Tempo-30-Zone	Koordination mit den kantonalen Fachstellen
S4	Rainackerstrasse	Erstellung einer Tempo-30-Zone	Koordination mit den kantonalen Fachstellen
S5	Langacker	Erstellung einer Tempo-30-Zone	Koordination mit den kantonalen Fachstellen
S6	Neue Verbindung Bahnhofplatz – Alte Zwillikerstrasse im Zentrum (Bahnhofstrasse)	Neue Erschliessungsstrasse	Koordination mit den kantonalen Fachstellen

4.4 Massnahmen

Monitoring des Durchgangsverkehrs

Die Gemeinde Hedingen überwacht die Menge des Durchgangsverkehrs auf der Hauptverkehrsstrasse (Affoltern-/Zürcherstrasse) und prüft bei einer deutlichen Zunahme in Abstimmung mit der Region Knonaueramt Massnahmen zu dessen Minderung.

Verkehrs- und Parkierungskonzept Zentrum

Die Gemeinde Hedingen erarbeitet ein Verkehrs- und Parkierungskonzept für das Gebiet Zentrum, das Massnahmen zur Optimierung der Verkehrsführung und zur Verkehrsberuhigung

gung enthält. In diesem Zusammenhang ist die Gestaltung des Zentrums als Begegnungszone oder als verkehrsarme Zone zu prüfen. Zudem sind Lösungen aufzuzeigen, wie die oberirdischen Parkplätze weitestgehend durch unterirdische ersetzt werden können. Oberirdisch bleiben in erster Linie Kurzzeitparkplätze für Kunden und Besucher.

Verkehrskonzept Engpass Arnistrasse

Im Rahmen eines Verkehrskonzeptes wird die Verkehrslenkung im Unterdorf, insbesondere für den Engpass Arnistrasse, überarbeitet.

Erstellung von Tempo-30-Zonen

Die Umsetzung der geplanten Tempo-30-Zonen (siehe Verkehrsrichtplan und Abs. 4.3) richtet sich nach der Fachbroschüre „Tempo-30-Zonen“ der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) von 2017. Hauptbestandteil der Umsetzung ist ein Gutachten, welches durch ein Planungsbüro erstellt wird und allfällig notwendige Massnahmen zur Verkehrsberuhigung aufzeigt.

Neue Erschliessungsstrasse

Im Rahmen der Zentrumsplanung hat sich die Notwendigkeit ergeben, eine neue Erschliessungsstrasse zur Entlastung der Zwillikerstrasse vom Durchgangsverkehr und zur Schaffung eines neuen Dorfplatzes zu realisieren. Sie verbindet als „Bahnhofstrasse“ den Bahnhofplatz mit der Alten Zwillikerstrasse und dem Kreisel Lindenplatz.

5 Parkierung MIV

5.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Hedingen verfügt über fünf öffentliche Parkieranlagen und diverse öffentliche Parkplätze entlang von Strassen. Diese werden teilweise bewirtschaftet. Die Bewirtschaftung der Parkplätze ist in den nachstehenden rechtsverbindlichen Dokumenten geregelt:

- Verordnung über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund (Parkierungsverordnung) der Gemeinde Hedingen vom 12. Juni 2008
- Ausführungsbestimmungen über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund der Gemeinde Hedingen vom 13. Januar 2009

Im regionalen Richtplan ist am Bahnhof Hedingen die Park-and-Ride-Anlage mit 75 Abstellplätzen festgelegt. Aus dem Richtplan gehen keine Massnahmen für diese Parkieranlage hervor. Die Gemeinde strebt ebenfalls keinen Ausbau des Parkplatzangebotes der Park-and-Ride-Anlage an.

5.2 Ziele

Der regionale Richtplan hält fest, dass die Gemeinden zusammen mit den öffentlichen Transportunternehmungen über die Bewirtschaftung sicherstellen, dass die Park-and-Ride-Anlage zweckmässig genutzt wird.

Die Gemeinde strebt eine flächendeckende Bewirtschaftung der öffentlichen Parkierungsflächen an.

5.3 Karteneinträge

Der kommunale Verkehrsrichtplan übernimmt die Festlegungen aus den übergeordneten Richtplänen, also die Park-and-Ride-Anlage am Bahnhof von Hedingen, und legt die Parkieranlagen von kommunaler Bedeutung fest.

Folgende bestehende öffentliche Parkieranlagen von kommunaler Bedeutung sind im Plan bezeichnet:

- Juventus-Parkplatz
- Parkplatz bei der Sportanlage Schlag
- 2 Parkplätze beim Naherholungsgebiet Hedigerweiher

In der Gemeinde Hedingen besteht kein Bedarf an weiteren öffentlichen Parkieranlagen, weshalb keine als geplant festgelegt sind. Mit dem Verkehrs- und Parkierungskonzept Zentrum soll jedoch nebst der Verkehrssituation auch die Parkierungssituation verbessert werden. Weitere Ausführungen diesbezüglich sind dem Abs. 4.4 zu entnehmen.

