

**Umgestaltung Dorfstrasse, Mitwirkungsverfahren**  
Behandlung eingegangenen Einwendungen

ALWe, 13. Oktober 2022

**Optionen:**  
 Kenntnisnahme  
 berücksichtigen  
 teilweise berücksichtigen  
 nicht berücksichtigen  
 bereits abgedeckt

Hauptthema	Nebenthema	Antrag / Bemerkung / Anfrage	Begründung	Vorschlag Umgang	Fachliche Begründung zu Umgang
Werkleitungen	Werke Dritter	Wird im Zuge der Sanierung, Neugestaltung und Umgestaltung auf LED auch gleichzeitig auf Glasfaser umgestellt?		berücksichtigen	Swisscom hat nur einen kleinen Leitungsersatz angemeldet. Swisscom (und UPC) werden im Rahmen des Bauprojektes explizit zu diesem Thema nochmals angefragt werden.
Strassenoberfläche	Gehweg	Wird das Trottoir im Bereich der Belagskissen ebenfalls noch einen 10 cm Höhenunterschied aufweisen oder nicht? Falls nicht (eben), wird dann (aufgrund der fehlenden Pfosten) neu das Trottoir gerade vor dem Haus befahren bzw. ist der Fussgängerschutz dort nicht mehr gewahrt?	Die Pfosten beim Gehweg vor der betroffenen Liegenschaft werden offenbar entfernt. Das neue Trottoir wird überall einen 10 cm Randstein haben (was die Autos zu einer Befahrung des Trottoirs hindern soll). Gerade vor der betroffenen Liegenschaft wird es aber ein Belagskissen haben.	berücksichtigen	Es ist vorgesehen, das Belagskissen max. 7 cm hoch zu machen, somit verbleibt ein kleiner Anschlag von rund 3 cm zwischen Kissen und Niveau Gehweg. Grundsätzlich besteht eine solche Situation (nur wenige cm Anschlag) bei jeder Ausfahrt über ein Trottoir. Ein aussergewöhnliches Gefährdungspotential lässt sich durch dieses Detail im Grundsatz nicht erkennen, jedoch wird die Gemeinde den Punkt gerne aufnehmen zur Überprüfung im Rahmen des Bauprojektes. Es ist richtig, dass die Pfosten grundsätzlich nicht mehr vorgesehen sind. Würde aber das Bauprojekt zeigen, dass es tatsächlich Orte gibt, wo solche Poller sinnvoll sind um den Fussgänger zu schützen, dann lassen sich diese jederzeit vorsehen (auch noch nach der Ausführung des Strassenprojektes).
Werkleitungen	öffentliche Beleuchtung	Offenbar wird vor dem Haus ein Kandelaber neu gestaltet bzw. evt. sogar versetzt (dies geht aus den Plänen nicht klar hervor). Wie ist hier die Ausführung geplant ohne die bestehende Rampe zu beschädigen?	Vor der Liegenschaft musste eine Rampe für einen behindertengerechten Zugang zur Liegenschaft erstellt werden.	berücksichtigen	Grundsätzlich sollen sämtliche Kandelaber ersetzt und auf LED-Technologie umgerüstet werden. Was das jedoch konkret pro Kandelaberstandort im Detail heisst (z.B. ob das Fundament mitersetzt werden muss oder nicht oder ob sich der Standort etwas verschiebt), ist eine Frage, die sich erst im Zuge der nächsten Planungsphase beantworten lässt. Sollte das Projekt die Rampe tangieren, so greift das Verursacherprinzip. Das heisst, die Verantwortlichen des Strassenprojektes als Verursacher müssten sodann die Rampe wieder ordnungsgemäss instandstellen (auf Kosten der Gemeinde).
Eingriffe in Privatgrundstücke	Bauarbeiten	Wird es zu Bauarbeiten auf dem Grundstück der betroffenen Grundeigentümerschaft kommen?		Kenntnisnahme	Thema betrifft erst Detailplanung und Ausführung. Mit der geplanten Neuerstellung des Gehweges ist davon auszugehen, dass auch der am Privatgrundstück liegende Abschluss des Gehweges miterneuert wird. Das würde bedeuten, dass in diesem Randbereich mit Eingriffen gerechnet werden muss. Wo die Kandelaberfundamente neu gesetzt werden müssen, wäre zudem ein kleiner Aushub für diese Arbeiten erforderlich (im Bereich des Kandelabers). Auch hier greift die Wiederinstandstellungspflicht durch die Gemeinde. Ob es tatsächlich bauliche Eingriffe auf einem privaten Grundstück gibt und wie weit diese reichen, wird sich erst in den nächsten Planungsphasen konkretisieren.
