

Kommunales Gesamtverkehrskonzept

Schlussbericht, Grundlage für den kommunalen Richtplan
5. September 2022



Prozessschritt	Datum (<i>kursiv: geplant</i>)
Verabschiedung durch Projektleitung der Gemeinde Urdorf:	29.10.2021
Kenntnisnahme durch den Gemeinderat von Urdorf:	08.11.2021
Überarbeitung im Zusammenhang mit der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans, Verabschiedung durch die Projektleitung der Gemeinde Urdorf:	17.08.2022
Genehmigung durch den Gemeinderat von Urdorf:	05.09.2022

Projektleitung Gemeinde

Danilo Follador
Rebecca Broekema
Urs Keller

Projektteam EBP

Remo Baumberger
Samuel Graf
Beatrice Dürr
Wenke Zimmermann

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Druck: 5. September 2022
20220905_GVK Urdorf.docx
Projektnummer: 220321.00

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	6
1.1	Anlass	6
1.2	Organisation	6
1.3	Ablauf und Aufbau	7
<hr/>		
2.	Abstimmung	8
2.1	Übergeordnete Zielsetzungen Siedlung und Verkehr	8
2.1.1	Kantonaler Richtplan Zürich	8
2.1.2	Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich	10
2.1.3	Regionaler Richtplan Limmattal	11
2.1.4	Agglomerationsprogramm Limmattal	12
2.2	Massnahmen aus übergeordneten Planungsinstrumenten	13
2.3	Kommunale Zielsetzungen und Strategien	16
2.3.1	Leitbild des Gemeinderates	16
2.3.2	Siedlungsentwicklung	16
2.3.3	Langsamverkehrskonzept	16
<hr/>		
3.	Analyse Ist-Situation und Entwicklungstrends	17
3.1	Strukturgrössen: Bestand und Prognose	17
3.2	Verkehrserzeugung (Quell-/Ziel-/Binnenverkehr)	18
3.3	Mobilitätsverhalten (Modal Split)	19
3.4	Verkehrsbelastungen Ist-Zustand	25
3.5	Verkehrsprognose	26
3.6	Mobilitätsmanagement	29
3.7	Verkehrssicherheit	29
3.8	Motorisierter Individualverkehr	31
3.9	Öffentlicher Verkehr	35
3.10	Fussverkehr	40
3.11	Veloverkehr	42
3.12	Kombinierte Mobilität	44
3.13	Parkierung	46
3.14	Güterverkehr	49
<hr/>		
4.	Handlungsbedarf	51
4.1	Direkter Handlungsbedarf für die Gemeinde	51

4.2	Handlungsbedarf in Zusammenarbeit mit anderen	51
<hr/>		
5.	Ziele und Stossrichtungen	52
5.1	Übergeordnete Zielsetzung	52
5.2	Gesamtverkehrsstrategie	55
5.3	Verkehrsmanagement	56
5.4	Strassenachsen	56
<hr/>		
6.	Massnahmen	58
6.1	Übergeordnete Massnahmen und Mobilitätsmanagement	58
6.2	Strassenverkehr	59
6.3	Öffentlicher Verkehr	61
6.4	Fussverkehr	62
6.5	Veloverkehr	63
6.6	Kombinierte Mobilität	65
6.7	Parkierung	65
6.8	Güterverkehr	66
6.9	Fazit	67
<hr/>		
7.	Weiteres Vorgehen und Umsetzung	69

Anhang

A1	Analysepläne
A2	Beispielquerschnitte
A3	Massnahmenpläne
A4	Massnahmenliste

Verwendete Abkürzungen

BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BZO	Bau- und Zonenordnung
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
ES	Erschliessungsstrasse
FV	Fussverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GV	Güterverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVM-ZH	Gesamtverkehrsmodell des Kt. Zürich
HLS	Hochleistungsstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
KRP	Kantonaler Richtplan
kRP	Kommunaler Richtplan
KVS	Kommunale Verbindungsstrasse
LVK	Langsamverkehrskonzept
MaPlaFu	Massnahmenplan Fussverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PP	Parkplatz
ROK	Raumordnungskonzept
RRP	Regionaler Richtplan
RVS	Regionale Verbindungsstrasse
SS	Sammelstrasse
SV	Strassenverkehr
VS	Verbindungsstrasse
VV	Veloverkehr
VZÄ	Vollzeitäquivalente
ZPL	Zürcher Planungsgruppe Limmattal

1. Ausgangslage

1.1 Anlass

Mit rund 10'000 Einwohner/-innen und über 6'000 Beschäftigten sowie den geplanten Entwicklungen im nördlichen Gebiet gehört Urdorf zu den dynamischen Gemeinden im Zürcher Limmattal. Die Gemeinde verfügt über einen kommunalen Richtplan aus dem Jahr 2003. Dieser ist überholt und muss angepasst werden, auch an neue übergeordnete Festlegungen aus dem kantonalen und regionalen Richtplan. Die Gemeinde hat zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr den Prozess zur Ortsplanungsrevision mit der Gesamtrevision des kommunalen Richtplans gestartet. Dabei werden alle thematischen Teilbereiche von Verkehr, Siedlung, Landschaft, Ver-/Entsorgung sowie öffentliche Bauten und Anlagen behandelt.

In komplexen Situationen mit einem hohen Siedlungsdruck und knappen Verkehrskapazitäten empfiehlt der Kanton, ein kommunales Gesamtverkehrskonzept (GVK) zu erarbeiten. Dies u.a. als Grundlage für den kommunalen Richtplan Verkehr (kRPV). Während der kRPV vorwiegend infrastrukturelle Aspekte aufnimmt, wird mit dem GVK ein Schwerpunkt auf dem strategischen und konzeptionellen Rahmen für Massnahmen gelegt. Dazu gehört beispielsweise eine umfassende Analyse in Bezug auf Stärken/Schwächen, die Betrachtung der Verkehrsnachfrageseite sowie eine detailliertere Herleitung von Massnahmen zu Mobilität und Verkehr. Das GVK selbst ist Teil der strategischen Ebene ohne formalisiertem Genehmigungsprozess für eine behördenverbindliche Festsetzung der Inhalte.

1.2 Organisation

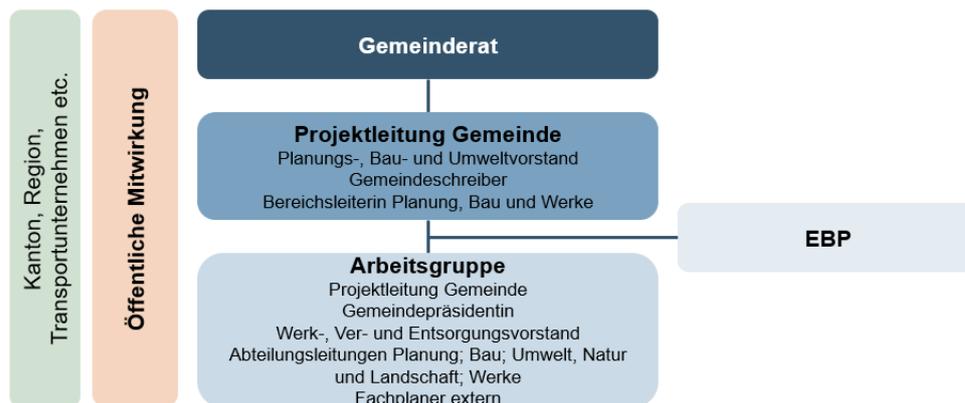


Abbildung 1 Organisation der Erarbeitung von GVK und kRP Urdorf

Ein Kernteam der Gemeinde übernahm die Projektleitung für die Erarbeitung des GVK bzw. des kRP, bestehend aus drei Vertretungen des Gemeinderats und der Verwaltung. Um den kommunalen Richtplan breiter abzustützen, wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, welche die Arbeiten inhaltlich und politisch begleitete. In dieser wirkten Vertretende aus dem Gemeinderat und der Verwaltung sowie ein von der Gemeinde beauftragter Fachexperte mit. Der

gesamte Gemeinderat verabschiedete fortlaufend die wichtigsten Meilensteine der Revision.

Der Bevölkerung sowie weiteren Interessierten standen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung, sich zur laufenden Planung zu äussern und sich einzubringen: In einem ersten Schritt wurden im Frühling 2020 die Anliegen und Bedürfnisse mit Bezug auf die bestehende Situation in Urdorf mittels Online-Befragung abgeholt. Die Erkenntnisse daraus wurden in einem Kurzbericht zusammengefasst und in die Erarbeitung des kommunalen Richtplans einbezogen. Mitte 2021 konnte sich die Urdorfer Bevölkerung im Rahmen einer Austauschveranstaltung zu den Zielen und Stossrichtungen äussern und Massnahmenideen einbringen.

1.3 Ablauf und Aufbau

Gestützt auf das Merkblatt zu den Kommunalen Richtplänen Verkehr des Amtes für Verkehr des Kantons Zürich¹ wird ein kommunales GVK als Grundlage für die Überarbeitung des kommunalen Richtplans Verkehr erarbeitet. Aus den umfassenden Arbeiten zum GVK können die Inhalte des Kommunalen Verkehrsplans abgeleitet werden. Damit wird eine optimale konzeptionelle Einbettung der Massnahmen und letztlich eine koordinierte Verkehrsplanung sichergestellt. Entsprechend den Arbeitsschritten ist auch der Bericht aufgebaut (vgl. Abbildung 2).

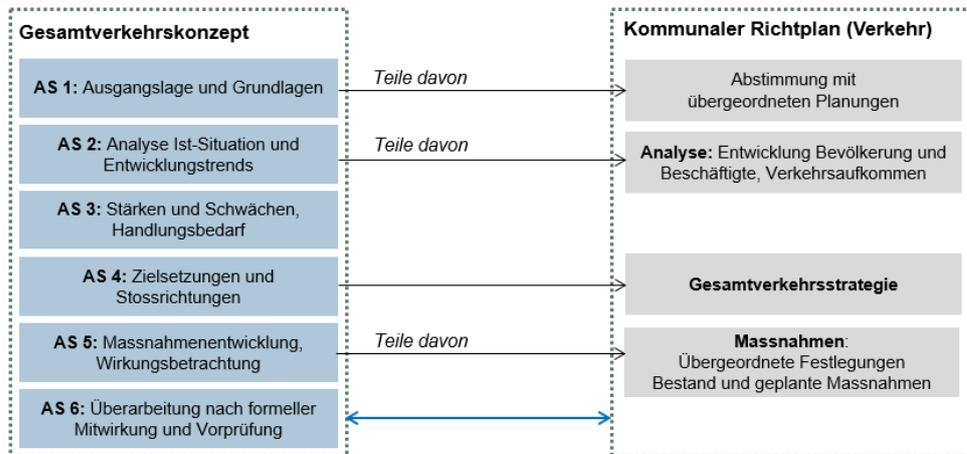


Abbildung 2 Arbeitsschritte (AS) für die Erarbeitung des GVK und des kRP

1 Publiziert im November 2018, https://afv.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/afv/de/gesamtverkehr/weitere_planungen/kommrp.html

2. Abstimmung

2.1 Übergeordnete Zielsetzungen Siedlung und Verkehr

Übergeordnete Ziele für die Mobilitätsplanung sind in verschiedenen kantonalen und regionalen Dokumenten enthalten:

2.1.1 Kantonaler Richtplan Zürich

Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument des Kantons, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten.

Langfristige
räumliche
Entwicklung

Gemäss Raumordnungskonzept des Kantonalen Richtplans liegt die Gemeinde Urdorf in der Stadtlandschaft Limmattal (vgl. Abbildung 3). Stadtlandschaften zeichnen sich durch eine überdurchschnittliche Nutzungsdichte und eine hohe Entwicklungsdynamik aus. In ihnen befinden sich bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte, die das Ziel grossräumiger Pendlerströme sind und damit zu einer positiven Pendlerbilanz führen. Zentralörtliche Versorgungs-, Bildungs- und Kultureinrichtungen sowie Einkaufsschwerpunkte tragen zur grenzüberschreitenden Ausstrahlung bei. Gemäss Richtplan sollen die Stadtlandschaften und die urbanen Wohnlandschaften auch in Zukunft eine Schlüsselrolle übernehmen: Auf die sollen künftig mindestens 80% des Bevölkerungswachstums entfallen.

Handlungsräume

Seit den 1990er-Jahren haben Stadtlandschaften eine spürbare Bevölkerungszunahme verzeichnet. Für die Zukunft bestehen weitere beträchtliche Potenziale für urbane Wohnformen an hervorragend erschlossenen Lagen. Allerdings werden diese Möglichkeiten vielerorts durch unerwünschte Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen beeinträchtigt. Der Umgang mit dem Lärm des Strassenverkehrs ist insbesondere für ältere, ursprünglich attraktive Wohngebiete eine grosse Herausforderung.

Herausforderungen



Abbildung 3: Raumordnungskonzept Kanton Zürich, Ausschnitt (Quelle: KRP, 2018)

Gemäss Richtplan verfolgt der Kanton Zürich folgende verkehrlichen Ziele:

Ziele Gesamtverkehr

- Ressourcen schonen
- Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken
- Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern
- Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten

Das Strassennetz dient sowohl dem MIV, dem strassengebundenen ÖV und dem Transport von Gütern wie auch dem Fuss- und Veloverkehr. Die sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes ist zu gewährleisten. Zur Steigerung der Lebensqualität sind Entlastungen von Wohngebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern. Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen. Wo erforderlich, ist die intermodale Gesamtleistung durch Kapazitätserweiterungen für den MIV und den strassengebundenen ÖV zu steigern. Neu- und Ausbauten von Strassen haben sich in ihrer Erschliessungswirkung am bestehenden Siedlungsgebiet zu orientieren und zusammenhängende Naherholungsräume zu schonen.

Strassenverkehr

Der ÖV im Kanton Zürich zeichnet sich durch eine hohe spezifische Leistungsfähigkeit, einen effizienten Ressourceneinsatz und geringe Emissionen aus und entspricht dadurch in hohem Masse den Zielen der schweizerischen wie auch der kantonalen Umwelt- und Raumordnungspolitik. Das Angebot ist auf die Bedürfnisse des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs als auch des Freizeit- und Einkaufsverkehrs auszurichten. Siedlungs- und Erholungsschwerpunkte inner- und ausserhalb des Kantons Zürich sollen mit attraktiven Verbindungen in das Netz des ÖV eingebunden werden.

Öffentlicher Verkehr

Der Fuss- und Veloverkehr stellt im Verbund mit dem ÖV sowie dem MIV einen Teil des Gesamtsystems «Personenverkehr» dar. Ihm kommt bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr eine Bedeutung zu. In Kombination mit dem ÖV ist der Fuss- und Veloverkehr zudem Bestandteil von Transportketten auch über längere Distanzen. Die Stärken liegen beim Fussverkehr bei Distanzen unter einem Kilometer und beim Veloverkehr unter fünfzehn Kilometern. Fuss- und Veloverkehr sind auf sichere und behindertengerechte Verbindungen angewiesen. Ein zusammenhängendes und durchgängiges Velowegnetz mit Anschluss an den ÖV ist zu fördern.

Fuss- und Veloverkehr

Zur Minimierung der Emissionen sowie zur Schonung der Ressource Boden soll der Verkehr von Motorwagen und der Flächenbedarf durch den ruhenden Verkehr möglichst gering gehalten werden. Während bei der Standortwahl raumplanerische Kriterien im Vordergrund stehen, ist bei der Dimensionierung und Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen den bestehenden Strassenkapazitäten, der Erschliessungsgüte des ÖV, dem ausgewiesenen Nutzungsmix sowie der Luft- und Lärmbelastung Rechnung zu tragen. Ein besonderes Augenmerk ist auf den Parkplatzbedarf von verkehrsintensiven Einrichtungen zu legen.

Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen

Der Transport von Gütern soll möglichst sicher, wirtschaftlich und umweltgerecht durchgeführt werden. Einer übermässigen Belastung des Strassennetzes, insbesondere im Bereich von Ortsdurchfahrten, ist durch die Erstellung

Güterverkehr

von Umfahrungsstrassen zu begegnen, und der Güterverkehr mit der Bahn ist sofern möglich zu fördern. Beim Transport, Umschlag und der Lagerung von gefährlichen Gütern ist der Störfallvorsorge Rechnung zu tragen. Die Lärmbelastung von Wohngebieten ist, vor allem während der Nachtstunden, zu minimieren.

2.1.2 Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich

Mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) legte der Regierungsrat 2018 die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich für den Planungs- und Prognosehorizont 2030 fest. Mit dem kantonalen GVK wurde ein Instrument geschaffen, das sicherstellen soll, dass der Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich im Einklang mit der im kantonalen Richtplan definierten Siedlungsentwicklung auch künftig mit allen Verkehrsträgern gut erschlossen ist.

Verkehrliche Weiterentwicklung

Der Regierungsrat richtet die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems an fünf Leitsätzen aus. Aus den Leitsätzen werden konkrete Ziele abgeleitet (vgl. Abbildung 4). Sie beschreiben, welche Zustände bis 2030 erreicht und welche Entwicklungen angestrebt werden.

Leitsätze und Ziele

		Leitsätze				
		L1: Wettbewerbsfähiger Lebens- und Wirtschaftsraum	L2: Raumordnungskonzept als Vorgabe für Erreichbarkeit und Erschliessung	L3: Raumplanung ermöglicht kurze Wege	L4: Verkehrsbewältigung trotz Belastungsgrenzen	L5: Sichere Finanzierung und wirtschaftlicher Mitteleinsatz
Ziele						
Z1:	Optimieren des Verkehrsangebots	•	•	•	•	
Z2:	Steuern der Verkehrsnachfrage	•	•	•	•	•
Z3:	Verbessern der Verkehrssicherheit	•				
Z4:	Vermindern der Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie des Ressourcenverbrauchs	•	•	•	•	
Z5:	Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des staatlichen Mitteleinsatzes					•

Abbildung 4: Leitsätze und Ziele (Quelle: GVK Kanton Zürich, 2018)

Die im kantonalen Richtplan definierten verkehrlichen Zielsetzungen werden im kantonalen GVK aufgenommen und konkretisiert. In Bezug auf die Stärkung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs werden im GVK des Kantons Zürich klare Zielwerte bestimmt. Für das Jahr 2030 werden für das Limmattal folgende Modal Split Ziele in Bezug auf Personenwege ausgegeben:

Ziele für den Modal Split

- Der Anteil des **ÖV** am Zuwachs des gesamten Verkehrsaufkommens beträgt mindestens 50 % aller Wege im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Bis 2030 wird damit ein ÖV- Anteil von 40 % erreicht; für die Regionen und Korridore gelten differenzierte Zielwerte (Ziel 2.2).
- Für das gesamte Limmattal gibt das kantonale GVK eine Erhöhung des ÖV-Anteils von 18% (2013) auf 30% (2030) im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr (DWV) als Zielsetzung an. In Bezug auf die Verkehrsrelation

zwischen Limmattal und Zürich soll der ÖV-Anteil von 27% (2013) auf 35% (2030) ansteigen.

- Der Anteil des **Veloverkehrs** am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich kontinuierlich. 2030 werden im Kanton 8 % aller Wegetappen auf dem Velo zurückgelegt (Wert 2015: 5,5 %). Die Regionen Stadt Zürich, Winterthur und Umgebung, Limmattal und Glattal tragen überdurchschnittlich zum Erreichen des kantonalen Zielwerts bei (Ziel 2.3).
- Der Anteil des **Fussverkehrs** am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich. 2030 werden im Kanton 50 % aller Wegetappen zu Fuss zurückgelegt (Wert 2015: 45 %). Die Regionen Stadt Zürich, Winterthur und Umgebung, Limmattal und Glattal tragen überdurchschnittlich zum Erreichen des kantonalen Zielwerts bei (Ziel 2.4).

2.1.3 Regionaler Richtplan Limmattal

Der regionale Richtplan (RRP) ist das strategische Führungsinstrument der Region für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung (vgl. § 30 PBG). Er konkretisiert den kantonalen Richtplan. Zudem ermöglicht er es, räumliche Chancen und Potenziale frühzeitig zu erkennen und gezielt zu nutzen, und stellt die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planwerken sicher.

Langfristige räumliche Entwicklung auf regionaler Ebene

Die Gesamtstrategie des zuletzt festgesetzten RRP basiert auf dem überregionalen Verkehrskonzept, welches im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Limmattal, 2. Generation, im Jahr 2012 erarbeitet wurde. Dieses Verkehrskonzept stützt sich auf das Zielbild des regionalen Raumordnungskonzepts mit dem dort ausgewiesenen Wachstum an Einwohnern und Arbeitsplätzen.

Gesamtstrategie Verkehr

Das Limmattal sieht sich mit wichtigen Herausforderungen konfrontiert. Einerseits sind grosse Ausbauvorhaben an nationalen Schienen- und Strasseninfrastrukturen absehbar, andererseits steht das Limmattal als sehr gut erreichbares Gebiet im Agglomerationsraum Zürich unter starkem Entwicklungsdruck.

Der Anteil des ÖV am Modal Split soll entsprechend den kantonalen Zielwerten gesteigert und der ÖV weiter ausgebaut werden.

Verkehrliche Ziele

- **ÖV:** Eine attraktive und hochwertige Anbindung des Limmattals an das übergeordnete Fern- und Regionalverkehrsangebot ist sicherzustellen. Die Kapazität des ÖV ist durch Neu- und Ausbauten und insbesondere durch die Limmattalbahn, welche als schnellen Feinverteiler die dicht besiedelten Gebiete links der Limmat erschliesst, bedarfsgerecht zu steigern. Zudem ist die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV-Feinverteilers sicherzustellen und die Fahrzeitverluste sind zu minimieren. Die beiden S-Bahnhöfe Birmensdorf, Dietikon, Glanzenberg und Schlieren sind nachfragegerecht auszubauen sowie benutzerfreundlich und funktional optimiert zu gestalten. Die beiden S-Bahnhöfe der Gemeinde Urdorf werden nicht als Verkehrsdrehscheiben bezeichnet.

- **MIV:** Eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung trägt zur Steigerung der Verkehrssicherheit und, durch Verkehrsberuhigung, zu Siedlungsräumen mit hoher Aufenthaltsqualität bei. An neuralgischen Stellen im Raum Urdorf-Schlieren sind punktuell die Verkehrskapazitäten angemessen zu erhöhen.
- **FVV:** Mit der Förderung eines dichten und attraktiven Netzes an Fuss- und Radwegen soll die Region für die eher kurzen Wegdistanzen besser erschlossen werden. Zudem dienen diese Wege auch als Zubringer zum ÖV. Es sind nicht nur die Haltestellen des ÖV, sondern auch die Zentren, die Nutzungsschwerpunkte und die siedlungsorientierten Freiräume besser zu erschliessen. Dank den vielen Verbesserungen am Netz ist der Modal Split zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu steigern und die Sicherheit ist zu verbessern.

2.1.4 Agglomerationsprogramm Limmattal

Gemäss Infrastrukturfondsgesetz richtet der Bund aus dem Infrastrukturfonds Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs aus. Dies macht er von einer integrierten Planung in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Umwelt abhängig. Voraussetzungen für Bundesbeiträge ist die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms (AP), das als langfristiges Planungsinstrument angelegt ist und periodisch überarbeitet wird. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger eines ganzen Agglomerationsraums.

Instrument AP

Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation, welches voraussichtlich im Juni 2021 beim Bund eingereicht wird, steht unter dem Motto «die Limmattalbahn in Wert setzen». Das in Abstimmung mit kantonalen, regionalen und kommunalen Vertreterinnen und Vertreter entwickelte AP 4G basiert daher auf den folgenden Grundsätzen:

AP 4G Fokus Limmattalbahn

- «Limmattalbahn in Wert setzen» heisst u.a. Wirkung in die Quartiere entfalten
- Aufnahme neuer Themen wie Güterlogistik, klimaangepasste Siedlungsentwicklung, Kultur- und Erholungslandschaften, grüne «Trittsteine» innerhalb der Siedlung
- Kontext zu angrenzenden Agglomerationen stärken
- Stärkung von Fuss- und Veloverkehr
- Intensivierte Abstimmung in der Region

In Bezug auf den Modal Split wird im AP 4G für den Horizont 2040 einen MIV-Anteil von 55% als Ziel festgelegt (vgl. Abbildung 5). Da sich dieser Modal Split auf die Tagesdistanzen und nicht auf die Anzahl Wege bezieht, können die Zahlen aber nicht direkt mit denjenigen aus dem GVK verglichen werden. Beim Limmattal werden die verkehrlichen Voraussetzungen dahingehend berücksichtigt, als dass die Zielwerte höher liegen als für den Gesamtkanton.

Ziele für den Modal Split

Perimeter	MIV-Anteil an Tagesdistanz [%] 2015	MIV-Anteil an Tagesdistanz [%] Trend 2030	MIV-Anteil an Tagesdistanz [%] Ziel 2040
Kanton Zürich	58.5	53	53
AP Limmattal	63.6	60	55

Abbildung 5 Ist-/Trend- und Zielwerte für MIV-Anteil im AP 4G (Basis: GVM-ZH, 2016)

2.2 Massnahmen aus übergeordneten Planungsinstrumenten

Im Sachplan Verkehr des Bundes ist einerseits die «Erweiterung N3/4Westumfahrung Zürich» enthalten (Objektblatt 1.2). Dabei soll der Abschnitt der N3/4 zwischen Verzweigung Limmattal und dem Anschluss Urdorf Süd auf einer Länge von 4.3 km auf 6 Fahrstreifen ausgebaut werden. Die Erweiterung ist in Programm Engpassbeseitigung dem Modul 3 zugeteilt. Das Vorhaben wird als zielführend erachtet, die Finanzierung ist aber nicht gesichert. Als nächster Schritt wird eine Projektstudie ausgearbeitet. Im Richtplan des Kantons Zürich ist für das Objekt kein Eintrag enthalten. Andererseits führt der Sachplan Verkehr die «Erweiterung N1 Nordumfahrung Zürich» auf. Der Abschnitt zwischen Verzweigung Limmattal und Zürich-Seebach wird dabei auf 6 Fahrstreifen auf einer Länge von 9.6 km ausgebaut. Integrale Bestandteile sind dabei eine dreispurige, rund 3 km lange 3. Röhre Gubristtunnel und entsprechende Anpassungen der Anschlüsse Weiningen und Zürich-Af-foltern. Das Vorhaben befindet sich in der Realisierung, die Fertigstellung ist im Jahr 2025 geplant. Von dieser Engpassbeseitigung ist indirekt auch Urdorf betroffen.

Sachplan Verkehr,
Teil Infrastruktur
Strasse

Gemäss kantonalem Richtplan sind in Urdorf und Umgebung folgende Massnahmen geplant (Auszug, vgl. Abbildung 6):

Kantonaler
Richtplan

- Limmattalbahn (im Bau, voraussichtliche Inbetriebnahme Dez. 2022). Die Limmattalbahn stellt eine hochwertige ÖV-Erschliessungsachse Altstetten-Schlieren-Dietikon-Killwangen dar.
- Mit dem Honerettunnel (siehe auch Sachplan Verkehr Schiene, Objektblatt 1.4 und 8.2) ist im Planungsperimeter ein weiteres grosses Verkehrsinfrastrukturprojekt für den Schienenverkehr geplant. Für das Vorhaben des Fernverkehrs bestehen aktuell zwei unterschiedliche Varianten mit einem Tunnelportal entweder in Zürich Altstetten oder im Raum Schlieren. Die Arbeiten für vertiefende Studien wurden aufgenommen. Es handelt sich um ein langfristiges Projekt, eine Realisierung im Zeithorizont 2040 ist kaum realistisch. Das Vorhaben wird daher für das GVK nicht berücksichtigt.

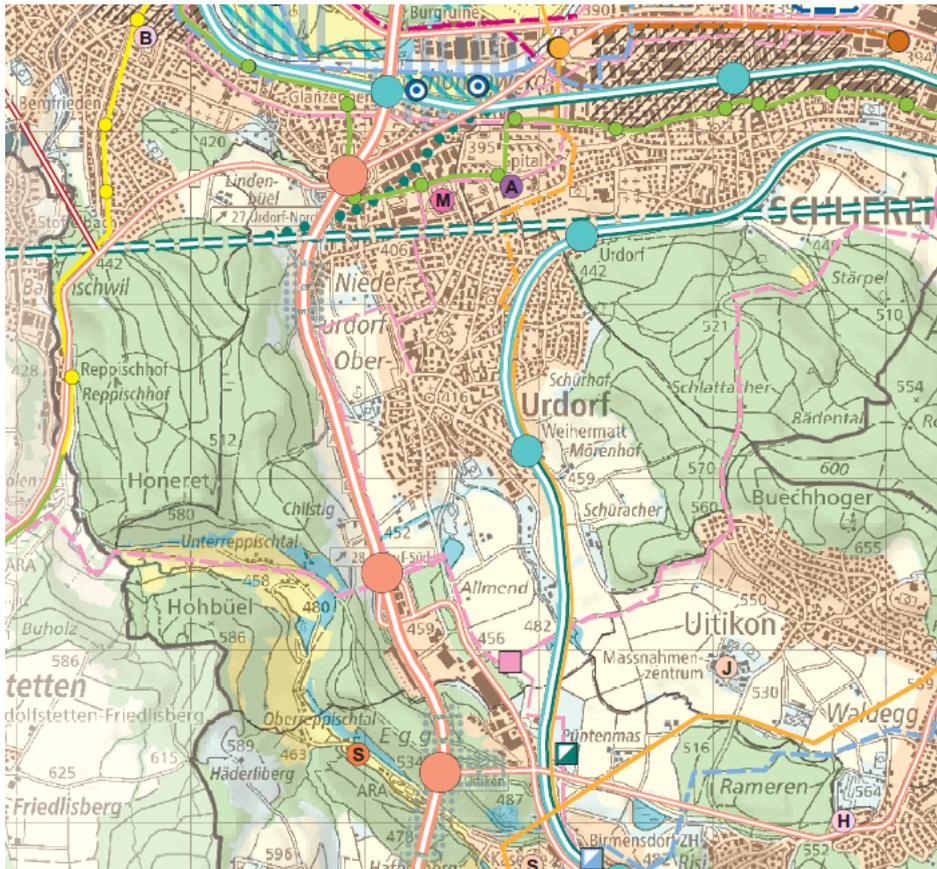


Abbildung 6: Richtplankarte, Ausschnitt (Quelle: Kantonaler Richtplan, 2018)

Im Regionalen Richtplan sind folgende Massnahmen festgesetzt, die teilweise auch im Kantonalen Velonetzplan enthalten sind:

Regionaler
Richtplan

- Herweg – Bergermoos (Birmensdorferstrasse): Umgestaltung Strassenraum, Verbindung mit dem Süden der Region (Strassenverkehr Nr. 5)
- Schlieren – Urdorf (Feldstrasse): Redimensionierung 4-spuriger Abschnitt samt Umgestaltung Strassenraum (Strassenverkehr Nr. 6, umgesetzt)
- Birmensdorferstrasse-Süd: Optimierung Leistungsfähigkeit gemäss MIV Limmattal (Strassenverkehr Nr. 19)
- Busangebot: Dichter Grundtakt für dichte Gebiete, mittlerer Grundtakt für Siedlungsgebiete mit einer niedrigen baulichen Dichte
- Fusswegnetz: Wegergänzungen gemäss «Zürcher Wanderwege» (Fuss- und Wanderwege Nr. 3) und hindernisfreier Wanderweg vom Bahnhof Urdorf zum Dunkelhölzli (Fuss- und Wanderwege Nr. 5)
- Velowegnetz: Die Freizeitroute (Mittelländer Hügelroute Nr. 84) soll an die Bahnlinie verlegt werden und die bisherige Linienführung wird dann aufgehoben
- Bike + Ride Anlagen: Ausbau der bestehenden Anlagen
- Güterverkehr: Anschlussgeleise zur Erschliessung Bergermoos / Ristet des wichtigen Arbeitsplatzgebiets sowie Postpaketzentrums

Ins Agglomerationsprogramm der 4. Generation wurden folgende Massnahmen aufgenommen. Teilweise wurden sie in Abstimmung mit dem Massnahmenplan Fussverkehr definiert.

Agglomerationsprogramm 4G

- Bahnhof Weihermatt (Optimierung Erschliessung und Zugänglichkeit)
- Weihermattstrasse (Aufwertung/Sicherheit Strassenraum)
- Schlierenstrasse (Aufwertung/Sicherheit Strassenraum)
- Veloverbindung Glanzenberg – Urdorf Herweg
- Polyvalente Güterumschlaganlage Bergermoos (langfristiger Horizont)
- Bachstrasse/Muulaffeplatz (Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, Massnahme aus dem AP 3G, noch nicht umgesetzt)

Die VBZ haben zusammen mit dem ZVV und den Gemeinden die ÖV-Teilstrategie Limmattal 2030 erarbeitet. Diese steckt den Rahmen für die ÖV-Entwicklung in der Region ab. Als Basis wurden umfassende Untersuchungen durchgeführt und schliesslich ein abgestimmtes ÖV-Konzept vorgelegt. Die Teilstrategie Limmattal wurde bereits im Jahr 2018 verabschiedet. Im laufenden Fahrplanverfahren sind beinahe alle Massnahmen aus der Teilstrategie enthalten. Das Busangebot in der Gemeinde Urdorf wird im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn angepasst (vgl. Abbildung 7).

ÖV-Strategie

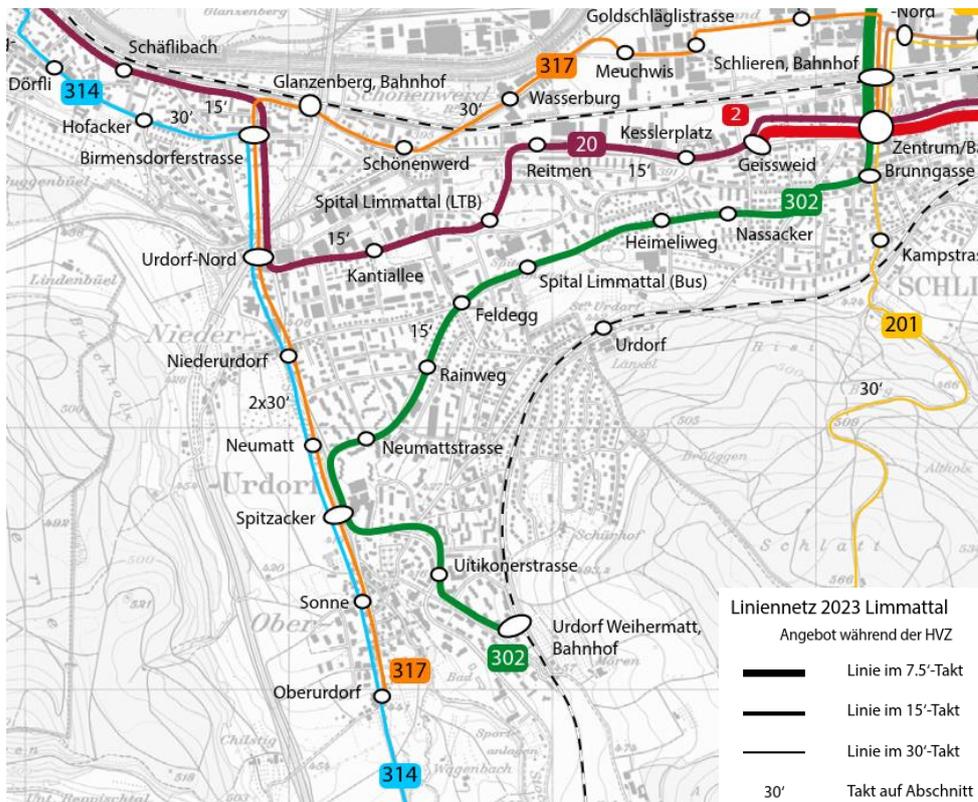


Abbildung 7 Übersicht Liniennetz 2023-2025 (Quelle: VBZ, 2021)

Auf eine vollständige Auflistung aller Massnahmen der genannten Planungsinstrumente wird an dieser Stelle verzichtet. Die Massnahmen aus der übergeordneten Planung wurden bei der Erarbeitung der GVK-Massnahmen

Abschliessender Hinweis

hinsichtlich neuester Erkenntnisse geprüft und gemäss dem Planungshorizont von GVK und kRPV aufgenommen.

2.3 Kommunale Zielsetzungen und Strategien

2.3.1 Leitbild des Gemeinderates

Der Gemeinderat von Urdorf hat im Frühjahr 2019 unter dem Motto «Stadt-nah und trotzdem im Grünen gelegen» ein Leitbild mit Horizont 2030 erar-beitet. In Bezug auf die Mobilität wurden vier Zielsetzungen formuliert und mit Stossrichtungen und Massnahmen konkretisiert. Die Ziele lauten:

Leitbild Urdorf
2030

- Z1: Die Verkehrserschliessung ist im gesamten Gemeindegebiet zweck-mässig, sicher und gut unterhalten. Dabei berücksichtigen wir die Interes-sen aller Verkehrsteilnehmenden.
- Z2: Zur Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität sind die Ver-kehrsimmissionen zu verringern. Dafür setzen wir uns kommunal, regio-nal und national ein.
- Z3: Wir verfügen über ein gutes Angebot im öffentlichen Verkehr. Dieses wird unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit laufend den Bedürfnissen an-gepasst.
- Z4: Wir verfügen über ein gut ausgebautes, zusammenhängendes und sicheres Fuss- und Radwegnetz.

2.3.2 Siedlungsentwicklung

Zum Beschrieb der geplanten Siedlungsentwicklung wird auf den kRP Teil Siedlung verwiesen. Durch eine gemeinsame Erarbeitung wurde die Abstim-mung zwischen Siedlung und Verkehr sichergestellt.

2.3.3 Langsamverkehrskonzept

Die Gemeinde Urdorf hat im Jahr 2016 ein Langsamverkehrskonzept erar-beitet, welches die Netzentwicklung im Fuss- und Veloverkehr aufzeigt. Ziele dabei sind, fehlende Netzelemente zu ergänzen, lineare und punktuelle Schwachstellen zu beheben und die Signalisation zu verbessern. Die Um-setzung der Massnahmen ist in drei Teilpakete unterteilt. Das Paket 1 (So-fortmassnahmen) ist bereits umgesetzt. Die Pakete 2 (mittel-) und 3 (lang-fristige) sind Massnahmen, welche bestmöglich im Rahmen von anstehen- den Sanierungsprojekten umgesetzt werden.

3. Analyse Ist-Situation und Entwicklungstrends

3.1 Strukturgrössen: Bestand und Prognose

Per 31.12.2020 lebten gemäss Gemeindeportrait (Statistisches Amt Kanton Zürich) 10'009 Personen in der Gemeinde Urdorf. Nach einem starken Anstieg Ende der 60er-Jahre und zwischenzeitlichen Rückgängen nahm die Bevölkerung in den letzten 10 Jahren wieder zu (vgl. Abbildung 8). Bis 2040 sollen gemäss Planungen der Gemeinde rund 12'000 Personen in Urdorf leben.