5.4 Massnahmen

Im Rahmen des Verkehrs- und Parkierungskonzepts Zentrum sollen Massnahmen zur Verbesserung der Parkierungssituation im Zentrum aufgezeigt werden (vgl. Abs. 4.4). Es sind keine weiteren öffentlichen Parkierungsanlagen geplant.

6 Öffentlicher Verkehr

6.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Hedingen verfügt über einen Bahnhof und zwei Bushaltestellen (Güpf und Hausacker). Über den Bahnhof verkehren die S-Bahnzüge S14, S5 und SN5. Nach Zürich und Affoltern a. A. fahren zu den Hauptverkehrszeiten jeweils vier Züge pro Stunde, an den Wochenenden verkehren die Züge nachts im Stundentakt. Die S14 fährt vom Endbahnhof in Affoltern a. A. über Zürich, Uster und Wetzikon nach Hinwil. Die S5 verkehrt von Zug via Affoltern a. A., Zürich, Uster, Wetzikon und Rapperswil nach Pfäffikon SZ. Die Postautolinie 200 bindet Hedingen ebenfalls an Zürich (Bahnhof Enge) und Affoltern a. A. an, sie bedient den Bahnhof Hedingen jedoch nicht direkt. Das Postauto verkehrt in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt, in den Randzeiten sowie an Sonn- und Feiertagen im Stundentakt. Durch die Bahn- und Busverbindungen ist die Gemeinde Hedingen durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen. Um den Bahnhof Hedingen liegt das Siedlungsgebiet innerhalb der öV-Güteklasse B bis C und in den Randlagen bzw. den ausschliesslich durch die Postautohaltestelle erschlossenen Lagen in der öV-Güteklasse E.

Im kantonalen Richtplan ist die S-Bahnlinie mit dem Bahnhof von Hedingen festgelegt. Zudem ist der Ausbau auf Doppelspur zwischen Zug und Altstetten mit einem langfristigen Realisierungshorizont als geplant eingetragen, wobei ein Abschnitt auf dem Gemeindegebiet von Hedingen liegt. In diesen Bereichen steht vorerst die Trasseesicherung im Vordergrund.

6.2 Ziele

Die Gemeinden sollen sich im Rahmen der Fahrplanaufgaben und der regionalen Verkehrskonferenz aktiv einbringen und wenn nötig für eine lokale Angebotserweiterung einsetzen, geht aus dem regionalen Richtplan hervor.

Der Gemeinderat von Hedingen setzt sich zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und für eine verbesserte Kundendienstleistung ein. Der Gemeinderat erachtet die autonome Führung der Postautolinie und der S-Bahnzüge am Bahnhof Hedingen nach wie vor als sinnvoll, weshalb eine Anbindung der Postautolinie an den Bahnhof Hedingen nicht angestrebt wird.

Das Trassees für den Doppelspurausbau der S-Bahnlinien zwischen Hedingen und Bonstetten gemäss kantonalem Richtplan wird gesichert. Des Weiteren wird das öV-Netz bezüglich der Feinverteilung auf dem Gemeindegebiet optimiert.

6.3 Karteneinträge

Der kommunale Verkehrsrichtplan übernimmt die Festlegungen aus den übergeordneten Richtplänen, also den Bahnhof von Hedingen und die S-Bahnlinie mit dem Streckenabschnitt Doppelspurausbau, und legt die bestehenden Bushaltestellen fest.

Folgende bestehende bzw. zu überprüfende Bushaltestellen sind im Plan bezeichnet:

- Güpf (öV1)
- Hausacker (öV2)

6.4 Massnahmen

Trasseesicherung für Doppelspurausbau der S-Bahnlinie

Die im kantonalen Richtplan festgelegte Sicherung des Trassees für den Doppelspurausbau der S-Bahnlinie zwischen Hedingen und Bonstetten ist im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung zu berücksichtigen und mit der zuständigen Behörde abzustimmen.

Überprüfung der Bushaltestellen

Im Rahmen der Zentrumsplanung sind die Anordnung und Anzahl der Bushaltestellen zu überprüfen. Insbesondere ist die Realisierung einer Bushaltestelle nahe dem Zentrum von Hedingen zu prüfen.

7 Fuss- und Wanderwege

7.1 Ausgangslage

Im Gemeindegebiet von Hedingen sind lediglich im regionalen Richtplan Fuss-/Wanderwege festgelegt, wobei zwischen Wegen mit und ohne Hartbelag unterschieden wird. Gemäss regionalem Richtplan legen die Gemeinden im kommunalen Verkehrsrichtplan das für die Alltagsverbindungen wichtige Fusswegnetz fest. Weiter ist zur Sicherstellung eines durchgehenden Ämtlerwegs in der kommunalen Verkehrsrichtplanung dieser als kommunaler Wanderweg festzulegen.