Erschliessung	Zugänglichkeit während Bauzeit	Wird die Zugänglichkeit der Tiefgarage des Hauses während der Arbeiten jederzeit gewahrt bleiben?		Kenntnisnahme	Thema erst bei Ausführung relevant. Während Bauarbeiten sollen die Zufahrten zu Liegenschaften möglichst aufrecht erhalten bleiben. Es liegt in der Natur der Sache, dass trotz aller Bemühungen gewisse Einschränkungen nicht vermieden werden können. Zumeist handelt es sich um kurzzeitige Einschränkungen. Die grösste Einschränkung für die Zugänglichkeiten besteht meistens dann, wenn der Asphaltbelag eingebaut wird. Dann sind in der Regel Zufahrten über 2-3 Tage nicht möglich. Der Einbau von Asphalt erfolgt in mehreren Schichten. Die jeweilige Schicht muss abkühlen können um auszuhärten und rein bleiben, damit die einzelnen Schichten sich verbinden. Darum können solche Strassenabschnitte während dieser Zeit nicht befahren werden. Kommt es zu Einschränkungen bei Liegenschaften aufgrund der Bauarbeiten werden die betroffenen Anwohner jeweils so frühzeitig wie möglich darüber informiert. Die Dorfstrasse stellt eine grosse Herausforderung für die Bauarbeiten dar, da die Platzverhältnisse sehr eng sind. Deshalb müssen die Bauphasen bereits im Zuge des Bauprojektes vertiefter überlegt werden. Die Finalisierung der Bauphasenplanung erfolgt jedoch zusammen mit dem Bauunternehmer, da dieser je nach Maschinen und Grösse der Mannschaft, die zum Einsatz kommen, die Phasen anders planen kann. Es ist auch unser Anspruch als Gemeinde, die Anwohner so wenig wie möglich mit Einschränkungen zu belasten und wenn es sich nicht vermeiden lässt, dann frühzeitig zu kommunizieren. Es ist aber aktuell zu früh um konkrete Aussagen machen zu können, mit welchen Einschränkungen bezüglich Zufahrt etc. im Detail bei den privaten Liegenschaften gerechnet werden müssen.
Eingriffe in Privatgrundstücke	Landerwerb	Können Sie uns der Vollständigkeit halber bestätigen, dass es zu keiner Landabtretung kommen wird?		Kenntnisnahme	Gemäss aktuellem Planungsstand wird von keinem Landerwerb zugunsten der Strasse ausgegangen.
Erschliessung	Zugänglichkeit während Bauzeit	Eine Erschliessung ab dem Kreisel Birmensdorferstrasse / Feldstrasse über die bestehende Brücke des Schäflibachs und über das Feld bis zur mittleren Strasse des eingedolten Riedmattenbachs. Diese Erschliessung soll als Zufahrt während der Bauzeit genutzt werden können.	Das ganze Quartier "Niederurdorf" ist mit dem Auto nur durch die Dorfstrasse erschlossen. Das ist sehr unbefriedigend z.B. bei einem Ereignis auf der unteren Dorfstrasse ist das ganze Quartier abgeschnitten. Alle Bewohner und der Einsatz der Blaulicht Fahrzeuge muss auf einer Umfahrung über den gesamten Moosackerweg und die Strasse Im Spitzler bis zur Birmensdorferstrasse beim Restaurant Sonne gefahren werden.	teilweise berücksichtigen	Die Umsetzbarkeit der gewünschten Linienführung als Provisorium während der Bauzeit wird als sehr schwierig beurteilt. Im Rahmen der Bauphasenplanung wird jedoch die Quartier- und Baustellenerschliessung über Alternativverbindungen geprüft werden.
Erschliessung	Zugänglichkeit nach Bauzeit	Eine Erschliessung ab dem Kreisel Birmensdorferstrasse / Feldstrasse über die bestehende Brücke des Schäflibachs und über das Feld bis zur mittleren Strasse des eingedolten Riedmattenbachs. Diese Erschliessung soll nach der Bauzeit als Notzufahrt für Blaulicht Fahrzeuge, Fussgänger, Velofahrer und Fahrzeuge der Landwirtschaft genutzt werden können.	Das ganze Quartier "Niederurdorf" ist mit dem Auto nur durch die Dorfstrasse erschlossen. Das ist sehr unbefriedigend z.B. bei einem Ereignis auf der unteren Dorfstrasse ist das ganze Quartier abgeschnitten. Alle Bewohner und der Einsatz der Blaulicht Fahrzeuge muss auf einer Umfahrung über den gesamten Moosackerweg und die Strasse Im Spitzler bis zur Birmensdorferstrasse beim Restaurant Sonne gefahren werden.	nicht berücksichtigen	Rechtlich ist diese Einwendung im Zuge des Projektes nicht umsetzbar. Dies würde ein Quartierplanverfahren erfordern, es fehlen jedoch dafür die raumplanerischen Voraussetzungen. Da auch Landwirtschaftsland damit beansprucht würde, sind die Hürden massiv und mit kaum realen Chancen für eine Umsetzung.

Erschliessung	Langsamverkehr	Ausbau der Verbindung (Giesserweg) von der Dorfstrasse bis zur Haltestelle Urdorf Nord als Fussweg mit befestigtem Belag und einer zeitgemässen Beleuchtung im Standard der Dorfstrasse und den Erwartungen an die Zugänge zu den öV Haltestellen der Limmattalbahn.	Die heutige vorhandene Erschliessung (Giesserweg) von der Dorfstrasse bis zur Haltestelle Urdorf Nord führt durch die Überbauung der Untermatt, dem Rietmattbach und dem Schäflibach entlang und danach parallel zur Autobahn bis zur Haltestelle Urdorf Nord. Diese nützliche und sinnvolle Erschliessung ist unbeleuchtet und sehr mangelhaft gestaltet. Sie führt zum Teil als Trampelpfad dem Bach entlang oder als schlecht unterhaltener Waldweg ohne Beleuchtung neben der Autobahn.	nicht berücksichtigen	Der Input betr. Ausbau dieser Wegverbindung ist gerechtfertigt, kann jedoch im Projekt Dorfstrasse nicht berücksichtigt werden, da es dessen Rahmen sprengt. Der Ausbau des Giesserweges ist als separates Projekt zu behandeln. Die Gemeinde wird das Anliegen jedoch als eigenes Projekt in ihre Finanzplanung mitaufnehmen.