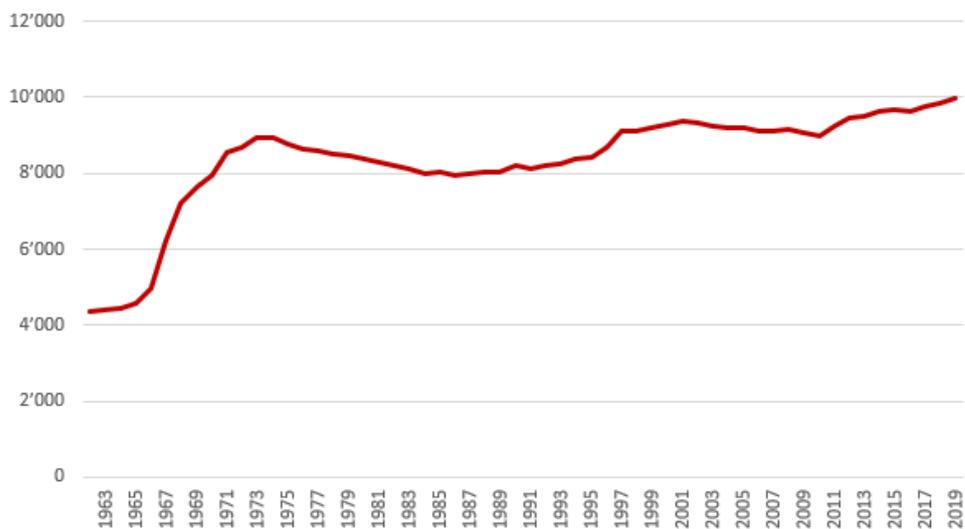


Abbildung 8 Bevölkerungsentwicklung Urdorf 1960 – 2020 (Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich, Kantonale Bevölkerungserhebung)

Seit Beginn der neuen kantonalen Statistik 2011 ist die Anzahl der Beschäftigten von 6'572 auf 6'398 im Jahr 2018 leicht zurückgegangen (vgl. Abbildung 9). Bis zum Jahr 2040 soll gemäss Planungen der Gemeinde ein Wachstum auf rund 7'700 Beschäftigte in Urdorf stattfinden.

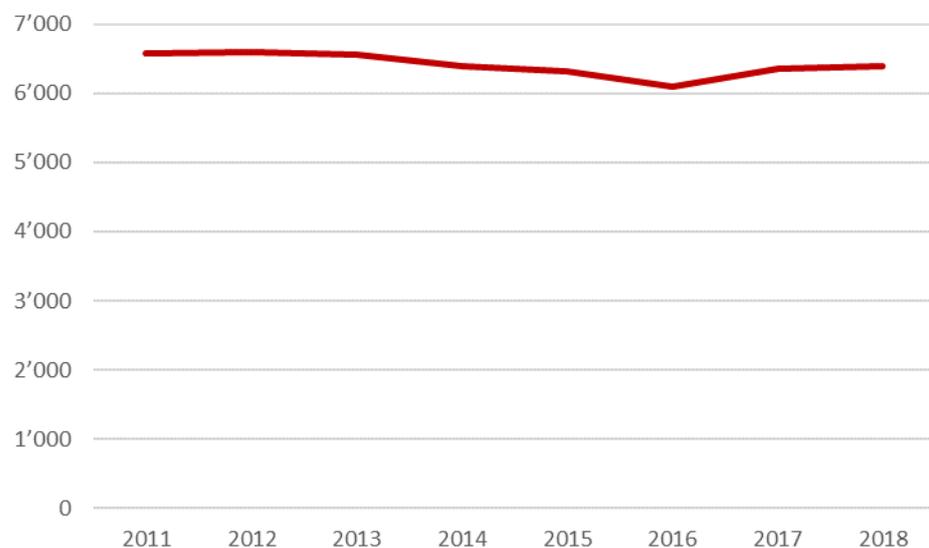


Abbildung 9 Beschäftigtenentwicklung Urdorf 2011 – 2018 (Quelle: BFS, STATENT)

3.2 Verkehrserzeugung (Quell-/Ziel-/Binnenverkehr)

Sowohl die Wohnbevölkerung als auch die Beschäftigten in Urdorf führen zu Verkehrswegen, die dem Quell-/Zielverkehr der Gemeinde angerechnet werden. Als Basis für die Verkehrserzeugung in MIV und ÖV kann das GVM-ZH (Modellkalibration 2016) verwendet werden. Der Prognosezustand 2040 gibt den globalen Trend wieder. Die Resultate zum Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Urdorf werden in Abbildung 10 aufgeführt.

Verwendete Grundlage

Im Ist-Zustand (Modellzustand 2016) sind im GVM-ZH rund 9'700 Einwohner/innen sowie 6'900 Beschäftigte für Urdorf hinterlegt. Es resultieren 56'000 Personenwege in MIV und ÖV pro Werktag in der gesamten Gemeinde (Summe aus Ziel-, Quell-, Binnenverkehr). Diese teilen sich auf in 9'000 Personenwege, die primär mit dem ÖV gemacht werden, und 47'000 Personenwege, die primär mit dem MIV zurückgelegt werden.

Ist-Zustand

Für den Prognosezustand (Modellzustand 2040) dürften diese Wege um rund 36% zunehmen. Damit werden gesamthaft 75'000 Personenwege im MIV und ÖV pro Werktag in der gesamten Gemeinde entstehen (Summe aus Ziel-, Quell-, Binnenverkehr). Dabei würden 14'000 Personenwege auf den ÖV und 61'000 Personenwege auf den MIV entfallen. Der ÖV nimmt zwar absolut gesehen weniger zusätzliche Personenwege auf (+5'000, +56%) im Vergleich zum MIV (+14'000, +30%), aber relativ ist die Zunahme grösser.

Prognosezustand

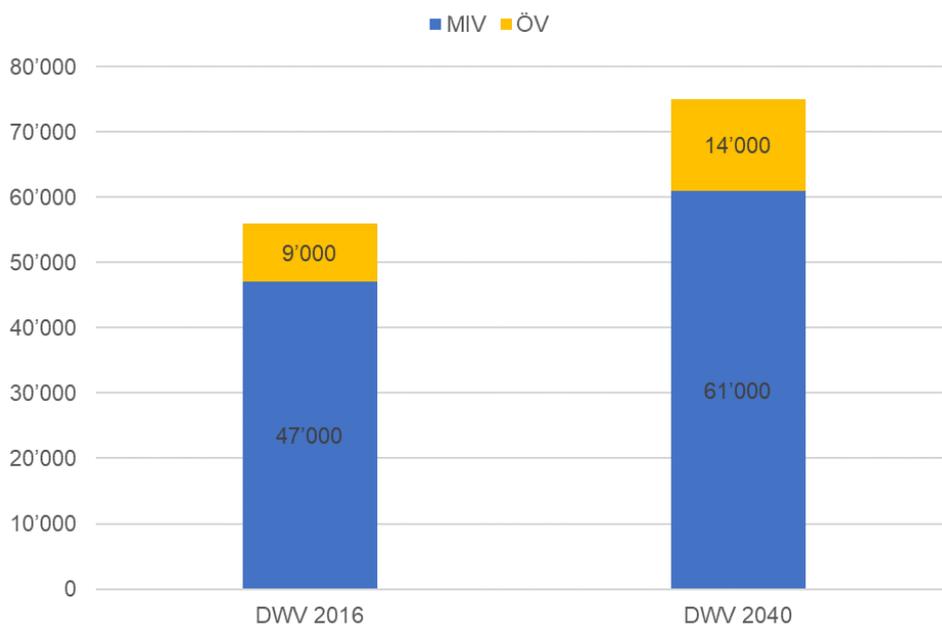


Abbildung 10: Quell-/Ziel-/Binnenverkehr der Gemeinde Urdorf in Personenwegen für den Durchschnittlichen Werktagerverkehr 2016 und 2040 (Quelle: GVM-ZH, 2018)

Die verkehrliche Nachfrage verteilt sich nicht homogen über die Gemeinde. Besonders im nördlichen Teil von Urdorf (Industrie/Gewerbe sowie Kantonschule) und im Quartier Spitzacker befinden sich Schwerpunkte der verkehrlichen Nachfrage (vgl. Abbildung 11). Auf Basis des GVM-ZH wurde eine Verfeinerung auf fünf Zonen erarbeitet und die geplante Siedlungsentwicklung bis 2040 (vgl. Abschnitt 3.1) hinterlegt. Die Zunahme des Quell-/Ziel-

Verkehrserzeugung nach Quartier

Binnenverkehrs geht insbesondere auf die Gebiete Urdorf Nordost und Oberurdorf zurück (in Abstimmung mit den Arbeiten zum kRP Teil Siedlung). Die detaillierten Nachfragewerte werden in Tabelle 1 aufgeführt.

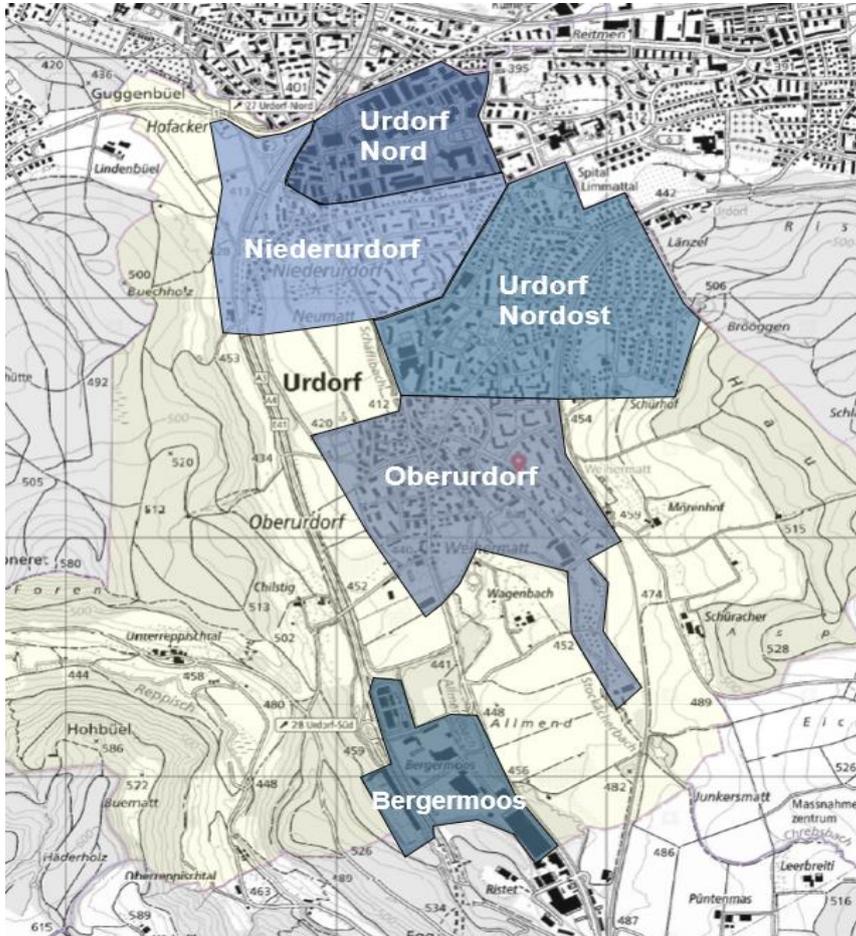


Abbildung 11: Abgrenzung der Gebiete (Verfeinerung der Zonen des GVM-ZH)

Gebiet	DWV 2016	DWV 2040	Diff.	Veränd.
Urdorf Nord	13'000	15'000	+2'000	+16%
Niederurdorf	11'000	14'000	+3'000	+32%
Urdorf Nordost	15'000	21'000	+6'000	+43%
Oberurdorf	15'000	21'000	+6'000	+43%
Bergermoos	3'000	4'000	+1'000	+65%
Summe	56'000	75'000	+19'000	+36%

Tabelle 1: Quell-/Ziel-/Binnenverkehr nach Gebiet (gerundet), in Personenwegen für den Durchschnittlichen Werktagverkehr 2016 und 2040 (Quelle: Modellverfeinerung auf Basis des GVM-ZH, 2018)

3.3 Mobilitätsverhalten (Modal Split)

Ein wesentlicher Einfluss auf das Verkehrssystem hat das Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Beschäftigten. Dabei geht es vor allem um die Wahl des Verkehrsmittels. Diese ist abhängig von den verfügbaren

Verkehrsmittelwahl

Mobilitätswerkzeuge (Bsp. Autobesitz oder ÖV-Abo) der Personen, der vorhandenen Infrastruktur sowie der persönlichen Einstellung. Zur Ermittlung des Modal Splits können kantonale Auswertungen, die Pendlerstatistik des Bundes sowie das kantonale Verkehrsmodell zur Orientierung verwendet werden.

Gemäss dem kantonalen Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich beträgt der Motorisierungsgrad in Urdorf rund 58.4% (Jahr 2017). Damit kommen rund 584 Personenwagen auf 1'000 Einwohner/innen. Urdorf liegt damit über dem Kantonsdurchschnitt (Motorisierungsgrad von 48.4%, dh. 484 Personenwagen auf 1'000 Einwohner/innen).

Mobilitätswerkzeuge

Zu den weiteren Mobilitätswerkzeugen bestehen Datengrundlagen, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation verwendet wurden. Im Jahr 2015 besaßen rund 64% aller Haushalte im Limmattal mindestens ein Velo (Kantonsdurchschnitt: 71%). Rund 58% aller Einwohner/innen waren 2015 in Besitz eines ÖV-Abos (Kantonsdurchschnitt: 70%).

Die Bevölkerung von Urdorf zeigt in Bezug auf Mobilitätswerkzeuge somit im Vergleich zum Gesamtkanton eine deutlich bessere Ausgangslage für den MIV als für den ÖV sowie den Veloverkehr als der Gesamtkanton.

Das Statistische Amt des Kantons Zürich hat im Juni 2018 eine Bevölkerungsbefragung in den Gemeinden Dietikon, Schlieren und Urdorf durchgeführt. Ziel ist die Schaffung von belastbaren Informationen für die Planung und Umsetzung von Verkehrsmassnahmen. Im Rahmen der Befragung wurde auch die Affinität der Bevölkerung zu den unterschiedlichen Verkehrsmitteln thematisiert (vgl. Tabelle 2). Die Haltungen zu ÖV, Fuss- und Veloverkehr (inkl. E-Bike) zeigen auf, dass bei der Bevölkerung von Urdorf grundsätzlich ein grosses Potenzial für eine Verlagerung vom MIV zu anderen Verkehrsmitteln vorhanden wäre.

Affinitäten zu Verkehrsmitteln

	Anteilswert	KI	n
Urdorf			
1 Ich fahre gerne Auto.	64%	59%–69%	420
2 Ich fahre gerne S-Bahn.	59%	54%–63%	442
3 Ich gehe gerne längere Strecken zu Fuss.	47%	43%–52%	435
4 Ich fahre gerne Velo.	43%	38%–48%	393
5 Ich fahre gerne Autobus.	36%	31%–41%	420
6 Ich fahre gerne E-Bike.	23%	18%–28%	277

Tabelle 2: Resultate Bevölkerungsbefragung (KI: Konfidenzintervall, n: Anzahl gültige Antworten), Quelle: Monitoring Limmattal 2018

Mit der Pendlerstatistik des Bundes wird die Verkehrsmittelwahl der Wegzwecke Arbeiten und Ausbildung aufgezeigt, weitere Wegzwecke wie Einkaufen oder Freizeit werden nicht wiedergegeben. Basis für die Pendlerstatistik bilden Befragungen. Die Resultate für die Gemeinde Urdorf (inkl. Stichprobengrösse) werden in Abbildung 12 dargestellt.

Verkehrsmittelwahl Pendlerströme

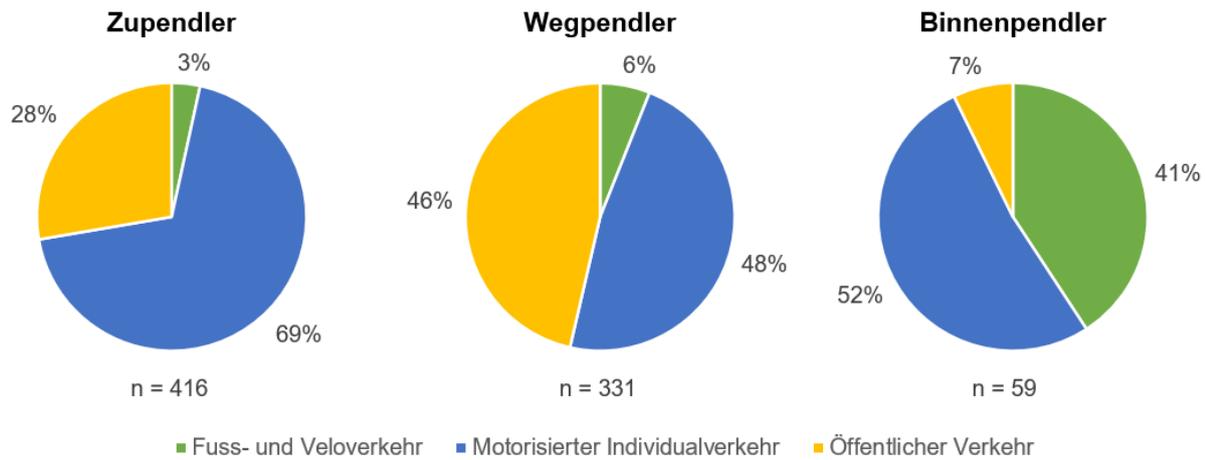


Abbildung 12: Modal Split Pendlerwege Gemeinde Urdorf, in Bezug auf Personenwege (Strukturhebungen 2015-2017, Drei-Jahres-Pooling, Quelle: BFS, 2019)

Bei den Wegpendlern der Gemeinde wählen fast die Hälfte der Befragten den ÖV bzw. den MIV. Der ÖV-Anteil ist im Vergleich zu den Zahlen des GVM-ZH ein besonders hoher Wert. Bei den Zupendlern nach Urdorf ist der ÖV-Anteil mit 28% deutlich geringer. Diese wählen zu 69% den MIV. Der Anteil des Fuss-/Veloverkehrs ist bei beiden Gruppen mit 3 bzw. 6% vergleichsweise tief.

Die Binnenpendler hingegen wählen mit 41% überdurchschnittlich oft den Fuss-/Veloverkehr für ihre Pendlerwege. Grund dafür dürften insbesondere die in der Stichprobe enthaltenen Schüler/innen sein. Allerdings ist diese Zahl aufgrund der geringen Anzahl an Befragten nicht repräsentativ.

Im GVM-ZH wird die Verkehrsnachfrage in Bezug auf den MIV und den ÖV abgebildet. Fuss-/Veloverkehr wird nicht modelliert. Dementsprechend kann nur ein Bimodal Split (MIV, ÖV) angegeben werden, dafür über alle Wegzwecke und mit einem Prognosewert (Trend).

Bimodal Split der Gesamtgemeinde

Werden die Personenwege des Quell-/Ziel-/Binnenverkehrs an einem durchschnittlichen Werktag betrachtet, so beträgt der Bimodal Split im Ist-Zustand (2016) 16% ÖV und 84% MIV. Gemäss GVM-ZH wird somit über alle Wegzwecke somit deutlich weniger der ÖV gewählt als in der Pendlerstatistik. Für den Prognosezustand 2040 dürfte sich der Bimodal Split um drei Prozentpunkte in Richtung ÖV verändern (Trend).

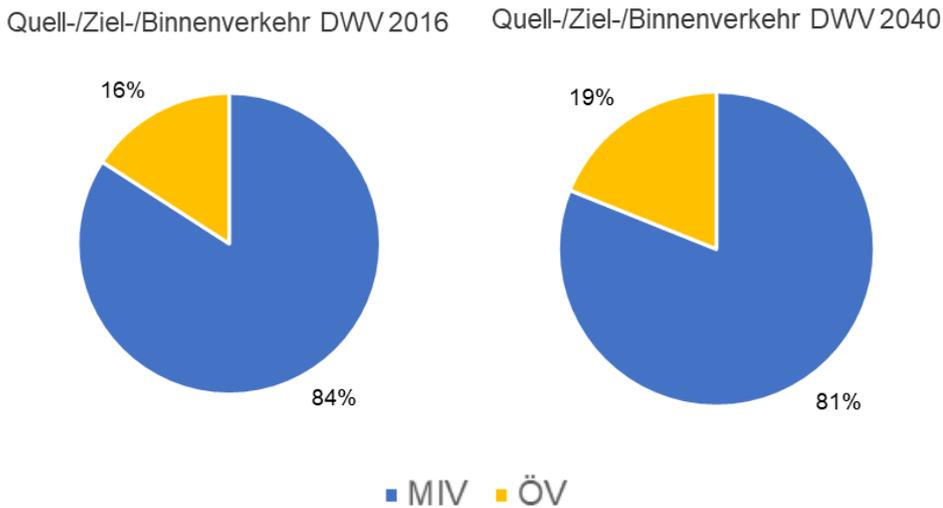


Abbildung 13: Bimodal Split Quell-/Zielverkehr Gemeinde Urdorf für das Jahr 2016 und 2040 (Trend), in Bezug auf Personenwege (Quelle: GVM-ZH, 2018)

Der Bimodal Split kann auch auf die Gebiete gemäss Abbildung 11 bezogen werden. Dabei wurde die Nachfrage auf Basis des GVM-ZH verwendet und mit den Ein-/Aussteigerzahlen der ÖV-Haltestellen sowie den Angaben der Kantonsschule Limmattal (wichtigster Verkehrserzeuger der Gemeinde) kalibriert. Durch die Kantonsschule (mit rund 850 Schüler/innen) weist das Teilgebiet Urdorf Nord² einen deutlich höheren ÖV-Anteil auf als etwa die dörflicheren Ortsteile. Die geringsten ÖV-Anteile werden in den Teilgebieten Bergermoos (direkter Autobahnanschluss, geringe ÖV-Erschliessungsgüte, Bedeutung Güterverkehr) und Niederurdorf (direkter Autobahnanschluss, geringere Dichte von ÖV-Linien) erreicht. Dies entspricht den Erwartungen der Gemeinde und der Berichtsverfasser.

Bimodal Split nach Quartier

Gebiet	MIV 2016	ÖV 2016
Urdorf Nord	78%	22%
Niederurdorf	91%	9%
Urdorf Nordost	83%	17%
Oberurdorf	84%	16%
Bergermoos	95%	5%
Ganze Gemeinde	84%	16%

Tabelle 3: Bimodal Split Quell-/Zielverkehr Gebiete in Urdorf für das Jahr 2016, in Bezug auf Personenwege (Basis: GVM-ZH, 2018)

Die Verkehrsströme können auch nach den wesentlichen Relationen der Gemeinde aufgegliedert werden (vgl. Abbildung 14). Die wichtigste Verkehrsrelation besteht dabei mit der Stadt Zürich mit insgesamt rund 17'100 Personenwege an einem durchschnittlichen Werktag im Ist-Zustand. Davon entfallen 7'400 Personenwege auf die Relation mit dem benachbarten Stadtquartieren Altstetten/Albisrieden (Kreis 9). Auch die Verbindungen von/nach

Relationsbezogener Bimodal Split

² In der Berechnung wurde berücksichtigt, dass ein substantieller Anteil der ÖV-Nachfrage der Kantonsschule Limmattal über den Bahnhof Urdorf abgewickelt wird.

Schlieren (5'800 Personenwege im DWV) und von/nach Dietikon (4'000 Personenwege im DWV) sind bedeutend. Die Verkehrsströme der Gemeinde Urdorf sind vor allem mit dem Limmattal verbunden.

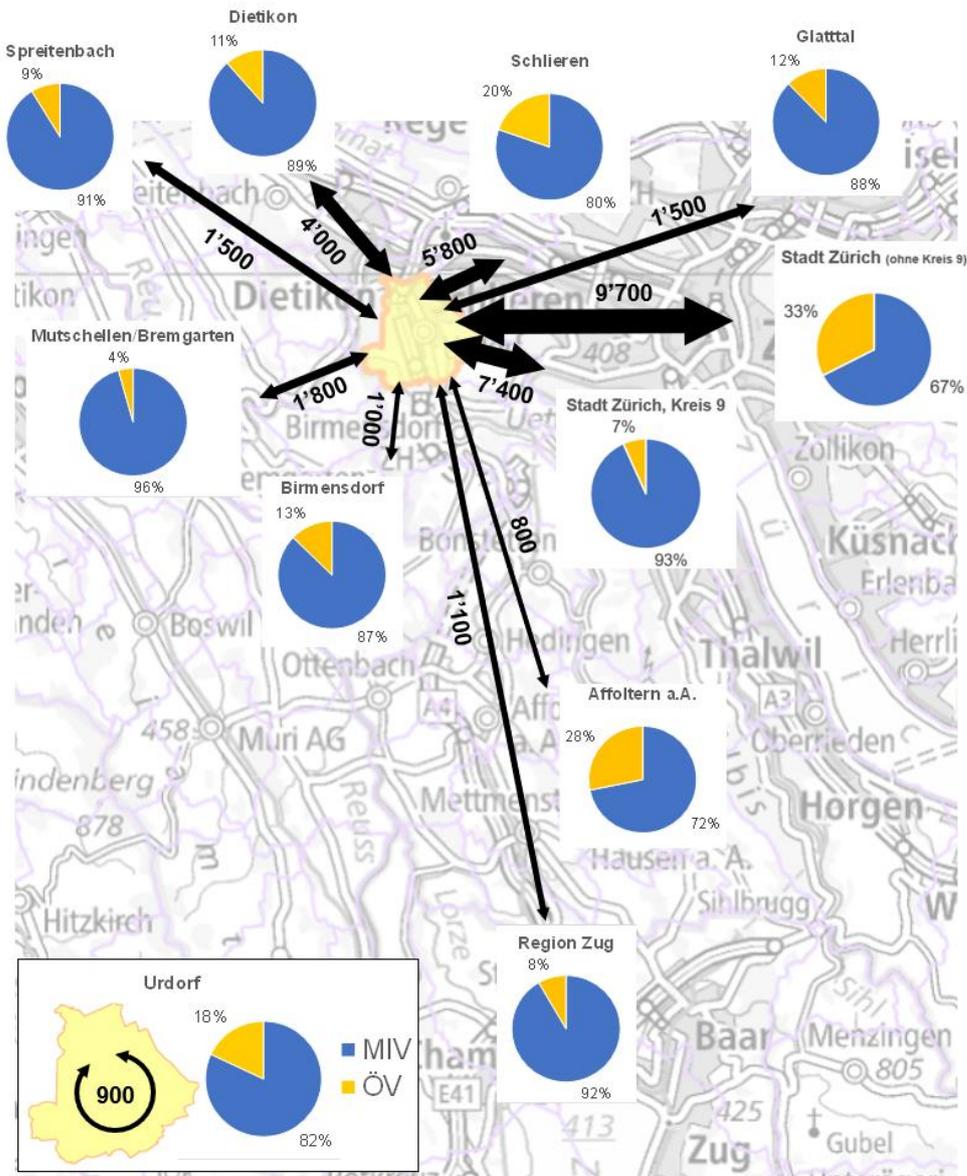


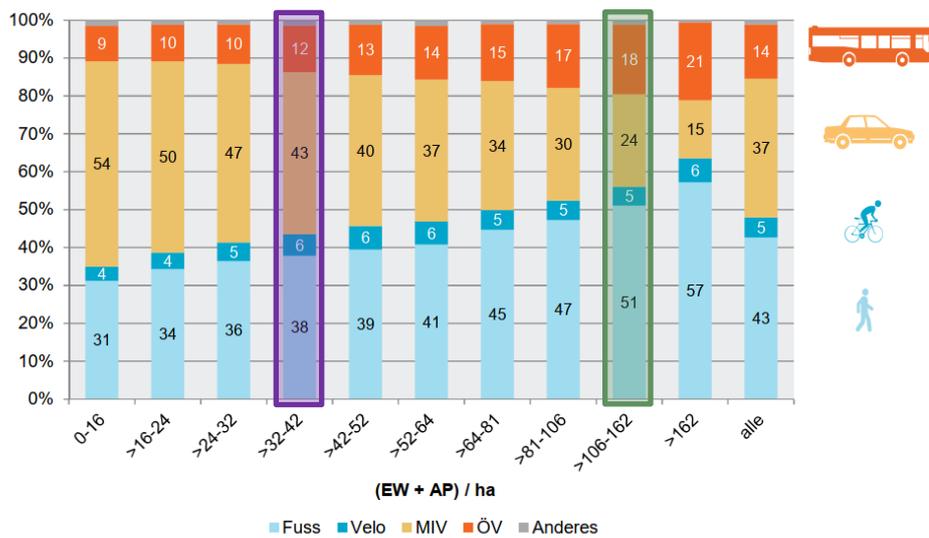
Abbildung 14: Räumliche Verteilung der wichtigsten Verkehrsströme und Bimodal Split in Bezug auf Personenwege, Ist-Zustand DWV 2016 (Basis: GVM-ZH, 2018)

Der ÖV-Anteil auf der Relation mit der Stadt Zürich (ohne Kreis 9) ist mit 33% vergleichsweise hoch. Allerdings gilt dies nicht für die benachbarten Stadtquartiere Altstetten und Albisrieden (Kreis 9), hier beträgt der ÖV-Anteil lediglich 7%. Dies dürfte auf das ÖV-Angebot zurückzuführen sein: Zu Altstetten/Albisrieden besteht keine direkte Busverbindung, sondern einzig S-Bahn-Verbindungen, die möglicherweise durch die eher periphere Lage der Bahnhöfe in Urdorf (Siedlungsrand) mit entsprechenden hohen Zu-/Abgangszeiten für viele Menschen zu wenig attraktiv sind. Der geringe ÖV-Anteil berücksichtigt die (Teil-)Eröffnung der LTB bzw. die Linie 2 noch nicht (Zustand DWV 2016). Gemäss Einschätzung von VBZ und Gemeinde Urdorf dürfte der ÖV-Anteil nun höher ausfallen.

Ins benachbarte Schlieren mit einigen direkten Busverbindungen wird ein ÖV-Anteil von 20% erreicht. Der hohe ÖV-Anteil von 28% auf der Relation mit Affoltern a.A. dürfte vor allem auf Pendlerströme der Kantonsschule Limmattal zurückzuführen sein. Der tiefe ÖV-Anteil von/nach Mutschellen/Bremgarten ist mit der fehlenden Direktverbindung (Umsteigen in Dietikon) zu erklären, der tiefe ÖV-Anteil auf der Relation mit der Region Zug mit der hohen Attraktivität der Autobahnverbindung. Im Binnenverkehr von Urdorf beträgt der ÖV-Anteil rund 18%, hier wird sehr häufig der MIV gewählt. Auch auf Verbindungen zu den umliegenden Gemeinden wird grossmehrerheitlich das Auto eingesetzt.

Die Verkehrsmittelwahl im Siedlungsgebiet ist von mehreren Einflussgrößen abhängig. Wesentlich ist dabei die Siedlungsdichte, wie eine Untersuchung des ARE (2018) auf Basis des Mikrozensus zeigt. Abbildung 15 zeigt den Modal Split in Abhängigkeit der Dichte von Einwohner/innen und Arbeitsplätze in der Schweiz. Diese Daten können nicht direkt mit den Werten für Urdorf aus dem GVM-ZH vergleichen werden, da erstens in der ARE-Auswertung Etappen und nicht Wege betrachtet werden und zweitens im verwendeten GVM-ZH (Modellkalibration 2016) die FVV-Wege nicht enthalten sind. Trotzdem gibt die Auswertung Hinweise über Verhältnisse von ÖV- und MIV-Etappen ab, die gemäss Siedlungsdichte erreicht werden können.

Verkehrsmittelwahl in der Schweiz



Basis 2015: 271824 Inlandetappen

Dichte und Mobilitätsverhalten, ARE, 2018

Abbildung 15: Modal Split nach Anzahl Etappen im Inland 2015, Basis: Mikrozensus (ARE, 2018), eingefärbt sind die Wertebereiche der Einfamilienhausquartiere (violett) und des Ortszentrums (grün)

Die Siedlungsdichten in Urdorf unterscheiden sich vor allem zwischen den Einfamilienhausquartieren (violett) und dem Ortszentrum (grün). Unter der Annahme von 2-3 Etappen pro ÖV-Weg bzw. 1 Etappe pro MIV-Weg gibt der Vergleich Hinweise, dass die Bimodal Split Werte von Urdorf im schweizerweiten Vergleich übermässig auf die Seite des MIV ausschlagen. Dies wird auch im AP für das Limmattal (4. Generation) ausgewiesen. Bezüglich

Siedlungsdichte vergleichbare Orte in der Schweiz weisen höhere Anteile im ÖV und – womöglich – auch im FVV auf.³

Mit Ausnahme der Verbindungen zu den Städten Zürich (ohne Kreis 9) und Schlieren sowie zum Regionalzentrum Affoltern a. A. besteht in Urdorf eine grosse MIV-Affinität (über alle Wegzwecke). Dies zeigt sich auch in den Mobilitätswerkzeugen der Bevölkerung: Der Motorisierungsgrad ist höher als im Gesamtkanton, der ÖV-Abo-Besitz tiefer. Die Pendlerstatistik gibt Hinweise darauf, dass Pendlerinnen und Pendler im Vergleich zu anderen Wegzwecken öfter den ÖV wählen. In Bezug auf die gesamten Wegzwecke bestehen gemäss der vorhandenen und geplanten Siedlungsdichte in Urdorf grosse Potenziale, die Verkehrsmittelwahl in Richtung ÖV und FVV zu lenken.

Fazit

3.4 Verkehrsbelastungen Ist-Zustand

Die Belastungen des Strassennetzes in Urdorf (ohne Nationalstrassen) für einen durchschnittlichen Werktag im Ist-Zustand werden in Abbildung 16 aufgeführt. Die höchsten Verkehrsbelastungen bestehen mit einem DWV von bis zu 28'600 Fz/d im Querschnitt auf der kantonalen Bernstrasse. Die kantonale Birmensdorferstrasse weist je nach Abschnitt einen DWV von 8'700 bis 16'700 Fz/d (Querschnitt) auf. Diese Unterschiede sind auf die Bedeutung des Quell-/Zielverkehrs von Urdorf zurückzuführen. Die kantonale Feldstrasse kommt auf DWV-Belastungen von 2'100 bis 7'700 Fz/d, die kommunale Schlierenstrasse ist mit einem DWV von rund 2'300 Fz/d deutlich geringer belastet (jeweils Querschnittswerte). Die restlichen kommunalen (Quartier-)Strassen werden im GVM-ZH nicht abgebildet.

Ist-Zustand (Modellzustand 2016)

Die Verkehrsbelastungen auf Basis des GVM-ZH können mit aktuellen Messungen der Gemeinde plausibilisiert werden. Grundsätzlich passen die Belastungswerte gut zusammen, einzig die Schlierenstrasse in Fahrtrichtung West ist in Realität höher belastet als im Modell (Jahr 2020: DWV-Messung 2'200 Fz/d vs. 1'300 Fz/d im GVM-ZH). Bei untergeordneten Strassen kann es im Modell zu grösseren (relativen) Abweichungen kommen, da einerseits weniger Messdaten vorhanden sind und andererseits das Belastungsniveau tiefer ist.

Plausibilisierung mit aktuellen Messungen

3 Zum FVV gibt es wenige Grundlagen bzgl. Nachfrage. Die aktuelle Pendlerstatistik zeigt einen vergleichsweise tiefen FVV-Anteil.

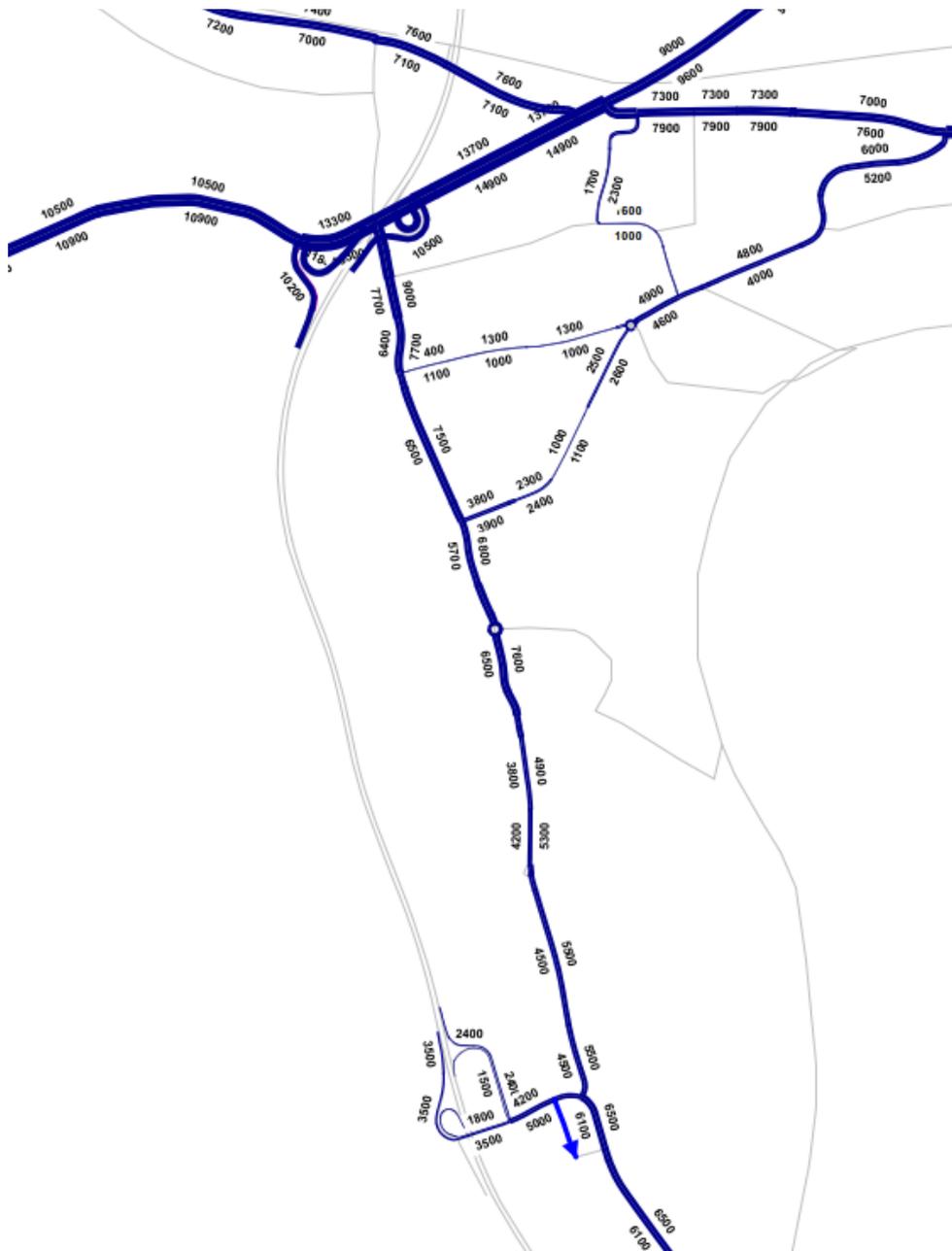


Abbildung 16: Verkehrsbelastungen DWV 2016 [Fz/d] auf dem Strassennetz von Urdorf (ohne Nationalstrassen), Quelle: GVM-ZH

3.5 Verkehrsprognose

Wie in Abschnitt 3.2 aufgeführt, dürfte der Quell-/Ziel-/Binnenverkehr von Urdorf bis ins Jahr 2040 um rund 36% bzw. 19'000 Personenwege an durchschnittlichen Werktagen steigen (Basis: GVM-ZH). Diese Zunahme kann wiederum auf die wesentlichen räumlichen Relationen ausgewertet werden (vgl. Abbildung 17).