Parallel zur Gesamtrevision der kommunalen Richtplanung wurde ein Sanierungs- und Aufwertungskonzept über das Fusswegenetz in der Gemeinde Hedingen erstellt. In diesem Bericht werden diverse Fusswege oder Querungsstellen bezeichnet, welche saniert oder umgebaut werden müssen, und es werden Ergänzungen des Fusswegenetzes aufgezeigt.

7.2 Ziele

Gemäss regionalem Richtplan ist im kommunalen Verkehrsrichtplan das für die Alltagsverbindungen wichtige Fusswegnetz festzulegen.

Wichtige Fusswegverbindungen müssen auch für Personen mit Mobilitätseinschränkungen gefahrlos passierbar sein und die Erholungsgebiete über attraktive Fusswege erreicht werden können. An der Arnistrasse ist die Führung des Fussgängerverkehrs insbesondere in Bezug auf die Schulwegsicherung zu optimieren.

7.3 Karteneinträge

Der kommunale Verkehrsrichtplan übernimmt die Festlegungen aus den übergeordneten Richtplänen, also das bestehende Fuss-/Wanderwegnetz mit oder ohne Hartbelag mit den wichtigsten bestehenden Fussgängerquerungen, und legt das Fusswegnetz von kommunaler Bedeutung fest.

Alle geplanten Massnahmen können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis
F1	Im Baumgarten	Optimierung bzw. Sicherung der Verbindung; Prüfung alternative Wegführung	Koordination mit dem Engpass Arnistrasse
F2	Fusswegverbindung Hofackerstrasse	Quartierverbindung sichern, öffentliches Fusswegrecht und Fahrwegrecht für Langsamverkehr erwirken	-
F3	Quartierdurchgang (Obere Gäudernstrasse – Vordere Zelglistrasse)	Neue attraktive Fusswegverbindung zur Erschliessung des Entwicklungsgebietes Zelgli	Koordination mit dem Entwicklungsgebiet 2 Zelgli gem. REK
F4	Kronenweg (Zürcherstrasse – Güpfstrasse)	Neue Gestaltung/Nutzung des Platzes für eine attraktive Verbindung	-
F5	Kaltackerweg (Sunnemattstrasse – Kaltackerstrasse)	Neugestaltung der Fusswegverbindung (Belag und Barrierefreiheit/Behindertengerechtigkeit)	-
F6	Sunnemattweg/Langackerweg	Neugestaltung der Fusswegverbindung (Belag) und Sicherung der Wegverbindung für öffentliche Nutzung	Koordination mit der Überbauung der Parzelle Nr. 1547
F7	Gehrsteig (Gehrstrasse – Lindenbergstrasse)	Neugestaltung der Fusswegverbindung (Reduktion der Steilheit mit Treppen, Verbreiterung der Rampen)	-
F8	Breitenstrasse – Maibrunnenstrasse	Neue Überführung Ernst Schweizer AG	Umsetzung mit privatem Gestaltungsplan «Areal Ernst Schweizer AG, Metallbau» vom 15. Juni 2017

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis
F9	Unterdorfstrasse – Bahnhof Hedingen	Neugestaltung der Fusswegverbindung (Belag, Breite und Wegweisung, Behindertengerechtigkeit)	-
F10	Alte Haldenstrasse	Neugestaltung der Fusswegverbindung	-
F11	Haldenrebensteig (Haldenstrasse – Grasrebenstrasse)	Sanierung der Fusswegverbindung (Treppenstufen, Installation einer Beleuchtung)	-
F12	Grasrebenstrasse (Grasrebenstrasse – Reinackerstrasse)	Neugestaltung der Fusswegverbindung (Belag, Behindertengerechtigkeit, Signalisation und Installation einer Beleuchtung)	-
F13	Rainackerstrasse (Rainackerstrasse – Lettenackerstrasse)	Neugestaltung der Fusswegverbindung (Belag, Behindertengerechtigkeit, Signalisation und Installation einer Beleuchtung)	-
F14	Hausackerstrasse (Unterführung Affolternstrasse)	Neugestaltung der Unterführung (Optimierung, Behindertengerechtigkeit)	Koordination mit den kantonalen Fachstellen
F15	Widenacherstrasse (Widenacherstrasse – Affolternstrasse)	Optimierung der Fusswegverbindung (Behindertengerechtigkeit und Beleuchtung)	-
F16	Widenacherweg (Affolternstrasse – Alte Affolternstrasse)	Neugestaltung der Fusswegverbindung (Belag)	-
F17	Übergang Buchsmatten / Maienbrunnenstrasse	Neue Fussgängerquerung und Anbindung an den Wanderweg	Koordination mit den kantonalen Fachstellen
F18	Übergang Gehrsteig – Bachtalenstrasse	Neugestaltung der Fussgängerquerung (Unterhalt der Bepflanzung und vorgezogener Aufstellbereich)	-
F19	Übergang Gehrsteig - Pilatusstrasse	Neugestaltung der Fussgängerquerung (Unterhalt der Bepflanzung und vorgezogener Aufstellbereich)	-
F20	Übergang Maienbrunnenstrasse – Verlängerung Breitenstrasse	Neue Fussgängerquerung (Sichtweiten gewährleisten und evtl. Fussgängerstreifen markieren)	Koordination mit den kantonalen Fachstellen
F21	Übergang Bahnhofplatz (bei Einmündung in Zwillikerstrasse)	Neugestaltung der Fussgängerquerung (Unterhalt der Bepflanzung und evtl. Verschiebung der Querungsstelle)	Koordination mit dem Verkehrs- und Parkierungskonzept Zentrum und der Zentrumsplanung
F22	Übergang Arnistrasse / Schachenstrasse	Neugestaltung der Fussgängerquerung (Anpassung an Norm und evtl. taktile Markierung)	Koordination mit dem Engpass Arnistrasse
F23	Übergang Affolternstrasse 40	Bei Mittelinsel Markierung für Fussgängerquerung ergänzen	Koordination mit den kantonalen Fachstellen