Strassenoberfläche	Knotengestaltung	Wir betrachten die Variante mit der Troittoirüberfahrt und der Priorisierung der Fussgänger als die bessere.	Der Fussgängerverkehr ist auf der Dorfstrasse überdurchschnittlich gross, bedingt durch das nahe Erholungsgebiet und die gute Fusswegverbindung zu Oberurdorf-West. Dadurch soll dem Fussgänger grössere Beachtung und in der Ausführung optimale Sicherheit geboten werden.	Kenntnisnahme	Das Mitwirkungsverfahren beinhaltete nur eine Variante (Gehweg mit Troittoirüberfahrt). Alternativvarianten wurden im technischen Bericht zur reinen Information aufgezeigt. Dementsprechend entspricht das Anliegen dem effektiv vorgesehenen Projekt.
Strassenoberfläche	Knotengestaltung	Errichtung eines Spiegels für die nicht einsehbare Strecke (Birmensdorferstrasse vor ehemaligem Lips Areal) und/oder eine örtliche Temporeduktion auf der Birmensdorferstrasse. Weiter soll die zu steile Anrampung des Troittoirs durch eine Troittoirabsenkung im Bereich Dorfstrasse geprüft werden.	Beim Anhalten und wieder Anfahren vor dem Überqueren der Birmensdorferstrasse ist die Sicht nach rechts verdeckt durch die Gartenmauer mit Bepflanzung. Die auf der Birmensdorferstrasse herannahenden Fahrzeuge mit Tempo 50 und mehr können nicht in genügender Entfernung wahrgenommen werden, die es braucht um über die Birmensdorferstrasse in die mit einer Schwelle versehene Einfahrt (Tempo 30) zur Dorfstrasse zu gelangen.	teilweise berücksichtigen	Der Einmündungsbereich in die Birmensdorferstrasse obliegt der Hoheit des Kantons Zürich (Kantonsstrasse) und wurde erst vor wenigen Jahre gemäss den technischen Normen des Kantons umgestaltet. Vom Kanton eine Genehmigung zu erhalten, die Einmündung erneut baulich anzupassen (Gehwegabsenkung) ist unrealistisch. Im Zuge des Bauprojektes kann überprüft werden, ob sich die Sichtverhältnisse durch verhältnismässige Massnahmen verbessern lassen. Die Anordnung eines Spiegels wurde bereits geprüft und von Seiten KAPO abgelehnt.
Strassenoberfläche	Knotengestaltung	z.B. der Einlenker Dorfstrasse / Moosackerweg. Dieser sollte leicht erweitert, resp. der innere Radius vergrössert werden.	Auf der Dorfstrasse und den angrenzenden Strassen und Wegen herrscht auch Landwirtschaftsverkehr. Es wäre zu begrüssen, wenn mit der Sanierung auch die Radien der Strasse der heutigen Nutzung angepasst werden.	bereits abgedeckt	Die Befahrbarkeit mit entsprechenden, landwirtschaftlichen Fahrzeugen wurde im Rahmen des Vorprojektes stufengerecht berücksichtigt und ist bei der weiteren Bearbeitung zu verfeinern. Zudem wurde bezüglich Betriebstauglichkeit für die Landwirtschaft die Fluggenossenschaft ebenso zur Stellungnahme eingeladen und wird sich auch in den kommenden Planungsphasen zu geeigneten Zeitpunkten einbringen können.
Übergeordnete Einflüsse	Nationalstrasse	Das ASTRA beteiligt sich nicht an den Kosten des Strassenbauprojektes.		Kenntnisnahme	
Übergeordnete Einflüsse	Nationalstrasse	Mindestens 30 Tage vor Baubeginn ist mit der zuständigen Nationalstrassenbehörde, Gebietseinheit VII, Werkhof Urdorf, Christian Krismer, Kontakt aufzunehmen. Anweisungen von Mitarbeitern der GEVII ist strikte Folge zu leisten. Verkehrsbehinderungen oder Gefährdungen auf der Nationalstrasse sind grundsätzlich zu vermeiden. Ausnahmen sind ausdrücklich bewilligungspflichtig und allfällige Leistungen der Nationalstrassenbehörden sind zu entschädigen.		berücksichtigen	Wird zuhänden Planer/ Bauleitung für die weitere Planung und fürs Terminprogramm aufgenommen.
Übergeordnete Einflüsse	Nationalstrasse	Die Planungen und die Umsetzungen der Bauarbeiten haben nach den einschlägigen Normen und Standards zu erfolgen.		berücksichtigen	Ist selbstredend.
Übergeordnete Einflüsse	Nationalstrasse	Im Weiteren ist sicherzustellen, dass durch die Sanierungsarbeiten weder der Honeretunnel noch die Infrastrukturelemente (Leitungen, Rohre und dergleichen) der Nationalstrasse tangiert oder gar beschädigt werden. Die Arbeiten auf der Tunnelüberdeckung sind derart auszuführen, dass keine Rissbildungen, keine Senkungen oder Verschiebungen, keine Verletzungen an Abdichtungen oder andere Schäden an dem Bauwerk des ASTRA (Tunnel Honeret) entstehen können.		berücksichtigen	Wird zuhänden Planer / Bauleitung für die weitere Planung aufgenommen.