Veränderungen
nach Relationen

Ein grosses Wachstum sowohl absolut wie auch relativ wird für die Relation mit der Stadt Zürich erwartet, inklusive Kreis 9 (Altstetten/Albisrieden). Dies ist besonders hervorzuheben, da diese Relation heute einen besonders hohen MIV-Anteil aufweist. Auch im Binnenverkehr von Urdorf und auf den Beziehungen zu den umliegenden Städten im Limmattal werden substantielle

Zunahmen prognostiziert. Vor allem die Verkehrsbeziehungen zu Dietikon (+1'900 Personenwege) und Schlieren (+2'700 Personenwege) dürften an Bedeutung dazugewinnen. Auf den Relationen zu den weiteren Orten fällt das Wachstum moderater aus, wobei die Verbindungen zu Mutschellen/Bremgarten sowie mit dem Glattal mit einer jeweiligen Zunahme von 700 Personenwegen zukünftig wichtiger werden.

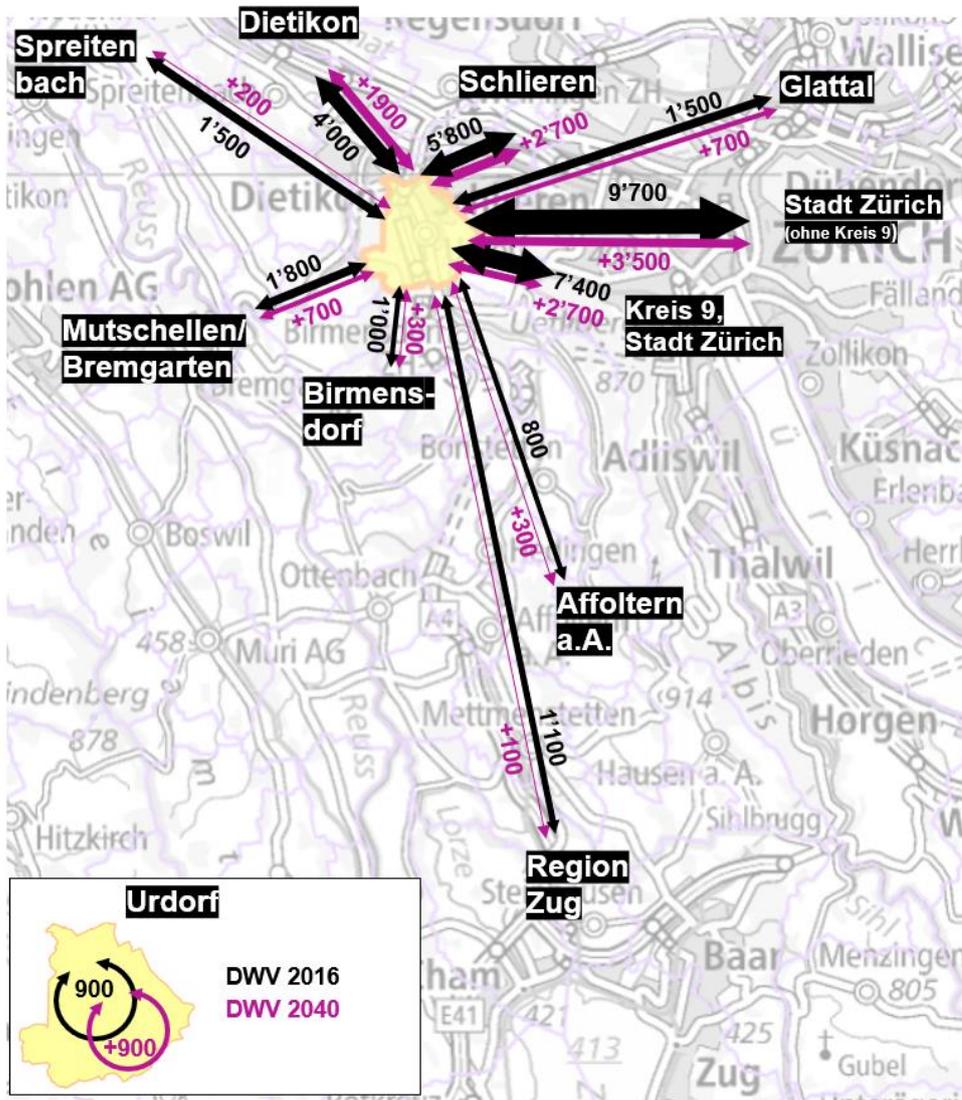


Abbildung 17: Entwicklung der wichtigsten Verkehrsströme und Bimodal Split in Bezug auf Personenwege (Quelle: GVM-ZH)

Die Belastungen auf dem Strassennetz von Urdorf (ohne Nationalstrassen) für einen durchschnittlichen Werktag im Prognosezustand werden in Abbildung 18 aufgeführt. Auf allen Kantonsstrassen nehmen gemäss GVM-ZH die Verkehrsbelastungen noch einmal deutlich zu, beispielsweise auf der Bernstrasse (DWV von 28'600 auf 30'100 Fz/d) oder der Birmensdorferstrasse (DWV von 14'000 auf 18'500 Fz/d im Bereich Neumatt). Angesichts der heute in Spitzenstunden bereits überlasteten Knoten auf der Bernstrasse (im Bereich des Anschlusses Urdorf-Nord) muss davon ausgegangen werden, dass sich die Verkehrsspitzen mit diesen Zunahmen verbreitern. Auf dem restlichen Strassennetz werden die Kapazitätsreserven kleiner. Allenfalls

Verkehrsbelastungen Prognosezustand (Modellzustand 2040)

wird die (Strassen-)Verkehrszunahme im GVM-ZH auch etwas überschätzt, da die Kapazitäten im untergeordneten Netz nur bedingt abgebildet werden können. Trotzdem dürften sich Engpässe verschärfen, insbesondere an den Schnittstellen zum Nationalstrassennetz.



Abbildung 18: Verkehrsbelastungen DWV 2040 [Fz/d] auf dem untergeordneten Netz (ohne Nationalstrassen), Quelle: GVM-ZH

Im Strassennetz von Urdorf werden deutliche verkehrliche Zunahmen prognostiziert, insbesondere im Siedlungsgebiet. Ein wesentlicher Teil davon ist Quell-/Ziel-/Binnenverkehr von Urdorf. Es ist unklar, wie die verkehrlichen Zunahmen mit der heutigen Infrastruktur auf den Hauptachsen in den Spitzenzeiten gemeistert werden können.

Fazit

3.6 Mobilitätsmanagement

Mit Mobilitätsmanagement werden Dienstleistungen bezeichnet, welche den Fuss- und Veloverkehr fördern, die Benutzung des ÖV erhöhen und zur effizienten Nutzung von motorisierten Fahrzeugen animieren. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu verkehrsplanerischen Massnahmen dar und helfen mit, die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. Partner sind Unternehmen, die öffentliche Verwaltung, die Bevölkerung oder Veranstalter. Die folgende Tabelle fasst die Aktivitäten in Bezug auf das Mobilitätsmanagement in Dietikon zusammen:

Mobilitätsmanagement in Grundzügen vorhanden

Stärken	Schwächen
Die Gemeinde informiert auf Anfrage die Bevölkerung über Angebote von unterschiedlichen Verkehrsmitteln (z.B. via Webseite oder Gemeindezeitschrift Urdorf aktuell)	Die breite Bevölkerung wird nicht mittels Informationen und Aktionen hinsichtlich Mobilitätsverhalten sensibilisiert.
Bei Neuansiedlungen insbesondere von grossen Unternehmen und Betriebe in der Gemeinde gibt es Angebot zur Beratung und Vermittlung hinsichtlich Mobilitätsmanagement seitens der Gemeinde.	Nachbearbeitung und Controlling der Mobilitätsberatung von Unternehmen und Betriebe fehlt grösstenteils.
Die Gemeinde Urdorf nimmt am Programm «Mobilität in Unternehmen» (EnergieSchweiz) teil. In der Verwaltung wurden erste Massnahmen umgesetzt (Förderung ÖV/Velo, Anschaffung E-Bikes).	Die Gemeinde macht bei grösseren Anlässen und Veranstaltungen keine Vorgaben hinsichtlich Mobilität An-/Abreise von Besuchenden.

Tabelle 4: Resultat Analyse Mobilitätsmanagement

3.7 Verkehrssicherheit

Die Verkehrsabwicklung hat hohen Ansprüchen in Bezug auf die Sicherheit zu genügen – insbesondere für wenig geschützte Verkehrsteilnehmende wie Fussgänger/innen und Velofahrende.

Die objektive Verkehrssicherheit wird anhand der Unfallstatistik 2014 – 2018 beurteilt. Einige wichtige Knoten auf dem Netz von Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen weisen Anhäufungen von registrierten Unfällen auf. Der Knoten Bern-/Birmensdorferstrasse im Norden der Gemeinde ist gemäss kantonaler Kategorisierung der einzige Unfallschwerpunkt auf Gemeindegebiet. Erhöhte Unfallaufkommen (eigenen Definition: mind. 10 Unfälle in 5 Jahren) treten weiter auch an den beiden Autobahnanschlüssen der Bernstrasse und am Knoten Birmensdorferstrasse/In der Luberzen auf. Weitere Unfallhäufungen (eigene Definition: 5-10 Unfälle in 5 Jahren) gibt es an den Knoten Birmensdorfer-/Feldstrasse, Feld-/Spitalstrasse, Birmensdorfer-/Feldstrasse, Birmensdorfer-/Zentrumsstrasse, Birmensdorfer-/Friedhofstrasse, Birmensdorferstrasse/Gutweg sowie am LSA-Knoten bei dem Autobahnanschluss im Bergermoos.

Objektive Verkehrssicherheit: MIV

In Bezug auf den Fussverkehr stellt der Knoten Schlieren-/Feldstrasse gemäss AP 4G Limmattal (in Erarbeitung) eine Unfallhäufungsstelle mit Fussgängerbeteiligung dar. Der Kreisell weist Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr auf jedem Ast auf und ist gekennzeichnet durch enge Platzverhältnisse. Durch seine Lage in unmittelbarer Nähe zur Kantonschule

Fuss- und Veloverkehr

Limmattal respektive entlang der Verbindung Kantonsschule-Bahnhof Urdorf, stellt er eine wichtige Verbindung für den Fussverkehr, insbesondere für Schülerinnen und Schüler, dar. Für den Veloverkehr weist der Knoten Schlieren-/Feldstrasse sowie auch er Knoten Feld-/Birmensdorferstrasse infolge der Veloroutenführung durch den Kreisel Sicherheitsdefizite speziell hinsichtlich Missachtung Vortritt Velo auf Kreisfahrbahn auf.

Der Anteil an verkehrsberuhigten Quartierstrassen (Tempo 30, Begegnungszonen, weitere Massnahmen) ist in Urdorf verglichen mit anderen Gemeinden im Kanton Zürich hoch. Verkehrsberuhigende Massnahmen wirken sich positiv auf die persönlich wahrgenommene Verkehrssicherheit von Zufussgehenden und Velofahrenden aus.

Subjektive Verkehrssicherheit

Im Rahmen einer Online-Umfrage der Gemeinde im Frühling 2021 wurde die Bevölkerung hinsichtlich Stellen und Abschnitten mit einer eingeschränkten subjektiven Verkehrssicherheit befragt. Dabei wurden verschiedene Stellen an der Birmensdorferstrasse genannt. Auch auf der Berg- und Bahnhofstrasse wird auf ein vermindertes Sicherheitsgefühl hingewiesen, insbesondere da das Trottoir schmal sei und die gefahrenen Geschwindigkeiten im MIV hoch. Allgemein wird auf das Problem von Mischflächen für Fuss- und Veloverkehr hingewiesen.

Zur Schulwegsicherheit ist in Urdorf keine spezifische Untersuchung vorhanden. Die verkehrsberuhigten Quartiere bilden gute Voraussetzungen für sichere Schulwege von Schülerinnen und Schüler. Dennoch sind im LVK Urdorf verschiedene Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz in der Nähe von Schulen und Kindergärten ersichtlich. Insbesondere um die Schulanlage Weihermatt (Weihermatt- und Krummackerstrasse) sowie um die Schulanlage Moosmatt bestehen Mängel in Bezug auf die Schulwegsicherheit. Die Verkehrssicherheit entlang der Weihermattstrasse soll im Rahmen des AP 4G Limmattal in den nächsten Jahren aufgewertet und verbessert werden. Bereits realisiert wurden verkehrsberuhigende Massnahmen um das Schulhaus Embri sowie um die Schulanlage Zentrum. Die Errichtung von Berliner Kissen mindert die Fahrgeschwindigkeit und verbessert die Sicherheitssituation für Schülerinnen und Schüler. Im Rahmen der Online-Umfrage vom Frühling 2021 wurde ergänzend auf fehlende Fussgängerstreifen beim Kindergarten Neumatt hingewiesen, was jedoch nicht der dortigen T30-Zone entsprechen würde. Weiter wurde das sogenannte Elterntaxi, also Eltern, welche ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren, als Sicherheitsdefizit rund um die Schulanlagen in Urdorf beschrieben.

Schulwegsicherheit

Stärken	Schwächen
Grosse Anzahl von verkehrsberuhigten Zonen (Tempo-30) auf dem Gemeindegebiet, damit gute Voraussetzungen für eine erhöhte objektive und subjektive Verkehrssicherheit in Quartieren	In Urdorf gibt es einen aktuellen Unfallschwerpunkt: Bern-/Birmensdorferstrasse (Nr.1270 gemäss kantonaler Analyse)
	Der Kreisel Feld-/Schlierenstrasse stellt aufgrund der engen Verhältnisse eine Unfallhäufungsstelle mit Fussgängerbeteiligung dar (2017, AP4G).

	<p>Erhöhte Unfallhäufungen primär auf den stark belasteten Achsen und insbesondere an folgenden Knoten:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Autobahnanschlüsse Urdorf-Nord und Urdorf-Süd (LSA-Knoten) — Knoten entlang Birmensdorferstrasse (Knoten In der Luberzern, Schlieren-, Feld-, Zentrums-, Friedhofstrasse, Gutweg) — Knoten Feld-/Spitalstrasse
	<p>Sicherheitsdefizite infolge Velorouten durch Kreisel bei Kreisel Feld-/Schlierenstrasse und Feld-/Birmensdorferstrasse (kritisch hinsichtlich Missachtung Vortritt Velo auf Kreisfahrbahn)</p>
	<p>Verschiedene sicherheitsrelevanten Schwachstellen im Fuss- und Velonetz (gemäss LVK, hohe Priorität):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Entlang der Birmensdorferstrasse (mehrere Knoten) — Steinackerstrasse — In der Luberzen — Knoten Feldstrasse/Neumattstrasse — Bergstrasse — Bahnhofstrasse — Krummackerstrasse — Weihermattstrasse (geplante Aufwertung der Weihermattstrasse im Rahmen des AP 4G Limmattal)
<p>Lokal durch die Errichtung von «Berliner Kissens» Massnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit umgesetzt (Schulhaus Embri, Schulanlage Zentrum)</p>	<p>Verschiedene Sicherheitsmängel und Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz finden sich in der Nähe von Schulen und Kindergärten. In Bezug auf die Schulwegsicherheit sind an folgenden Orten Schwachstellen vorhanden (gemäss LVK, hohe Priorität):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Schulanlage Weihermatt: Krummackerstrasse und Weihermattstrasse (geplante Aufwertung der Weihermattstrasse im Rahmen des AP 4G Limmattal) — Schulanlage Moosmatt (Schulstrasse)
	<p>Stellen mit eingeschränkter subjektiver Verkehrssicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> — Zufahrt Zentrumsgarage (Birmensdorferstrasse, Fuss- und Veloverkehr) — Zufahrt Parkplatz Post — Birmensdorferstrasse (Abschnitt Süd) — Berg-/Bahnhofstrasse

Tabelle 5: Resultat Analyse Verkehrssicherheit

3.8 Motorisierter Individualverkehr

Die räumliche Aufteilung der Verkehrsströme der Strassenhauptachsen von Urdorf wird in Abbildung 19 aufgeführt (Basis: GVM-ZH). Einen bedeutenden Durchgangsverkehr gibt es in Verbindung mit dem Autobahnanschluss Urdorf-Nord auf der Bernstrasse. Ohne Verkehrszusammenbrüche der A3 ist der restliche Durchgangsverkehr in der Gemeinde – insbesondere durch das Siedlungsgebiet – sehr gering, da vor allem die A3 als übergeordnete Strasse diesen Verkehr aufnimmt. Im GVM-ZH zeigt sich, dass auf der

Durchgangsverkehr

Relation Birmensdorferstrasse – Bernstrasse Ost beide Routen (über Autobahn und durch Urdorf) benutzt werden. Die Routenwahl auf dieser Relation ist also stark vom Verkehrszustand auf der Autobahn abhängig.

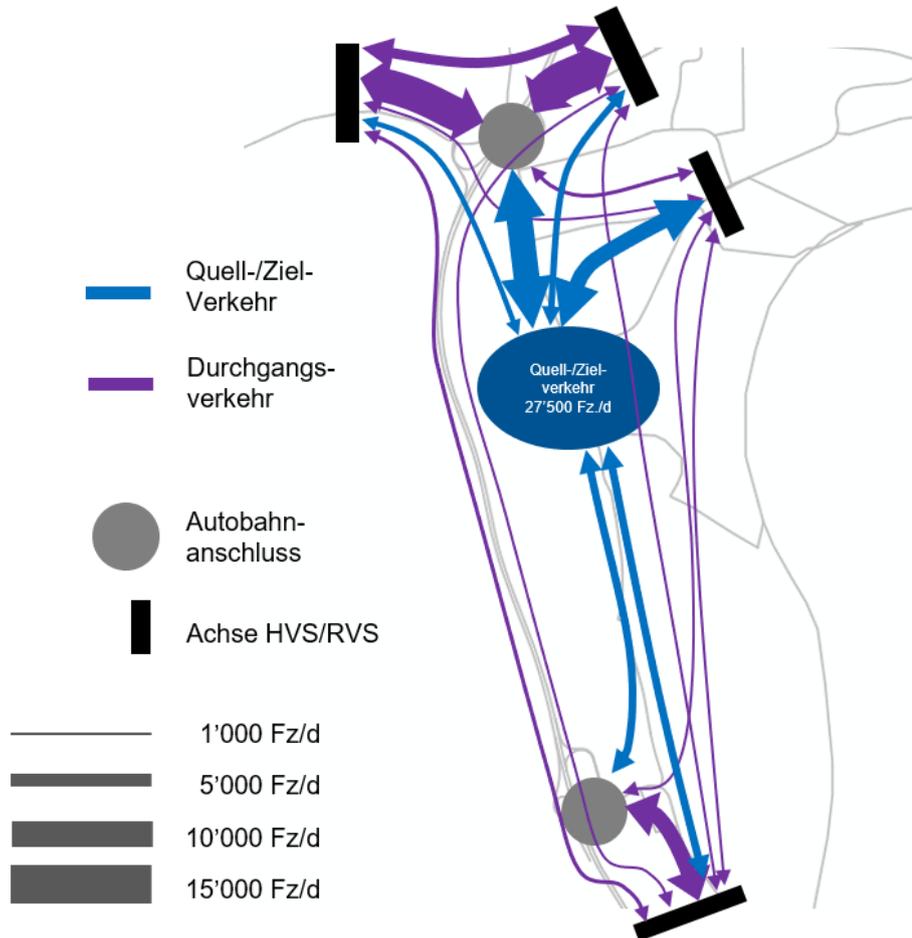


Abbildung 19: Wichtige Verkehrsströme im Strassenverkehr 2016, ohne Nationalstrasse N3 (Basis: GVM-ZH)

Das Siedlungsgebiet von Urdorf selbst weist einen Quell-/Zielverkehr von rund 27'500 Fz/d auf (vgl. Abbildung 19). Der Anteil des Quell-/Zielverkehrs an den Verkehrsbelastungen der Hauptachsen ist mit Ausnahme der Bernstrasse sehr hoch. Verkehrliche Überlastungsprobleme auf dem untergeordneten Netz und im Siedlungsgebiet von Urdorf sind somit vor allem durch den Verkehr von/nach Urdorf begründet, sofern der Verkehrszustand auf der Autobahn stabil ist.

Quell-/Zielverkehr

Die Betriebsstabilität der Autobahn ist jedoch fraglich. Gemäss einer gemeindeeigenen Auswertung der Verkehrsveränderungen seit Eröffnung der Westumfahrung im Jahr 2009 haben die Verkehrsbelastungen auf der Birmensdorferstrasse in Fahrtrichtung Süden (Birmensdorf) nicht zugenommen. In Fahrtrichtung Norden (Schlieren) haben die Verkehrsbelastungen zwischen 2009 und 2016 um rund 32% oder 1'200 Fz/d im DTV zugenommen. Von dieser Zunahme werden rund die Hälfte oder 600 Fz/d im DTV dem zusätzlichen Ausweichverkehr der A3 zugeschrieben. Die Gemeinde geht davon aus, dass Verkehrszusammenbrüche auf der A3 in Fahrtrichtung

Auswertung der Gemeinde

Norden (vor Anschluss Urdorf-Nord bzw. Verzweigung Limmattaler Kreuz) dafür verantwortlich sind.

Eine Auswertung der Verkehrszustände an der ASTRA-Zählstelle 194 (Portal Nord des Honeretunnels, vgl. Abbildung 20) für das gesamte Jahr 2017 bestätigt diese Einschätzung:

Verkehrszustände
Autobahn A3

- In Fahrtrichtung Süden (Birmensdorf) kam es an Werktagen 2017 praktisch nur in der ASP zu Stau, zwischen 17.00 und 18.00 Uhr betrug die Stauwahrscheinlichkeit 36%.
- In Fahrtrichtung Norden (Limmattalerkreuz) treten deutlich häufigere Staus auf, Grund dafür dürfte v.a. die Verzweigung Limmattalerkreuz sein. In der MSP (6.00 – 9.00 Uhr) und in der ASP (15.00 – 19.00 Uhr) gibt es häufig instabile Verkehrszustände, zwischen 16.00 und 18.00 Uhr betrug im Jahr 2017 die Stauwahrscheinlichkeit fast 60%.
- Die Staus in Fahrtrichtung Norden können zu Routenverlagerungen auf das untergeordnete Netz führen, hauptsächlich in MSP und ASP. Diese wurden jedoch bisher nicht erhoben.

Fahrtrichtung Süden (Birmensdorf)

Stunde	stabil	instabil
0	100%	0%
1	100%	0%
2	100%	0%
3	100%	0%
4	100%	0%
5	100%	0%
6	100%	0%
7	97%	3%
8	96%	4%
9	100%	0%
10	100%	0%
11	100%	0%
12	100%	0%
13	100%	0%
14	100%	0%
15	100%	0%
16	93%	7%
17	64%	36%
18	76%	24%
19	99%	1%
20	100%	0%
21	100%	0%
22	100%	0%
23	100%	0%

Fahrtrichtung Norden (Limmattalerkreuz)

Stunde	stabil	instabil
0	100%	0%
1	100%	0%
2	100%	0%
3	100%	0%
4	100%	0%
5	100%	0%
6	74%	26%
7	48%	52%
8	60%	40%
9	93%	7%
10	97%	3%
11	97%	3%
12	99%	1%
13	98%	2%
14	91%	9%
15	74%	26%
16	42%	58%
17	41%	59%
18	74%	26%
19	96%	4%
20	100%	0%
21	100%	0%
22	100%	0%
23	100%	0%

Abbildung 20 Anteil der instabilen Verkehrszustände (stockender Verkehr, Stau etc.) an der ASTRA-Zählstelle 194 für alle Werktage im Jahr 2017 (Basis: ASTRA, 2021)

Die Verkehrsbelastungen auf der Nationalstrasse betragen im DWV rund 44'900 Fz/d in Fahrtrichtung Süden und 41'700 Fz/d in Fahrtrichtungen Norden (GVM-ZH, Jahr 2016).

Gemäss kantonaler Analyse ist die Verkehrsmenge nur auf der Bernstrasse hinsichtlich Siedlung unverträglich, wobei dort vor allem Dietikon betroffen ist, da in Urdorf ein Industrie-/Gewerbegebiet daran angrenzt. Auf der Birmensdorferstrasse wird die Verkehrsbelastung als «kritisch», aber nicht als «unverträglich» eingestuft. Die Bestimmung der Siedlungsverträglichkeit durch den Kanton geht auf die Betrachtung von Lage (Nutzung, Bebauung im Umfeld), Funktion (Strassentyp, Vorhandensein von ÖV, Velorouten),

Siedlungs-
verträglichkeit

Erscheinungsbild (Dimensionen des Strassenraums, Infrastrukturen FVV) sowie auf die auftretenden Verkehrsbelastungen zurück. Im RRP werden folgende Defizite hinsichtlich Siedlungsverträglichkeit beschrieben (mit Massnahmenbezug):

- Urdorf: Umgestaltung Strassenraum Birmensdorferstrasse, Herweg – Bergermoos (bzw. Siedlungsrand Oberurdorf), kurzfristige Massnahme, *teilweise umgesetzt*
- Schlieren – Urdorf, Feldstrasse: Redimensionierung 4-spuriger Abschnitt samt Umgestaltung Strassenraum, *umgesetzt*

Stärken	Schwächen
<p>Durch zwei HLS-Anschlüsse im Norden und Süden von Urdorf ist die Gemeinde optimal an das Nationalstrassennetz angebunden, was eine direkte Lenkung des Verkehrs auf das übergeordnete Netz ermöglicht.</p>	<p>Bei Verkehrszusammenbrüchen auf der Autobahn kommt es zu Ausweichverkehr von der HLS auf die Birmensdorferstrasse durch Urdorf – insbesondere auf der Verbindung Birmensdorferstrasse-Bernstrasse Ost.</p>
<p>Die Erreichbarkeit sowohl von den umliegenden Gemeinden als auch von Zürich und dem Aargau ist für den MIV sehr gut (gemäss AP 4G):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Schlieren und Dietikon sind mit dem MIV und dem ÖV ungefähr mit gleichem Zeitbudget erreichbar — Übrige Verbindungen mit dem MIV durchschnittlich rund 10min schneller als mit ÖV 	<p>Auf Verbindungen von/nach Dietikon, zum Raum Zug, zum Aargau und in/von den benachbarten Zürcher Stadtquartiere Altstetten und Albisrieden wird überdurchschnittlich viel das Auto eingesetzt.</p>
	<p>Ein Grossteil der strassenseitigen Verkehrsbelastung im Siedlungsbereich von Urdorf ist Ziel-/Quell- und Binnenverkehr (mindestens 80%, sofern HLS stabil). Ein bedeutender Anteil bei Überlastungsproblemen geht somit auf die MIV-Nachfrage der Gemeinde zurück.</p>
	<p>Der MIV-Anteil (bimodal, in Bezug auf Wege, gemäss Verkehrsmodell) beträgt in Urdorf hohe 84%. Der Motorisierungsgrad in Urdorf liegt im Allgemeinen über dem Kantonsdurchschnitt.</p>
<p>Bei normaler Verkehrslage auf der HLS gibt es – mit Ausnahme der Bernstrasse – grundsätzlich wenig Belastungsprobleme auf dem untergeordneten Netz. Die Birmensdorferstrasse ist seit der Realisierung des Kreisels Feldstrasse unkritisch.</p>	<p>Auf der HLS treten häufig instabile Verkehrszustände auf, vor allem in den Spitzenstunden und in Fahrtrichtung Norden. Damit besteht ein Potenzial für Routenverlagerungen auf das untergeordnete Netz (durch Urdorf).</p>
	<p>Die Bernstrasse weist mit einem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen von beinahe 30'000 Fahrzeugen pro Werktag (DTV) eine hohe Verkehrsbelastung auf. Die Knoten entlang der Bernstrasse weisen in der ASP eine kritische Auslastung auf oder sind überlastet.</p>
<p>Der Verkehr entlang der Feld- und Schlierenstrasse ist grundsätzlich siedlungsverträglich, die Strassenräume der Feldstrasse (RVS) sind umgestaltet.</p>	<p>Die Verträglichkeit des Verkehrs entlang der Birmensdorferstrasse wird in Oberurdorf als kritisch eingestuft, auf der Bernstrasse ist die Verkehrsbelastung unverträglich. Letzteres betrifft jedoch vor allem Dietikon, da auf Urdorfer Seite ein Industrie-/Gewerbegebiet vorhanden ist.</p>

Tempo 30 ist in den Quartieren bereits weitgehend umgesetzt, weitere Zonen werden gemäss der Roadmap realisiert.	Die strassenseitige Erschliessung der Sportanlagen Weihermatt sowie der beiden Bahnhöfe erfolgt weitgehend durch Wohnquartiere.
--	---

Tabelle 6: Resultat Analyse MIV

3.9 Öffentlicher Verkehr

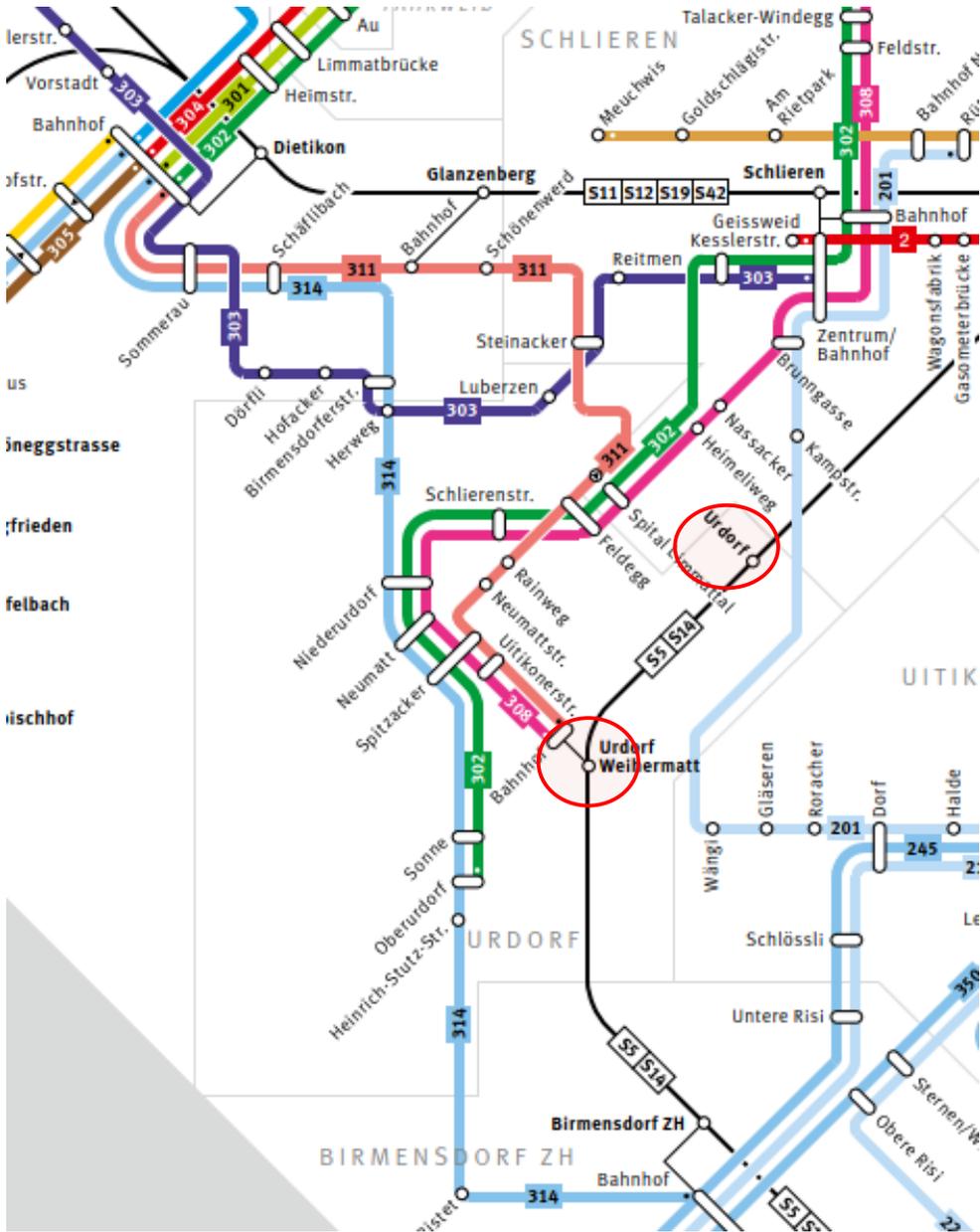


Abbildung 21: Netzplan (ZVV, 2019/20)

Der Bahnhof Urdorf, der auf dem Gemeindegebiet Schlieren liegt, wird heute von zwei S-Bahnlinien bedient (vgl. Abbildung 21):

Heutiges Angebot:
S-Bahn

- **S5: Zug – Zürich – Pfäffikon im 30'-Takt** (Abfahrtszeiten: Richtung Zug xx.19 / xx.49, Richtung Pfäffikon xx.09 / xx.39)
- **S14: Affoltern a. A. – Zürich – Hinwil im 30'-Takt** (Abfahrtszeiten: Richtung xx.29 / xx.59, Richtung Hinwil xx.29/xx.59)

Der Bahnhof Urdorf Weihermatt wird von denselben S-Bahnlinien bedient:

- **S5: Zug – Zürich – Pfäffikon im 30'-Takt** (Abfahrtszeiten: Richtung Zug xx.21 / xx.51, Richtung Pfäffikon xx.07 / xx.37)
- **S14: Affoltern a. A. – Zürich – Hinwil im 30'-Takt** (Abfahrtszeiten: Richtung Affoltern a. A. xx.01 / xx.31, Richtung Hinwil xx.27/xx.57)

Die beiden S-Bahn-Linien weisen somit an beiden Bahnhöfen zeitliche Abstände von 10 bzw. 20 Minuten auf. Durch die Überlagerung entsteht ein «Hinketakt».

Die S-Bahnverbindungen in Urdorf weisen gemäss kantonalen Grundlagen keine Kapazitätsengpässe auf. Dagegen besteht ein Kapazitätsengpass auf der S-Bahnlinie im Limmattal nördlich des Gemeindegebietes zwischen Schlieren und Dietikon.

Kapazitätsengpässe

Im Jahre 2022 wird die Limmattalbahn von Zürich-Altstetten nach Killwangen vollendet. Damit soll das Limmattal insgesamt besser vernetzt werden. Die Limmattalbahn bzw. die Linie 20 wird ab Dezember 2022 im 15-Minuten Takt zwei Haltestellen im Wirtschaftsraum Urdorf-Nord («Urdorf-Nord» und «Kantiallee») bedienen.

Limmattalbahn ab 2022



Abbildung 22: Liniennetz 2030 Limmattal (VBZ, 2021)

Die Gemeinde Urdorf wird heute von fünf Buslinien (siehe Abbildung 21) bedient:

Urdorf von fünf Buslinien bedient

- **302: Dietikon – Schlieren – Oberurdorf (30'-Takt)**
- **303: Dietikon – Urdorf Nord – Schlieren (15'-Takt)**
- **308: Altstetten – Schlieren – Urdorf Weihermatt (30'-Takt)**
- **311: Glanzenberg – Urdorf Weihermatt (30'-Takt)**
- **314: Dietikon – Urdorf – Birmensdorf (nur HVZ)**

Während des Nachtbetriebes verkehrt stündlich eine S-Bahn nach Knonau und eine über Zürich nach Pfäffikon SZ (SN 5). Zusätzlich fährt stündlich ein Bus von Schlieren Bahnhof über Dietikon nach Oetwil a.d.L. (N30). Dieser hält an sieben Haltestellen in Urdorf (Feldegg, Spitzacker, Rainweg, Neumattstrasse, Neumatt, Niederurdorf, Herweg).

Nachtnetz

Die Gemeinde Urdorf ist mit wenigen Lücken flächendeckend mit mindestens ÖV-Güteklasse C (gemäss kantonalen Definition) erschlossen. Erschliessungslücken bestehen vor allem im Siedlungsgebiet zwischen den beiden Bahnhöfen, sowohl westlich als auch östlich des Bahntrassees. Zusätzlich liegt im Industriegebiet Bergermoos nur die ÖV-Güteklasse E (gemäss kantonalen Definition) vor.

Flächendeckende
ÖV-Erschliessung
mit einzelnen
Lücken

Die Haltestellenabstände der Ortsbuslinien 314, 302, 311 und 308 sind innerorts mit 300 bis 350 m eher kurz. Die tiefen Haltestellenabstände führen zu kurzen Zu- und Abgangswegen.

Haltestellenab-
stände

Alle Buslinien ausser die Linie 303 verlaufen in Nord/Süd-Richtung und kreuzen sich bei der Bushaltestelle Spitzacker. Diese stellt somit ein Umsteigepunkt dar und ermöglicht ÖV-Verbindungen in nahezu alle Quartiere. Eine Ausnahme bildet das Quartier «Ob der Bahn» östlich der Bahnlinie. Die ÖV-Erschliessung erfolgt dort ausschliesslich über die Bahnhöfe, über das Busnetz werden keine Verbindungen zum Rest der Gemeinde angeboten.

Direktverbindungen

Die Linie 303 streift die Gemeinde Urdorf im nördlichen Siedlungsgebiet (Urdorf-Nord). Es bestehen aber Umsteigemöglichkeiten auf andere Buslinien, die in die südlichen Gemeindegebiete führen.

Urdorf ist mit den zahlreichen Buslinien grundsätzlich gut mit den Nachbargemeinden Dietikon und Schlieren im Limmattal verbunden. Die Buslinien sind aber vor allem nach Schlieren ausgerichtet. Das Angebot auf der Relation von/nach Dietikon ist nicht gleich dicht. Die Bahnhöfe Schlieren, Glanzenberg und Dietikon dienen durch die Direktanbindung an Urdorf als Umsteigeplatz auf weitere ÖV-Angebote.

In Verbindung zur Nachbargemeinde Birmensdorf stellt vor allem die S-Bahn eine Direktverbindung her, es ist aber auch eine Buslinie vorhanden (314). Dagegen bestehen – auch topografisch bedingt – keine Direktverbindung zur Nachbargemeinde Uitikon sowie in die Aargauer Nachbargemeinden Bergdietikon und Rudolfstetten.