7.4 Massnahmen

Umsetzung der geplanten kommunalen Fusswege

Die im kommunalen Verkehrsrichtplan als «Massnahme geplant» oder «geplant» bezeichneten Fusswege sind gemäss den obigen Erläuterungen und den Ausführungen im Sanierungs- und Aufwertungskonzept Fusswegnetz der AKP Verkehringenieur AG vom März 2019 zu erstellen, zu sanieren oder auszubauen.

Umsetzung des Sanierungs- und Aufwertungskonzepts Fusswegnetz

Bei Sanierungen von Fusswegen ist jeweils zu prüfen, ob im Sanierungs- und Aufwertungskonzept Fusswegnetz der AKP Verkehringenieur AG Massnahmen eingetragen sind.

Berücksichtigung des Fussverkehrs bei aktuellen Planungen

Die Fusswegverbindungen sind insbesondere bei Gebietsplanungen wie den Entwicklungsgebieten gemäss REK (Zentrum, Zelgli und Hedigerfeld) ausreichend zu berücksichtigen.

8 Radwege

8.1 Ausgangslage

Der Velonetzplan ist die Plangrundlage für das Veloförderprogramm des Kantons Zürich und wurde am 15. Juni 2016 vom Regierungsrat beschlossen. Er bezeichnet die Schwachstellen des Netzes für den Alltagsveloverkehr. Der Velonetzplan wurde mit der Aufnahme in die regionalen Richtpläne behördenverbindlich. Folglich wurden die Schwachstellen im regionalen Richtplan als geplante Radwege bezeichnet. Geplant sind die Verbreiterung der Radstreifen auf 2 m auf der Affolternstrasse (vgl. Nr. 7 in Abb. 1) und auf der Zürcherstrasse ab der Rainstrasse innerorts sowie ausserorts die Verbreiterung des Radweges nach Bonstetten (vgl. Nr. 9 in Abb. 1). Da diese Radwegverbindungen ausschliesslich auf dem kantonalen Strassennetz liegen, liegt die Kompetenz zur Realisierung dieser Ausbauarbeiten beim Kanton und für die Gemeinde besteht kein Handlungsbedarf. Nebst dem Radwegnetz ist die bestehende Abstellanlage beim Bahnhof Hedingen eingetragen. Aus dem Richtplantext geht hervor, dass die Bike-and-Ride-Anlage mit 80 bestehenden Plätzen um 20 gesicherte und E-Bike taugliche Abstellplätze erweitert werden soll.

Abb. 1 Velorouten mit Schwachstellen (Quelle: Regionaler Richtplan Knonauseramt vom 15.11.2017, RRB Nr. 1061/2017)



8.2 Ziele

Gemäss den übergeordneten Richtplänen soll der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr deutlich gesteigert werden. Dazu braucht es ein attraktives, direktes, durchgängiges und gefahrenarmes Radwegnetz und geeignete Radabstellmöglichkeiten. Dazu sollen die Gemeinden das regionale Radwegnetz durch Radwege von kommunaler Bedeutung ergänzen und verdichten.

Die Radwegverbindung zwischen Bonstetten und Affoltern a. A. soll optimiert werden.

8.3 Karteneinträge

Der kommunale Verkehrsrichtplan übernimmt die Festlegungen aus den übergeordneten Richtplänen, also das Radwegnetz und die Abstellanlagen, und legt das Radwegnetz von kommunaler Bedeutung fest.

Im kommunalen Verkehrsrichtplan wurde die Querverbindung zwischen der Freizeitroute Nr. 84 von SchweizMobil und der Alltagsradverbindung auf der Zürcher-/Affolternstrasse sowie die Anbindung an den Bahnhof mit seiner Radabstellanlage von regionaler Bedeutung aufgenommen. Auf den übrigen kommunalen Strassen gilt in der Regel Tempo 30 (vgl. Anhang A) und sie weisen ein geringes Verkehrsaufkommen auf, weshalb für den Radverkehr keine Massnahmen getroffen werden müssen. Bestehende Engstellen sind mit der behindertengerechten Gestaltung des Fusswegenetzes auch für den Radverkehr zu verbessern bzw. zu beheben.