Übergeordnete Einflüsse	Nationalstrasse	Im Rahmen des Belagseinbaus im Bereich über der Tunnelanlage sind bei der Verdichtung zwingend starke Vibrationen zu vermeiden. Die Intensität der Vibrationen ist derart auszuwählen, dass dies zu keinerlei Gefährdungen der Tunnelanlage führen kann.		berücksichtigen	Wird zuhänden Planer / Bauleitung für die weitere Planung aufgenommen.
Übergeordnete Einflüsse	Nationalstrasse	Die Tunnelüberdeckung (Abstand zur Abdichtung) hat stets - insbesondere während den Bauarbeiten - 50 cm zu betragen.		berücksichtigen	Wird zuhänden Planer / Bauleitung für die weitere Planung aufgenommen.
Übergeordnete Einflüsse	Nationalstrasse	Vor Baubeginn ist in Abstimmung mit der GEVII ein Rissprotokoll des Tunnelgewölbes im betroffenen Bereich zu erstellen.		berücksichtigen	Wird zuhänden Planer / Bauleitung für die weitere Planung aufgenommen.
Übergeordnete Einflüsse	Nationalstrasse	Während den Bauarbeiten haben visuelle Kontrollen hinsichtlich der Tunnelanlage des ASTRA zu erfolgen. Bei Feststellungen von Bewegungen respektive Schäden muss das ASTRA umgehend informiert werden.		berücksichtigen	Wird zuhänden Planer / Bauleitung für die weitere Planung aufgenommen.
Übergeordnete Einflüsse	Nationalstrasse	Es dürfen zu keiner Zeit wesentliche Belastungsänderungen auf der Tunneldecke vorgenommen werden.		berücksichtigen	Wird zuhänden Planer / Bauleitung für die weitere Planung aufgenommen.
Übergeordnete Einflüsse	Nationalstrasse	Die Bauherrschaft haftet der Nationalstrasse und Dritten gegenüber für Schäden, die aus dem Bauvorhaben entstehen können.		Kenntnisnahme	
Übergeordnete Einflüsse	Nationalstrasse	Nach Abschluss der Arbeiten ist der (Gesamt-)Zustand der ASTRA-Parzelle Nr. 4711, Urdorf, durch einen Vertreter der GEVII abnehmen zu lassen. Der entsprechende Vertreter ist seitens Bauherrschaft einzuladen.		berücksichtigen	Wird zuhänden Planer / Bauleitung für die weitere Planung aufgenommen.
Übergeordnete Einflüsse	Nationalstrasse	Auch sind nach Abschluss der Bauarbeiten die baulichen Veränderungen auf der ASTRA-Parzelle Nr. 4711, Urdorf, Bereich Dorfstrasse, der ASTRA-Filiale Winterthur anzuzeigen, damit diese allenfalls in einer noch abzuschliessenden Objektvereinbarung ergänzt werden können.		berücksichtigen	Wird zuhänden Planer / Bauleitung für die weitere Planung aufgenommen.
Übergeordnete Einflüsse	Nationalstrasse	Zudem sind dem ASTRA nach Abschluss der Arbeiten die Dokument des ausgeführten Bauwerkes in elektronischer Form und in zwei Exemplaren in Papierform unaufgefordert zu übergeben.		berücksichtigen	Wird zuhänden Planer / Bauleitung für die weitere Planung aufgenommen.
Strassenoberfläche	Temporegime	Es soll auf diesem Strassenstück langsam gefahren werden mit max. Tempo 30. Deshalb muss die Fahrbahn dementsprechend gestaltet sein.	Schon heute "saugt" die Dorfstrasse zu stark - sehr leicht ist man zu schnell unterwegs. Mir ist aufgefallen, dass es in Urdorf ein Beispiel gibt, wie ein Strassenabschnitt mit einfachen Mitteln so gestaltet werden kann, dass automatisch nur so schnell gefahren wird wie vorgeschrieben. Die Schönheimstrasse (Tempo 30) ist zusätzlich zu den Belagskissen, mit eingezeichneten Parkfeldern, abwechselnd links und rechts auf der Fahrbahn versehen. Das ist ohne grossen Kostenaufwand realisierbar. Es stört auch die Schneeräumung nicht (wenn nicht gerade ein Auto auf dem Parkfeld steht).	bereits abgedeckt	Schon heute ist die Dorfstrasse mit T30 signalisiert. Im Zuge der weiteren Projektentwicklung wird die heute vorherrschende Geschwindigkeit (V85) nochmals überprüft und falls diese zu hoch ist, Massnahmen geprüft. Mit der Anordnung der Belagskissen in den Knotenbereichen wird bereits eine gewisse Verkehrsberuhigung erreicht. Eine versetzte Verkehrsführung mit einer Parkierung ist aufgrund der vorherrschenden Strassenbreite (Befahrbarkeit für Landwirtschaft, Blaulichtorganisationen) und übergeordneten Vorgaben aus der Richtplanung nicht umsetzbar.