Der Bahnhof Urdorf Weihermatt dient hauptsächlich als Umsteigeplatz von Bus auf Bahn und umgekehrt. Die Anschlusssituation präsentiert sich wie folgt:

Anschlüsse am
Bahnhof Weiher-
matt

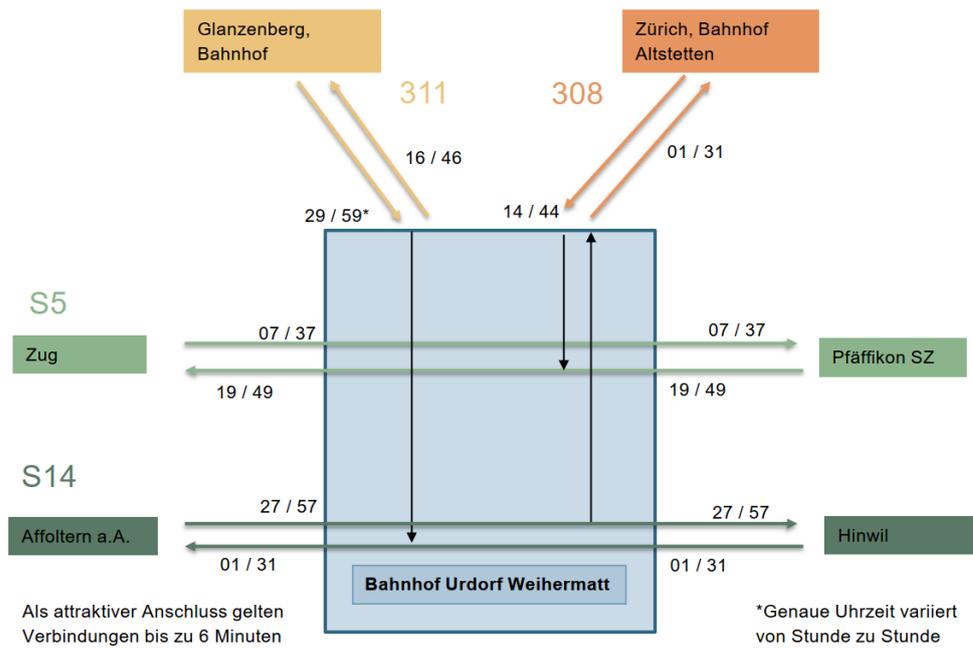


Abbildung 23: Anschlusssituation Ist-Zustand Bahnhof Urdorf Weihermatt (eigene Darstellung)

Die beiden Buslinien 308 und 311 verkehren im 30-Minuten-Takt. Die Fahrplanlage ist so gewählt, dass am Bahnhof Weihermatt in der Überlagerung ein 15-Minuten-Takt erreicht wird. Der Fahrplan ist so ausgelegt, dass der Bus vor allem als Zubringer der S-Bahn in Richtung Süd dient.

Pro Stunde fahren vier Züge von Urdorf Weihermatt Richtung Zürich. Auf keinen dieser vier Züge bestehen Anschlüsse von den Buslinien. Auch umgekehrt besteht kein attraktiver Anschluss von einem der vier Züge aus der Richtung Zürich auf einen am Bahnhof abfahrenden Bus.

Das Umsteigen von einer der Buslinien auf einen Zug in Richtung Affoltern ist dagegen stets (viermal pro Stunde) sehr attraktiv. Die S14 aus Richtung Affoltern hat einen guten Anschluss auf einen abfahrenden Bus.

Die Bushaltestellen weisen insgesamt einen guten Ausbaustandard (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Abfalleimer etc.) auf, die Gemeinde hat diesen in Rücksicht auf die Fahrgastfrequenzen erhöht. Bei einigen Haltestellen erfolgt die Ausstattung richtungsübergreifend: Auf einer Strassenseite werden Witterungsschutz und Sitzgelegenheit angeboten, während auf der anderen Strassenseite darauf verzichtet wird (Bsp. Uitikonstrasse, Feldegg, Neumatt). Nur zwei kommunale Haltestellen erfüllen die Anforderungen gemäss BehiG derzeit noch nicht, eine Anpassung ist geplant.

Ausstattung an Bushaltestellen

Gemäss den kantonalen Analysen (AP 4G) gibt es heute auf dem Gemeindegebiet von Urdorf nur eine Stelle, bei der Busse einen Fahrzeitverlust auf der Strasse erfahren, und zwar an der Kreuzung Birmensdorferstrasse / Schützenstrasse im Gebiet Bergermoos. Gemäss VBZ gibt es weitere Konfliktstellen, die vor allem in den abendlichen Hauptverkehrszeiten zu Verlustzeiten im strassengebundenen ÖV führen. Als Grenzwert wird dabei eine

ÖV-Fahrzeitverluste im Strassennetz

abschnittsbezogene Verspätung von mindestens 1 min im 84%-Perzentil (dh. 10 von 60min) verwendet. Die Stellen sind:

- Abschnitt zwischen «Urdorf, Herweg» und «Dietikon, Birmensdorferstrasse» (beide Richtungen, teilweise mit Baustelle LTB begründet)
- Abschnitt zwischen «Urdorf, Heinrich-Stutz-Strasse» und «Urdorf, Sonne» (Fahrtrichtung Norden)
- Abschnitt zwischen «Urdorf, Heinrich-Stutz-Strasse» und «Birmensdorf, Ristet» (Fahrtrichtung Süden)

Die Auswertung zum Mobilitätsverhalten (vgl. Kapitel 3.3) hat gezeigt, dass auf den Verbindungen zur Stadt Zürich (ohne Kreis 9), zu Schlieren und zu Affoltern a. A. häufiger der ÖV gewählt wird als auf anderen Verbindungen. Grundsätzlich beträgt der ÖV-Anteil in Urdorf tiefe 16% (bimodal, in Bezug auf Wege, gemäss Verkehrsmodell). Im Limmattal besitzen weniger Leute ein ÖV-Abo als im Gesamtkanton (58% vs. 70%).

Nachfrage:
Tiefer ÖV-Anteil

Gemäss Auswertung der Daten von VBZ und SBB 2019 sind folgende ÖV-Haltestellen am besten frequentiert (Basis: Werktage). Alle anderen Bushaltestellen weisen Frequenzen von unter 600 Pers/d auf.

Fahrgast-
frequenzen

- Bahnhof Urdorf: 2'800 Pers/d
- Bahnhof Urdorf Weihermatt: 2'400 Pers/d
- Bushaltestelle Urdorf Weihermatt: 1'000 Pers/d
- Urdorf Spitzacker: 1'300 Pers/d
- Urdorf, Feldegg: 900 Pers/d

Stärken	Schwächen
Urdorf wird insgesamt von drei Bahnhöfen erschlossen (Urdorf, Urdorf Weihermatt, Glanzenberg).	Die Bahnhöfe befinden sich am Siedlungsrand der Gemeinde und in erhöhter Lage, wodurch sie zu Fuss bzw. mit dem Velo nur für gewisse Quartiere attraktiv liegen.
Attraktive ÖV-Verbindungen zu den Nachbargemeinden im Limmattal (Dietikon, Schlieren).	Auf der sehr bedeutenden Verbindung mit den Stadtquartieren Altstetten und Albisrieden gibt es keine ÖV-Direktverbindung, ebenso wenig zu den Nachbargemeinden Uitikon oder auf den Mutschellen. Dies führt zu Umsteigevorgängen und langen Reisezeiten im ÖV auf diesen Relationen.
Grundsätzlich ist ein dichtes Netz an Buslinien vorhanden, die sich bzgl. Linienführung und Takt weitgehend sinnvoll überlagern. Die beiden S-Bahnlinien S5 und S14 überlagern sich im Hinketakt 10'/20'.	Der Bahnhof Urdorf (Gemeindegebiet Schlieren) wird von keiner Buslinie bedient.
Attraktive ÖV-Umsteigezeiten von den Buslinien 302 und 308 auf die S11 und die S12 beim Bahnhof Schlieren.	Die Qualität der Anschlüsse am Bahnhof Urdorf Weihermatt ist tief, speziell auf die S-Bahnlinien in Richtung Zürich.
Nahezu flächendeckende ÖV-Erschliessung mit ÖV-Güte C.	ÖV-Erschliessung mit Lücken in den bergseitigen Wohngebieten zwischen den Bahnhöfen (ÖV-Güte D) und beim Arbeitsgebiet Bergermoos (ÖV-Güte F).

Weitgehend gute Ausstattung der Bushaltestellen mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten.	Tiefe Zufriedenheit der ÖV-Nutzenden zur Pünktlichkeit sowie zur Aufenthaltsqualität an den S-Bahnhöfen.
Auf den Verbindungen von/nach Zürich, Schlieren und Affoltern a. A. wird häufiger der ÖV benutzt als auf anderen Verbindungen.	Der ÖV-Anteil (bimodal, in Bezug auf Wege, gemäss Verkehrsmodell) beträgt in Urdorf tiefe 16%. Im Limmattal besitzen weniger Leute ein ÖV-Abo als im Gesamtkanton (58% vs. 70%).
	Am Knoten Schützen-/Birmensdorferstrasse kommt es zu Fahrzeitverlusten (Schwachstellenanalyse ZVV, AP 4G). Zudem treten Verspätungen im Bereich des Knotens Bern-/Birmensdorferstrasse und entlang der südlichen Birmensdorferstrasse (Fahrtrichtung Norden) auf.

Tabelle 7: Resultat Analyse ÖV

3.10 Fussverkehr

Hinweis: Beim Fuss- und Veloverkehr wird hier – wie in der Verkehrsplanung üblich – vor allem auf Defizite eingegangen.

Die Gemeinde Urdorf verfügt im Allgemeinen über ein dichtes Fusswegnetz im Siedlungsgebiet. Ausserhalb des Siedlungsgebiets stellen zahlreiche Freizeitnetzverbindungen die Erschliessung mit den umliegenden Naherholungsgebieten sicher. Die Trennwirkung der Autobahn im Westen sowie des Gleistrasses im Osten der Gemeinde ist durch einige Unter- und Überführungen reduziert.

Dichtes Fusswegnetz

In der Gemeinde Urdorf existieren bereits heute diverse Tempo 30-Zonen. Ungeachtet dessen, hat der Gemeinderat im Jahr 2019 im Leitbild «Urdorf 2030» die Stossrichtung manifestiert, weitere Tempo 30-Zonen, wo möglich und sinnvoll, einzuführen. So sind aktuell auch verschiedene Prüfungen als auch Umsetzungen von T30-Zonen im Rahmen von Vorstudien (Bergstrasse, Bahnhofstrasse, Krummackerstrasse, Weihermatt-/Uitikonstrasse) aber auch von geplanten Strassenbauprojekten (Bachstrasse, Weihermattstrasse) sowie im Zuge der Transformation von Urdorf-Nord In der Luberzen vorgesehen.

Verkehrsberuhigung aus Sicht Fussverkehr

In Oberurdorf sind die wichtigsten öffentlichen Einrichtungen und ÖV-Haltestellen an das Fusswegnetz angeschlossen. In Niederurdorf/Urdorf-Nord zwischen Steinacker und Grossmatt (F13, Teil Nord) sowie im südlichen Bergmoos (Heinrich-Stutz-Strasse, F23) ist die Erschliessung durch Fusswege von verschiedenen Einrichtungen, Arbeitsschwerpunkten und ÖV-Haltestellen lückenhaft. Im Südosten, ausserhalb des Siedlungsgebiets, gibt es eine Netzlücke auf der Verbindung Uitikonstrasse – Aspstrasse – Taubemoosstrasse (F36) und im kantonalen MaPlaFu wird weiter die fehlende Fusswegverbindung In der Fadmatt – Im Heidenkeller (ohne Nummer) als Netzlücke ausgewiesen.

Allgemeine Erschliessung und Netzlücken

Im Fusswegnetz der Gemeinde Urdorf existieren verschiedene lineare Schwachstellen. In Niederurdorf/Urdorf-Nord weist die Verbindung zwischen Steinacker – In der Luberzen – Grossmatt/Untermatt (F13, Teil Süd) nebst einer Netzlücke auch Schwachstellen auf. Weiter existieren auf der

Lineare Schwachstellen im kommunalen Fusswegnetz

Bergstrasse (F8), der Bahnhofstrasse (F6) und dem Rainweg (F18) Schwachstellen und beeinträchtigen so wichtige Fusswegverbindungen in Richtung Bahnhof Urdorf sowie die Erschliessung der Kantonsschule Limmattal. Im Arbeitsgebiet Bergermoos stellt die Schützenstrasse (F23) eine Schwachstelle für Zufussgehende dar.

Entlang der linearen Schwachstellen Bergstrasse und Bahnhofstrasse existieren auch punktuelle Schwachstellen (F6, F25, F26). Weitere punktuelle Schwachstellen finden sich im Steinacker (F10), In der Fadmatt (F2), entlang der Weihermattstrasse (F3, F4), sowie an den Knoten Birmensdorferstrasse/Lättenweg (F34), Bodenfeld-/Neumattstrasse (F29) und Feld-/Zentrumsstrasse (F1).

Punktuelle Schwachstellen

Im Rahmen einer Online-Umfrage der Gemeinde im Frühling 2021 wurde die Bevölkerung zum Fusswegnetz befragt. Dabei wurde mehrfach die Birmensdorferstrasse als Schwachstelle genannt. Obwohl einige Fussgängerinseln realisiert sind, seien die Querungen teilweise mit Konflikten verbunden. Abschnittsweise ist zudem das Trottoir schmal oder nur einseitig vorhanden (zwischen Bach- und Friedhofstrasse). Zudem fehle bei der Bushaltestelle Oberurdorf (Wendeschlaupe) ein Fussgängerstreifen.

Online-Umfrage

Es sind keine umfassenden Nachfragedaten zum Fussverkehr in Urdorf vorhanden. Die Auswertungen des Mobilitätsverhalten (vgl. Kapitel 3.3) weisen darauf hin, dass der Fussverkehrsanteil bei den Binnenpendelnden (inkl. Schülerinnen und Schüler) relativ hoch ist.

Nachfrage

Die Bevölkerungsbefragung im Rahmen des Verkehrsmonitoring Limmattal im Jahr 2018 ergab, dass der Anteil am Fuss- und Veloverkehr an der täglich zurückgelegten Distanz zwischen 2010 und 2015 deutlich zugenommen hat. Dies widerspiegelt sich in der hohen Zufriedenheit der Befragten mit dem Angebot an Fusswegen in der Wohngegend Urdorf.

Mobilitätsmonitoring Limmattal 2018

Stärken	Schwächen
Generell gut ausgebautes Fusswegnetz und gute Verknüpfung von Alltag- und Freizeitrouten.	
Keine Wartezeiten für den Fussverkehr durch geschlossene Barrieren aufgrund der bestehenden Personenunterführung.	Unattraktive Erschliessung des Bahnhofs Urdorf für den Fussverkehr (Schwachstellen an der Bahnhofstrasse und Bergstrasse).
Grosser Anteil an verkehrsberuhigten Quartieren und Strassen durch Tempo 30-Zonen, was zu einer höheren Attraktivität für den Fussverkehr führt.	ÖV-Haltestelle «Heinrich-Stutz-Strasse» ungenügend an das Fusswegnetz angeschlossen
Die natürliche Trennwirkung der Autobahn und des Bahntrasses ist durch einige Querungsmöglichkeiten reduziert.	Das Fusswegnetz weist Netzlücken auf folgenden Verbindungen Lücken auf: <ul style="list-style-type: none"> — In Niederurdorf auf der Verbindung Steinacker – In der Luberzen – Grossmatt/Untermatt — Verbindung In der Fadmatt – Im Heidenkeller (MaPlaFu, gem. kantonaler Analyse, Stand 2015) — Im Bergermoos entlang der Heinrich-Stutz-Strasse

<p>Grosse Zufriedenheit bei der Bevölkerung von Urdorf mit dem Angebot an Fusswegen in der Wohngegend (Quelle: Mobilitätsmonitoring).</p>	<p>Im untergeordneten kommunalen Fusswegnetz sind folgende linearen Schwachstellen vorhanden (Basis: LVK):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Auf der Verbindung Steinacker – Grossmatt/Untermatt — Bahnhofstrasse — Bergstrasse — Rainweg — Schützenstrasse (Bergermoos) <p>Weiter sind diverse punktuelle Schwachstellen vorhanden. Folgende Punkte befinden sich nicht entlang linearen Schwachstellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Steinacker — Bodenfeldstrasse/Neumattstrasse — Birmensdorferstrasse/Lättenweg (Post) — In der Fadmatt — Weihermattstrasse (zwei)
<p>Hoher Fussverkehrsanteil bei den Binnenpendlern vorhanden (inkl. Schüler/innen).</p>	<p>Gemäss Online-Umfrage vom Frühling 2021 wird zudem auf weitere Schwachstellen entlang der Birmensdorferstrasse (Teil Süd, abschnittsweise schmales oder einseitiges Trottoir) sowie eine fehlende Querung bei der Bushaltestelle Oberurdorf hingewiesen.</p>
<p>Im Siedlungsgebiet sind keine Lichtsignalanlagen LSA vorhanden. An den grösseren Knoten gibt es Kreisel, welche die Wartezeiten für Zufussgehende minimal halten.</p>	

Tabelle 8: Resultat Analyse Fussverkehr

3.11 Veloverkehr

Hinweis: Beim Fuss- und Veloverkehr wird hier – wie in der Verkehrsplanung üblich – vor allem auf Defizite eingegangen.

Das Velonetz gemäss LVK basiert auf einem Basisnetz, welches bezüglich der überkommunalen Radwege auf dem regionalen Richtplan von 2009 sowie dem kantonalen Velonetzplan 2015 gründet. Das kommunale Radwegnetz basiert auf dem abgelehnten kommunalen Richtplan von 2006. Auf der überkommunalen Ebene wird zwischen Alltags- und Freizeitvelowegen unterschieden, das kommunale Netz fokussiert auf den Alltagsverkehr. Abgesehen von den überkommunalen Freizeitvelowegen werden die zentralen, meist überkommunalen Velorouten überwiegend entlang den MIV-Hauptverkehrsachsen geführt, die ergänzenden kommunalen Radwege werden entlang weniger verkehrsbelasteten Gemeindestrassen und durch die Quartiere geführt.

Velonetz

Im Rahmen des LVK Urdorf 2016 wurden Schwachstellen und Netzlücken ausgewiesen. Seither wurden diverse identifizierte Lücken im Velowegnetz behoben. Aktuell sind die wichtigsten Quell- und Zielpunkte in Urdorf grösstenteils an das Velowegnetz angeschlossen. Das Arbeitsgebiet im Bergermoos ist durch das Fehlen einer Velowegverbindung entlang Schützenstrasse – Heinrich-Stutz-Strasse (V11) noch nicht für den Veloverkehr

Lücken im Velowegnetz

erschlossen. Weiter fehlt eine Weiterführung der kantonalen Velonebenverbindung südlich des Bahnhofs Weihermatt entlang des Gleistrassees (V19).

Das kantonale Velowegnetz weist entlang der der Birmensdorferstrasse, der Bernstrasse, der Feldstrasse, der Schönenwerdstrasse sowie im nördlichen Teil der Uetlibergstrasse Schwachstellen auf. Im kommunalen Velowegnetz existieren diverse lineare und punktuelle Schwachstellen. Die Velowege in Niederurdorf westlich des Schäflibachs weisen alle Schwachstellen (V7, V21, V30) auf, das Gebiet Grossmatt/Untermatt ist somit für den Veloverkehr unattraktiv an die Gemeinde angeschlossen. Die Erschliessung der Bahnhöfe Weihermatt (V26) und Urdorf (V10, V18, V25) sind durch verschiedene Velowegschwachstellen gekennzeichnet. Weitere Schwachstellen finden sich entlang der Weihermattstrasse und derer Anbindung an die Birmensdorferstrasse (V13, V 28) und In der Fadmatt (V20).

Lineare und punktuelle Schwachstellen

Die Velosignalisation ist an einigen Stellen mangelhaft. Die Verbindung Krummackerstrasse – Im Moos – Bergstrasse (V16), welche entlang der Schulanlage Embri führt, ist schlecht signalisiert. Weiter fehlt entlang der teilweise im Einbahnregime betriebenen Bachstrasse eine Signalisation, damit Velofahrende in beide Richtungen fahren können (V29).

Velosignalisation

Grundsätzlich sind diverse und über das gesamte Gemeindegebiet verteilte Veloabstellplätze an wichtigen Zielen für den Veloverkehr vorhanden. Es gibt bei allen öffentlichen Einrichtungen Abstellanlagen. An den beiden Bahnhöfen Urdorf und Weihermatt gibt es insgesamt vier Veloabstellanlagen (vgl. Kapitel 3.12). Bei Schulen sowie bei den Sportanlagen Weihermatt (Freibad, Eisbahn, Tennisanlage) und Zentrum/Spitzacker (Hallenbad, Turnhalle) und bei den Kirchen werden ebenfalls eine grössere Anzahl Veloparkplätze angeboten. An den Haltestellen der LTB sind Abstellanlagen geplant (bspw. V37). Zu den jeweiligen Auslastungen gibt es lediglich Daten zu den Bike+Ride-Anlagen, welche aktuell den Bedarf abdecken.

Veloparkierung

Im Rahmen einer Online-Umfrage der Gemeinde im Frühling 2021 wurde die Bevölkerung zum Velowegnetz befragt. Dabei wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass die Velowege nur schwer zu finden sind und die Signalisation besser sein könnte. Allgemein werden viele Verbesserungen zur Ausstattung (bspw. Radstreifen), eine Trennung des Fuss- und Veloverkehrs oder zusätzliche Veloverbindungen vorgeschlagen. Insbesondere die Berg- und Bahnhofstrasse stehen dabei im Fokus. Die Abstellanlagen bei den Schulhäusern, dem Zentrum Spitzacker, beim Muulaffeplatz, am Bahnhof Weihermatt und bei der Badi werden teilweise als ungenügend bezeichnet. Allgemein wird darauf hingewiesen, dass die Qualität der bestehenden Abstellplätze sehr uneinheitlich sei.

Online-Umfrage

Stärken	Schwächen
Die Sicherheit im Veloverkehr wird von einem Grossteil der Nutzenden als gut beurteilt (Mobilitätsmonitoring Limmattal).	Die Hanglage insbesondere im Osten der Gemeinde stellt für den Veloverkehr ein Hindernis dar.

<p>Die Netzlücke im Veloverkehr zwischen Urdorf und Dietikon bzw. Glanzenberg wurde durch die Ergänzung der Querungsmöglichkeit über die A3 geschlossen. Verschiedene weitere Netzlücken des LVK wurden bis heute behoben.</p>	<p>Das Velowegnetz weist noch folgende Netzlücken auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Heinrich-Stutz-Strasse — Verlängerung Uetlibergweg in Richtung Süd entlang der Bahngeleise
	<p>Im Velonetz ist die Veloinfrastruktur auf einigen wichtigen Veloverbindungen mangelhaft und weist Schwachstellen auf.</p> <p>Kantonales Velonetz:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Bernstrasse — Birmensdorferstrasse (Spitzacker bis Niederurdorf; wird von der Bevölkerung teilweise als Defizit angeschaut) — Schönwerdstrasse — Uetlibergstrasse (Nord) — Feldstrasse <p>Kommunales Netz:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Bergstrasse — Bahnhofstrasse — Weihermattstrasse — Verbindung Blächenstrasse-Bernstrasse — Dorfstrasse — Riedmatten — Uitikonerstrasse und Unterführung Bahnhof Weihermatt
	<p>Die Behebung der Netzlücken und-Schwachstellen im Norden/Nordosten der Gemeinde erfordert aufgrund der überkommunalen Schnittstellen der Schwachstellen eine gemeinsame Planung mit Nachbargemeinden Dietikon und Schlieren</p>
<p>An den wichtigen Zielorten für den Veloverkehr existieren Abstellanlagen, an den Bahnhöfen existieren folgende Bike+Ride-Veloabstellanlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Bahnhof Urdorf (130 Plätze, gedeckt, unbeleuchtet, ohne Diebstahlsicherung) — Bahnhof Weihermatt (58 Plätze, gedeckt, unbeleuchtet, mit Diebstahlsicherung) 	
<p>In der BZO ist festgelegt, dass bei Industrie- und Gewerbebauten genügend Abstellflächen für Velos bereitzustellen sind.</p>	<p>In der BZO sind keine weiteren Vorgaben zur Erstellung von Veloabstellplätzen enthalten.</p>

Tabelle 9: Resultat Analyse Veloverkehr

3.12 Kombinierte Mobilität

Mit Angeboten zur kombinierten Mobilität soll die Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln vereinfacht und damit Alternativen zur reinen MIV-Mobilität attraktiver werden, insbesondere auf der ersten/letzten Meile. Hauptfokus sind dabei Bahnhöfe und ihre optimale Erschliessung als wichtige Verknüpfungspunkte.

Am Bahnhof Urdorf ist die intermodale Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln unattraktiv. Durch das Fehlen einer Buslinie, welche den Bahnhof Urdorf bedient, ist der direkte Übergang zwischen dem Schienenverkehr und dem strassengebundenen ÖV nicht möglich. Die Hanglage und die unattraktive Erschliessung des Bahnhofs Urdorf wirkt sich negativ auf die Verknüpfung zwischen der S-Bahn und dem Velo- als auch dem Fussverkehr aus, was sich auch in der sehr geringen Auslastung der Veloabstellanlage (11% im Jahr 2019) widerspiegelt.⁴ Für den MIV stehen am Bahnhof Urdorf rund 15 P+R Parkplätze zur Verfügung. Seit der Eröffnung der P+R Anlage am Bahnhof Glanzenberg ist hier allerdings eine Unternutzung festzustellen. Die Trennwirkung der oft geschlossenen Barrieren hat negative Auswirkungen auf die intermodale Verknüpfung, lediglich für den Fussverkehr besteht eine kleine Personenunterführung.

Der Bahnhof Weihermatt wird von den zwei Buslinien 308 und 311 bedient. Die Bushaltestelle ist durch eine Treppe sowie eine Unterführung an den Bahnhof angeschlossen. Personen mit eingeschränkter Mobilität müssen insbesondere in Fahrtrichtung Zürich einen kleinen Umweg auf sich nehmen. Auch beim Bahnhof Weihermatt mindert die Hanglage die Attraktivität der Verknüpfung von Velo- und Fussverkehr mit der S-Bahn, die Veloabstellanlage ist lediglich um rund einen Drittel ausgelastet (vgl. Fussnote 4).

Bike+Ride Parkierung	Kapazität	Parkiersystem	Diebstahlsicherung	Ausstattung	Bemerkungen
Bahnhof Urdorf	130	Vorderradhalter, keines	keine	Unbeleuchtet, gedeckt	Grössere Höhendifferenz zum Siedlungsgebiet; Veloweg entlang Bahn ist keine Alltagsroute
Bahnhof Weihermatt Süd	18	Lenkerhalter mit Zusatzkabel	vorhanden	Unbeleuchtet, gedeckt	Grössere Höhendifferenz zum Siedlungsgebiet; Veloweg entlang Bahn ist keine Alltagsroute
Bahnhof Weihermatt Nord-Ost	Ca. 20	keines	keine	Unbeleuchtet, gedeckt	Grössere Höhendifferenz zum Siedlungsgebiet; Veloweg entlang Bahn ist keine Alltagsroute; Erfüllt Anforderungen Bike+Ride nicht
Bahnhof Weihermatt Nord-West	Ca. 10	keines	keine	Unbeleuchtet, gedeckt	Grössere Höhendifferenz zum Siedlungsgebiet; Veloweg entlang Bahn ist keine Alltagsroute;

Tabelle 10: Veloparkierungsanlagen an den Bahnhöfen Urdorf und Weihermatt

Neben den Bike+Ride-Anlagen gibt es in der Gemeinde Urdorf an den Bushaltestellen generell keine Veloabstellanlagen. An den zwei künftigen Haltestellen der Limmattalbahn werden Abstellmöglichkeiten für Velos errichtet. Bei der Haltestelle «Kantiallee» sollen rund 15 abschliessbare und gedeckte

4 Region Limmattal: Bike + Ride in der Region. Controlling 2019.

Abstellplätze, bei «Urdorf-Nord» anfangs rund zehn abschliessbare Abstellplätze mit der Möglichkeit einer nachträglichen Überdeckung errichtet werden.

Mobility verfügt in der Gemeinde Urdorf beim Spitzacker über einen Standort mit einem Fahrzeug. Im Vergleich mit anderen Agglomerationsgemeinden ist das Angebot damit eher bescheiden. Andere Sharing-Angebote insbesondere auch Bike-Sharing oder Mikromobilität-Sharing-Angebote (z.B. E-Trottinett) existieren in Urdorf bisher nicht. Ein Bike-Sharing-System (Publi-Bike) wurde gemeinsam mit Dietikon und Schlieren geprüft, aufgrund eines ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses von allen drei Städten resp. Gemeinden jedoch verworfen.

Sharing-Angebote

Einen fixen Standort für Taxis gibt es in Urdorf nicht. Taxi-Services werden in der Gemeinde nur auf Abruf angeboten.

Taxi

Stärken	Schwächen
Am Bahnhof Urdorf ermöglicht eine P+R-Station den Umstieg von MIV auf die Bahn. Seit Eröffnung des P+R am Bahnhof Glanzenberg ist dieses allerdings weniger relevant geworden.	Der Übergang zwischen S-Bahn, strassengebundenem ÖV und dem Velo- und Fussverkehr am Bahnhof Urdorf ist unattraktiv. Trennwirkung der Barriere als zusätzliches Hindernis.
	Die Anbindung beider Bahnhöfe an das Fuss- und Velonetz ist durch verschiedene Schwachstellen beeinträchtigt.
Ein Car-Sharing-Angebot ist vorhanden, wenn auch nur mit einem Standort.	Es besteht kein Velo-Sharing-Angebot in Urdorf.
An den zwei Haltestellen der Limmattalbahn (In der Luberzen/Kantonsschule und Herweg) werden sichere und teilweise gedeckte Veloabstellplätze eingerichtet.	An den Bushaltestellen gibt es keine Veloabstellanlagen.

Tabelle 11: Resultat Analyse Kombinierte Mobilität

3.13 Parkierung

Die Gemeinde Urdorf regelt das Parkieren auf öffentlichem Grund mit dem Reglement aus dem Jahr 2005 (Parkierungsreglement, Parkkartenreglement und Gebührentarif). Das Siedlungsgebiet wird dabei in zwei Parkzonen eingeteilt:

Weisse Zone

- Parkzone 1: Kern-, Zentrums-, Wohn-, Freihalte-, Erholungszone sowie Zone für öffentliche Bauten
- Parkzone 2: Industriezonen

Beide Zonen können als Weisse Zone signalisiert werden, wo die Parkscheibenpflicht gilt. Die zulässige Parkierungsdauer ist auf den Zusatztafeln jeweils vermerkt. Im Allgemeinen beträgt die maximale Dauer 5 Stunden. Damit wird das Dauerparkieren unterbunden.

Für das unbeschränkte Parkieren innerhalb der Weissen Zone in der Gemeinde Urdorf (ohne Industriezone) berechtigen entsprechende Parkkarten. Diese werden an Einwohner/innen von Urdorf sowie ortsansässige Geschäftsbetriebe auf Gesuch abgegeben. Auch für Personen ohne Wohnsitz

Parkkarten

in Urdorf ist der Bezug möglich, allerdings nur für leichte Motorwagen. Die Parkkarten werden für ein bis sechs oder zwölf Monate vergeben und jeweils auf den ersten Tag im Monat ausgestellt. Die Gebühren für die Parkkarten betragen:

— Anwohner/innen: CHF 30 im Monat, CHF 360 im Jahr

— Auswärtige: CHF 50 im Monat, CHF 600 im Jahr

Zudem werden auch Tagesbewilligungen verkauft (in 10er-Blöcken à CHF 20). Die Gebühren liegen im Vergleich mit anderen Gemeinden auf einem tiefen Niveau. Für das Jahr 2020 wurden die vergebenen Parkkarten ausgewertet (vgl. Tabelle 12), zudem werden im Schnitt pro Tag 40 Tagesbewilligungen bezogen. Die genaue Anzahl der strassenseitigen PP-Anzahl liegt nicht vor. Da jedoch keine Obergrenze der Vergabe von Parkkarten besteht, muss davon ausgegangen werden, dass das Angebot die Nachfrage eher übersteigt, auch wenn in einzelnen Quartieren die Auslastung der Parkplätze gut ist.

Kategorie	Anzahl insgesamt	Einwohner/in	Auswärtige
12 Monate	148	107	41
6 Monate	72	53	19
5 Monate	105	88	17
4 Monate	11	7	5
3 Monate	15	12	3
2 Monate	54	46	8
1 Monat	25	20	5
Total	429	332	97

Tabelle 12: Übersicht Parkkarten (Gültige Parkkarten im Durchschnittsmonat 2020)

Im Parkierungsreglement ist zudem die zeitliche und monetäre Bewirtschaftung der folgenden öffentlichen Parkplätze festgelegt. Die Gebühren sind mit Fr. -.50 bis 1.- pro Stunde moderat.

— Uetlibergstrasse, Höhe Liegenschaft Nr. 8: 24h gebührenpflichtig, Parkierungsdauer max. 4h, pro Stunde Fr. -.50

— Feldstrasse, Höhe Limmattalspital, gebührenpflichtig täglich von 08.00 – 20.00 Uhr, Parkierungsdauer max. 4h, 30 Minuten Fr. -.50, pro Stunde Fr. 1.-

— Parkplatz Zwischenbächen: 24h gebührenpflichtig, ohne Beschränkung der Parkierungsdauer, 1. bis 6. Stunde Fr. -.50, ab 7. Stunde Fr. 1.-

Darüber hinaus gibt es weitere Parkieranlagen, die sich nicht entlang von Strassenzügen befinden. Tabelle 13 gibt einen Überblick über alle öffentlichen sowie privaten, öffentlich zugänglichen Parkieranlagen in Urdorf ab.

Öffentlich zugängliche Parkplätze

Anlage	PP	Typ	Bewirtschaftung	Auslastung
P+R Bahnhof Urdorf	20	öffentlich Park and Ride (SBB)	Tag: Fr. 6.- Monat: Fr. 60.- Jahr: Fr. 600.-	gering
P+R Uetlibergstrasse	15	öffentlich Park and Ride (SBB)	Tag: Fr. 6.- Monat: Fr. 60.- Jahr: Fr. 600.-	gering
Uetlibergstrasse	5	öffentlich Bahnhof Urdorf	24h, max. 4h -.50 Fr./h	gering
Feld-/Urdorferstrasse	4	öffentlich Spital Limmattal	08.00 – 20.00 Uhr max. 4h, 1.- Fr./h	gering/mittel
Zwischenbächen	200	öffentlich Zentrum, Sportplätze	24h, unbeschränkt -.50 Fr./h (bis 6h) 1.- Fr./h (ab 6h)	mittel
Schul-/Bahnhofstrasse	37	öffentlich Gemeindehaus, Geschäftsverkehr	nur 7.00-19.00 Uhr bzw. max. 5h	hoch
Weihermatt	223	öffentlich, Schule, Schwimmbad, Kunsteisenbahn	max. 5h	mittel/hoch
Wirbel	52	öffentlich Tennis-/Curlingzentrum	max. 5h	mittel/hoch
Chilstig	20	öffentlich Erholung Reppischtal	max. 5h	gering
Zentrum Spitzacker	227	privat, öffentlich zugänglich Einkaufen, Mehrzweckhalle	nur 5.00-23.00 Uhr max. 5h -.50 Fr./h (bis 1h) 1.- Fr./h (ab 1h)	hoch
Tunnelgarage Zentrum	43	privat, öffentlich zugänglich Einkaufen, Mehrzweckhalle	nur 5.00-23.00 Uhr max. 72h -.50 Fr./h (bis 2h) 1.- Fr./h (ab 2h) 2.- Fr./h (ab 3h)	mittel
Parkhaus Brüttsch Rüeegger	21	privat, öffentlich zugänglich Wirtschaftsraum Urdorf-Nord	Mo-Fr. 5.00-20.00 Uhr, max. 12h 1.- Fr./h	gering
Total	867			

Tabelle 13: Übersicht Parkierungsanlagen (Stand: 01.01.2021)

In der Bauordnung (2009) wird der Parkplatzbedarf für Motorfahrzeuge auf privatem Grund geregelt. Darin sind Mindestvorgaben bei Wohn- und Nichtwohnnutzung festgehalten. Für Arbeitsplätze kann in einem Abstand von 300m um die Bahnhöfe Urdorf und Urdorf Weihermatt sowie 500m um den Bahnhof Glanzenberg die Pflichtparkplatzanzahl um max. 30% reduziert werden. Autoarmes oder autofreies Wohnen ist im Rahmen der gültigen Bauordnung nicht vorgesehen.

Regelungen in der Bauordnung

Stärken	Schwächen
Im Siedlungsgebiet von Urdorf ist ein grosses Angebot an Parkierungsmöglichkeiten vorhanden. Diese erlauben kurze Zu- und Abgangswege.	Die grosse Verfügbarkeit von Parkplätzen führt zu einer hohen Attraktivität des MIV.
Die Gemeinde Urdorf verfügt mit dem Parkierungsreglement 2005 über eine einheitliche und flächendeckende Regelung zur Parkierung auf öffentlichem Grund, inkl. Strassenparkierung in der Weissen Zone.	Für die Parkierung unter 5h auf öffentlichen Parkplätzen in der Weissen Zonen fallen keine Gebühren an. Ebenso sind die Gebühren der Parkuhren-PP mit 0.50 – 1.00 CHF pro Stunde moderat. Dies erhöht die Attraktivität des MIV, insbesondere im Zusammenhang mit dem Freizeitverkehr (Sportanlagen) und dem Einkaufen.
	Die Gebühren für die Parkkarten sind im Vergleich mit anderen Gemeinden tief. Die Gemeinde übernimmt so einen bedeutenden Teil der Parkierungsnachfrage auf dem öffentlichen Grund.
	Das Parkierungsangebot rund um den Bahnhof Urdorf und im Bereich Urdorf-Nord (Parkhaus Brütsch Rüegger) ist überdimensioniert. Darauf deuten aktuelle Auslastungen hin.
	Alle Parkierungsanlagen (mit Ausnahme des Zentrums Spitzacker) sind oberirdisch, was teilweise zu Einschränkungen in der Siedlungsqualität führt.
In der BZO ist für Arbeitsplätze eine Reduktion der Pflichtparkplatzanzahl enthalten (max. 30% in einem Abstand von 300m um die Bahnhöfe Urdorf und Urdorf-Weihermatt resp. 500m um den Bahnhof Glanzenberg).	Die in der BZO enthaltene Reduktion der Pflichtparkplatzanzahl ist optional und nimmt keinen Bezug hinsichtlich Siedlungsdichte und/oder Erschliessungsgütern von ÖV sowie Erschiessung im Veloverkehr. Autofreies oder autoarmes Wohnen ist nicht vorgesehen.