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis
R1	Bike-and-Ride-Anlage am Bahnhof Hedingen	Erweiterung der bestehenden Bike-and-Ride-Anlage um 20 gesicherte und E-Bike-taugliche Radabstellplätze	Koordination mit dem Verkehrs- und Parkungskonzept Zentrum, der SBB und dem Amt für Mobilität

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis
R2	Arnistrasse – Unterdorfstrasse – Zwillikerstrasse	Neue Radwegeverbindung als Anschluss an das regionale Radwegnetz und zur Anbindung des Bahnhofs (Ausbau zu Radverbindung, Signalisation und Wegweisung)	Koordination mit dem Verkehrs- und Parkierungskonzept Zentrum, der SBB und dem Amt für Mobilität
R3	Haldenstrasse	Beschilderung der bestehenden Radwegverbindung zum regionalen Radwegnetz	Koordination mit dem Amt für Mobilität
R4	Hausackerstrasse und Zwillikerstrasse	Beschilderung der bestehenden Radwegverbindung zum regionalen Radwegnetz	Koordination mit dem Amt für Mobilität
R5	Fromoosstrasse	Beschilderung der bestehenden Radwegverbindung zum regionalen Radwegnetz	Koordination mit dem Amt für Mobilität
R6	Rainstrasse	Antrag auf Verlegung der regionalen Radwegeverbindung auf die Zürcherstrasse	Koordination mit der Zürcher Planungsgruppe Knonaeramt (ZPK) und dem Amt für Mobilität
R7	Zürcherstrasse (Rainstrasse – Kreisel)	Neue direkte Radwegeverbindung (Ausbau zu Radverbindung, Signalisation und Wegweisung)	Koordination mit der Zürcher Planungsgruppe Knonaeramt (ZPK) und dem Amt für Mobilität
R8	Veloparkierungsanlage (Bushaltestelle Güpf)	Neue Radabstellanlage (Sicherheit, Witterungsschutz)	Koordination mit dem Amt für Mobilität
R9	Veloparkierungsanlage (Bushaltestelle Hausacker)	Neue Radabstellanlage (Sicherheit, Witterungsschutz)	Koordination mit dem Amt für Mobilität
R10	Zwillikerstrasse bis Abzweigung Untere Gäudernstrasse	Kernfahrbahn: Beseitigung der Mittelmarkierung, beidseitig Radstreifen markieren	Koordination mit dem Amt für Mobilität
R11	Obere Austrasse – Andresenweiherstrasse	Beschilderung der bestehenden Radwegverbindung zum regionalen Radwegnetz	Koordination mit dem Amt für Mobilität

8.4 Massnahmen

Umsetzung der kommunalen Radverbindung

Der als geplant bezeichnete Radweg ist gemäss den obigen Erläuterungen zu realisieren bzw. zu signalisieren.

Laufende Optimierung im Rahmen von Sanierungen

Mit den anfallenden Strassen- und Wegsanierungen sind Massnahmen zur Optimierung der Radwegverbindungen umzusetzen. Diese Massnahmen betreffen insbesondere die direkte Wegführung, die Passierbarkeit von Engstellen und die Sicherheit.

Erweiterung Bike-and-Ride-Anlage am Bahnhof Hedingen

Mit der geplanten Umgestaltung des Bahnhofareals soll die Bike-and-Ride-Anlage um 20 gesicherte und E-Bike taugliche Radabstellplätze erweitert werden. Dabei sind das Merkblatt «Veloparkierung an Bahnhöfen und Haltestellen» der Koordinationsstelle Veloverkehr vom Kanton Zürich oder nachfolgende aktuelle Richtlinien zu berücksichtigen. Eine Koordination mit der SBB hat zu erfolgen.

Erstellung von Veloparkierungsanlagen an Bushaltestellen (Bike+ Ride)

Im näheren Umfeld der Bushaltestellen sind Bike-and-Ride-Anlagen zu erstellen. Bei der Planung dieser Anlagen sind das Merkblatt «Veloparkierung an Bahnhöfen und Haltestellen» der Koordinationsstelle Veloverkehr vom Kanton Zürich oder nachfolgende aktuelle Richtlinien zu berücksichtigen.

9 Güterverkehr

9.1 Ausgangslage

Der regionale Richtplan bezeichnet im Kapitel Güterverkehr Güterumschlagsanlagen und Anschlussgleise. Auf dem Gemeindegebiet von Hedingen ist das Anschlussgleis Maienbrunnen als bestehend eingetragen. Gemäss Richtplantext achtet die Region auf die Ansiedlung potentieller Gleisbenutzer in den mit einem Anschlussgleis erschlossenen Industriegebiet.