Strassenoberfläche	Sicherheit	Ausführung des Projektes vom Ingenieurbüro B+S, Zürich Verengung: Pfosten ohne Ketten und ein abgeschrägtes Troittoir	Bei der Verengung nach dem Haus Nr. 8 (Brunnen) wünsche ich, dass wenn wiederum Pfosten erstellt werden, diese ohne Ketten verbunden werden. Als Velofahrerin war ich einmal sehr froh, dass dort keine Ketten gespannt waren, konnte ich doch eine dieser Lücken als Fluchtweg brauchen. Wenn das Troittoir in dieser Verengung abgeschrägt (wie bei einer Ein-/Ausfahrt) wäre, wäre das ideal. In diesem Fall wären Pfosten unabdingbar, damit das Troittoir nicht als Ausweichstelle für Autos benützt würde. Eine Höhe des Troittoir von 10 cm ist zu hoch.	teilweise berücksichtigen	Das Mitwirkungsverfahren beinhaltete nur eine Variante (Gehweg mit Troittoirüberfahrt). Alternativvarianten wurden im technischen Bericht zur reinen Information aufgezeigt. Dementsprechend entspricht das Anliegen dem effektiv vorgesehenen Projekt.  Im Zuge des Bauprojektes soll ein Randabschluss von 6 cm geprüft werden, dies auch im Kontext mit den vielen Randsteinabsenkungen und einer Begehbarkeit durch Rollatoren. Auf eine Anordnung von Pfosten soll weitestgehend verzichtet werden. Würde aber das Bauprojekt zeigen, dass es tatsächlich Orte gibt, wo solche Poller sinnvoll sind um den Fussgänger zu schützen, dann lassen sich diese jederzeit vorsehen. Auch noch nach der Ausführung des Strassenprojektes.
Strassenoberfläche	Gestaltung	Ausführung des Projektes vom Ingenieurbüro B+S, Zürich	Nachdem ich die 2 Varianten verglichen habe, bevorzuge ich das Projekt vom Ingenieurbüro B+S Eggbühlstrasse 36, Zürich	Kenntnisnahme	Das Mitwirkungsverfahren beinhaltete nur eine Variante (Gehweg mit Troittoirüberfahrt). Alternativvarianten wurden im technischen Bericht zur reinen Information aufgezeigt. Dementsprechend entspricht das Anliegen dem effektiv vorgesehenen Projekt.
Strassenoberfläche	Knotengestaltung	Es wird beantragt, dass der Knotenpunkt 1 mit seinen heutigen Ausmündungsradien unverändert beibehalten wird	Mit der geplanten Neugestaltung der Dorfstrasse wird der Ausfahrtsradius am Knotenpunkt 1 verkürzt. Gerne hätten wir da einen Plan wie gross dieser Radius in der geplanten Ausführung mit Troittoir ist. Unser Nachmassen hat einen bestehenden Radius von 12.5 m ergeben. Bei der Neugestaltung mit Troittoir beträgt der Radius nur noch 5.6 m. Gemäss der Verkehrserschliessungsverordnung vom 17.04.2019 Seite 10 Anhang 1 ist für eine Zufahrtsstrasse 1 bis 150 Wohneinheiten ein Fahrbahnradius von 10 m gefordert. Die Notzufahrt für Feuerwehr und Krankenwagen erfordern ebenfalls einen Mindestradius von 10 m.	teilweise berücksichtigen	Es ist klar, dass für die Bemessung der Ausfahrtsradien im Projekt die gängigen Verkehrsnormen und gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten sind. Ebenso, dass die Einmündung so ausgestaltet wird, dass die Erschliessung der dahinterliegenden Nutzung gewährleistet ist. In dieser Hinsicht wird die Ausgestaltung des Knotens 1 hinsichtlich Radien im Zuge des Bauprojektes überprüft werden - ohne Gewährleistung, dass diese an die bestehenden Abmessungen angepasst werden.
Strassenoberfläche	Gehweg	Es wird beantragt, dass das Troittoir im Bereich des Knotenpunkts 1 nicht erhöht, sondern auf Strassenniveau weitergeführt und für die Sicherheit der Fussgänger die Troittoirfläche im Bereich Strassenquerung farblich gekennzeichnet wird.	Das zu überfahrende Troittoir ist nicht nur unsicher für Fussgänger, sondern würde auch zu nicht annehmbaren Lärm- und Lichtemissionen führen. Die Fahrzeuge würde so angehoben werden, dass deren Scheinwerfer jedes Schlafzimmer vom EG-2. OG hell erleuchten. Sportwagen, welche ohnehin schon ein Ärgernis sind für die Bewohner der Dorfstrasse verursachen dann noch viel mehr Lärm, weil sie dann länger zum Überqueren des Troittoir habens aus Angst vor Schäden am Fahrzeug. Das erfahren wir bereits jetzt an der Garagenausfahrt Dorfstrasse 17. Infolge der Hochwasser-Schwelle kommt es zu erheblichen Lärmemissionen und das ist nur die Zufahrt für ein Mehrfamilienhaus.	nicht berücksichtigen	An der Ausführung einer Gehwegüberfahrt wird festgehalten. Die Schulwegsicherheit wird an dieser Stelle höher gewichtet. Die Ausgestaltung der Gehwegüberfahrt erfolgt nach den gängigen Normalien.