Tabelle 14: Resultat Analyse Parkierung

3.14 Güterverkehr

Die Industrie- und Gewerbezone der Gemeinde befinden sich in den Gebieten Urdorf-Nord sowie Bergermoos und damit ausserhalb des Siedlungszentrums. Beide Gebiete verfügen über einen direkten Autobahnanschluss und somit über gute Voraussetzungen, dass der Verkehr nicht durch Wohngebiete abgewickelt wird. Der Güterverkehr vom/zum Gebiet Urdorf-Nord wird jedoch über kapazitätskritische Abschnitte der Birmensdorfer- und Bernstrasse geführt. Zu den Hauptverkehrszeiten kommt es auf der Autobahn zudem häufig zu instabilen Verkehrszuständen, was den Ausweichverkehr aufs untergeordnete Netz auch beim Güterverkehr fördern kann. Durch eine Entwicklung und Verdichtung der Gebiete dürften sich Kapazitätsengpässe im umliegenden Netz zuspitzen.

Standorte
Industrie- und
Gewerbezone

Gemäss kantonalen Grundlagen gibt es insgesamt zwei Einrichtungen, die einen bedeutenden Güterverkehr in Urdorf erzeugen. Einerseits ist dies das Paketzentrum der Schweizerischen Post im Gebiet Bergermoos und andererseits eine Entsorgungs- und Recyclinganlage im Gebiet Urdorf-Nord.

Güterverkehr erzeugende
Einrichtungen

Entlang der Bernstrasse und der Birmensdorferstrasse verlaufen Ausnahmetransportrouten des Typs I. Die Strassen müssen damit folgende Bedingungen erfüllen: min. 5.20 m lichte Höhe, min 7.50 m lichte Breite, Totalgewicht von max. 480 t und Achslast von max. 30 t.

Ausnahmetransportrouten

Das Industriegebiet Bergermoos verfügt über Anschlussgleise, über die der Güterverkehr abgewickelt werden kann. Diese Anschlussgleise sind im Regionalen Richtplan mit einem gemeindeübergreifenden Eintrag mit Birmensdorf (Gebiet Ristet) gesichert.

Anschlussgleise

Stärken	Schwächen
Gute bis sehr gute strassenseitige Erschliessung der Industrie- und Gewerbegebiete mit bedeutender Güterverkehrserzeugung Bergermoos (HLS-Anschluss und gesicherte Anschlussgleise in RRP) sowie Urdorf-Nord (HLS-Anschluss).	Kritische Auslastung der HLS kann die grundsätzliche gute Erschliessung und Abwicklung des Güterverkehrs durch Ausweichverkehr in der Siedlung beeinträchtigen
Bedeutende stark Güterverkehr erzeugende Einrichtungen befinden sich in den genannten Gebieten in HLS-Nähe (Recyclingzentrum, Paketverteilzentrum der Post).	Übergeordnete Ziele und Strategien im Güterverkehr fehlen weitgehend, auch hinsichtlich Siedlungsverträglichkeit des Güterverkehrs
	Neue Güterverkehrsanlagen dürften die Kapazitätsengpässe im umliegenden Strassennetz zuspitzen.

Tabelle 15: Resultat Analyse Güterverkehr

4. Handlungsbedarf

Der wesentliche Handlungsbedarf wird als Fazit aus der Analyse von Ist-Situation und Entwicklungstrends abgeleitet. Er entsteht dort, wo die Trendentwicklung Schwächen akzentuiert, potenziell neue Schwächen schafft oder bestehende Stärken gefährdet. Der Handlungsbedarf wird aufgeteilt in direkte Einflussmöglichkeiten (Kapitel 4.1) und Bereiche, bei denen aufgrund der Kompetenzen vor allem eine Zusammenarbeit mit anderen wie Kanton, Region und Nachbargemeinden anzustreben ist (Kapitel 4.2).

4.1 Direkter Handlungsbedarf für die Gemeinde

- Der MIV-Anteil am Modal Split von Bevölkerung und Beschäftigten in Urdorf ist – selbst im Vergleich mit anderen Agglomerationsgemeinden – hoch. Auch auf Relationen mit städtischen Gebieten im Limmattal (Bsp. Dietikon, Altstetten) ist ein substanzieller **MIV-Anteil** vorhanden. Die hohe Verfügbarkeit von öffentlichen und privaten **Parkplätzen** in Urdorf begünstigt die Benutzung von Autos. In den gesetzlichen Grundlagen der Gemeinde befinden sich wenige Ansätze zur Lenkung der Verkehrsnachfrage, auch beim Güterverkehr.
- Die Potenziale im Fuss- und Veloverkehr sind nicht ausgeschöpft. Netzlücken und Schwachstellen erschweren ein attraktives und dichtes **Netz für den FVV**. Insbesondere die Gestaltung und der Betrieb der kommunalen Verbindungs- und Sammelstrassen nehmen die Anliegen des FVV noch zu wenig auf. Zudem gibt es keine Vorgaben hinsichtlich der Realisierung von privaten Veloabstellanlagen.

4.2 Handlungsbedarf in Zusammenarbeit mit anderen

- Mit der LTB wird ein neues und hochwertiges **ÖV-Angebot** geschaffen. Die LTB löst aber nicht alle Defizite im ÖV: Sie erschliesst nur den nördlichen Teil der Gemeinde und verändert dort mit dem 15'-Takt auch die ÖV-Güteklasse nicht. Erschwerend kommt dazu, dass die S-Bahnhöfe aufgrund ihrer Lage und des Fahrplans nur in geringem Masse als zentrale ÖV-Drehscheiben funktionieren können. Das ÖV-Angebot muss daher weiterentwickelt und mit Direktverbindungen ergänzt werden, damit der ÖV einen hohen Anteil der Verkehrsnachfrage aufnehmen kann.
- **Verkehrliche Probleme:** Auf den Hauptachsen im Strassennetz von Urdorf stammt ein bedeutender Anteil der Verkehrsbelastung aus dem Quell-/Zielverkehr der Gemeinde. Auf der Nationalstrasse treten in den Spitzenzeiten viele Stausituationen auf, sodass dann ein zusätzliches Potenzial für Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz besteht. Dies führt verstärkt zu unzuverlässigen Reisezeiten beim MIV sowie beim strassengebundenen ÖV. Überlastungen sind zudem für die Sicherheit des Veloverkehrs im Mischverkehr kritisch.
- Die **Gestaltung der kantonalen Birmensdorferstrasse (RVS)** berücksichtigt die städtebaulich-gestalterischen sowie die Anforderungen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmenden oder der Anwohnerinnen und Anwohner nur wenig. Diese Strasse dürfte zudem mit dem prognostizierten Verkehrswachstum noch weiter durch den MIV belastet werden, was den aufgeführten Ansprüchen entgegelläuft.

5. Ziele und Stossrichtungen

Die kommunale Gesamtverkehrsstrategie besteht aus einem übergeordneten Ziel sowie Zielen und Stossrichtungen nach Verkehrsthema. Ziele geben an, worauf das Handeln grundsätzlich auszurichten ist. Stossrichtungen zeigen auf, mit welchen Mitteln diese Ziele erreicht werden sollen. Die Gesamtverkehrsstrategie wurde unter Berücksichtigung der übergeordneten Planungen (Kapitel 2), der Analyse (Kapitel 3) und des Handlungsbedarfs (Kapitel 4) hergeleitet.

5.1 Übergeordnete Zielsetzung

Die Verkehrsnachfrage von Bevölkerung und Beschäftigten in Urdorf wird zunehmend auf flächeneffiziente und umweltschonende Verkehrsmittel verlagert. Die Gemeinde Urdorf nimmt dabei eine aktive Rolle ein.

Übergeordnetes Ziel

Die Funktionsfähigkeit und die Stabilität des Verkehrssystems sind auch unter Berücksichtigung des prognostizierten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums zu gewährleisten. Dazu müssen MIV-Fahrten auf Verkehrsmittel verlagert werden, welche eine erhöhte Transportkapazität pro Flächeneinheit ermöglichen. Die Gemeinde Urdorf setzt sich dafür ein, dass der Grossteil des Verkehrswachstums mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln erfolgt, dh. mit dem ÖV und dem FVV.

Begründung
Flächeneffizienz

Der Verkehr macht in der Schweiz mit einem Drittel einen Grossteil der schädlichen Treibhausgasemissionen aus.⁵ In einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung liegt ein grosses Potenzial zur Senkung dieser Emissionen. Mit der Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf umweltschonende Verkehrsmittel wird ein Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase in Übereinstimmung mit den Klimazielen 2050 des Bundes und dem Dekarbonisierungsziel des Kantons Zürich geleistet. Neben den Treibhausgasemissionen sollen aber auch die weiteren Luftschadstoff- sowie die Lärmemissionen reduziert werden.

Begründung
Umweltschonung

Dazu werden folgende Zielwerte für den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Urdorf mit Horizont 2040 definiert:

Quantifizierte Ziele

— **MIV-Wachstum um maximal 10%:** Das Verkehrswachstum im MIV wird auf maximal 10% der heute mit dem MIV zurückgelegten Wege begrenzt.

Hinweis: Gemäss Trend nimmt der MIV bis 2040 um 31% zu. Natürlich wäre auch eine Plafonierung des MIV auf dem heutigen Stand möglich, dies bedingt allerdings sehr starke Massnahmen. Die hier vorgeschlagenen 10% im MIV-Wachstum können nur eingehalten werden, wenn auf allen Verkehrsrelationen der ÖV-Anteil stärker als im Trend steigt.

— **Erhöhte ÖV-Anteile auf der Relation mit der Stadt Zürich:** Auf der Relation Urdorf – Stadt Zürich werden insgesamt mindestens 35-40% aller Wege über den ÖV abgewickelt. Dabei wird zwischen den benachbarten

5 Bundesamt für Umwelt (2020). Klima: Das Wichtigste in Kürze. <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/inkuerze.html#-1439031040>

Stadtquartieren Altstetten und Albisrieden (mind. 30%) und der restlichen Stadt Zürich unterschieden (mind. 45%).

Hinweis: Mit Stand 2016 wird ein ÖV-Anteil von 7% (Altstetten/Albisrieden) bzw. 33% (restliche Stadt Zürich) im Bimodal-Split erreicht. Das GVK des Kantons Zürich gibt bis 2030 ein Ziel von 35% ÖV-Anteil im Bimodal-Split auf der Relation Limmattal – Stadt Zürich vor.

- **Erhöhte ÖV-Anteile zu den benachbarten Limmattaler Gemeinden:** Auf den Relationen Urdorf – Dietikon und Urdorf – Schlieren werden mindestens 35% aller Wege durch den ÖV abgewickelt.

Hinweis: Mit Stand 2016 wird ein ÖV-Anteil von 20% (Schlieren) bzw. 11% (Dietikon) im Bimodal-Split erreicht. Das GVK des Kantons Zürich gibt bis 2030 ein Ziel von 30% ÖV-Anteil im Bimodal-Split für Wege innerhalb des Limmattals vor.

- **Mehr Veloverkehr im Quell-/Zielverkehr zu den Nachbargemeinden im Limmattal und von/nach Birmensdorf:** Die Bedeutung des gemeindeüberschreitenden Veloverkehrs wird gemäss der topographischen Lage deutlich zunehmen. Mit dem Velo werden 20% der Wege von/zu den Nachbargemeinden Schlieren, Dietikon und Birmensdorf abgewickelt. Auch Wege von/nach Zürich sollen vermehrt mit Velo zurückgelegt werden.

Hinweis: Zielformulierung unter Berücksichtigung des bestehenden Velonetzes und maximalen Potenzialen von Agglomerationen (im nationalen Vergleich sind mit Förderungsansätzen bis zu 20% möglich, Basis: SVI 2004/069).

- **Zunahme des Fuss- und Veloverkehrs innerhalb von Urdorf (Binnenverkehr):** Mind. 60% der Wege im Binnenverkehr werden über den Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Dazu gehören Pendler-, Freizeit- und Einkaufswege.

Hinweis: Gemäss Pendlerbefragung beträgt der FVV-Anteil im Binnenverkehr heute 41% (nur Pendlerverkehr).

Die definierten Zielwerte der Verkehrsverlagerung sind mit den übergeordneten Modal-Split Zielsetzungen vereinbar, vor allem mit den Zielen 2030 aus dem kantonalen GVK (vgl. Abschnitt 2.1). Für den Horizont 2040 ist die aufgezeigte Entwicklung aus dem kantonalen GVK fortzuschreiben. Insbesondere in Bezug auf die Verbindung nach Zürich wird deshalb ein ambitionierteres Ziel bzgl. ÖV angestrebt.

Hintergrund der Zielfestlegung

Die folgenden Darstellungen zeigen die Verteilung der Nachfrage auf Relationen und Verkehrsmittel für die unterschiedlichen Zustände auf:

Gesamte Nachfrageverteilung

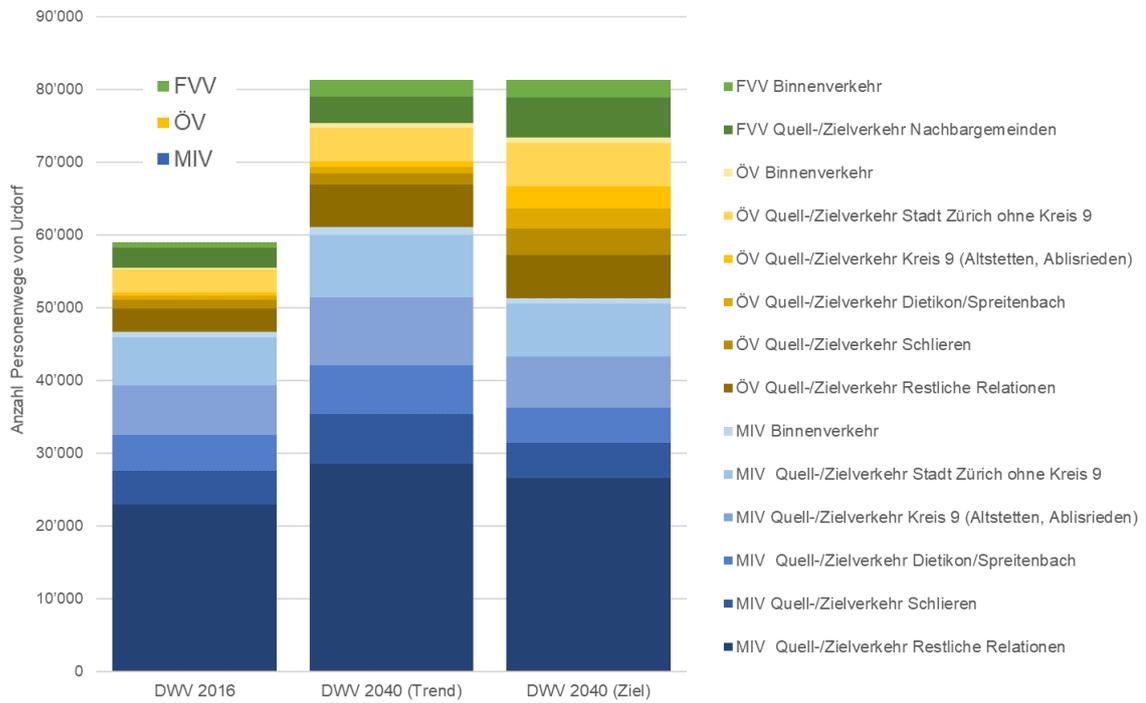


Abbildung 24 Verteilung der Personenwege des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs von Urdorf auf die Verkehrsmittel; Ist-Zustand, Trendentwicklung und Ziele (Basis der Nachfrage: GVM-ZH, FVV ergänzt)

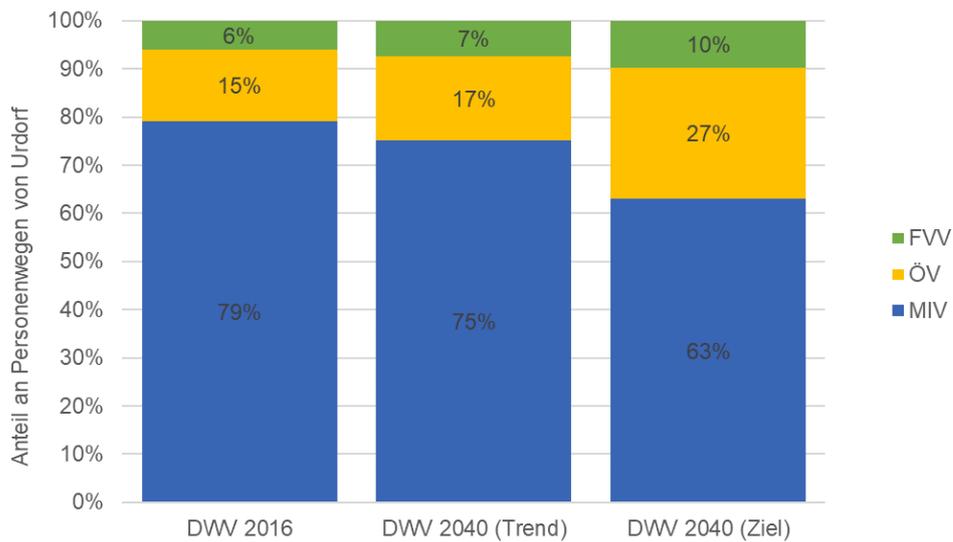


Abbildung 25 Modal Split des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs von Urdorf in Bezug auf Personenwege; Ist-Zustand, Trendentwicklung und Ziele (Basis: GVM-ZH, FVV ergänzt)

Die Ziele und Stossrichtungen je Verkehrsthema im folgenden Abschnitt zeigen auf, wie das übergeordnete Ziel erreicht werden soll.

5.2 Gesamtverkehrsstrategie

Übergeordnete Zielsetzung: Die Verkehrsnachfrage von Bevölkerung und Beschäftigten in Urdorf wird zunehmend auf flächeneffiziente und umweltschonende Verkehrsmittel verlagert. Die Gemeinde Urdorf nimmt dabei eine aktive Rolle ein.									
Verkehrsthema	Verkehr und Siedlung (VS)	Mobilitätsmanagement (MM)	Strassenverkehr (SV)		Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Fuss- und Veloverkehr (FVV)	Kombinierte Mobilität (KM)	Parkierung im MIV (P)	Güterverkehr (GV)
			Verkehrsverteilung	Ausrichtung Strassenraum					
Ziel	Bei der Siedlungsentwicklung werden günstige Voraussetzungen für die Nutzung des ÖV und FVV geschaffen.	Ein nachhaltigeres Verkehrsverhalten wird in der Gemeinde aktiv beworben und den grösseren Verkehrserzeugern werden Möglichkeiten zur Lenkung aufgezeigt.	Die grossen Verkehrsströme sind auf den Hauptachsen kanalisiert.	Der Strassenraum weist eine hohe Sicherheit für alle Nutzenden auf und ist siedlungsverträglich gestaltet. Die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden sind berücksichtigt.	Urdorf verfügt über ein attraktives ÖV-Angebot mit hoher Zuverlässigkeit und direkten und schnellen Verbindungen zu den wichtigen Zielen in der Region.	Urdorf verfügt über zusammenhängende und direkte Fuss- und Velowegnetze, deren Benutzung attraktiv und sicher ist.	Die wichtigsten ÖV-Haltestellen sind als intermodale Verkehrsdrehscheiben ausgestaltet und ermöglichen eine attraktive Verknüpfung diverser Mobilitätsangebote.	Die Parkierung im MIV ist abgestimmt auf den Gesamtverkehr und weiteren Ansprüchen im öffentlichen Raum.	Die Wohngebiete werden minimal durch den strassenseitigen Güterverkehr beeinträchtigt. Bedeutende Warenströme werden nach Möglichkeit gebündelt und über den Schienenverkehr abgewickelt.
Stossrichtungen	<p>VS-I: Siedlungsentwicklung auf ÖV-Angebot als Rückgrat ausrichten</p> <p>VS-II: Erschliessung im Fuss- und Veloverkehr frühzeitig auf die Siedlungsentwicklungsgebiete abstimmen und dabei kurze Wege sicherstellen</p> <p>VS-III: Vorgaben für eine Anpassung der Parkplatzerstellung in Abhängigkeit von ÖV-Angebot und Nutzung verankern (Ermöglichung von autoarmem sowie autofreiem Wohnen)</p> <p>VS-IV: Vorgaben zur privaten Realisierung von Veloabstellflächen bei grösseren Bauvorhaben verankern</p>	<p>MM-I: Bevölkerung betreffend Mobilität durch aktive Kommunikation verstärkt sensibilisieren</p> <p>MM-II: Mobilitätsberatung von Unternehmen und öffentlicher Verwaltung intensivieren</p> <p>MM-III: Vorgaben betreffend Verkehrsmittelwahl von Besuchenden für öffentliche Veranstaltungen durchsetzen</p> <p>MM-IV: Günstige Voraussetzungen für Velo-Lieferservices schaffen</p> <p>MM-V: Umsetzung und Effizienz der eingesetzten Instrumente regelmässig überprüfen</p>	<p>SV-I: Funktionsfähigkeit der Hochleistungsstrasse (N3) sicherstellen</p> <p>SV-II: Reale Verkehrsströme beobachten und regionale Verkehrssteuerung intensivieren (Lenkung Routenwahl, Knotensteuerung, mit Siedlung verträgliche Nutzung von Stauräumen).</p> <p>SV-III: Siedlungsgebiet verkehrsberuhigen, damit der unerwünschte Durchgangsverkehr verlagert werden kann.</p>	<p>SV-IV: Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen im Siedlungsgebiet unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsmittel, der Anwohnenden, des Klimas und von akustischen Prinzipien gestalten und betreiben.</p> <p>SV-V: Überkommunale Strassenachsen mit Nachbargemeinden gemeinsam planen.</p> <p>SV-VI: Unfallhäufigkeitsstellen regelmässig überprüfen und sanieren.</p>	<p>ÖV-I: Attraktive und direkte Verbindungen zu den Nachbargemeinden im Limmattal sowie speziell in die nahen Zürcher Stadtquartiere einrichten.</p> <p>ÖV-II: Zuverlässigkeit des ÖV erhöhen durch Priorisierungsmassnahmen und Berücksichtigung Bedürfnisse des ÖV bei Gestaltung der Strassenräume</p> <p>ÖV-III: Aufenthaltsqualität und Ausstattung an Bahnhöfen und Bushaltestellen verbessern</p> <p>ÖV-IV: Haltestellen bzgl. Lage und Ausstattung auf Umsteigewege optimieren, gutes Informationsangebot bereitstellen</p> <p>ÖV-V: ÖV-Erschliessung Urdorf-Nord und Bergermoos verbessern.</p>	<p>FVV-I: Wichtige Achsen im Veloverkehr mit hohem Ausbaustandard bzw. Komfort für Nutzende umsetzen.</p> <p>FVV-II: Schliessung von Netzlücken für den FVV</p> <p>FVV-III: Behebung der linearen und punktuellen Schwachstellen in den FVV-Netzen.</p> <p>FVV-IV: Schwachstellen bezüglich Schulwegsicherheit und subjektiver Sicherheit regelmässig überprüfen und beheben.</p> <p>FVV-V: Gut frequentierte Querungen bezüglich Sicherheit und Komfort verbessern.</p> <p>FVV-VI: Günstige Voraussetzungen für den FVV durch Verkehrsberuhigung schaffen</p> <p>FVV-VII: Attraktive Veloabstellanlagen bei wichtigen öffentlichen Einrichtungen umsetzen</p>	<p>KM-I: Möglichst direkte, attraktive und hindernisfreie Erschliessung der S-Bahnhöfe für den FVV umsetzen.</p> <p>KM-II: Erreichbarkeit der Verkehrsdrehscheiben der Nachbargemeinden für den Veloverkehr verbessern</p> <p>KM-III: Übergänge zu anderen Verkehrsmitteln an LTB-Haltestellen vorantreiben</p> <p>KM-IV: Quantitativer und qualitativer Ausbau der Veloabstellanlagen an beiden S-Bahnhöfen.</p> <p>KM-V: Sharing-Angebot von unterschiedlichen Verkehrsmitteln bei wichtigen ÖV-Haltestellen (S-Bahn-Haltestellen, LTB, Spitzacker) prüfen und ermöglichen.</p>	<p>P-I: Überangebot an öffentlichen Parkplätzen reduzieren und übergreifend mit privaten Angeboten abstimmen</p> <p>P-II: Parkraumbewirtschaftung stärker auf angestrebte Verkehrsmittelwahl ausrichten (über Nutzungsdauer, Gebühren, Parkkartenvergabe)</p> <p>P-III: Parkierungsflächen in unterirdische Anlagen verlagern</p> <p>P-IV: Parkierungsregulierung mit Nachbargemeinden abstimmen</p>	<p>GV-I: Flächennutzungen mit bedeutendem Güterverkehr nur ausserhalb des Zentrums und mit direktem Anschluss an Hauptachsen ohne Belastung des Wohngebiets.</p> <p>GV-II: Bei Umnutzungen und Verdichtungen in Industrie-/Gewerbebezonen Verkehrskonzepte (mit flankierenden Massnahmen) und Kapazitätsnachweise einfordern.</p> <p>GV-III: Gute planerische Voraussetzungen zur Nutzung von bestehenden Gleisanlagen schaffen und damit minimale Lärm- und Luftemissionen sicherstellen.</p>

Verwendete Farben: «zum Grossteil kommunale Aufgabe», «überkommunale Zusammenarbeit (Region, Kanton)», «mehrheitlich im Rahmen kantonaler Planungen», «gemäss Planungen des Bundes»

5.3 Verkehrsmanagement

Der heute in den Spitzenzeiten teilweise auftretende Ausweichverkehr zur Nationalstrasse N3 muss gesamtheitlich angegangen werden. Der Kanton kennt die Situation und verspricht sich durch die im Bau befindende zusätzliche Tunnelröhre im Gubrist (Nordumfahrung Zürich) eine Entlastung des untergeordneten Strassennetzes. Nach der Eröffnung im Jahr 2025 sollte der Verkehrsfluss auf der Nord-Süd-Achse verbessert sein, was den Ausweichverkehr durch Urdorf reduzieren dürfte.

Die Gemeinde setzt sich gemäss Stossrichtung SV-II beim Kanton dafür ein, dass dieser über die Verkehrsführung/-lenkung im Zusammenhang mit dem Durchgangsverkehr in Urdorf Bericht erstattet. Zudem soll mit der Stossrichtung SV-III die gewünschte Verkehrslenkung unterstützt werden.

5.4 Strassenachsen

Zu den wichtigen Strassenachsen im Siedlungsgebiet von Urdorf (vgl. Abbildung 26) werden im Folgenden konzeptionelle Grundsätze zu Gestaltung und Betrieb aufgeführt.

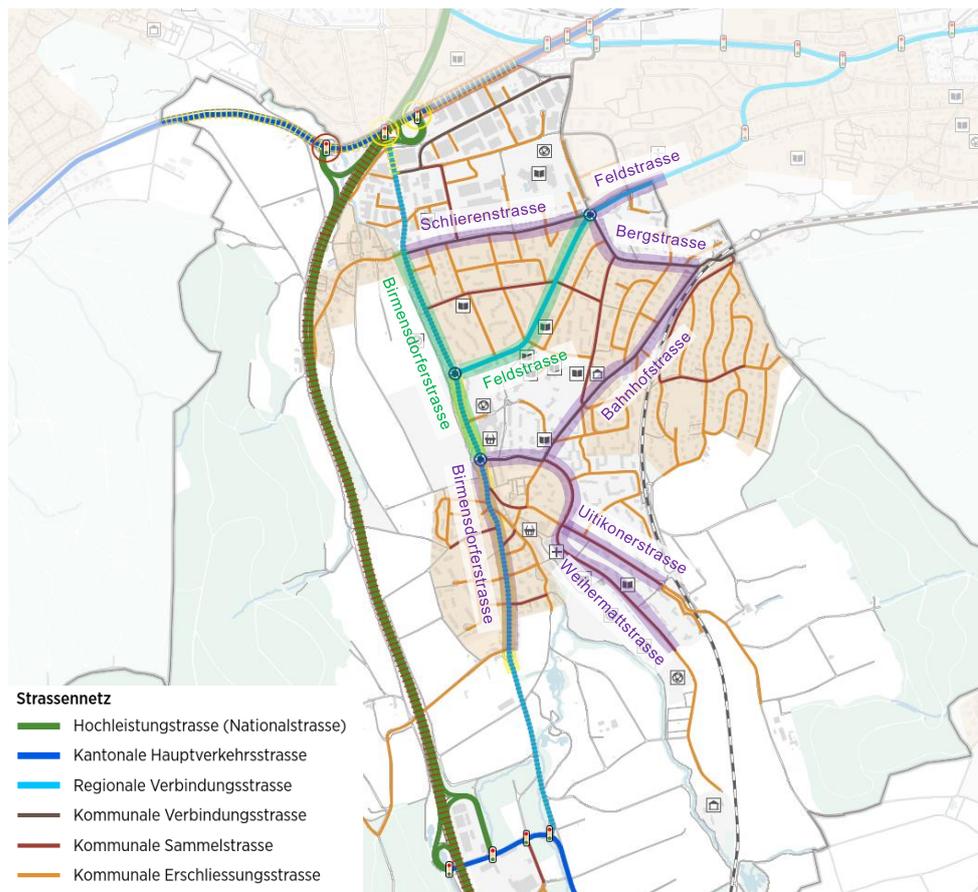


Abbildung 26 Übersicht Strassennetz in Urdorf mit relevanten Abschnitten für die Anpassung von Betrieb und Gestaltung (violett) bzw. von Betrieb (grün)

Hintergrund ist, dass auf dem Strassennetz von Urdorf Strassenfunktion und heutige Querschnitte teilweise voneinander abweichen. Die Strassenfunktion ist wenig «lesbar». Die kommunalen Verbindungs- und Sammelstrassen

sind auf hohe Geschwindigkeiten dimensioniert und es kommt zu Konflikten mit dem Fuss- und Veloverkehr (vgl. Kapitel 3). Zudem sind die Ansprüche in Bezug auf Siedlung und Klima noch wenig berücksichtigt.

Als Orientierungsgrundlage für die Projektierung sollen auf diesen Strassen folgende Grundsätze umgesetzt werden:

- Auf allen Strassen im Wohngebiet wird flächendeckend Tempo 30 umgesetzt, sowohl auf den kommunalen als auch auf den kantonalen Strassen (RVS, KVS, SS, ES).
- Alle in Abbildung 26 markierten Abschnitte sind Bestandteil des Velonetzes. Bei höheren Verkehrsbelastungen ($DTV > 3'000$ Fz/d), bedeutenden Steigungen ($>3\%$) sowie vor Schulen soll eine Infrastruktur für den Veloverkehr (bspw. Radstreifen) realisiert werden.
- Für den Fussverkehr werden auf RVS und KVS beidseitige Trottoirs umgesetzt. Auf ES und SS werden Fussverkehrsflächen ohne Vertikalversatz realisiert.
- Die Strassenzüge werden gemäss Strategie zur inneren Landschaft begrünt. Davon betroffen sind die in Abbildung 26 markierten Abschnitte.
- Die ortsbaulichen Qualitäten werden über Platzgestaltungen und Siedlungsbezügen hervorgehoben.

Beispielquerschnitte nach Strassentyp werden im Anhang A2 aufgeführt. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen von kommunalen Strassenprojekten bzw. Betriebs- und Gestaltungskonzepten («Fassade zu Fassade», vgl. Massnahmen).

6. Massnahmen

Auf Basis des identifizierten Handlungsbedarfs sowie den festgelegten Zielen und Stossrichtungen wurden einerseits Massnahmen abgeleitet. Andererseits wurden bereits vorliegende Massnahmen auf kommunaler Ebene sowie aus den übergeordneten Planungen auf ihre Übereinstimmung mit den Zielen und Stossrichtungen überprüft. Daraus wurde ein umfassendes Massnahmenpaket gebildet, das im Folgenden kurz beschrieben wird. Zahlreiche Massnahmen haben vielfältige Wirkungen und betreffen nicht nur einzelne Verkehrsmittel. Zur Vereinfachung werden sie im Folgenden einem Thema zugeordnet, Querbeziehungen werden im Beschrieb ausgewiesen. Die Prioritäten werden wie folgt festgelegt: sofort (<1Jahr), kurzfristig (1-5 Jahre), mittelfristig (5-10 Jahre), langfristig (10-15 Jahre).

Alle Massnahmen werden in den Massnahmenplänen (Anhang A3) und weitere Details in der Massnahmenliste (Anhang A4) aufgeführt. Die meisten Massnahmen wurden in den kRPV übernommen, die Selektion erfolgte nach den Inhalten gemäss kantonalem Merkblatt zur kommunalen Richtplanung.

6.1 Übergeordnete Massnahmen und Mobilitätsmanagement

Übergeordnete Massnahmen und solche zum Mobilitätsmanagement sollen die Datengrundlage verbessern, die regionale Zusammenarbeit sowie Planung sicherstellen und eine Lenkungswirkung bei der Verkehrsnachfrage bewirken. Die Massnahmen dazu sind entsprechend breit gefächert.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
Ü 1	Monitoring Mobilität und Verkehr Limmattal	Umsetzung eines verkehrsmittelübergreifenden Monitorings. Das Monitoring bildet eine wichtige Basis für die verkehrliche Massnahmenentwicklung. Der Kanton legt die Resultate aus dem Monitoring der Gemeinde vor.	sofort	Kanton
Ü 2	Regionale Zusammenarbeit und rGVK	Die Gemeinde sucht in Verkehrsfragen eine intensive Zusammenarbeit auf regionaler Ebene und macht sich für ein regionales Gesamtverkehrskonzept stark. Durch attraktive Angebote wird der Modal Split der Personenwege zwischen den Nachbargemeinden in Richtung ÖV und FVV gelenkt.	mittelfristig	Region, Kanton
MM 1	Mobilitätskonzepte für grosse Bauvorhaben	Festschreibung von erforderlichen Mobilitätskonzepten in der BZO neben Gestaltungspläne für Arealüberbauungen und Neu-/Ersatzbauten in Wirtschaftsräumen.	kurzfristig	Gemeinde
MM 2	Weiterentwicklung Mobilitätsmanagement	Die Gemeinde bietet Mobilitätsberatungsgespräche für Unternehmungen und grosse Verkehrserzeuger an. Die Gemeinde geht zudem mit gutem Beispiel voran und zeigt sichtbar Möglichkeiten auf.	kurzfristig	Gemeinde
MM 3	Prävention und Eindämmung Elterntaxi	Durch Kommunikations- und Informationsmassnahmen werden Eltern aktiv über die Problematik des Elterntaxi und die damit verbundenen Gefahren angesprochen. Zusätzlich zu den Präventionsmassnahmen sind betriebliche Massnahmen wie Halteverbote vor den Schulen sowie Zufahrtsbeschränkungen/-Verbote zu prüfen.	kurzfristig	Gemeinde

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
MM 4	Mobilitätskam-pagne	Die Gemeinde sensibilisiert die Bevölkerung hinsichtlich Verkehrsmittelwahl. Z.B. Aktionstage für einzelne Zielgruppen; Bike to Work, Gratis-Veloflicktag, Velo-Check-Tag bei Schulen mit kleinen Reparaturen vor Ort.	kurzfristig	Gemeinde
MM 5	Digitaler Mobili-tätsortsplan	Mobilitätsortsplan, der ÖV-Haltestellen, Veloabstell-plätze, Mobility-Standorte etc. online zeigt.	kurzfristig	Gemeinde
MM 6	Verkehrsabwick-lung von grösser-en Veranstaltun-gen	Für grössere öffentliche Veranstaltungen setzt die Ge-meinde im Bewilligungsprozess Auflagen betreffend der Verkehrsabwicklung fest. Der/die Veranstalter muss Be-suchende informieren und die Anreise ohne Auto durch geeignete Massnahmen sicherstellen.	kurzfristig	Gemeinde
MM 7	Prüfung Velo-Lie-ferservice	Die Gemeinde prüft mit kommerziellen Kurieranbietern, ob eine Bedienung von Urdorf mit einem Velokurier mög-lich ist sowie ob die Gemeinde eigene Sendungen teil-weise mit Velokurieren vornehmen kann.	kurzfristig	Gemeinde

Tabelle 16 Übersicht übergeordnete Massnahmen und Mobilitätsmanagement

6.2 Strassenverkehr

Beim Strassenverkehr liegt der Fokus der ausgearbeiteten Massnahmen auf dem Betrieb und der Gestaltung von Strassenräumen auf den Hauptachsen im Siedlungsgebiet. Diese werden so verändert, dass ein verbesserter Ausgleich der vielfältigen Ansprüche bzgl. Verkehr und Siedlung stattfinden kann. Die vorgesehenen Massnahmen zum Strassenverkehr werden in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
SV 1	BGK Bergstrasse	Erarbeitung sowie Umsetzung Betriebs- und Gestal-tungskonzept (BGK) mit neuem, homogenen Strassen-querschnitt zwischen Bahnübergang und Kreisel Feld-strasse, Velostreifen bergwärts, Ausbildung einmün-dende Strassen (Schulstrasse & Im Moos) als Trottoir-überfahrt, Tempo 30.	kurzfristig	Gemeinde
SV 2	BGK Weihermatt-strasse	Erarbeitung sowie Umsetzung eines Betriebs- und Ge-staltungskonzeptes mit Einführung Tempo 30, Verbesse-rung Fussgängerübergänge, Installation beidseitiger Gehweg, Markierung von beidseitige Radstreifen, Prü-fung Parkplatzangebot und Neuordnung Parkierung, Neugestaltung des Aussenraumes, Begrünung (u.a. Bäume, Rabatte).	mittelfristig	Gemeinde
SV 3	BGK Schlie-renstrasse	Erarbeitung sowie Umsetzung eines Betriebs- und Ge-staltungskonzeptes mit Erhöhung der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden, insbesondere zu den Querun-gen im Fussverkehr, Verbesserung Fussgängerüber-gänge, Installation beidseitiger Gehweg, Prüfung Park-platzangebot und Neuordnung Parkierung, Neugestal-tung des Aussenraumes, Begrünung (u.a. Bäume, Ra-batte), Umsetzung von T30.	mittelfristig	Gemeinde
SV 4	BGK Bahn-hofstrasse	Erarbeitung sowie Umsetzung eines Betriebs- und Ge-staltungskonzeptes mit Umsetzung Tempo-30, beidsei-tige Trottoirs bzw. Gehbereiche Fussverkehr, Fussgän-gerstreifen beim Keimlerweg.	kurzfristig	Gemeinde