9.2 Ziele

Der Transport von Gütern soll möglichst sicher, wirtschaftlich und umweltgerecht erfolgen. Gemäss regionalem Richtplan ist eine Abwicklung über den schienengebundenen Güterverkehr nach Möglichkeit zu fördern.

9.3 Karteneinträge

Der kommunale Verkehrsrichtplan übernimmt die Festlegung des Anschlussgleises Maienbrunnen aus dem regionalen Richtplan. In der Gemeinde bestehen keine Anlagen für den Güterverkehr von kommunaler Bedeutung und es ist keine geplant.

9.4 Massnahmen

Erhalt Anschlussgleise

Die Gemeinde setzt sich für den Erhalt des Anschlussgleises Maienbrunnen ein und optimiert im Rahmen ihrer Planungen die Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Betrieben mit grossem Güteraufkommen in der Nähe dieses Anschlussgleises.

suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft

Gabriele Horvath

Anhang A

Detailplan öffentlicher Verkehr, MIV, Parkierung, dat. 10.02.2025, suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft

Detailplan Radverkehr, dat. 21.01.2022, suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft

Detailplan Fussverkehr, dat. 21.01.2022, suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft



bestehend	Massnahme geplant	geplant	
	SX / öVX	SX / öVX	Beschriftung der Massnahme

- Überkommunales Strassenverkehrsnetz
- Hochleistungsstrasse (Tunnel)
- Hauptverkehrsstrasse
- Verbindungsstrasse

- Kommunales Strassenverkehrsnetz
- Erschliessungsstrasse
- Tempo-30-Zone

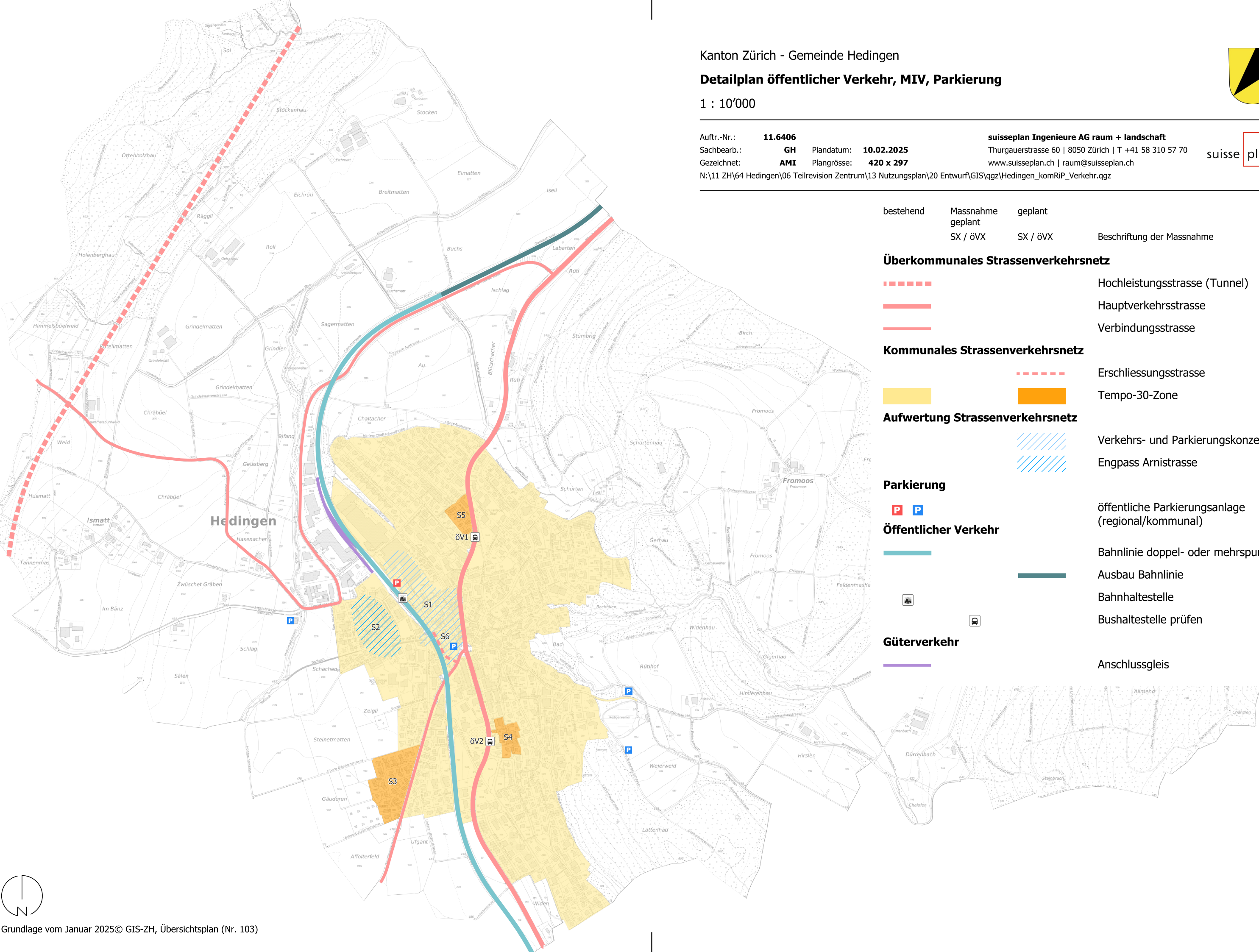
- Aufwertung Strassenverkehrsnetz
- Verkehrs- und Parkierungskonzept Zentrum
- Engpass Arnistrasse