Strassenoberfläche	Gehweg	Es wird beantragt, dass auf den Troittoirabzweiger im Bereich Dorfstrasse 11 ersatzlos verzichtet wird.	Die offenbare Fehlplanung der Elektrokabine Dorfstrasse 11 jetzt mit einer völlig unnützen Gehwegverlängerung zu verändern, kommt für uns nicht in Frage. Ich darf Sie daran erinnern, dass auf dieser Strasse kein Troittoir vorgesehen ist. Zudem ist die Erschliessung für Bewohner der Häuser 11a und 11b auch nicht über diese Strasse geplant oder bewilligt worden. Die Dorfstrasse 11 verfügt bereits jetzt über einen direkten Anstoss an den Gehweg. Einen Gehweg zu errichten, welcher einzig der Erhöhung der Elektrokabine dient, dürfte also weder im Sinne der Allgemeinheit noch des Baurechts liegen.	teilweise berücksichtigen	Das Projekt wird dahingehend überprüft, dass im erwähnten Bereich nur das umgesetzt wird, was absolut nötig ist. Im Detail ist dies im Rahmen des Bauprojektes anzuschauen.
Strassenoberfläche	Gehweg	Auf die Neugestaltung mit 10 cm hohem Troittoir ist zu verzichten.	Die Gestaltung der Dorfstrasse mit Gehweg in der heutigen Form hat sich grundsätzlich bewährt. Bei höherem Verkehrsaufkommen während der Stosszeiten können kreuzende Benutzer, ob Zufussgehende, Zweiradfahrer oder Automobilisten bequem ausweichen. Dieses würde zudem zu gefährlichen Sturzfallen für Passanten und Velofahrenden führen.	nicht berücksichtigen	Die Erstellung eines separaten Troittoirs dient insbesondere der Schulwegsicherheit und der Sicherheit der Zufussgehenden, welche an der Dorfstrasse besonders hoch gewichtet werden. Daher wird an der Gehweglösung grundsätzlich festgehalten. Die Höhe des Randabschlusses wird im Rahmen des Bauprojektes nochmals überprüft.
Strassenoberfläche	Temporegime	Ein zügigeres Fahren ist noch auszuschliessen. Um die Gestaltung mit der Wasserabflusssrinne beizubehalten, müssten allenfalls ein Tempolimit von 20 km/h eingeführt werden. Dieses wäre dem Charakter der Dorfstrasse durchaus angepasst.		nicht berücksichtigen	Die Umsetzung einer Begegnungszone (Tempo 20) wurde bereits im Rahmen des Vorprojektes überprüft und es hat sich gezeigt, dass die Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Umsetzung einer Begegnungszone in der Dorfstrasse nicht erfüllt sind. Im Zuge der weiteren Projektentwicklung wird die heute vorherrschende Geschwindigkeit (V85) nochmals überprüft und falls diese zu hoch ist, Massnahmen geprüft.
Strassenoberfläche	Knotengestaltung	Die Knotenpunkte sind mit farblich hellerem Belag auszuführen. Dies führt zu erhöhter Vorsicht aller Verkehrsteilnehmer.		nicht berücksichtigen	An der Kissenlösung wird grundsätzlich festgehalten. Das Element dient der Verkehrsberuhigung, da der Verkehr im Bereich der Knoten verlangsamt werden muss. Mit einer farblichen Markierung kann dieser Effekt nicht erreicht werden.
Strassenoberfläche	Knotengestaltung	Bei allen Einmündungen sind Vortrittsverweigerungs-Dreiecke auf dem Belag aufzubringen.		nicht berücksichtigen	In einer Tempo 30 Zone gilt grundsätzlich an Knoten Rechtsvortritt. Alle einmündenden Strassen haben die gleiche Priorität und es gibt keine vortrittsberechtigende Strasse. Auf der Strassenseite, wo der Gehweg erstellt wird, werden Troittoirüberfahrten vorgesehen. Das heisst hier hat der Zufussgehende gegenüber dem übrigen Verkehr Vortritt.
Werkleitungen	Abwasser	Die Wasserabflusssrinne kann pflegeleichter, anstelle der Bsetzsteine mit Muldensteinen, welche in verschiedenen Ausführungen erhältlich sind, ausgeführt werden.		nicht berücksichtigen	Am Entscheid, ein Troittoir zugunsten der Sicherheit der Zufussgehenden zu erstellen, wird festgehalten. Mit der Erstellung eines Troittoirs entfällt die Entwässerungsrinne.
Strassenoberfläche	Sicherheit	Bei neuralgischen Punkten sind die Gusseisenpfosten ohne Kette beizubehalten oder zu ergänzen.		teilweise berücksichtigen	Auf eine Anordnung von Pfosten soll weitestgehend verzichtet werden. Würde aber das Bauprojekt zeigen, dass es tatsächlich Orte gibt, wo solche Poller sinnvoll sind um den Fussgänger zu schützen, dann lassen sich diese jederzeit vorsehen. Auch noch nach der Ausführung des Strassenprojektes.
Werkleitungen	öffentliche Beleuchtung	Die Lampenstellen sowie die Beleuchtungskörper sind beizubehalten und mit Bewegungsmeldern auszustatten. Falls die Beleuchtungskörper ersetzt werden müssen, ist insektenschonendes, rötliches Licht einzusetzen		teilweise berücksichtigen	Die heutige Nostalgiebeleuchtung entspricht nicht mehr dem heutigen Stand der Technik, deshalb wird auf die Beibehaltung dieser verzichtet und auf eine zeitgemässe LED-Technologie umgerüstet. Diese Technologie erfordert entsprechende Anpassungen an den Standorten von Kandelabern. Die Wahl der Lichtfarbe erfolgt über die ganze Gemeinde einheitlich. Bewegungsmelder eignen sich gemäss ersten Abklärungen nicht. Einerseits benötigt das Licht jedesmal, wenn der Bewegungsmelder auslöst, eine gewisse Zeit, bis es die Lichtstärke entwickelt hat und andererseits entsteht dadurch eine für die Anwohner unruhige Situation (Wechsel von hell und dunkel, statt gleichmässiges Licht). Stattdessen wird im Rahmen des Bauprojektes mit EKZ geprüft, ob das Licht in der Dorfstrasse analog zur Birmensdorferstrasse in verkehrsarmen Zeiten gedimmt werden könnte.