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
SV 5	BGK Uitiko- nerstrasse	Erarbeitung sowie Umsetzung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes mit Neuaufteilung der Querschnittsbreiten, zusätzliche Infrastruktur für den Veloverkehr, Umsetzung von beidseitigen, attraktiven Fusswegflächen, verbesserte Querungsstellen für den Fussverkehr, Prüfung und Anpassung des Temporegimes (Tempo-30), Neugestaltung des Aussenraumes, Begrünung.	mittelfristig	Gemeinde
SV 6a	T30 Birmens- dorferstrasse	Einführung Tempo-30 auf RVS, insbesondere zur verträglicheren Abwicklung des Verkehrs, Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Widerstandserhöhung des Ausweichverkehrs zur Nationalstrasse	kurzfristig	Kanton
SV 6b	BGK Birmens- dorferstrasse Süd	Erarbeitung sowie Umsetzung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für den Abschnitt der Birmensdorferstrasse zwischen Kreisels Spitzacker und südlichem Dorfeingang. Neuaufteilung der Querschnittsbreiten, Optimierung der Längsführung für den Fuss- und Veloverkehr, Priorisierung des ÖV (Fahrbahnhaltestellen), Begrünung (u.a. Bäume, Rabatte).	langfristig	Kanton
SV 7	BGK Achse Feld-/ Urdorferstrasse	Zur Achse soll ein gemeindeübergreifendes Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet und umgesetzt werden. Dabei wird auch der Knoten Feld-/Spitalstrasse geprüft und angepasst. Die Veloführung durch den Knoten wird verbessert und die Parkierung im südlichen Bereich direkt angrenzend an den Knoten wird neu organisiert.	mittelfristig	Kanton, Gemeinde, Schlieren
SV 8	T30 Feldstrasse	Das Temporegime der kürzlich umgestalteten Feldstrasse wird auf durchgehend Tempo 30 angepasst. Damit wird eine Verbesserung für den Fuss-/Veloverkehr sowie eine Erhöhung des Widerstands bzgl. Ausweichverkehr der Nationalstrasse erreicht.	mittelfristig	Kanton
SV 9	T30 Urdorf-Nord	Umsetzung von flächendeckend T30 auf Erschliessungs- und Sammelstrassen in Wohnquartieren. Im Gebiet Urdorf-Nord auf der Luberzenstrasse, Im Grossherweg, Im Lörler und Grubenstrasse.	kurzfristig	Gemeinde
SV 10	T30 Urdorf-Ost	Umsetzung von flächendeckend T30 auf Erschliessungs- und Sammelstrassen in Wohnquartieren. Im östlichen Gemeindegebiet auf Wiesenweg, Gartenstrasse und Wissenfluehstrasse.	kurzfristig	Gemeinde
SV 11	T30 Zentrum	Umsetzung von flächendeckend T30 auf Erschliessungs- und Sammelstrassen in Wohnquartieren. Im Zentrum Ausweitung T30 auf die Krummackerstrasse.	kurzfristig	Gemeinde
SV 12	T30 Weihermatt	Umsetzung von flächendeckend T30 auf Erschliessungs- und Sammelstrassen in Wohnquartieren. Im Gebiet Weihermatt Ausweitung T30 auf Abschnitt In der Fadmatt.	kurzfristig	Gemeinde
SV 13	Knotenoptimie- rung Kreisel Schlieren-/Feld- strasse	Prüfung von Varianten zur Führung des Fuss-/Veloverkehrs (heute Sicherheitsdefizit) und Umsetzung Knotenumgestaltung.	mittelfristig	Kanton, Gemeinde
SV 14	Aufwertung Muulaffenplatz/ Bachstrasse	Reorganisation des Verkehrs im Abschnitts Muulaffeplatz bis zur ehemaligen Mühle, Mühlegasse und der Anken-gasse mit Einbahnverkehr. Aufwertung von Muulaffeplatz und des angrenzenden Strassenraumes für den Fussverkehr. Bessere Signalisation für den Veloverkehr.	kurzfristig	Gemeinde

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
SV 15	Optimierung A1-Anschluss Urdorf Nord	Der Unfallschwerpunkt ist mit den unmittelbar angrenzenden HLS-Zugängen direkt verknüpft und wird durch ein integrales Projekt behoben. Für den ÖV (LTB, Bus) ist eine Priorisierung vorgesehen.	Sofort	Bund, Kanton
SV 16	Optimierung Einmündung In der Luberzen/Birmensdorferstrasse	Ein Kreisell mit Vorsignal LSA wird errichtet, zusätzliche Querungsstellen für den Fussverkehr werden geschaffen, der Veloverkehr wird durch den Kreisell zur neu errichteten Herwegbrücke geführt. Der ÖV wird am Knoten priorisiert (LTB).	Sofort	Kanton
SV 17	Knoten Anpassungen im Bereich Anschluss Urdorf-Süd	Anpassung von Steuerung/Knotenlayout (v.a. im Zusammenhang mit allfälligen Entwicklung Bergermoos). Berücksichtigung von Verkehrsmanagementmassnahmen bzgl. Ausweichverkehr von der Nationalstrasse.	kurzfristig	Bund, Kanton
SV 18	Erweiterung N1 Nordumfahrung Zürich	Ausbau des Abschnitts zwischen Verzweigung Limmattal und Zürich-Seebach auf 6 Fahrstreifen auf einer Länge von 9.6 km mit Bau einer dreispurigen, rund 3 km langen 3. Röhre Gubristunnel und entsprechende Anpassungen der Anschlüsse Weiningen und Zürich-Affoltern	kurzfristig	Bund
SV 19	Erweiterung N3/4 Westumfahrung Zürich	Für den Erhalt der Funktionalität wird ein Ausbau auf 6 Fahrstreifen geplant, wodurch die Aufnahme der hohen Verkehrsbelastung verbessert wird. Der Ausbau kann auf dem bestehenden Trasse bewerkstelligt werden.	langfristig	Bund
SV 20	Pförtneranlage mit Busspur Birmensdorferstrasse Oberurdorf	LSA-Knoten zur Dosierung des MIV am südlichen Dorfeingang auf der Birmensdorferstrasse in Fahrtrichtung Norden, Aktivierung bei instabilen Verkehrszuständen auf der Nationalstrasse. Priorisierung des Buslinie 314.	kurzfristig	Kanton
SV 21	Fahrverbot für Durchgangsverkehr Uitikonstrasse	Umsetzung Fahrverbot, da keine Verbindungsstrasse. Vermeidung Konflikte mit der Erholungsnutzung der Landschaft sowie mit dem Siedlungsbereich.	kurzfristig	Gemeinde

Tabelle 17 Massnahmenübersicht Strassenverkehr

6.3 Öffentlicher Verkehr

Beim ÖV liegt der Schwerpunkt der Massnahmen auf einer Optimierung des Busangebotes, insbesondere im Zusammenhang mit der Realisierung der LTB. Die Erschliessung von einigen Gemeindegebieten wird verbessert. Darüber hinaus wird die Bedeutung des Bahnhofs Weihermatt hinsichtlich kombinierter Mobilität ausgebaut. Die folgende Tabelle gibt die geplanten ÖV-Massnahmen wieder.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
ÖV 1	Bahnhof Weihermatt: Optimierung Erschliessung und Zugänglichkeit	Die Erschliessung des Bhf. Weihermatt wird insbesondere für den ÖV (Busanbindung) wie auch für den Fuss- und Veloverkehr (Zugänglichkeit, Erkennbarkeit, Anbindung) optimiert.	kurzfristig	Gemeinde, SBB
ÖV 2	Limmattalbahn (Linie 20)	Die Limmattalbahn bzw. die Linie 20 wird ab Dezember 2022 im 15-Minuten Takt zwei Haltestellen im Wirtschaftsraum Urdorf-Nord («Urdorf-Nord» und «Kantiale») bedienen.	sofort	Kanton

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
ÖV 3	Anpassung Busan-gebot VBZ	Im Zusammenhang mit der LTB wird das ganze Busangebot von Urdorf neu ausgerichtet. Die Buslinien 308 und 311 werden aufgehoben. Dafür wird die Buslinie 302 im 15'-Takt über die Feldstrasse geführt, eine neue Buslinie 317 im 30'-Takt wird zwischen Oberurdorf und Glanzenberg (- Schlieren) umgesetzt und die Buslinie 314 wird durchgehend auf den 30'-Takt verdichtet.	sofort	Kanton, VBZ
ÖV 4	Aufhebung Bushaltestelle «Urdorf, Schlierenstrasse»	Mit dem neuen Buskonzept wird keine Buslinie mehr über die Schlierenstrasse geführt. Die Haltestelle «Schlierenstrasse» entfällt.	sofort	Gemeinde
ÖV 5	Weiterentwicklung Busangebot VBZ	Die Gemeinde setzt sich für eine Weiterentwicklung des Busangebotes ein, welche die identifizierten Schwachstellen aufnimmt. Dazu gehören: Direktverbindung Bahnhof Weihermatt – Niederurdorf, Direktverbindung Oberurdorf - Spital Limmattal - Zentrum Schlieren Süd, Direktverbindung Niederurdorf - Spital Limmattal - Zentrum Schlieren Süd, neue Verbindung Oberurdorf/Spitzacker - Stadt Zürich (Quartiere Altstetten/Albisrieden).	mittelfristig	Kanton, Gemeinde
ÖV 6	Flexibles On-Demand Angebot	Das EFH-Quartier Oberhalb der Bahngeleise sowie das Gebiet der oberen Bahnhofstrasse sind mit dem ÖV schlecht erschlossen und unattraktiv mit dem Bahnhof Urdorf verknüpft. Anstatt der Einführung einer Ortsbuslinie werden neue, bedarfsorientierte ÖV-Angebote geprüft.	langfristig	Gemeinde, ZVV
ÖV 7	Verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen	Ausgewählte Ergänzung des Ausbaustandards (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Abfalleimer etc.) anhand der Fahrgastfrequenzen. Zudem BehiG-konforme Gestaltung von kommunalen Bushaltestellen.	kurzfristig	Gemeinde
ÖV 8	Buspriorisierung Urdorf-Süd	Prüfung von Varianten hinsichtlich Buspriorisierung im Anschlussbereich Urdorf-Süd (Bushaltestelle Heinrich-Stutz-Strasse) zur Behebung der Fahrzeitverluste. Dazu gehört die Realisierung der Bushaltestelle an der Bir-mensdorferstrasse (mit entsprechenden Querungen für den Fussverkehr).	kurzfristig	Kanton

Tabelle 18 Massnahmenübersicht Öffentlicher Verkehr

6.4 Fussverkehr

Die Massnahmen im Fussverkehr beziehen sich schwerpunktmässig auf den Alltagsverkehr. Dabei werden wenige Netzlücken geschlossen, attraktive und sichere Querungen geschaffen sowie die Signalisation verbessert. Die Massnahmen zum Fussverkehr sind in folgender Tabelle aufgeführt.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
FV 2	Fussverkehr Querungsstelle Steinackerstrasse (zwischenzeitlich umgesetzt)	Auf Höhe Getrudstrasse wird es einen Querungsstelle für Zufussgehende mit Querungshilfe geschaffen. Da es sich hier zugleich auch um eine kantonale Veloroute handelt, gilt es die Veloverkehrsführung bei der Planung zu berücksichtigen und einzuplanen.	sofort	Gemeinde

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
FVV 4	Optimierung der Erschliessung des Bahnhofs Urdorf	Es wird geprüft, die bestehende Personenunterführung zu verbreitern und für den Veloverkehr zugänglich zu machen. Weiter wird die Zugänglichkeit der Personenunterführung auf beiden Seiten der Geleise optimiert und besser integriert.	mittelfristig	Gemeinde, SBB
FV 7	Schliessung der Netzlücke In der Fadmatt - Im Heidenkeller	Die Längsverbindung zwischen In der Fadmatt und Im Heidenkeller verbessert die Fusswegerschliessung im Quartier. Ein Durchgangs- bzw. Wegrecht durch die Wohnsiedlung auf dem bestehenden Liegenschaftsnetz wird gesucht.	kurzfristig	Gemeinde
FVV 8	Aufwertung In der Fadmatt für FVV	Wird In der Fadmatt im Zuge des BGK Weihermattstrasse nicht wie erwartet T30 umgesetzt, benötigt es Radstreifen und Querungsstellen für Zufussgehende.	mittelfristig	Gemeinde
FVV 9	Aufwertung Verbindung Krummackerstrasse - Im Moos	Auf der Krummackerstrasse wird neu Tempo-30 eingeführt, die Gestaltung des Strassenraums, die Markierung und Signalisation sowie die Anhebung des Wendeplatzes auf Gehniveau verbessern die Schulwegsicherheit. Der Weg entlang der Schulanlage Embri wird verbreitert.	kurzfristig	Gemeinde
FV 13	Verlegung Wanderweg Aspstrasse	Umsetzung geplanter Weg gemäss den Zürcher Wanderwegen am Waldrand der Uitikonstrasse Waldrand, Umsetzung Signalisation	kurzfristig	Gemeinde
FVV 17	Anpassung Dorfstrasse	Die Dorfstrasse wird für den FVV attraktiver gestaltet, hierzu werden bauliche und betriebliche Anpassungen geprüft. Insbesondere die Errichtung einer Begegnungszone auf der Dorfstrasse oder in Teilbereichen der Dorfstrasse wird dabei geprüft.	mittelfristig	Gemeinde
FV 20	Schliessung der Fussverkehrsnetz-lücke Untermatt / Grossmatt	Für den Fussverkehr besteht eine Netzlücke zur optimalen Anbindung von Niederurdorf an die Limmattalbahn. Die direkte Fusswegerschliessung sichergestellt.	sofort	Gemeinde

Tabelle 19 Massnahmenübersicht Fussverkehr

6.5 Veloverkehr

Beim Veloverkehr liegt der Fokus einerseits auf der Behebung der Schwachstellen auf dem kantonalen Velonetz. Andererseits werden auf kommunaler Ebene wichtige Netzlücken geschlossen und die Signalisation verbessert. Die Massnahmen zum Veloverkehr sind in folgender Tabelle aufgeführt.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
VV 1	Veloverbindung Bhf. Glanzenberg und Veloschnellroute Limmattal	Die betroffenen Strassen und Wege werden so angepasst, dass sie vom Veloverkehr sicher und komfortabel befahren werden können (Querungs-/Abbiegehilfen, Anordnung Parkierung, Rampenneigung Unterführung Herweg, Wegverbreiterung Verbindung Schöneggstrasse-Limmatstrasse).	kurzfristig	Kanton
VV 3	Aufwertung Schönwerdstrasse inkl. Knoten Schönwerd-/Spitalstrasse	Die fehlende Veloinfrastruktur wird errichtet, eine Aufhebung oder Neuordnung der Parkfelder wird geprüft. Bei der Querung der LTB stellt eine Barriere die Querung sicher.	mittelfristig	Gemeinde, Schlieren

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
FVV 4	Optimierung der Erschliessung des Bahnhofs Urdorf	Es wird geprüft, die bestehende Personenunterführung zu verbreitern und für den Veloverkehr zugänglich zu machen. Weiter wird die Zugänglichkeit der Personenunterführung auf beiden Seiten der Geleise optimiert und besser integriert.	mittelfristig	Gemeinde, SBB
VV 5	Uetlibergstrasse Nord	Die Vertikalverätze werden aufgehoben. Die Erstellung einer Velostrasse (Rechtsvortritt aufheben) kann die Situation für den Veloverkehr entlang der Uetlibergstrasse weiter optimieren und soll geprüft werden.	mittelfristig	Gemeinde
VV 6	Veloverbindung In der Rebhalden - Sonnhaldenstrasse	Zwischen der In der Rebhalden und der Sonnhaldenstrasse existiert ein Weg, welcher aktuell für den Veloverkehr nicht befahrbar ist. Das Velofahrverbot wird aufgehoben.	Sofort	Gemeinde
FVV 8	Aufwertung In der Fadmatt für FVV	Wird In der Fadmatt im Zuge des BGK Weihermattstrasse nicht wie erwartet T30 umgesetzt, benötigt es Radstreifen und Querungsstellen für Zufussgehende.	mittelfristig	Gemeinde
FVV 9	Aufwertung Verbindung Krummackerstrasse - Im Moos	Auf der Krummackerstrasse wird neu Tempo-30 eingeführt, die Gestaltung des Strassenraums, die Markierung und Signalisation sowie die Anhebung des Wendeplatzes auf Gehniveau verbessern die Schulwegsicherheit. Der Weg entlang der Schulanlage Embri wird verbreitert.	kurzfristig	Gemeinde
VV 10	Veloverbindung Weihermattstrasse - Uetlibergweg	Die Strasse soll für den Fuss-/Veloverkehr aufgewertet werden (Radstreifen bergwärts), zudem soll die Verbindung mit dem Uetlibergweg (Querung Bahntrasse) verbessert werden.	Sofort	Gemeinde
VV 11	Neue Linienführung der Velo-Freizeitroute entlang der Bahn	Es besteht keine direkte Fortsetzung des Freizeitradweges. Die Freizeitroute (Mittelländer Hügelroute Nr. 84) wird gemäss rRP an die Bahnlinie verlegt und die bisherige Linienführung wird aufgehoben.	langfristig	Gemeinde
VV 12	Signalisierung Chalchtarren	Im Gebiet Chalchtarren (Utikonstrasse Waldrand) wird die Signalisierung verbessert und eine Sichtoptimierung für den Veloverkehr geprüft.	kurzfristig	Gemeinde
VV 14	Erschliessung Bergermoos inkl. Bike-Park durch Veloverkehr	Aus südlicher Richtung trägt der Lückenschluss entlang der Heinrich-Stutz Strasse zur Erschliessung bei, die Querung der Schützenstrasse wird gewährleistet. Aus nördlicher Richtung wird der Bike-Park ans Velonetz angebunden (z.B. Querungsstelle Birmensdorferstrasse).	kurzfristig	Gemeinde
VV 15	Birmensdorferstrasse Einfahrt Sportanlage Spitzacker	Die Querung Tiefgaragenausfahrt Zentrum ist für den Veloverkehr gefährlich. Der Radweg wird mit roter Bodenfarbe markiert.	sofort	Gemeinde
VV 16	Knotenoptimierung Dorf-/ Birmensdorferstrasse für den Veloverkehr	Die Veloerschliessung von Niederurdorf führt über den Knoten Dorf-/Birmensdorferstrasse. Die Veloführung ist unattraktiv, eine Anpassung der Veloführung führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrende.	kurzfristig	Kanton, Gemeinde
FVV 17	Anpassung Dorfstrasse	Die Dorfstrasse wird für den FVV attraktiver gestaltet, hierzu werden bauliche und betriebliche Anpassungen geprüft. Insbesondere die Errichtung einer Begegnungszone auf der Dorfstrasse oder in Teilbereichen der Dorfstrasse wird dabei geprüft.	mittelfristig	Gemeinde

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
VV 18	Veloweg Riedmat-ten	Verbesserung Signalisierung und Schaffung Möglich-keit zur Umfahrung der Barriere.	kurzfristig	Gemeinde
VV 19	Veloverbindung Blächenstrasse - Bernstrasse	Signalisierung verbessern, insbesondere in Richtung Dietikon	kurzfristig	Gemeinde

Tabelle 20 Massnahmenübersicht Veloverkehr

6.6 Kombinierte Mobilität

Bei der kombinierten Mobilität stehen verbesserte Veloabstellanlagen an den Bahnhöfen sowie ein Ausbau von Sharing-Angeboten im Fokus. Die Massnahmen dazu sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
KM 1	Veloabstellplätze Haltestellen LTB	Urdorf erstellt an den LTB-Haltestellen auf Gemeinde-gebiet sichere und attraktive Abstellplätze.	sofort	Gemeinde
KM 2	Veloabstellanlagen an den Bahnhöfen (Bike + Ride)	Die Abstellanlagen sind attraktiv und sicher zu gestalten (direkte Zufahrt, Abschliessmöglichkeit, Beleuchtung, Witterungsschutz, allenfalls Ladestation, etc.). Beim Bahnhof Urdorf sind die Ausbauten vorwiegend qualitativer Natur (Prüfung Velostation mit Überwachung), beim Bahnhof Weihermatt wird die Veloparkierung qualitativ und quantitativ verbessert.	kurzfristig	Gemeinde, SBB
KM 3	Unterstützung Ausbau Mobility-Angebot	Die Gemeinde prüft mit Mobility die Errichtung eines weiteren Mobility-Standorts in der Nähe der Gemeindeverwaltung und stellt die Basisauslastung des neuen Mobility-Standorts durch Geschäftsfahrten ihrer Mitarbeitenden sicher.	kurzfristig	Gemeinde
KM 4	Überprüfung Sharing-Angebote	Die Gemeinde prüft regelmässig die Möglichkeiten bzgl. Ermöglichung von Sharing-Angeboten (Mobility, Velos/E-Bikes, E-Trottinette, weitere Mobilitätsformen) und reagiert auf allfällige Veränderungen.	mittelfristig	Gemeinde

Tabelle 21 Massnahmenübersicht Kombinierte Mobilität

6.7 Parkierung

Zur Parkierung werden vor allem Massnahmen festgelegt, welche die gewünschte Lenkung der Verkehrsnachfrage unterstützen. Hier gehören die angepasste Parkplatzerstellungspflicht in der BZO für Neubauten und Umnutzungen sowie die Überarbeitung des Parkierungsreglementes. Darüber wird das Parkplatzangebot am Bahnhof Urdorf geprüft und verändert. Die Massnahmen zur Parkierung werden in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
PP 1	Überarbeitung Parkierungsreglement auf öffentlichem Grund	Das Parkplatzreglement wird überarbeitet, die Parkierung auf öffentlichem Grund wird dabei restriktiver reglementiert. Die Aushändigung von Parkkarten wird eingeschränkt und werden künftig nur noch für Einwohnende der Gemeinde ausgegeben. Die Gebühren für Parkierung im öffentlichen Raum werden dem heutigen Preisniveau angepasst. Das Parkraumangebot in der Gemeinde wird überprüft, angepasst und, wo möglich, reduziert.	kurzfristig	Gemeinde
PP 2	Reduktion Parkierung Bahnhof Urdorf	Einerseits Reduktion der kommunalen Parkplätze am Bahnhof Urdorf (Uetlibergstrasse). Andererseits setzt sich die Gemeinde bei den SBB für eine Reduktion der P+R-Parkplätze ein.	mittelfristig	Gemeinde, SBB
PP 3	Reduktion Parkplatzerstellungspflicht (BZO)	Die Gemeinde legt in der Bau- und Zonenordnung (BZO) griffige Bestimmungen zur Reduktion der Parkraumerstellungspflicht fest. Autoarmes Wohnen wird gefördert. Eine unterirdische Realisierung der Parkierung wird gefördert. Die Vorgaben für die Erstellung für Parkfelder zur E-Mobilität sind zu prüfen.	kurzfristig	Gemeinde
PP 4	Reglementierung Veloparkierung in BZO	Die Gemeinde konkretisiert die Errichtung von privaten Veloabstellplätzen und verankert diese in der BZO (ab 2 Wohneinheiten).	kurzfristig	Gemeinde

Tabelle 22 Massnahmenübersicht Parkierung

6.8 Güterverkehr

Beim Güterverkehr fokussieren die Massnahmen auf die Einforderung eines Verkehrskonzeptes bei veränderten Flächennutzungen und die Sicherung der Anschlussgleise. Die folgende Tabelle listet die zwei Massnahmen zum Güterverkehr auf.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
GÜV 1	Einforderung Erschliessungs-/Verkehrskonzept bei Entwicklung Industrie/Gewerbe	Bei Nutzungsformen, die ein erhöhtes Güterverkehrsaufkommen zur Folge haben, wird ein Verkehrskonzept mit einem verkehrstechnischen Nachweis der Leistungsfähigkeit verlangt. Dies wird in der Bau- und Zonenordnung aufgenommen.	langfristig	Gemeinde
GÜV 2	Lenkung Güterverkehr auf Schiene (Ristet / Bergermoos)	Sicherung Erhalt der Anschlussgleise, Ansiedelung von Betrieben mit grossem Güteraufkommen in der Nähe der Anschlussgleise.	kurzfristig	Gemeinde

Tabelle 23 Massnahmenübersicht Güterverkehr

6.9 Fazit

Über alle Themengebiete gemäss Abschnitten 6.1 bis 6.8 wurden insgesamt 69 Massnahmen definiert. Die Wirksamkeit aller Massnahmen wurde hinsichtlich der Zielerreichung qualitativ in den drei Stufen «gering», «mittel», «hoch» eingeschätzt. Darüber hinaus wurde auch eine grobe Kostengrösse angegeben und die nächsten Vorgehensschritte festgehalten (vgl. Massnahmenliste im Anhang A4).

Das Massnahmenpaket nimmt alle definierten Stossrichtungen gemäss Abschnitt 5.2 auf. Die detaillierten Bezüge der Massnahmen zu den Stossrichtungen werden in Tabelle 24 dargestellt. 24 Massnahmen wurden zu den Stossrichtungen «FVV-III: Behebung der linearen und punktuellen Schwachstellen in den FVV-Netzen» formuliert. Dies ist insofern sinnvoll, als dass beim Fuss- und Veloverkehr viele vergleichsweise kleine Massnahmen enthalten sind, die für sich allein eine mittlere oder kleine Wirksamkeit aufweisen, im Paket aber eine grosse Wirksamkeit entfalten können.

Mit den umfassenden Massnahmen zu Gestaltung und Betrieb von kommunalen Strassen wird zudem bei 12 Massnahmen ein Beitrag zur Stossrichtung «SV-IV: Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen im Siedlungsgebiet unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsmittel, der Anwohnenden und des Klimas gestalten und betreiben.» erreicht. Die BGK-Massnahmen sind denn auch diejenigen mit besonders vielen Zielbeiträgen (3-6). Damit wird deutlich, dass gut angeordnete Betriebs- und Gestaltungskonzepte hohe Wirkungen bringen, auch wenn damit meist nicht unerhebliche Investitionen einhergehen.

Mit der hohen Massnahmenanzahl, der vollständigen Abdeckung der Stossrichtung sowie dem hohen Anteil an Massnahmen mit einer mittleren und hohen Wirksamkeit ist das GVK-Massnahmenpaket umfassend und effektiv.

7. Weiteres Vorgehen und Umsetzung

Das vorliegende kommunale Gesamtverkehrskonzept bildet zusammen mit dem daraus abgeleiteten kommunalen Richtplan Verkehr den Rahmen für verkehrlichen Massnahmen in Urdorf. Der Gemeinderat ist gewillt, die erarbeiteten Massnahmen im Interesse der Siedlungs- und Verkehrsqualität schrittweise umzusetzen und die dafür erforderlichen Mittel in die Finanzplanung aufzunehmen. Die Umsetzung erfolgt anhand definierter Prioritäten (Sofort, kurzfristig, mittelfristig, langfristig). Dabei werden Synergien mit ohnehin notwendigen baulichen Sanierungen von Strassen oder Werkleitungen nach Möglichkeit gesucht.

Grundsatz

Bei der Mehrheit der Massnahmen ist eine Mitwirkung der Einwohner/innen von Urdorf sichergestellt, beispielsweise durch Kreditvorlagen von baulichen Massnahmen an der Gemeindeversammlung. Der Gemeinderat informiert zudem regelmässig über den Umsetzungsstand der aufgeführten Massnahmen. Je nach Massnahme werden auch bilaterale Gespräche mit Betroffenen geführt.

Mitwirkung und Information

Die Arbeitsgruppe Raumplanung der Gemeinde Urdorf ist mit dem Vollzugscontrolling der Massnahmen aus GVK und kRP beauftragt. Dabei wird die Prioritätenliste jährlich aktualisiert und dem Gemeinderat Bericht über den Stand der Massnahmen erstattet.

Vollzugscontrolling

Die Arbeitsgruppe Raumplanung beschreibt die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in regelmässigen Abständen über folgende vorgesehene Indikatoren:

Wirkungscontrolling

- Erhebung Anzahl bewirtschaftete und nicht-bewirtschaftete, öffentlich zugängliche Parkplätze
- Ermittlung der tatsächlichen Reduktion der Parkplätze durch Förderung des autoarmen Wohnens und Arbeitens
- Umgesetzte Aktivitäten des Mobilitätsmanagements
- Geschwindigkeitsmessungen in Quartieren und Niedrigtempozonen
- Gesamtverkehrsaufkommen auf den Hauptachsen
- Fahrgastfrequenzen auf den ÖV-Linien
- Anzahl Unfälle von Fussgängern und Velofahrern, insbesondere an Orten mit erhöhter Häufigkeit
- allenfalls weitere Indikatoren (situativ)

Damit ist gewährleistet, dass die wichtigsten Grundlagen zur Beurteilung der Wirksamkeit der Massnahmen aus dem GVK erfasst werden. Allfällige Fehlentwicklungen können zeitnah identifiziert und angegangen werden.

Kommunikation

A1 Analysepläne

A2 Beispielquerschnitte

Übersicht von Strassentypen in Urdorf

Strasse	Funktion	DTV	Neigung	Siedlung (Zone)	ÖV	Veloroute	Parkierung	Fachliche Typisierung
Birmensdorferstrasse (Teil Süd) ⁶	Regionale Verbindungsstrasse (RVS)	12'000	5.6%	Kernzone W2	ja	ja (kantonale Hauptverbindung)	nein	Typ 1: RVS innerorts
Schlierenstrasse	Kommunale Verbindungsstrasse (VS)	2'000	0.6%	W2	ja (heute) nein (ab 2023)	ja (kommunale Hauptverbindung)	nein	Typ 2: VS mit ÖV, eben
Utikonerstrasse	Kommunale Sammelstrasse (SS)	Unklar max. 2'000	3.8%	W2	ja	ja (kantonale Nebenverbindung)	ja	Typ 3: VS mit ÖV, steil
Weihermattstrasse (Teil Nord) ⁷	Kommunale Sammelstrasse (SS)	Unklar max. 2'000	5.4%	W2	ja	ja (kommunale Hauptverbindung)	ja	Typ 3: VS mit ÖV, steil
Bahnhofstrasse	Kommunale Verbindungsstrasse (VS)	Unklar max. 2'000	3.4%	W2/Oe	nein	ja (kommunale Hauptverbindung)	ja	Typ 4: VS ohne ÖV, steil
Bergstrasse	Kommunale Verbindungsstrasse (VS)	Unklar max. 2'000	8.0%	W2	nein	ja (kommunale Hauptverbindung)	ja	Typ 4: VS ohne ÖV, steil
Weihermattstrasse (Teil Süd)	Kommunale Sammelstrasse (SS)	Unklar max. 2'000	2.7%	W2/Oe	nein	ja (kommunale Hauptverbindung)	ja	Typ 5: SS mit vielfältigen verkehrlichen Ansprüchen

Im Folgenden werden Beispielquerschnitte für die identifizierten Strassentypen vorgestellt. Dabei wurde bereits eine Abwägung zwischen dem Wunschquerschnitt gemäss funktionaler Betrachtung und lokaler Platzverhältnisse vorgenommen. Die Beispielquerschnitte dienen als Orientierungsgrundlage für die Projektierung, wo jeweils eine situative Erarbeitung des Querschnittes erfolgt.

6 Der Teil Nord sowie die Feldstrasse (ebenfalls RVS) wurden im Rahmen der kürzlichen Sanierung umgestaltet (unter Berücksichtigung des FVV) und stehen hier nicht im Fokus.

7 Ursprünglich als Autobahnzubringer dimensioniert und bei Sanierung nicht redimensioniert, da kein Land abgetreten werden konnte. Auf die Umsetzung einer Baumreihe wurde dabei verzichtet.

Typ 1: RVS innerorts

Bsp. Birmensdorferstrasse Teil Süd

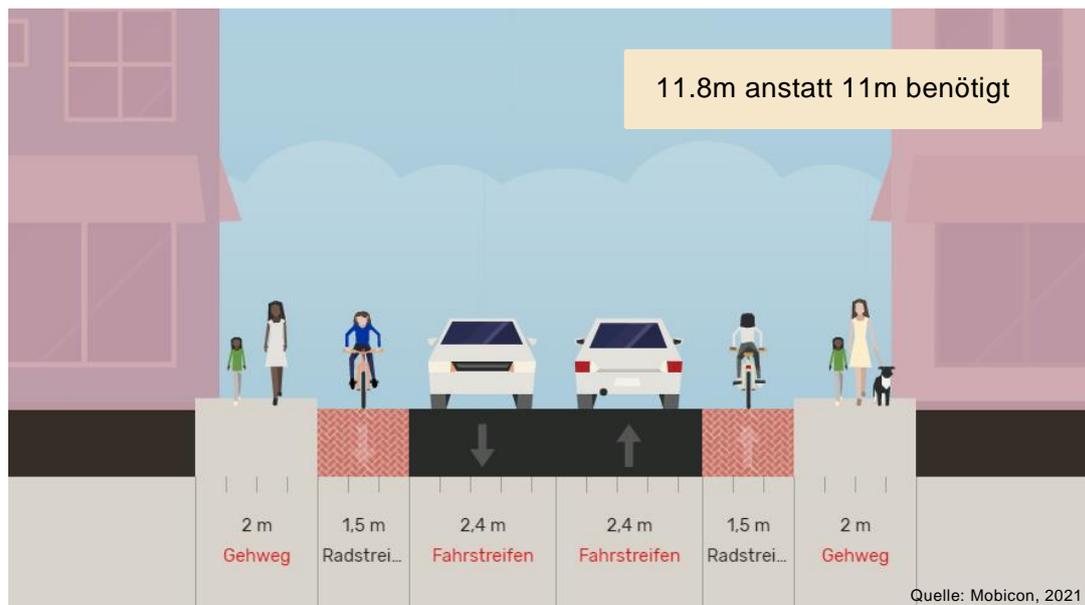
Heute

- DTV 12'000, Tempo 50, mit Schwerverkehr (Anteil am DTV: 2.3%)
- ÖV: bis zu 4 Kurse/h pro Richtung
- Kantonale Hauptverbindung im Veloverkehr, Neigung: ca. 5.6%
- Mittleres Fussverkehrsaufkommen



Zukünftig

- Tempo 30 (Gutachten bzgl. Verhältnismässigkeit notwendig)
- Lichte Breite Begegnungsfall PW/LW: 5.70m (mit Nutzung von einem Radstreifen)
- 2xRadstreifen 1.50m⁸, 2xTrottoir 2.00m
- Aufgrund räumlicher Einschränkungen nur punktuelle Umsetzung von Grünflächen



8 Auf einen Radstreifen bergab könnte allenfalls verzichtet werden, da der Veloverkehr bergab bei T30 beinahe gleich schnell ist wie der MIV. Vor Knoten (Überholen Kolonne) ist dieser aber vorzusehen. Bergauf könnte der Radstreifen auf 1.80m verbreitert werden.

Typ 2: VS mit ÖV, eben

Bsp. Schlierenstrasse

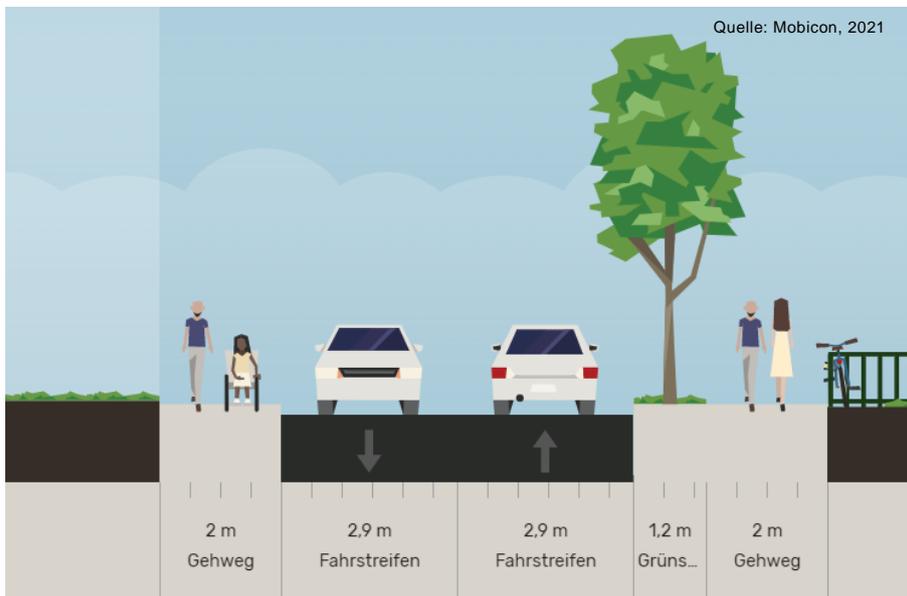
Heute

- DTV 2'000⁹, Tempo 50, Schwerverkehr möglich (keine Messungen)
- ÖV: 4 Kurse/h pro Richtung¹⁰
- Kommunale Veloroute, Neigung 0.6%
- Geringes Fussverkehrsaufkommen



Zukünftig

- Tempo 30, lichte Breite Begegnungsfall PW/LW(=Bus): 5.70m
- keine Radstreifen (DTV < 3'000 Fz/d)
- beidseitiges Trottoir



9 Angaben gemäss Verkehrsmodell. Aktuelle Messungen (2020, nur für Fahrtrichtung Birmensdorferstrasse) geben Hinweise für höhere Verkehrsbelastungen (+1'000) ab. Damit wäre der Querschnitt an der Grenze bzgl. Veloinfrastruktur.

10 Entfällt auf diesem Abschnitt mit Fahrplanwechsel im Dezember 2022 (im Zusammenhang mit LTB). Trotzdem sollte der Querschnitt Bus-kompatibel bleiben für zukünftige Angebotsanpassungen.

Typ 3: VS mit ÖV, steil

Bsp. Uitikonerstrasse

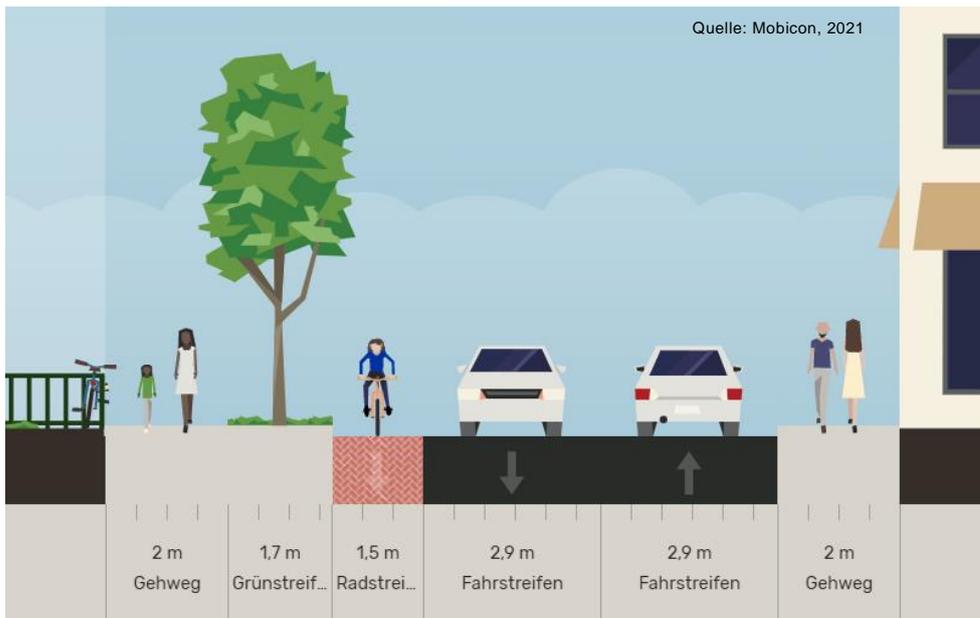
Heute

- DTV max. 2'000 (keine Messung verfügbar), Tempo 50, ohne Schwerverkehr
- Abschnittsweise Längsparkierung (wo der Querschnitt dieser erlaubt)
- Kantonale Nebenverbindung im Veloverkehr (keine Schwachstelle), Neigung: 3.8%
- Geringes Fussverkehrsaufkommen



Zukünftig

- Tempo 30
- Lichte Breite Begegnungsfall PW/LW(=Bus): 5.70m
- 1xRadstreifen 1.50m (bergauf)¹¹, 2xTrottoirs 2.00m



11 Bei hohem Veloaufkommen ist ein Radstreifen bergauf empfehlenswert. Bei bescheidenen Verkehrsbelastungen im MIV und T30 braucht es ihn aber nicht unbedingt.