- Parkierung
- P P

öffentliche Parkierungsanlage
(regional/kommunal)

- Öffentlicher Verkehr
- Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
- Ausbau Bahnlinie
- Bahnhaltestelle
- Bushaltestelle prüfen

- Güterverkehr
- Anschlussgleis





Detailplan Radverkehr

Kommunaler Verkehrsrichtplan, Gemeinde Hedingen

Auftr.-Nr.: 11.3602

Sachbearb.: GH

Gezeichnet: MRU

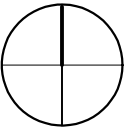
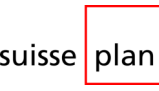
Plandatum: 21.01.22

Plangrösse: 42 x 30

suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft

Thurgauerstrasse 60 | 8050 Zürich | T +41 58 310 57 70

www.suisseplan.ch | raum@suisseplan.ch



1:10'000

bestehend	Massnahme geplant	geplant	
	RX	RX	Beschriftung der Massnahmen

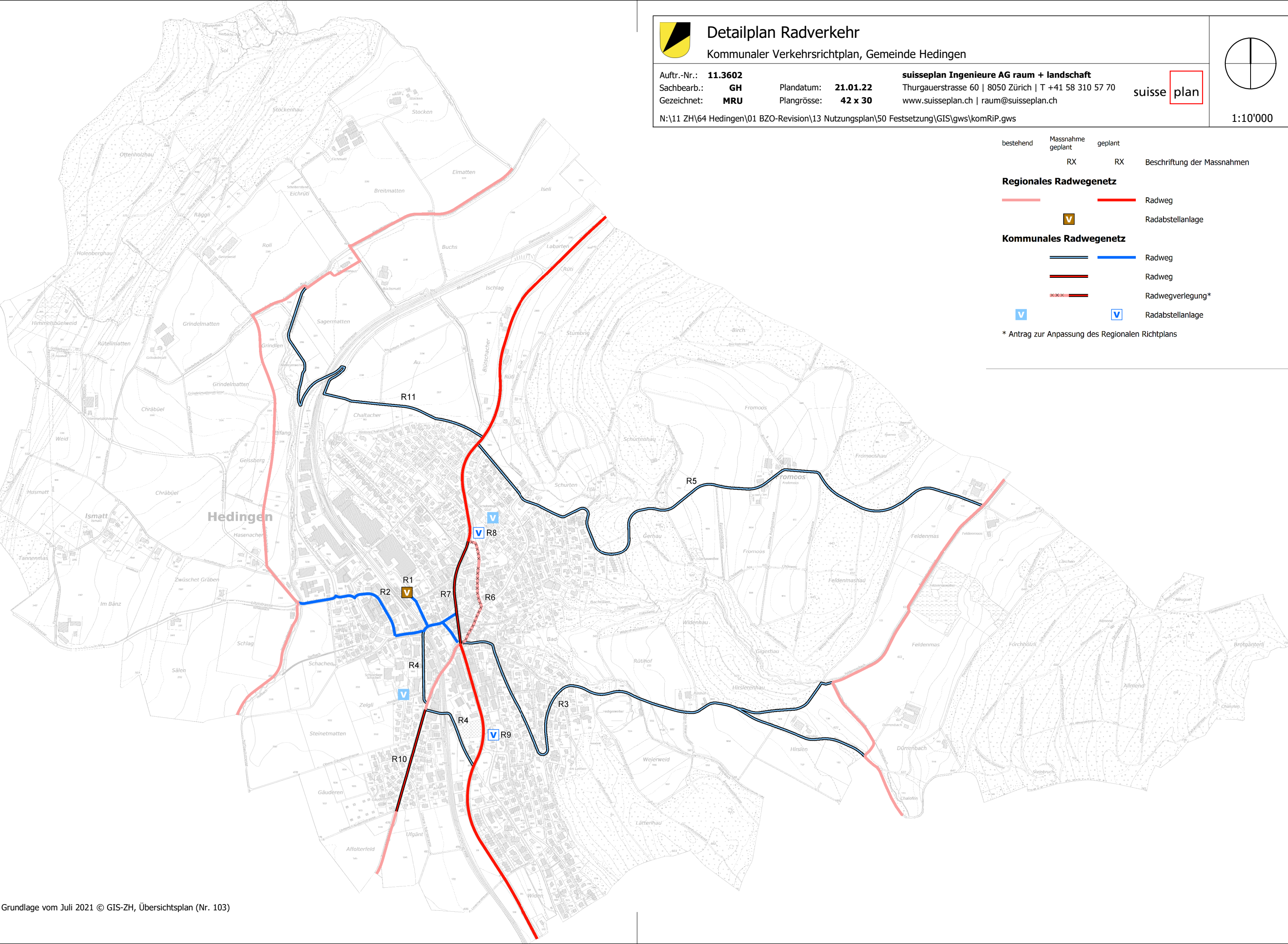
Regionales Radwegenetz

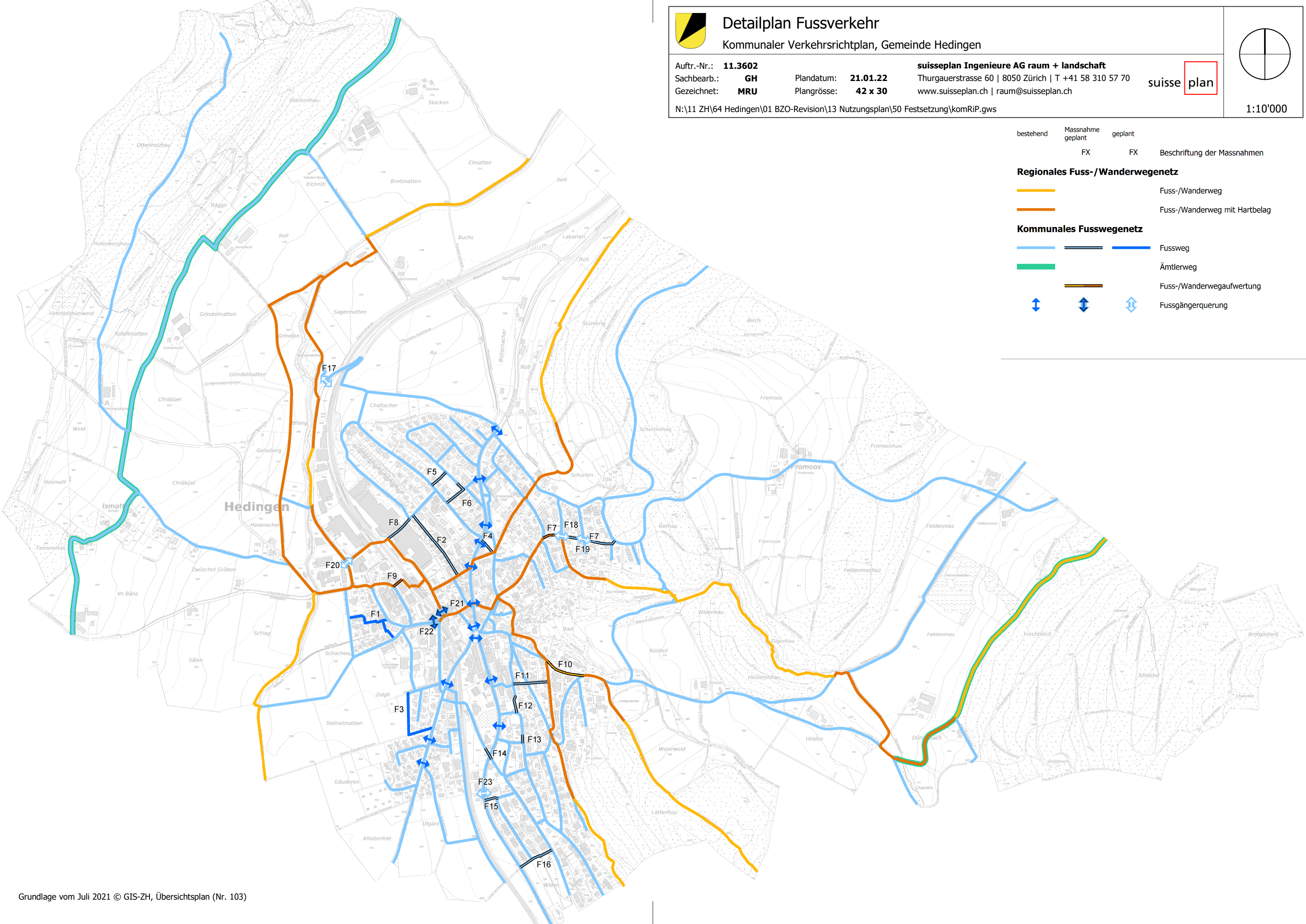
		Radweg
		Radabstellanlage

Kommunales Radwegenetz

		Radweg
		Radweg
		Radwegverlegung*
		Radabstellanlage

* Antrag zur Anpassung des Regionalen Richtplans





bestehend

Massnahme
geplant

geplant

FX

FX

Beschriftung der Massnahmen

Regionales Fuss-/Wanderwegenetz

Fuss-/Wanderweg

Fuss-/Wanderweg mit Hartbelag

Kommunales Fusswegenetz

Fussweg

Ämtlerweg

Fuss-/Wanderwegaufwertung

Fussgängerquerung