Öffentlichkeitsarbeit	Einbezug Anwohner	Es ist eine Informationsveranstaltung für die direkt betroffene Anwohnerschaft durchzuführen.	An dieser Veranstaltung sollen folgende Fragen geklärt werden:  Welche Unterschiede ergeben sich aus den beiden Varianten Tempo 30-Zone sowie Begegnungszone in der Nutzung durch den Autoverkehr, den Veloverkehr und die Fussgänger (unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Rollatornutzungen sowie der Sehbehinderten)? Das Strassengesetz des Kt. ZH gibt vor, dass Strassen möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen sind. Welche Möglichkeiten zu einer guten gestalterischen Einpassung in das bestehende Strassenbild der Dorfstrasse bieten die beiden Varianten? Könnte man z.B. mit einer Begegnungszone eine Rinne als weiche Abgrenzung zwischen Trottoir und Fahrbahn beibehalten? Welche rechtlichen Rahmenbedingungen zu den Höhen des Anschlages des Trottoirs gibt es? Warum muss das Trottoir bei Tempo 30-Zone mindestens 3 cm hoch sein? Das SVI-Merkblatt 2017/01 zeigt die Kriterien auf, die für und gegen Begegnungszonen in Wohnbereichen sprechen. Viele der Kriterien "Pro Begegnungszone" gemäss SVI-Merkblatt 2017/07 sind für die Dorfstrasse erfüllt. Gemäss Strassengesetz können Gemeinden im geschlossenen Siedlungsgebiet auf Gemeindestrasse Begegnungszonen fördern. Aus welchen Gründen hat sich der Gemeinderat zusammen mit der Werkabteilung dazu entschieden, dennoch die bestehende Tempo 30-Zone beizubehalten?	teilweise berücksichtigen	Die Gemeinde wird nach Vorliegen des Bauprojektes - hinsichtlich der öffentlichen Auflage - die Anwohnenden und Grundeigentümerschaften über das Projekt informieren. Der entsprechende Rahmen wird zum gegebenen Zeitpunkt noch bestimmt.  Die Möglichkeit der Umsetzung einer Begegnungszone wurde bereits im Rahmen des Vorprojektes überprüft. Es hat sich gezeigt, dass die Dorfstrasse die Kriterien für ein funktionierendes Tempo-20-Regime nicht erfüllt. Diese Erkenntnis ist dem technischen Bericht Kapitel 3.2 zu entnehmen. Dahingehend erübrigt sich ein Vergleich zwischen T20 und T30 bezüglich technischen Ausgestaltungen.  Die Frage betr. 3 cm Anschlag bei einem Gehweg: Die Höhe des Randsteinabschlusses hat keinen direkten Zusammenhang mit einem Tempo 30-Regime. Der Grund für den Minimalanschlag von 3 cm liegt im Behindertengleichstellungsgesetz. Dies ist die minimale Anschlagshöhe, damit sehbeeinträchtigte Menschen den Randabschluss taktil erfassen und sich so orientieren können.
Strassenoberfläche	Temporegime	Offenbar ist es nach heutigem gesetzlichen Stand nicht mehr möglich, eine Tempo 30-Zone mit Wasserrinne zu gestalten. Es muss gemäss Behindertenschutzgesetz einen min. 3 cm erhöhten Fussgängerbereich geben. Wenn dies so zutrifft, dann soll die Eingabe wie folgt ergänzt werden: Es soll eingehend und mit Zusammenarbeit mit der betroffenen Anwohnerschaft geprüft werden, wie Tempo 20 an der Dorfstrasse eingerichtet werden kann. Ist das wirklich nur in einer Begegnungszone möglich? Welche anderen Möglichkeiten gibt es, den Strassenraum in einer Ebene zu gestalten?	Viele Kriterien für Begegnungszonen in Wohnbereichen gemäss SVI-Merkblatt 2017/07 sind an der Dorfstrasse erfüllt	nicht berücksichtigen	Der Entscheid die heutige Lösung mit der Entwässerungsrinne aufzuheben, hat keinen direkten Zusammenhang mit der Tempo 30-Zone oder dem Behindertengleichstellungsgesetz. Mit der Erstellung des Gehweges soll eine eigens den Zufussgehenden zur Verfügung stehende, durchgehende Fläche zur Erhöhung deren Sicherheit gewährleistet werden. Damit ein sehbeeinträchtigter Mensch mit dem Blindenstock sich entsprechend orientieren kann, muss bei einem Gehweg ein minimaler Absatz von 3 cm vorgesehen werden.  Die Möglichkeit der Umsetzung einer Begegnungszone wurde bereits im Rahmen des Vorprojektes überprüft. Es hat sich gezeigt, dass die Dorfstrasse die Kriterien für ein funktionierendes Tempo-20-Regime nicht erfüllt. Diese Erkenntnis ist dem technischen Bericht Kapitel 3.2 zu entnehmen. Das Temporegime von 20 km/h ist an eine Begegnungszone gebunden (kein T20 ohne Begegnungszone, keine Begegnungszone ohne T20).