Typ 4: VS ohne ÖV, steil

Bsp. Bergstrasse

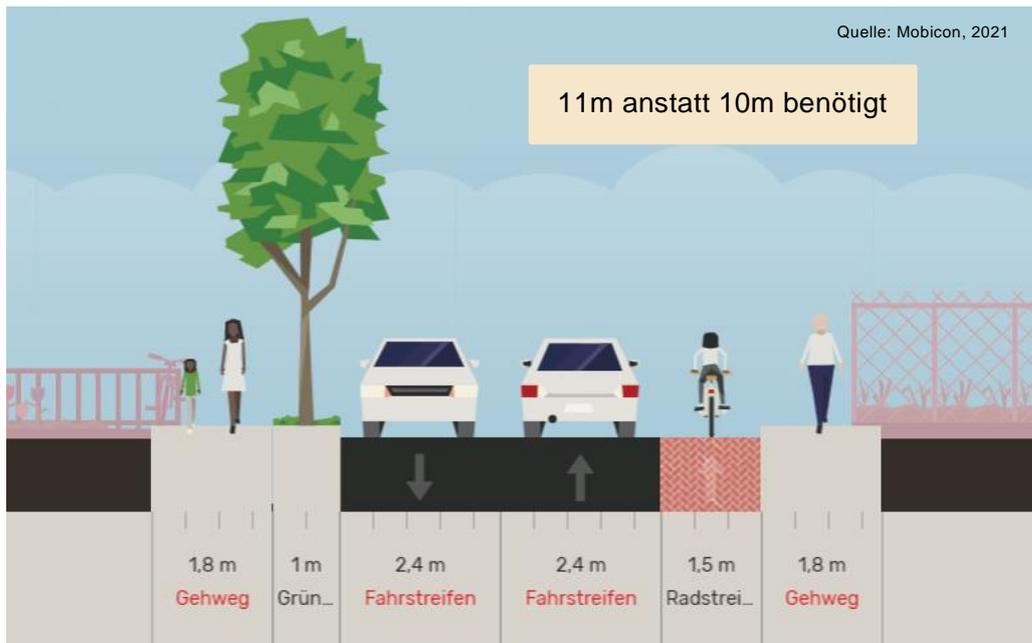
Heute

- DTV max. 2'000 (keine Messung verfügbar), Tempo 50, ohne Schwerverkehr
- Abschnittsweise Längsparkierung (wo der Querschnitt dieser erlaubt)
- Kommunale Veloroute, Neigung: 8.0%
- Hohes Fussverkehrsaufkommen (Direktverbindung Bahnhof Urdorf – Kantonsschule Limmattal)



Zukünftig

- Tempo 30
- Lichte Breite Begegnungsfall PW/PW: 4.80m
- 1xRadstreifen 1.50m (nur bergwärts)¹², 2xTrottoir 1.80m (etwas reduziert)



12 Bei hohem Veloaufkommen ist ein Radstreifen bergauf empfehlenswert. Bei bescheidenen Verkehrsbelastungen im MIV und T30 braucht es ihn aber nicht unbedingt.

Typ 5: SS mit vielfältigen verkehrlichen Ansprüchen

Bsp. Weihermattstrasse (Teil Süd)

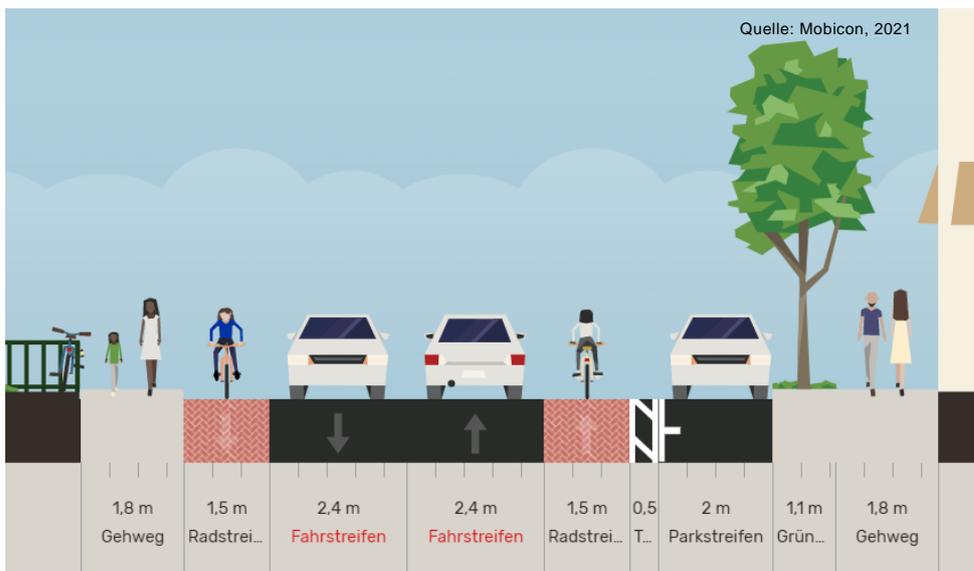
Heute

- DTV max. 1'000 (keine Messung verfügbar), Tempo 50, ohne Schwerverkehr
- Querparkierung für öffentliche Anlagen (Schulhäuser, Schwimmbad, Sportanlagen)
- Kommunale Veloroute, Neigung 2.7%
- Mittleres Fussverkehrsaufkommen



Zukünftig

- Tempo 30
- Lichte Breite Begegnungsfall PW/PW: 4.80m
- Radstreifen aufgrund Schulanlagen
- 2xFussverkehrsfläche mind. 2.00m, Parkierung längs (anstatt quer, Erhöhung subjektive Sicherheit, allenfalls Anpassung PP-Angebot)



A3 Massnahmenpläne

Version für die Festsetzung an der Gemeindeversammlung, verabschiedet vom Gemeinderat am 5. September 2022

Übergeordnete Festlegungen

best.	gepl.	Grundlage
		KRP
		KRP
		RRP

Massnahmen

Best.	Gepl.	Grundlage
SV 6b		RRP
SV 7		RRP
SV 15		VSL
SV 16		VSL
SV 18		SIN
SV 19		SIN
SV 20		VSL

Kommunale Festlegungen

best.	gepl.

Massnahmen

Best.	Gepl.
SV 1	
SV 2	
SV 3	
SV 4	
SV 5	
SV 9	
SV 10	
SV 11	
SV 12	
SV 14	
SV 21	

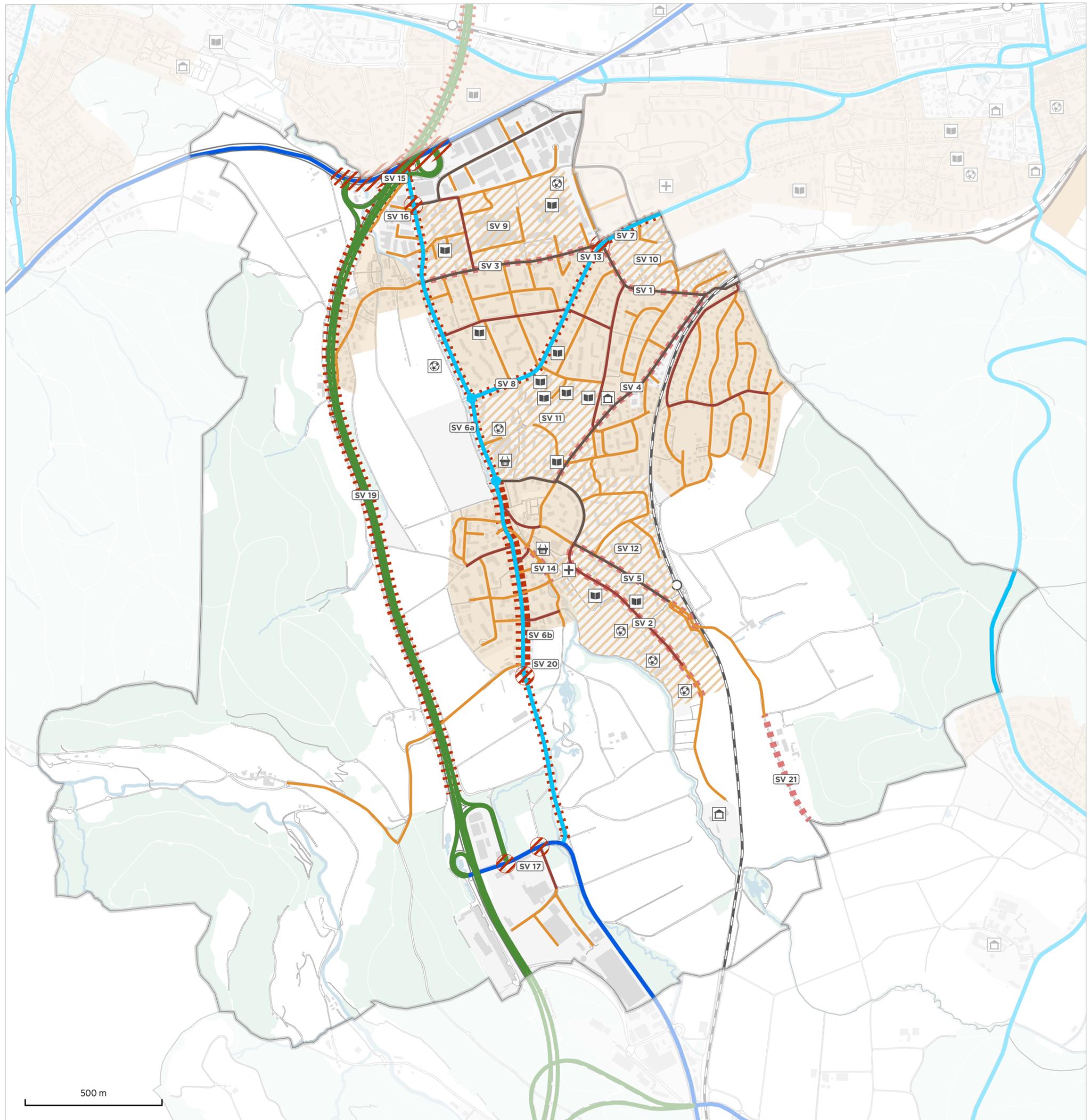
Informationsinhalt

Massnahmen	Grundlage
SV 6a	T30 und Nachtfahrverbot für den Schwerverkehr Birmensdorferstrasse
SV 8	T30 und Nachtfahrverbot für den Schwerverkehr Feldstrasse
SV 13	Knotenoptimierung Kreisel Schlieren-/Feldstrasse AP
SV 17	Knoten Anpassungen im Bereich Anschluss Urdorf-Süd

Orientierungsinhalt

	Siedlungsgebiet
	Wald
	Gewässer
	Perimeter
	Gemeindegrenze
	Bahnlinie / -station
	Autobahn / -tunnel
	Schule, Kindergarten
	Verwaltung
	Einkaufen
	Freizeit, Kultur
	Spital, Altersheim

Stand: 05.09.2022
Quellen: Kt. Zürich



Übergeordnete Festlegungen

- | | | |
|-------|---------------------------------------|-----------|
| best. | gepl. | Grundlage |
| | S-Bahnlinie / -station | |
| | Linienführung Limmattalbahn /-station | |
| | Behebung Schwachstelle | |

Massnahmen

- | | | |
|---------|--|----------|
| ÖV 2 | Limmattalbahn (Linie 20) | KRP |
| ÖV 3 | Anpassung Busangebot VBZ | |
| (SV 16) | Optimierung Einmündung in der Luberzen/ Birmensdorferstrasse | LTB, VSL |
| (SV 20) | Pförtneranlage mit Busspur Birmensdorferstrasse Oberurdorf | VSL |

Kommunale Festlegungen

- | | | |
|-------|------------------------|-----------|
| best. | gepl. | Grundlage |
| | Bushaltestelle | |
| | Behebung Schwachstelle | |
| | Veloabstellanlage | |

Massnahmen

- | | | |
|------|---|-------|
| ÖV 1 | Bahnhof Weiermatt: Optimierung Erschliessung und Zugänglichkeit | AP 4G |
| ÖV 4 | Aufhebung Bushaltestelle «Urdorf, Schlierenstrasse» | |
| ÖV 7 | Verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen (nicht dargestellt) | |
| KM 1 | Haltestellen LTB | |
| KM 2 | Veloabstellanlagen an den Bahnhöfen (Bike & Ride) | |

Informationsinhalt

- Massnahmen
 ÖV 8 Buspriorisierung Urdorf-Süd

Orientierungsinhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald
- Gewässer
- Perimeter
- Gemeindegrenze
- Bahnlinie / -station
- Autobahn / -tunnel
- Schule, Kindergarten
- Verwaltung
- Einkaufen
- Freizeit, Kultur
- Spital, Altersheim

Stand: 05.09.2022
 Quellen: Kt. Zürich



Übergeordnete Festlegungen

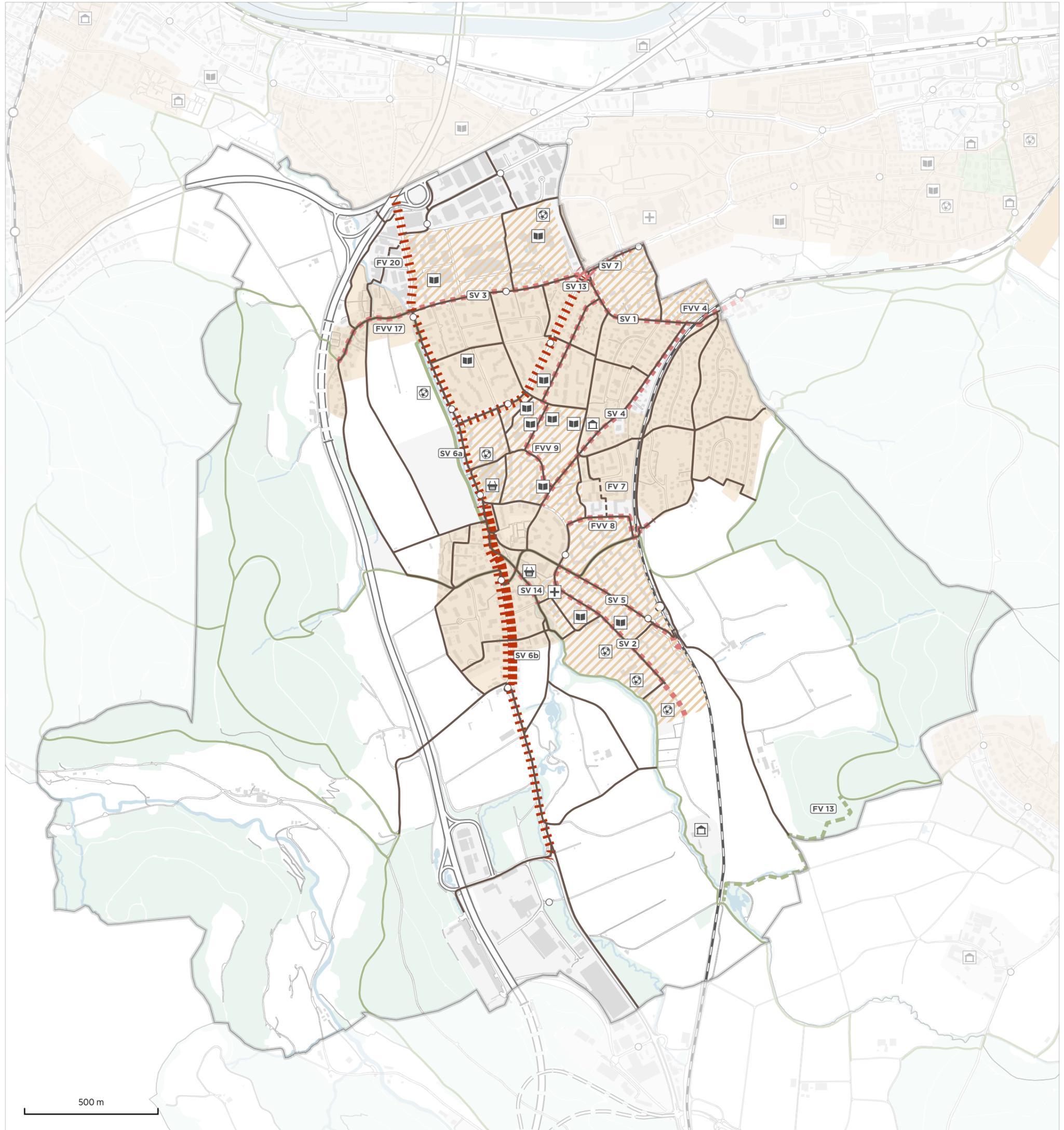
best.	gepl.	Grundlage
		KRP
		KRP
Massnahmen		
FV 13	Verlegung Wanderweg Aspstrasse	RRP
(SV 6b)	BGK Birmensdorferstrasse Süd	RRP
SV 7	BGK Achse Feld-/Urdorferstrasse	KRP

Kommunale Festlegungen

best.	gepl.	Grundlage
		LVK
Massnahmen		
FVV 4	Optimierung der Erschliessung des Bahnhofs Urdorf	
FV 7	Schliessung der Netzlücke In der Fadmatt - Im Heidenkeller	
FVV 8	Aufwertung In der Fadmatt für FV	
FVV 9	Aufwertung Verbindung Krummackerstrasse - Im Moos	
FVV 17	Anpassung Dorfstrasse	
FV 20	Schliessung der Fussverkehrsnetzlücke Untermatt/Grossmatt	
(SV 1)	BGK Bergstrasse	
(SV 2)	BGK Weihermattstrasse	
(SV 3)	BGK Schlierenstrasse	
(SV 4)	BGK Bahnhofstrasse	
(SV 5)	BGK Uitikonstrasse	
(SV 14)	Aufwertung Muulaffeplatz/Bachstrasse	

Informationsinhalt

Massnahmen	Grundlage
(SV 6a) T30 und Nachtfahrverbot für den Schwerverkehr Birmensdorferstrasse	
(SV 13) Knotenoptimierung Kreisel Schlieren-/Feldstrasse	AP4G
Orientierungsinhalt	
	Siedlungsgebiet
	Wald
	Gewässer
	Perimeter
	Gemeindegrenze
	Bahnlinie / -station
	Autobahn / -tunnel
	Schule, Kindergarten
	Verwaltung
	Einkaufen
	Freizeit, Kultur
	Spital, Altersheim
Stand: 05.09.2022 Quellen: Kt. Zürich	



Übergeordnete Festlegungen

best.	gepl.	Grundlage
	Kantonale Hauptverbindung	RRP, VNP
	Kantonale Nebenverbindung	RRP, VNP
	Veloschnellroute	RRP, VNP
	Schweiz Mobil-Route	RRP, VNP
	Zusätzliche Freizeitverbindung	RRP, VNP
	Behebung Schwachstelle	VNP
	Schwachstelle ohne Massnahme (Stand Sep. 2021)	VNP

Massnahmen

VV 1	Veloverbindung Bahnhof Glanzenberg - Veloschnellroute Limmattal	VNP
VV 3	Aufwertung Schönenwerdstrasse inkl. Knoten Schönenwerd-/Spitalstrasse	VNP
VV 5	Uetlibergstrasse Nord	VNP
VV 11	Neue Linienführung der Velo-Freizeitroute entlang Bahn	RRP
VV 16	Knotenoptimierung Dorf-/Birmensdorferstrasse	VNP
(SV 6b)	BGK Birmensdorferstrasse Süd	RRP
(SV 7)	BGK Achse Feld-/Urdorferstrasse	RRP

Kommunale Festlegungen

best.	gepl.	Grundlage
	Kommunale Hauptverbindung	LVK
	Velobstellanlage	
	Begegnungszone	
	Tempo 30-Zone	
	Behebung Schwachstelle	

Massnahmen

FVV 4	Optimierung der Erschliessung des Bahnhofs Urdorf
VV 6	Veloverbindung in der Rebhalde - Sonnhaldenstrasse
FVV 8	Aufwertung in der Fadmatt für FV
FVV 9	Aufwertung Verbindung Krummackerstrasse - im Moos
VV 10	Veloverbindung Weihermattstrasse - Uetlibergweg
VV 12	Signalisierung Chalcharen
VV 14	Erschliessung Bergermoos inkl. Bike-Park durch VV
VV 15	Birmensdorferstrasse Einfahrt Sportanlage Spitzacker
FVV 17	Anpassung Dorfstrasse
VV 18	Veloweg Riedmatten
VV 19	Veloverbindung Blächenstrasse - Bernstrasse
(KM 1)	Haltestellen LTB
(KM 2)	Velobstellanlagen an den Bahnhöfen (Bike & Ride)
(SV 1)	BGK Bergstrasse
(SV 2)	BGK Weihermattstrasse
(SV 3)	BGK Schlierenstrasse
(SV 4)	BGK Bahnhofstrasse
(SV 5)	BGK Uitikonstrasse
(SV 14)	Aufwertung Muulaffeplatz/Bachstrasse

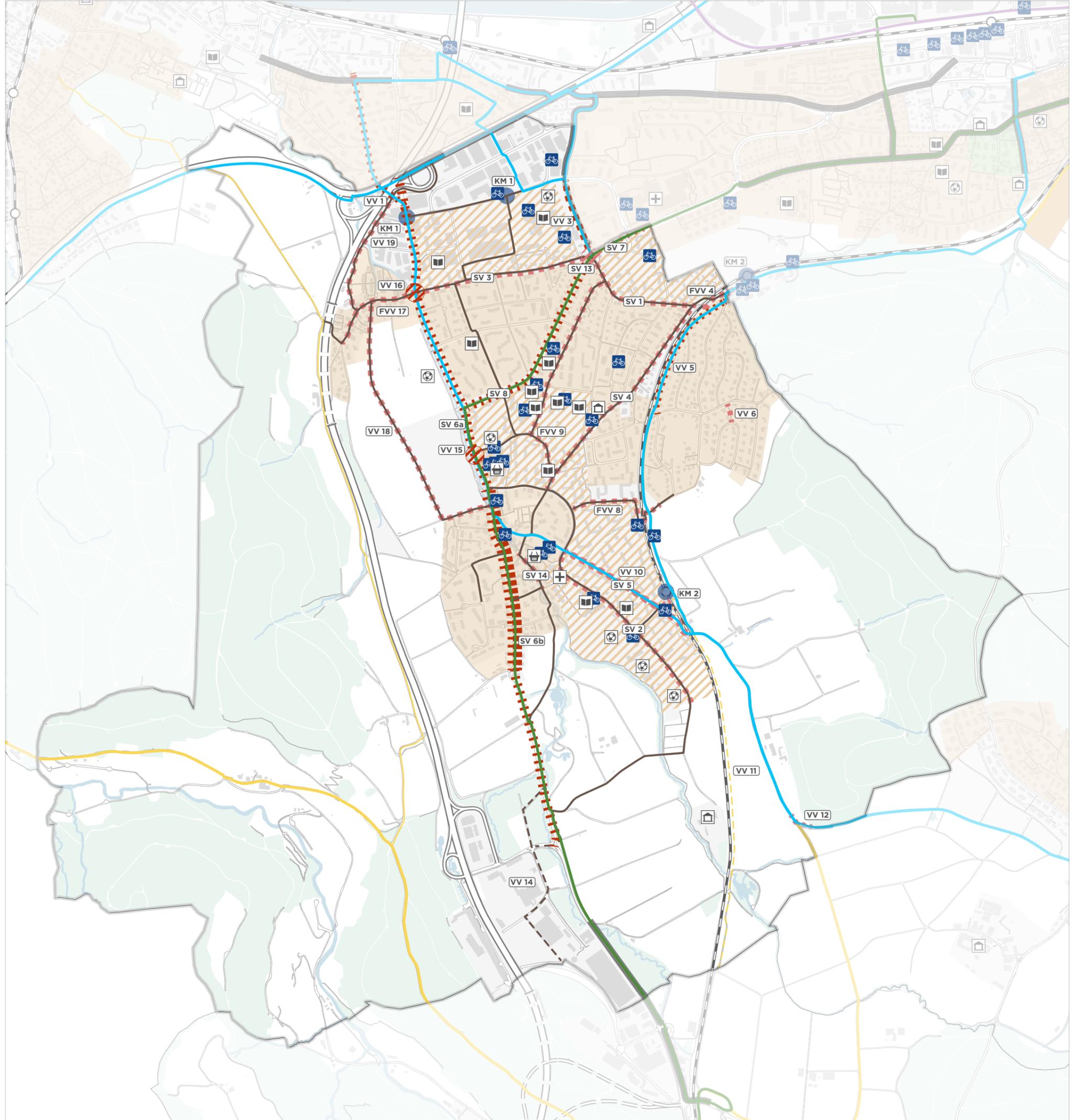
Informationsinhalt

Massnahmen	Grundlage
(SV 6a) T30 und Nachfahrverbot für den Schwerverkehr Birmensdorferstrasse	
(SV 8) T30 und Nachfahrverbot für den Schwerverkehr Feldstrasse	
(SV 13) Knotenoptimierung Kreisel Schlieren-/Feldstrasse	AP4G

Orientierungsinhalt

	Siedlungsgebiet
	Wald
	Gewässer
	Perimeter
	Gemeindegrenze
	Bahnlinie / -station
	Autobahn / -tunnel
	Schule, Kindergarten
	Verwaltung
	Einkaufen
	Freizeit, Kultur
	Spital, Altersheim

Stand: 05.09.2022
Quellen: Kt. Zürich



Übergeordnete Festlegungen

best.	gepl.		Grundlage
			Anschlussgleis Schienengüterverkehr RRP
Massnahmen			
		GÜV 2	Lenkung Güterverkehr auf Schiene (Ristet/Bergermoos)

Kommunale Festlegungen

best.	gepl.		
			Parkierungsanlage
Massnahmen			
		PP 1	Überarbeitung Parkierungsreglement auf öffentlichem Grund (nicht dargestellt)
		PP 2	Reduktion Parkierung Bahnhof Urdorf (nicht dargestellt)
		PP 2	Reduktion Parkplatzerstellungspflicht (nicht dargestellt)

Informationsinhalt

Massnahmen	
SV 6a	T30 und Nachtfahrverbot für den Schwerverkehr Birmensdorferstrasse
SV 8	T30 und Nachtfahrverbot für den Schwerverkehr Feldstrasse

Orientierungsinhalt

-  Siedlungsgebiet
-  Wald
-  Gewässer
-  Perimeter
-  Gemeindegrenze
-  Bahnlinie / -station
-  Autobahn / -tunnel
-  Schule, Kindergarten
-  Verwaltung
-  Einkaufen
-  Freizeit, Kultur
-  Spital, Altersheim

Stand: 05.09.2022
Quellen: Kt. Zürich



A4 Massnahmenliste

GVK/kRP Urdorf: Massnahmenliste

EBP, Stand: 05.09.2022

Einführung

Vorschlag Schwerpunktmassnahmen: Betrieb/Gestaltung Strassenachsen, kombinierte Mobilität, Regulierung Parkierung

Ausschliesslich kommunale Massnahmen (Massnahmenträger: Gemeinde)

Sofortmassnahme

Nr.	Titel	Beschrieb	Bemerkungen	Quelle	Partizipation	Vorschlag Schwerpunkt	Wirksamkeit	Kostengrösse	Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger
Übergeordnete Massnahmen												
Ü 1	Monitoring Mobilität und Verkehr Limmattal	Die Datenlage hinsichtlich der Verkehrsströme (inkl. Ausweichverkehr zur Nationalstrasse) im Raum Limmattal wird verbessert, indem ein verkehrsmittelübergreifendes Monitoring umgesetzt wird. Dies zeigt insbesondere im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung, der LTB und Infrastrukturvorhaben auf der Strasse die verkehrlichen Veränderungen auf. Das Monitoring bildet eine wichtige Basis für die verkehrliche Massnahmenentwicklung. Der Kanton legt die Resultate aus dem Monitoring der Gemeinde vor.	Gemäss Hinweis Vorgespräch AfM ist das Monitoring bereits in der Umsetzung.	Abstimmung Kanton	-	-	gering	< 100'000	Sofort	X	-	Kanton
Ü 2	Regionale Zusammenarbeit und rGVK	Urdorf grenzt im Norden der Gemeinde direkt an das Siedlungsgebiet der Nachbargemeinden im Limmattal (Schlieren und Dietikon). Die verkehrlichen Auslastungsprobleme zeigen sich gemeindeübergreifend. Dementsprechend sucht die Gemeinde in Verkehrsfragen eine intensive Zusammenarbeit auf regionaler Ebene und macht sich für ein regionales Gesamtverkehrskonzept stark. Dieses soll die gesamtverkehrliche Entwicklung aufzeigen. Dazu gehört auch das Weiterentwickeln von attraktiven Veloverbindungen zwischen Urdorf und den Nachbargemeinden, speziell nach Dietikon, Glanzenberg sowie in Richtung Schlieren. Durch attraktive Angebote wird der Modal Split der Personenwege zwischen den Nachbargemeinden in Richtung ÖV und FVV gelenkt.	Gemäss Aussagen des Kantons ist die Erarbeitung eines rGVK im Limmattal ab 2024/25 vorgesehen.	Abstimmung Kanton	-	ja	hoch	100'000 - 1 Mio.	mittelfristig	X	-	Region, Kanton
Mobilitätsmanagement												
MM 1	Mobilitätskonzepte für grosse Bauvorhaben (Arealüberbauungen, Gestaltungspläne, Wirtschaftsräume)	Festschreibung von erforderlichen Mobilitätskonzepten in der BZO neben Gestaltungspläne für Arealüberbauungen und Neu-/Ersatzbauten in Wirtschaftsräumen. Darin wird u.a. die Erschliessung mit ÖV/Fuss- und Veloverkehr, Anzahl Parkplätze und Veloabstellplatz festgesetzt. Prüfung durch Gemeinde. Bei Nutzungsformen, die ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge haben, wird eine Bewirtschaftungspflicht für neue private, öffentlich zugängliche Parkplätze vorgeschrieben. Prüfung des Gebührenreglements durch Gemeinde.	Gestaltungspläne müssen bereits heute ein Mobilitätskonzept aufweisen, mit der Massnahme werden auch für grosse Bauvorhaben bei Arealüberbauungen Mobilitätskonzepte eingefordert.	Erarbeitung GVK	-	ja	hoch	< 100'000	kurzfristig	X	-	Gemeinde
MM 2	Weiterentwicklung Mobilitätsmanagement	Die Gemeinde bietet Mobilitätsberatungsgespräche für Unternehmungen und grosse Verkehrserzeuger an. Der Fokus liegt dabei der Lenkung der Verkehrsmittelwahl. Die Gemeinde geht zudem mit gutem Beispiel voran und zeigt sichtbar Möglichkeiten auf.	Im Rahmen des kantonalen Programms MIU respektive „Impuls Mobilität“ hat Urdorf verschiedene Aktionen betreffend Mobilitätsmanagement durchgeführt. Die Gemeinde führt diese Arbeit weiter bzw. ergänzt diese.	Erarbeitung GVK	-	-	mittel	< 100'000	kurzfristig	X	-	Gemeinde
MM 3	Prävention und Eindämmung Elterntaxi	Durch Kommunikations- und Informationsmassnahmen (z.B. Plakatkampagnen, Flyers, Elternabende, etc.) werden Eltern aktiv über die Problematik des Elterntaxi und die damit verbundenen Gefahren angesprochen. Weitere Massnahmen (z.B. Schulwege anschauen und mit den Klassen ablaufen, Lotsen, etc.) fördern einen Schulweg ohne Auto. Zusätzlich zu den Präventionsmassnahmen sind betriebliche Massnahmen wie Halteverbote vor den Schulen sowie Zufahrtsbeschränkungen/-Verbote zu prüfen. Ziel ist die Verbesserung der Schulwegsicherheit.			X	-	mittel	< 100'000	kurzfristig	X	-	Gemeinde
MM 4	Mobilitätskampagne	Die Gemeinde sensibilisiert die Bevölkerung hinsichtlich Verkehrsmittelwahl. Z.Bsp. Aktionstage für einzelne Zielgruppen; Bike to Work, Gratis-Veloflicktag, mit dem Velo zur Schule (Weiterführung Veloprüfung), Spielerisches Velofahren z.B. in einem Parcours (Pumptrack), Velo-Check-Tag bei Schulen mit kleinen Reparaturen			-	-	mittel	< 100'000	kurzfristig	X	-	Gemeinde
MM 5	Digitaler Mobilitätsortplan	Mobilitätsortplan, der ÖV-Haltestellen, Veloabstellplätze, Mobility-Standorte etc. zeigt und online zugänglich ist.		Erarbeitung GVK	-	-	gering	< 100'000	kurzfristig	X	-	Gemeinde
MM 6	Verkehrsabwicklung von grösseren Veranstaltungen	Für grössere öffentliche Veranstaltungen und/oder die Nutzung öffentlicher Anlagen mit einem erwarteten Besucher/Innenaufkommen von 500 Personen setzt die Gemeinde im Bewilligungsprozess Auflagen betreffend der Verkehrsabwicklung fest. Der/die Veranstalter muss Besuchende über die Möglichkeiten betreffend Anreise mit dem öffentlichen Verkehr, dem Velo und Zufuss informieren und im Rahmen des Verhältnismässigkeitsprinzips die Anreise ohne Auto durch geeignete Massnahmen sicherstellen (z.B. Shuttle-Bus-Angebot je nach Örtlichkeit).		Erarbeitung GVK	-	-	gering	< 100'000	kurzfristig	X	-	Gemeinde
MM 7	Prüfung Velo-Lieferservice	Die Gemeinde prüft mit kommerziellen Kurieranbietern, ob eine Bedienung von Urdorf mit einem Velokurier möglich ist sowie ob die Gemeinde eigene Sendungen teilweise mit Velokurieren vornehmen kann. Alternativ prüft die Gemeinde die Möglichkeit eines eigenen Angebot beispielsweise im Rahmen von Arbeitswiedereingliederungs- oder Integrationsprogrammen.		Erarbeitung GVK	-	-	gering	< 100'000	kurzfristig	X	-	Gemeinde
Parkierung												
PP 1	Überarbeitung Parkierungsreglement auf öffentlichem Grund	Das Parkplatzreglement wird überarbeitet, die Parkierung auf öffentlichem Grund wird dabei restriktiver reglementiert. Die Aushändigung von Parkkarten wird eingeschränkt und werden künftig nur noch für Einwohnende der Gemeinde ausgegeben. Die Gebühren für Parkierung im öffentlichen Raum werden dem heutigen Preisniveau angepasst. Das Parkraumangebot in der Gemeinde wird überprüft, angepasst und, wo möglich, reduziert.		Erarbeitung GVK	-	ja	hoch	< 100'000	kurzfristig	X	-	Gemeinde
PP 2	Reduktion Parkierung Bahnhof Urdorf	Einerseits Reduktion der kommunalen Parkplätze am Bahnhof Urdorf (Uetlibergstrasse). Andererseits setzt sich die Gemeinde bei den SBB für eine Reduktion der P+R-Parkplätze ein.	Im RRP ist keine P+R-Anlage am Bahnhof Urdorf verankert. Die Auslastung der PP ist tief. Der Fokus am Bahnhof Urdorf liegt auf dem Übergang zum Fuss-/Veloverkehr.	Erarbeitung GVK	-	-	mittel	< 100'000	mittelfristig	X	X	Gemeinde, SBB

Nr.	Titel	Beschrieb	Bemerkungen	Quelle	Partizipation	Vorschlag Schwerpunkt	Wirksamkeit	Kostengrösse	Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger
PP 3	Reduktion Parkplatzerstellungspflicht (BZO)	- Die Gemeinde legt in der Bau- und Zonenordnung BZO Bestimmungen zur Reduktion der Parkraumerstellungspflicht fest. Bei guter Erschliessungsqualität mit dem ÖV, einer gewissen Siedlungsdichte oder einer guten Anbindung ans FVV-Netz, soll die Pflichtparkplatzanzahl reduziert werden <u>müssen</u> . - Unterirdische Parkierung wird gefördert. Mit entsprechenden Begleitmassnahmen kann bei unterirdischer Parkierung das Maximum überschritten werden. Können in einem privaten Bauvorhaben durch die Erstellung einer grossen, unterirdischen Parkierungsanlage bisherige öffentliche, oberirdische Parkplätze ersetzt werden, kann die Zahl der insgesamt zulässigen Parkplätze um diejenige der Aufzuhebenden erhöht werden. - Autoarmes Wohnen wird gefördert, die Festlegung von Anreize und Vorgaben für die Erstellung für E-Mobilität Parkfelder sind zu prüfen.		Erarbeitung GVK	X	ja	hoch	< 100'000	kurzfristig	X	-	Gemeinde
PP 4	Reglementierung Veloparkierung in BZO	Die Gemeinde konkretisiert die Errichtung von privaten Veloabstellplätzen und verankert diese in der BZO (ab 2 Wohneinheiten). Angelehnt an das Handbuch Veloparkierung (ASTRA) bzw. an die VSS-Norm 40 065 legt die Gemeinde verbindliche Werte bezüglich Quantität und Qualität der zu errichtenden Veloparkierung für unterschiedliche Nutzungen fest.	Gemäss aktueller BZO sind bei Industrie-/Gewerbebauten und bei Mehrfamilienhäusern genügend Abstellflächen für Velos und Mofas bereitzustellen. Die Massnahme konkretisiert dies weiter.	Erarbeitung GVK	-	-	mittel	< 100'000	kurzfristig	X	-	Gemeinde
Strassenverkehr												
SV 1	BGK Bergstrasse	Auf der Bergstrasse als Hauptverbindung zwischen Kantonsschule und dem Bahnhof Urdorf wird der Strassenraum neu gestaltet sowie der Betrieb angepasst. Hierzu wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet, in dessen Rahmen folgende Elemente aufgenommen werden sollen: - Neuer, homogener Strassenquerschnitt zwischen Bahnübergang und Kreisfeldstrasse - Velostreifen bergwärts - Einmündende Strassen (Schulstrasse & Im Moos) als Trottoirüberfahrt ausbilden - Tempo 30 (inkl. allenfalls auf angrenzende Strassenräume ausweiten, z.B. Gartenstrasse, Wiesenweg)	Die Bergstrasse weist verschiedene Schwachstellen für den FVV auf, die im Rahmen des BGK behoben werden. Konkret: LVK V10: Fehlendes Netzelement, Keine Veloerschliessung Bahnhof Urdorf, Steilheit der Strasse macht Veloerschliessung etwas unattraktiv. LVK F8: Gehwegbreite von 2 m ist ungenügend für das grosse FG-Aufkommen der Kanti-Schüler; zudem fehlt der zweite Gehweg. Mangelnde Disziplin der Fussgänger! LVK F25: Bei der Einmündung Schulstrasse/Bergstrasse ist die Querung der Schulstrasse unattraktiv und bedeutet einen Umweg für die Zufussgehenden LVK F26: Bei der Einmündung Im Moos/Bergstrasse existiert keine Trottoirüberfahrt. Bisher geniessen die Zufussgehenden deshalb keinen Vortritt.	LVK	X	ja	hoch	> 1 Mio.	kurzfristig	X	X	Gemeinde
SV 2	BGK Weihermattstrasse	Erarbeitung sowie Umsetzung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes, in dessen Rahmen folgende Elemente aufgenommen werden: - Einführung Tempo 30 - Verbesserung Fussgängerübergänge, insbesondere bzgl. Schulen/Freizeitanlagen - Installation beidseitiger Gehweg (kommunale Hauptverbindung Fussverkehr) - Markierung von beidseitige Radstreifen (kommunale Hauptverbindung Velo) - Prüfung Parkplatzangebot und Neuordnung Parkierung - Neugestaltung des Aussenraumes, Begrünung (u.a. Bäume, Rabatte). Integraler Bestandteil ist der Knoten Weihermatt-/Uitikonstrasse, durch den eine kantonale Nebenverbindung des Veloverkehrs führt, deren Führung optimiert werden soll.	Die Weihermattstrasse weist verschiedene Schwachstellen für den FVV auf, die im Rahmen des BGK behoben werden. Konkret: LVK V13: Wichtiger Radweg zu den Sportanlagen der Gemeinde. LVK F3: Gefährliche Querung beim Schulhaus, ungenügende Lösung Provisorium LVK F4: Mangelnde Sichtweite bergwärts, fehlende FG-Tafel VNP: Punktuelle Schwachstelle Weihermatt-/Uitikonstrasse Die Weihermattstrasse stellt auch eine Massnahme des AP Limmattal 4G (GV-P1a) dar. Weihermattstrasse Teil Nord und Uitikonstrasse weiterhin ohne Verkehrsberuhigung (ÖV).	LVK / AP4G	-	ja	hoch	> 1 Mio.	mittelfristig	X	X	Gemeinde
SV 3	BGK Schlierenstrasse	Erarbeitung sowie Umsetzung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes, in dessen Rahmen folgende Elemente aufgenommen werden: - Erhöhung der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden, insbesondere zu den Querungen im Fussverkehr (Schaffung Fussgängerinseln, Optimierung) - Verbesserung Fussgängerübergänge, insbesondere bzgl. Schulen/Freizeitanlagen - Installation beidseitiger Gehweg (kommunale Hauptverbindung Fussverkehr) - Prüfung Parkplatzangebot und Neuordnung Parkierung - Neugestaltung des Aussenraumes, Begrünung (u.a. Bäume, Rabatte) - Umsetzung von T30	Synergie mit der geplanten Sanierung nutzen. Die Weihermattstrasse stellt auch eine Massnahme des AP Limmattal 4G (GV-P1b) dar. Mit der Massnahmen können Schwachstellen im Fuss- und Velonetz gemäss dem kommunalen LVK (F31 , V4) sowie dem Massnahmenplan Fussverkehr (2017) behoben werden.	LVK / AP4G	-	ja	mittel	> 1 Mio.	mittelfristig	X	X	Gemeinde
SV 4	BGK Bahnhofstrasse	Erarbeitung sowie Umsetzung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes mit Aufnahme der folgende Elemente: - Umsetzung Tempo-30 hinsichtlich Sicherheit Fuss-/Veloverkehr - Beidseitige Trottoirs bzw. Gehbereiche Fussverkehr (kommunale Hauptverbindung Fussverkehr) - Fussgängerstreifen beim Keimlerweg	Die Bahnhofstrasse weist verschiedene Schwachstellen für den FVV auf, die im Rahmen des BGK behoben werden. Konkret: LVK 18: Zufahrt zum Bahnhof Urdorf LVK F6: Ostseite FG-Streifen im Schattenschatten aus Richtung Keimlerweg	LVK	X	ja	mittel	> 1 Mio.	kurzfristig	X	X	Gemeinde
SV 5	BGK Uitikonstrasse	Erarbeitung sowie Umsetzung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes mit Aufnahme der folgende Elemente: - Neuaufteilung der Querschnittsbreiten - zusätzliche Infrastruktur für den Veloverkehr (kantonale Veloroute) - Umsetzung von beidseitigen, attraktiven Fusswegflächen - verbesserte Querungsstellen für den Fussverkehr - Prüfung der Fahrtgeschwindigkeit des Busses und allfällige Anpassung des Temporegimes (Tempo-30) hinsichtlich Sicherheit Fuss-/Veloverkehr - Neugestaltung des Aussenraumes, Begrünung (u.a. Bäume, Rabatte)		Erarbeitung GVK	-	ja	hoch		mittelfristig	X	X	Gemeinde
SV 6a	T30 Birmensdorferstrasse	Einführung Tempo-30 auf RVS, insbesondere zur verträglicheren Abwicklung des Verkehrs, Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Widerstandserhöhung des Ausweichverkehrs zur Nationalstrasse		LVK / RRP	X	ja	mittel	< 100'000	kurzfristig	X	X	Kanton

Nr.	Titel	Beschrieb	Bemerkungen	Quelle	Partizipation	Vorschlag Schwerpunkt	Wirksamkeit	Kostengrösse	Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger
SV 6b	BGK Birmensdorferstrasse Süd	Erarbeitung sowie Umsetzung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für den Abschnitt der Birmensdorferstrasse zwischen Kreisels Spitzacker und südlichem Dorfeingang. Dabei werden folgende Elemente aufgenommen: - Neuaufteilung der Querschnittsbreiten - Optimierung der Längsführung für den Fuss- und Veloverkehr: zusätzliche Infrastruktur für den Veloverkehr sowie Umsetzung von beidseitigen, attraktiven Fusswegflächen - Stellenweise Priorisierung des ÖV (Fahrbahnhaltestellen) - Verbesserte Verkehrsführung Fuss-/Veloverkehr vor der Post - neue Querungsstelle für den Fussverkehr bei der Bushaltestelle Oberurdorf - Optimierung Querungsstellen, insbesondere hinsichtlich Schulwege - Neugestaltung des Aussenraumes, Begrünung (u.a. Bäume, Rabatte)	Die Birmensdorferstrasse Süd ist sowohl im kantonalen Velonetz als auch im kommunalen LVK als Schwachstelle identifiziert (LVK F34 Querungsstelle Post: Situation verbessern). Gemäss Online-Umfrage (Frühling 2021) im Rahmen der Erarbeitung des kRPV wird die gesamte Birmensdorferstrasse Teil Süd von der Urdorfer Bevölkerung als Schwachstelle für Zufussgehende betrachtet. Abschnittsweise sind die Trottoir schmal oder bestehen nur einseitig. Die Querungsstellen seien zudem unattraktiv oder kritisch bzgl. Verkehrssicherheit. Die Strassenraumgestaltung ist im RRP verankert. Der Abschnitt wurde vor ca. 5 Jahren durch das TBA saniert, dabei wurden aber die Ansprüche des Gesamtverkehrs sowie der Siedlung wenig beachtet.	LVK / RRP	X	ja	hoch	> 1 Mio.	langfristig	X	X	Kanton
SV 7	BGK Achse Feld-/Urdorferstrasse	Die Feld-/Urdorfer-/Kesselstrasse auf Gemeindegebiet von Urdorf und Schlieren ist wenig auf die Ansprüche von Gesamtverkehr und Siedlung ausgerichtet. Der Knoten Feld-/Spitalstrasse in Urdorf dient der Zufahrt zu zentralen Einrichtungen (Wohnheim, Spital) und stellt ein Bereiche mit erhöhtem Unfallaufkommen dar. Zur Achse soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet und umgesetzt werden. Dabei wird auch der Knoten Feld-/Spitalstrasse geprüft und angepasst. Die Veloführung durch den Knoten wird verbessert und die Parkierung im südlichen Bereich direkt angrenzend an den Knoten wird neu organisiert.	Vorhaben bestätigt bei Absprache mit Kanton	Erarbeitung GVK	-	-	mittel	100'000 - 1 Mio.	mittelfristig	X	X	Kanton, Gemeinde, Schlieren
SV 8	T30 Feldstrasse	Das Temporegime der kürzlich umgestalteten Feldstrasse wird auf durchgehend Tempo 30 angepasst. Damit wird eine Verbesserung für den Fuss-/Veloverkehr sowie eine Erhöhung des Widerstands bzgl. Ausweichverkehr der Nationalstrasse erreicht.	Vorhaben bestätigt bei Absprache mit Kanton	Erarbeitung GVK	-	-	mittel	100'000 - 1 Mio.	mittelfristig	X	X	Kanton
SV 9	T30 Urdorf-Nord	Umsetzung von flächendeckend T30 auf Erschliessungs- und Sammelstrassen in Wohnquartieren. Im Gebiet Urdorf-Nord auf der Luberzenstrasse, Im Grosseherweg, Im Lörlar und Grubenstrasse.	Gebiet A gemäss T30-Planungen der Gemeinde	Planungen Gemeinde (GRB 07.12.20)	X	-	mittel	< 100'000	kurzfristig	X	X	Gemeinde
SV 10	T30 Urdorf-Ost	Umsetzung von flächendeckend T30 auf Erschliessungs- und Sammelstrassen in Wohnquartieren. Im östlichen Gemeindegebiet auf Wiesenweg, Gartenstrasse und Wissenfluehstrasse.	Gebiet C gemäss T30-Planungen der Gemeinde	Planungen Gemeinde (GRB 07.12.20)	X	-	mittel	< 100'000	kurzfristig	X	X	Gemeinde
SV 11	T30 Zentrum	Umsetzung von flächendeckend T30 auf Erschliessungs- und Sammelstrassen in Wohnquartieren. Im Zentrum Ausweitung T30 auf die Krummackerstrasse.	Gebiet E gemäss T30-Planungen der Gemeinde	Planungen Gemeinde (GRB 07.12.20)	X	-	gering	< 100'000	kurzfristig	X	X	Gemeinde
SV 12	T30 Weihermatt	Umsetzung von flächendeckend T30 auf Erschliessungs- und Sammelstrassen in Wohnquartieren. Im Gebiet Weihermatt Ausweitung T30 auf Abschnitt In der Fadmatt.	Gebiet G gemäss T30-Planungen der Gemeinde	Planungen Gemeinde (GRB 07.12.20)	X	-	mittel	< 100'000	kurzfristig	X	X	Gemeinde
SV 13	Knotenoptimierung Kreisel Schlieren-/Feldstrasse	Der Kreisel Schlieren-/Feldstrasse stellt eine Unfallshäufungsstelle (2017) mit Fussgängerbeteiligung dar (vgl. AP Limmattal 4G). Die Veloführung durch den Kreisel stellt für den Veloverkehr ein Sicherheitsdefizit dar. Prüfung von Varianten zur Führung des Fuss-/Veloverkehrs und Umsetzung Knotenumgestaltung.	Planung mit BGK Bergstrasse, BGK Schlierenstrasse, und Aufwertung Schönwerdstrasse verknüpft Vorhaben bestätigt bei Absprache mit Kanton	Erarbeitung GVK	X	-	mittel	> 1 Mio.	mittelfristig	X	X	Kanton, Gemeinde
SV 14	Aufwertung Muulaffenplatz/Bachstrasse	Die Massnahme beinhaltet die Reorganisation des Verkehrs im Abschnitts Muulaffeplatz bis zur ehemaligen Mühle, Mühlegasse und der Ankengasse. Dabei wird ein Abschnitt zwischen dem Muulaffeplatz und der ehemaligen Mühle für den MIV nur im Einbahnverkehr vom Muulaffeplatz her befahrbar sein. Der Muulaffeplatz selbst und der angrenzende Strassenraum werden für den Fussverkehr aufgewertet. Durch Treppen wird ein Bezug zum Schäflibach hergestellt. Eine klare Signalisierung, dass die Verbindung für den Veloverkehr in beiden Richtungen befahrbar ist, wird angebracht.	Aufwertung Strassenraum entsprechend Massnahme GV6, AP Limmattal 3G umsetzen. Behebt Schwachstelle LVK V29.	LVK / AP3G	-	ja	gering	> 1 Mio.	kurzfristig	X	X	Gemeinde
SV 15	Optimierung A1-Anschluss Urdorf Nord	Der Knoten Bern-/Birmensdorferstrasse wird aufgrund der LTB umgestaltet. Der Knoten stellt zudem gemäss kantonalen Analyse ein aktueller Unfallschwerpunkt dar. Der Unfallschwerpunkt ist mit den unmittelbar angrenzenden HLS-Zugängen direkt verknüpft und wird durch ein integrales Projekt behoben. Für den ÖV (LTB, Bus) ist eine Priorisierung vorgesehen.	Vorhaben bestätigt bei Absprache mit Kanton	LTB	-	-	mittel	> 1 Mio.	Sofort	X	X	Bund, Kanton
SV 16	Optimierung Einmündung In der Luberzen/ Birmensdorferstrasse	Der Knoten wird im Rahmen der Realisierung der LTB angepasst. Ein Kreisel mit Vorsignal LSA wird errichtet, zusätzliche Querungsstellen für den Fussverkehr werden geschaffen, der Veloverkehr wird durch den Kreisel zur neu errichteten Herwegbrücke geführt. Der ÖV wird am Knoten priorisiert (LTB).	Vorhaben bestätigt bei Absprache mit Kanton	LTB	X	-	mittel	> 1 Mio.	Sofort	X	X	Kanton
SV 17	Knoten Anpassungen im Bereich Anschluss Urdorf-Süd	Anpassung von Steuerung/Knotenlayout (v.a. im Zusammenhang mit allfälligen Entwicklung Bergermoos). Berücksichtigung von Verkehrsmanagementmassnahmen bzgl. Ausweichverkehr von der Nationalstrasse.	Vorhaben bestätigt bei Absprache mit Kanton	Erarbeitung GVK	X	-	mittel	100'000 - 1 Mio.	kurzfristig	X	X	Bund, Kanton
SV 18	Erweiterung N1 Nordumfahrung Zürich	Ausbau des Abschnitts zwischen Verzweigung Limmattal und Zürich-Seebach auf 6 Fahrstreifen auf einer Länge von 9.6 km mit Bau einer dreispurigen, rund 3 km langen 3. Röhre Gubristtunnel und entsprechende Anpassungen der Anschlüsse Weiningen und Zürich-Affoltern	Nicht direkt auf Gemeindegebiet, Urdorf ist aber von den verkehrlichen Folgen betroffen. Eröffnung 2025	Sachplan Verkehr	X	-	mittel	> 1 Mio.	kurzfristig	X	X	Bund
SV 19	Erweiterung N3/4Westumfahrung Zürich	Der Streckenabschnitt der Westumfahrung Zürich der N3/4 ist zwischen der Verzweigung Limmattal und dem Anschluss Urdorf Süd stark belastet. Das Programm Engpassbeseitigung (2.Programmbotschaft, PEB2) beurteilt den Abschnitt für das Jahr 2030 als Engpass der mittleren bzw. höchsten Stufe. Für den Erhalt der Funktionalität wird ein Ausbau auf 6 Fahrstreifen geplant, wodurch die Aufnahme der hohen Verkehrsbelastung verbessert wird. Der Ausbau kann auf dem bestehenden Trasse bewerkstelligt werden.		Sachplan Verkehr	X	-	mittel	> 1 Mio.	langfristig	X	X	Bund

Nr.	Titel	Beschrieb	Bemerkungen	Quelle	Partizipation	Vorschlag Schwerpunkt	Wirksamkeit	Kostengrösse	Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger
SV 20	Pförtneranlage mit Busspur Birmensdorferstrasse Oberurdorf	LSA-Knoten zur Dosierung des MIV am südlichen Dorfeingang auf der Birmensdorferstrasse in Fahrtrichtung Norden, Aktivierung bei instabilen Verkehrszuständen auf der Nationalstrasse, Verhinderung von Ausweichverkehr. Priorisierung der Buslinie 314.	Zusätzliche Forderung von der Gemeinde	Erarbeitung GVK	X	-	mittel	100'000 - 1 Mio.	kurzfristig	X	X	Kanton
SV 21	Fahrverbot für Durchgangsverkehr Uitikonerstrasse	Umsetzung Fahrverbot, da keine Verbindungsstrasse. Vermeidung Konflikte mit der Erholungsnutzung der Landschaft sowie mit dem Siedlungsbereich.	Es hat eine Koordination mit der Gemeinde Uitikon zu erfolgen resp. muss diese eine Sperrung grundsätzlich anstossen.	Erarbeitung GVK	X	-	mittel	< 100'000	kurzfristig	X	X	Gemeinde
Fuss- und Veloverkehr												
VV 1	Veloverbindung Bhf. Glanzenberg und Veloschnellroute Limmattal	Die Gemeinde Urdorf ist für den Veloverkehr direkt mit dem Bahnhof Glanzenberg und der geplanten kantonalen Veloschnellroute Limmattal verbunden. Die betroffenen Strassen und Wege werden so angepasst, dass sie vom Veloverkehr sicher und komfortabel befahren werden können (Querungs-/Abbiegehilfen, Anordnung Parkierung, Rampenneigung Unterführung Herweg, Wegverbreiterung Verbindung Schöneggstrasse-Limmatstrasse). Im Hinblick auf die Anbindung an die Veloschnellroute gilt es auch die Anbindung an diese möglichst direkt und schnell zu gestalten.	Umsetzung der AP Limmattal 4G Massnahme Veloverbindung Bhf. Glanzenberg - Urdorf Herweg (AP Limmattal 4G, FVV3)	AP 4G	-	-	mittel	> 1 Mio.	kurzfristig	X	X	Kanton
FV 2	Fussverkehr Querungsstelle Steinackerstrasse (zwischenzeitlich umgesetzt)	Die Querung der Steinackerstrasse in Richtung S-Bahn Station Glanzenberg stellt in Bezug auf den Schulweg der Kantonsschule Limmattal eine wichtige Route dar. Auf Höhe Getrudstrasse wird es einen Querungsstelle für Zufussgehende mit Querungshilfe geschaffen. Da es sich hier zugleich auch um eine kantonale Veloroute handelt, gilt es die Veloverkehrsführung bei der Planung zu berücksichtigen und einzuplanen.		LVK	-	-	gering	< 100'000	Sofort	X	-	Gemeinde
VV 3	Aufwertung Schönwerdstrasse inkl. Knoten Schönwerd-/ Spitalstrasse	Die Schönwerdstrasse ist eine Nebenverbindung des kantonalen Velonetzes. Es ist keine Veloinfrastruktur vorhanden und die Verbindung ist teilweise stark durch seitliche Parkfelder eingengt. Weiter ist die Schönwerdstrasse nach der Planung LTB neu eine Sackgasse. Die fehlende Veloinfrastruktur wird errichtet, eine Aufhebung oder Neuordnung der Parkfelder wird geprüft. Bei der Querung der LTB stellt eine Barriere die Querung sicher.	überkommunale Schnittstelle; benötigt gemeinsame Planung mit Schlieren (Schwachstelle Kantonales Velonetz)	VNP	-	-	gering	100'000 - 1 Mio.	mittelfristig	X	X	Gemeinde, Schlieren
FVV 4	Optimierung der Erschliessung des Bahnhofs Urdorf	Der Übergang zwischen S-Bahn und dem Velo- und Fussverkehr am Bahnhof Urdorf ist unattraktiv. Die Trennwirkung der Barriere stellt ein zusätzliches Hindernis dar. Es wird geprüft, die bestehende Personenunterführung zu verbreitern und für den Veloverkehr zugänglich zu machen. Weiter wird die Zugänglichkeit der Personenunterführung auf beiden Seiten der Geleise optimiert und besser integriert.		Erarbeitung GVK	-	-	mittel	> 1 Mio.	mittelfristig	X	X	Gemeinde, SBB
VV 5	Uetlibergstrasse Nord	Die den Geleisen entlangführende Uetlibergstrasse dient im nördlichen Bereich als Erschliessung für den Bahnhof Urdorf. Aufgrund der Vertikalversätzen wird die Verbindung im kantonalen Velonetz als Schwachstelle identifiziert. Die Vertikalversätze werden aufgehoben. Die Erstellung einer Velostrasse (Rechtsvortritt aufheben) kann die Situation für den Veloverkehr entlang der Uetlibergstrasse weiter optimieren und soll geprüft werden.	Erschliessung Bhf. Urdorf östliche entlang der Geleise (Schwachstelle Kt. Velonetz)	VNP	-	-	gering	< 100'000	mittelfristig	X	X	Gemeinde
VV 6	Veloverbindung In der Rebhalden - Sonnhaldenstrasse	Zwischen der In der Rebhalden und der Sonnhaldenstrasse existiert ein namenloser Weg, welcher aktuell für den Veloverkehr nicht befahrbar ist. Das Velofahrverbot wird aufgehoben.	Velos sollten den Weg befahren dürfen (LVK 25) Weg Kat. Nr. 3573	LVK	-	-	gering	< 100'000	Sofort	X	X	Gemeinde
FV 7	Schliessung der Netzlücke In der Fadmatt - Im Heidenkeller	Die Längsverbindung zwischen In der Fadmatt und Im Heidenkeller verbessert die Fusswegerschliessung im Quartier. Ein Durchgangs- bzw. Wegrecht durch die Wohnsiedlung auf dem bestehenden Liegenschaftsnetz wird gesucht.		MaPlaFu	-	-	gering	< 100'000	kurzfristig	X	X	Gemeinde
FVV 8	Aufwertung In der Fadmatt für FVV	Das Quartier oberhalb der Bahn ist mit dem Velo nicht erschlossen. Weiter fehlt eine sichere Querungsstelle für den Fussverkehr. Wird In der Fadmatt im Zuge des BGK Weihermattstrasse nicht wie erwartet T30 umgesetzt, benötigt es Radstreifen und Querungsstellen für Zufussgehende.	In das Netz aufnehmen. Signalisierung; Keine Massnahme notwendig, wenn Tempo 30 kommt. (LVK V20)	LVK	-	-	gering	< 100'000	mittelfristig	X	X	Gemeinde
FVV 9	Aufwertung Verbindung Krummackerstrasse - Im Moos	Es handelt sich um eine schlechte Veloverkehr-Linienführung, die Verbindung ist schlecht signalisiert, der Weg bei Schulanlage Embri für den FVV zu schmal und soll verbreitert werden. Weiter kommt es am Knoten am Ende der Krummackerstrasse zu Konflikten zwischen dem Fussverkehr und dem ruhenden Verkehr. Auf der Krummackerstrasse wird neu Tempo-30 eingeführt, die Gestaltung des Strassenraums, die Markierung und Signalisation sowie die Anhebung des Wendeplatzes auf Gehniveau verbessern die Schulwegsicherheit. Der Weg entlang der Schulanlage Embri wird verbreitert.	Fussgängerstreifen; Alternativ Tempo-30-Zone (LVK F2)	LVK	-	-	mittel	< 100'000	kurzfristig	X	X	Gemeinde
VV 10	Veloverbindung Weihermattstrasse - Uetlibergweg	Die Uitikonerstrasse zwischen Weihermattstrasse und Uetlibergweg stellt eine lineare Schwachstelle im kommunalen Velonetz dar (LVK V26). Die Strasse soll für den Fuss-/Veloverkehr aufgewertet werden (Radstreifen bergwärts), zudem soll die Verbindung mit dem Uetlibergweg (Querung Bahntassee) verbessert werden.	Uitikonerstrasse: Insbesondere bergwärts ist eine Massnahme nötig (LVK 26). Weiter ist der Knoten Uitikoner-/Weihermattstrasse als Schwachstelle im kantonalen Velonetz ausgewiesen (Veloquerung). Die Situation rund um den Bahnhof Weihermatt wird voraussichtlich durch die Optimierung der Erschliessung (ÖV-1) und das BGK Uitikonerstrasse (SV-2) verbessert. Bei einer Realisierung dieser beiden Massnahme wird die Massnahme obsolet.	LVK	X	-	gering	< 100'000	Sofort	X	X	Gemeinde
VV 11	Neue Linienführung der Velo-Freizeitroute entlang der Bahn	Es besteht keine direkte Fortsetzung des Freizeitradweges, die Freizeitroute (Mittelländer Hügelroute Nr. 84) wird gemäss rRP an die Bahnlinie verlegt und die bisherige Linienführung wird aufgehoben.	Heute mühsamer Umweg mit einiger Höhendifferenz nötig (LVK 19)	LVK / RRP	-	-	gering	100'000 - 1 Mio	langfristig	X	X	Gemeinde
VV 12	Signalisierung Chalchtarren	Im Gebiet Chalchtarren (Uitikonerstrasse Waldrand) wird die Signalisierung verbessert und eine Sichtoptimierung für den Veloverkehr geprüft.	Schwachstelle LVK 31: Sicht ist schlecht und Markierung fehlt	LVK / RRP	-	-	gering	< 100'000	kurzfristig	X	X	Gemeinde
FV 13	Verlegung Wanderweg Aspstrasse	Umsetzung geplanter Weg gemäss den Zürcher Wanderwegen am Waldrand der Uitikonerstrasse Waldrand, Umsetzung Signalisation	Verlegung Wanderweg (LVK Nr 36)	LVK	-	-	gering	< 100'000	kurzfristig	X	X	Gemeinde
VV 14	Erschliessung Bergermoos inkl. Bike-Park durch Veloverkehr	Das Gebiet Bergermoos / Ristet als auch der Bike-Park sind mit dem Velo sowohl von der Birmensdorferstasse wie auch aus südlicher Richtung nicht erschlossen. Aus südlicher Richtung trägt der Lückenschluss entlang der Heinrich-Stutz Strasse zur Erschliessung bei, die Querung der Schützenstrasse wird gewährleistet. Aus nördlicher Richtung wird der Bike-Park ans Velonetz angebunden (z.B. Querungsstelle Birmensdorferstrasse).	LVK V11: In das Netz aufnehmen; Wo fehlende Radstreifen markieren An die neue Verbindung (LVK V28) anbinden	LVK	-	-	gering	< 100'000	kurzfristig	X	X	Gemeinde

Nr.	Titel	Beschrieb	Bemerkungen	Quelle	Partizipation	Vorschlag Schwerpunkt	Wirksamkeit	Kostengrösse	Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger
VV 15	Birmensdorferstrasse Einfahrt Sportanlage Spitzacker	Die Querung Tiefgaragenausfahrt Zentrum ist für den Veloverkehr gefährlich. Der Radweg wird mit roter Bodenfarbe markiert.	(LVK 34)	LVK	-	-	gering	< 100'000	sofort	X	X	Gemeinde
VV 16	Knotenoptimierung Dorf-/ Birmensdorferstrasse für den Veloverkehr	Die Veloerschliessung von Niederurdorf führt über den Knoten Dorf-/ Birmensdorferstrasse. Die Veloführung ist unattraktiv, eine Anpassung der Veloführung führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrende.	Vorhaben bestätigt bei Absprache mit Kanton	Erarbeitung GVK	-	-	gering	100'000 - 1 Mio.	kurzfristig	X	X	Kanton, Gemeinde
FVV 17	Anpassung Dorfstrasse	Die Dorfstrasse wird für den FVV attraktiver gestaltet, hierzu werden bauliche und betriebliche Anpassungen geprüft. Insbesondere die Errichtung einer Begegnungszone auf der Dorfstrasse oder in Teilbereichen der Dorfstrasse wird dabei geprüft. Eine Beleuchtung, beispielsweise durch adaptives LED, soll die Sicherheit in der Nacht verbessern.		LVK	X	-	gering	100'000 - 1 Mio.	mittelfristig	X	X	Gemeinde
VV 18	Veloweg Riedmatten	Verbesserung Signalisierung und Schaffung Möglichkeit zur Umfahrung der Barriere. Die Riedmatten stellt eine bereits heute viel befahrene Verbindung für den Veloverkehr dar und soll entsprechend signalisiert werden.	In das Netz aufnehmen, Signalisierung. Barriere umfahren (LVK V21)	LVK	-	-	gering	< 100'000	kurzfristig	X	X	Gemeinde
VV 19	Veloverbindung Blächenstrasse - Bernstrasse	Signalisierung verbessern, insbesondere in Richtung Dietikon.	LVK V30: In das Netz aufnehmen. Signalisierung verbessern	LVK	-	-	gering	< 100'000	kurzfristig	X	X	Gemeinde
FV 20	Schliessung der Fussverkehrnetzücke Untermatt / Grossmatt	Für den Fussverkehr besteht eine Netzücke zur optimalen Anbindung von Niederurdorf an die Limmattalbahn. Die direkte Fusswegerschliessung sichergestellt.	Zum grössten Teil planerische Lücke, Verlängerung Grossmattstrasse nötig (LVK Nr 13)	LVK	-	-	gering	< 100'000	sofort	X	X	Gemeinde
Öffentlicher Verkehr												
ÖV 1	Bahnhof Weihermatt: Optimierung Erschliessung und Zugänglichkeit	Die Erschliessung des Bhf. Weihermatt wird insbesondere für den ÖV (Busanbindung) wie auch für den Fuss- und Veloverkehr (Zugänglichkeit, Erkennbarkeit, Anbindung) optimiert. Die heutige Treppensituation wird durch eine Rampensituation ersetzt. Es wird eine MIV-unabhängige Abwicklung des Busses sichergestellt. Die Platzierung der Buswartestandorte/Halteanlagen, die Zufahrts- und Wendemöglichkeit für die Busse sowie die Ein- und Aussteigebeziehungen für die Fahrgäste werden verändert und dadurch optimiert. Dies ermöglicht eine sichere Fussgängerführung. Die Velo- und Mofaplätze werden umplatziert, aufgerüstet (u.a. Diebstahlsicherung, Witterungsschutz) und deren Anzahl erhöht. Zur Aufwertung der Bahnhofsituation wird der Aussenraum offener gestaltet. Für den MIV wird eine Kiss&Ride-Zone installiert.	Massnahme aus AP 4G Die Anforderungen und entsprechende Varianten werden erarbeitet, damit diese in die private Masterplanung des direkt angrenzenden Areals "Mühlebachli" integriert werden können.	AP4G	X	ja	mittel	> 1 Mio.	kurzfristig	X	X	Gemeinde, SBB
ÖV 2	Limmattalbahn (Linie 20)	Im Jahre 2022 wird die Limmattalbahn von Zürich-Altstetten nach Killwangen vollendet. Damit soll das Limmattal insgesamt besser vernetzt werden. Die Limmattalbahn bzw. die Linie 20 wird ab Dezember 2022 im 15-Minuten Takt zwei Haltestellen im Wirtschaftsraum Urdorf-Nord («Urdorf-Nord» und «Kantiallee») bedienen.	Fahrplanverfahren abgeschlossen.	LTB	-	-	mittel	> 1 Mio.	sofort	X	X	Kanton
ÖV 3	Anpassung Busangebot VBZ	Im Zusammenhang mit der LTB wird das ganze Busangebot von Urdorf neu ausgerichtet. Die Buslinien 308 und 311 werden aufgehoben. Dafür wird die Buslinie 302 im 15'-Takt über die Feldstrasse geführt, eine neue Buslinie 317 im 30'-Takt wird zwischen Oberurdorf und Glanzenberg (- Schlieren) umgesetzt und die Buslinie 314 wird durchgehend auf den 30'-Takt verdichtet.	Fahrplanverfahren abgeschlossen.	VBZ	-	-	hoch	> 1 Mio.	sofort	X	-	Kanton, VBZ
ÖV 4	Aufhebung Bushaltestelle "Urdorf, Schlierenstrasse"	Mit dem neuen Buskonzept wird keine Buslinie mehr über die Schlierenstrasse geführt. Die Haltestelle «Schlierenstrasse» entfällt.	ÖV-Nutzer/innen sollten nur geringfügig erhöhte Zugangswege zu den zahlreichen ÖV-Haltestellen im Umfeld haben. Seitens der Gemeinde Urdorf ist dies zumutbar. Für die VBZ ist die Route über die Feldstrasse betrieblich vorteilhaft (geringere Fahrzeiten, Einsparung Bahnhof Weihermatt, kein Linksabbieger am Knoten Schlieren-/ Birmensdorferstrasse).	VBZ	-	-	gering	< 100'000	sofort	X	X	Gemeinde
ÖV 5	Weiterentwicklung Busangebot VBZ	Mit der Angebotsveränderung auf Fahrplanwechsel Dezember 2022 erfolgt auf einigen Verbindungen eine Verbesserung sowie eine Vereinfachung des Netzes. Auf gewissen Relationen kommt es jedoch zu einer Angebotsverschlechterung: - keine Direktverbindung Bahnhof Weihermatt - Niederurdorf mehr - keine Direktverbindung Oberurdorf - Spital Limmattal - Zentrum Schlieren Süd mehr - keine Direktverbindung Niederurdorf - Spital Limmattal - Zentrum Schlieren Süd mehr Zudem gibt es im neuen Angebot keine Direktverbindung auf der besonders nachfragestarken ÖV-Beziehung Oberurdorf/Spitzacker - Stadt Zürich (Quartiere Altstetten/Albisrieden), die insbesondere im MIV attraktiv ist. Die Gemeinde setzt sich für eine Weiterentwicklung des Busangebotes ein, welche diese identifizierten Schwachstellen aufnimmt, beispielsweise über eine neue Buslinie Oberurdorf - Spitzacker - Niederurdorf - Spital Limmattal - Schlieren Süd - Altstetten.		Erarbeitung GVK	-	-	hoch	> 1 Mio.	mittelfristig	X	-	Kanton, Gemeinde
ÖV 6	Flexibles On-Demand Angebot	Das EFH-Quartier Oberhalb der Bahngelände sowie das Gebiet der oberen Bahnhofstrasse sind mit dem ÖV schlecht erschlossen und unattraktiv mit dem Bahnhof Urdorf verknüpft. Die Siedlungsstruktur der beiden Gebiete erschwert eine regelmässige ÖV-Anbindung im konventionellen Stil. Es sind - anstatt der Einführung einer Ortsbuslinie - neue, bedarfsorientierte ÖV-Angebote zu prüfen.	vgl. Projekt Pikmi der VBZ	Erarbeitung GVK	-	-	mittel	100'000 - 1 Mio	langfristig	X	-	Gemeinde, ZVV
ÖV 7	Verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen	Ausgewählte Ergänzung des Ausbaustandards (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Abfalleimer etc.) anhand der Fahrgastfrequenzen. Zudem BehiG- konforme Gestaltung von kommunalen Bushaltestellen.		Erarbeitung GVK	X	-	gering	100'000 - 1 Mio	kurzfristig	X	X	Gemeinde
ÖV 8	Buspriorisierung Urdorf-Süd	Prüfung von Varianten hinsichtlich Buspriorisierung im Anschlussbereich Urdorf-Süd (Bushaltestelle Heinrich-Stutz-Strasse) zur Behebung der Fahrzeitverluste. Dazu gehört die Realisierung der Bushaltestelle an der Birmensdorferstrasse (mit entsprechenden Querungen für den Fussverkehr).	Zusammenhang mit Knotenanpassung SV-17. Bedarf nimmt mit Angebotsverdichtung der Buslinie 314 zu. Vorhaben bestätigt bei Absprache mit Kanton	Erarbeitung GVK	-	-	mittel	100'000 - 1 Mio	kurzfristig	X	X	Kanton

Nr.	Titel	Beschrieb	Bemerkungen	Quelle	Partizipation	Vorschlag Schwerpunkt	Wirksamkeit	Kostengrösse	Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger
Kombinierte Mobilität												
KM 1	Veloabstellplätze Haltestellen LTB	Das LTB Projekt sieht an den Haltestellen keine Abstellplätze für Velos vor. Urdorf erstellt an den LTB Haltestellen auf Gemeindegebiet sichere und attraktive Abstellplätze.	LVK V37: Abstellplätze anordnen	LVK	-	ja	gering	< 100'000	sofort	X	X	Gemeinde
KM 2	Veloabstellanlagen an den Bahnhöfen (Bike + Ride)	Die Bike + Ride Abstellanlagen sollen im Sinne der Förderung der kombinierten Mobilität ausgebaut werden. Die Abstellanlagen sind attraktiv und sicher zu gestalten (direkte Zufahrt, Abschlussmöglichkeit, Beleuchtung, Witterungsschutz, allenfalls Ladestation, etc.) , die Kapazität der Anlagen sind auch in Zukunft sichergestellt. Beim Bahnhof Urdorf sind die Ausbauten vorwiegend qualitativer Natur (Prüfung Velostation mit Überwachung), beim Bahnhof Weihermatt wird die Veloparkierung qualitativ und quantitativ verbessert.		RRP	X	ja	gering	100'000 - 1 Mio.	kurzfristig	X	X	Gemeinde, SBB
KM 3	Unterstützung Ausbau Mobility-Angebot	Die Gemeinde prüft mit Mobility die Errichtung eines weiteren Mobility-Standorts in der Nähe der Gemeindeverwaltung und stellt die Basisauslastung des neuen Mobility-Standorts durch Geschäftsfahrten ihrer Mitarbeitenden sicher.		Erarbeitung GVK	-	-	gering	< 100'000	kurzfristig	X	-	Gemeinde
KM 4	Überprüfung Sharing-Angebote	Die Gemeinde prüft regelmässig die Möglichkeiten bzgl. Ermöglichung von Sharing-Angeboten (Mobility, Velos/E-Bikes, E-Trottinette, weitere Mobilitätsformen) und reagiert auf allfällige Veränderungen.		Erarbeitung GVK	-	-	gering	< 100'000	mittelfristig	X	-	Gemeinde
Güterverkehr												
GÜV 1	Einforderung Erschliessungs-/Verkehrskonzept bei Entwicklung Industrie/Gewerbe	Bei Nutzungsformen, die ein erhöhtes Güterverkehrsaufkommen zur Folge haben, wird ein Verkehrskonzept mit einem verkehrstechnischen Nachweis der Leistungsfähigkeit verlangt. Dies wird in der Bau- und Zonenordnung aufgenommen.		Erarbeitung GVK	-	-	gering	< 100'000	langfristig	X	-	Gemeinde
GÜV 2	Lenkung Güterverkehr auf Schiene (Ristet / Bergermoos)	Alle Planungsträger sind gehalten, sich für den Erhalt der Anschlussgleise einzusetzen und in ihren Planungen Betriebe mit grossem Güteraufkommen, soweit möglich, in der Nähe der Anschlussgleise anzusiedeln. Die Gemeinde setzt in Vereinbarung mit dem regionalen Richtplan im Baubewilligungsverfahren bei Bauten mit grossem Güterverkehr die Anwendung von § 237 PBG konsequent durch.	Die Gemeinde wird gemäss RRP-Eintrag den Erhalt der Anschlussgleise sicherstellen. Sie wird sich aber dafür einsetzen, dass der RRP-Eintrag gestrichen wird.	RRP	-	-	gering	< 100'000	kurzfristig	X	X	Gemeinde