Öffentlichkeitsarbeit	Einbezug Interessensverbände	Wir begrüßen es, wenn für die weitere Projektierung Fachpersonen aus dem Fussgängerbereich (z.B. Fussverkehr Schweiz oder Kompetenzzentrum Fuss- und Veloverkehr Rapperswil) beigezogen werden.	Dadurch soll eine neue Dorfstrasse entstehen, die nicht nur den erhöhten gestalterischen Ansprüchen einer Kernzone gerecht wird, sondern auch die verschiedenen Nutzungen von Autoverkehr, Veloverkehr, Fussverkehr inkl. den besonderen Bedürfnissen von Kindern, Sehbehinderten und Rollatornutzenden berücksichtigt.	Kenntnisnahme	Die Behindertenkonferenz hat im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens ebenso eine Stellungnahme zum Projekt Dorfstrasse abgegeben, welche die Gemeinde entsprechend berücksichtigen wird. Ob die Gemeinde weitere Verbände aktiv in die Planung miteinbezieht, wird sie im Zuge des Bauprojektes prüfen.
Strassenoberfläche	Gehweg	In den Gesprächen mit Anwohnenden fand der Vorschlag des farblichen Hervorhebens des Fussgängerbereiches grossen Anklang. Hier wünschen wir weitere Abklärungen wie so eine Variante umgesetzt werden kann. Wo gibt es ähnliche Beispiele?	Die Gemeinde kann nützliche Erfahrungen für die vielen weiteren geplanten Strassensanierungen in Urdorf sammeln.	nicht berücksichtigen	Die Erstellung eines separaten Trottoirs dient insbesondere der Schulwegsicherheit und der Sicherheit der Zufussgehenden, welche an der Dorfstrasse besonders hoch gewichtet werden. Daher wird an der Gehweglösung grundsätzlich festgehalten. Eine reine Markierungslösung bietet nicht denselben Schutz. Sie ist bei Dunkelheit, schlechtem Wetter und Schnee kaum wahrnehmbar. Ausserdem nimmt bei Markierungslösungen die Aufmerksamkeit durch einen Gewöhnungseffekt mit der Zeit ab.
Öffentlichkeitsarbeit	Einbezug Anwohner	Wir gehen davon aus, dass es zu diesem Vorprojekt einen grossen Informationsbedarf gibt. Aufgrund der hohen finanziellen Investitionen und der voraussichtlich langen Nutzungsdauer dieses Strassenraumes von 20-40 Jahren rechtfertigt sich der zusätzliche Aufwand einer Information- und Diskussionsveranstaltung.	Sie erreichen mit einem solchen Vorgehen eine breite Abstützung in Niederurdorf für die dann später tatsächlich umgesetzte Variante.	Kenntnisnahme	Die Gemeinde wird nach Vorliegen des Bauprojektes - hinsichtlich der öffentlichen Auflage - die Anwohnenden und Grundeigentümerschaften über das Projekt informieren. Der entsprechende Rahmen wird zum gegebenen Zeitpunkt noch bestimmt.
Öffentlichkeitsarbeit	Einbezug Anwohner	Projektziel ergänzen Die Projektziele werden um die Punkte Aufenthaltsqualität und Erhalten von Bewährtem ergänzt.	Die Projektgruppe würde erfahren, was den Anwohnenden an der Dorfstrasse gefällt und sich im aufmerksamen und rücksichtsnehmenden Zusammenleben bewährt hat. Dieses müsste unbedingt erhalten bleiben.	nicht berücksichtigen	Der Einbezug einer Projektgruppe aus Anwohnenden im Rahmen eines Strassenprojektes ist unüblich und im Sinne des Gleichbehandlungsgebotes nicht vorgesehen. Mit den gesetzlich vorgegebenen Verfahren ist die Partizipation gewährleistet.
Strassenoberfläche	Gehweg	Fahrbahn und Trottoir auf dem selben Niveau Die Dorfstrasse soll in der jetzigen Gestaltung ohne 10 cm erhöhtes Trottoir erneuert werden.	Die Wasserrinne und weitere gestalterische Elemente können zum Bsp. mit der gleichen Pflasterung gemacht werden wie rund um die Brunnen. Falls Wasserrinnen für Menschen mit Sehbehinderung zur Orientierung nicht ausreichen, können zusätzliche Führungslinien eingezeichnet werden. Eine Rücksprache bei Betroffenen, die an der Dorfstrasse wohnen, ist dabei sicher hilfreich.	nicht berücksichtigen	Die Erstellung eines separaten Trottoirs dient insbesondere der Schulwegsicherheit und der Sicherheit der Zufussgehenden, welche an der Dorfstrasse besonders hoch gewichtet werden. Daher wird an der Gehweglösung grundsätzlich festgehalten.
Strassenoberfläche	Gehweg	Farblich anderer Belag für Gehwege und Übergänge Die hohe Priorität der Zufussgehenden unterstützen wir. Alle diese Bereiche (Gehweg, alle Übergänge, Knoten 1, 2 und 3) werden flächig und farblich hervorgehoben.	Dadurch entsteht ohne Erhöhung ein durchgehender Fussgängerbereich. Dieser zeigt an, wo Autofahrende diesen Bereich queren und erhöht deren Aufmerksamkeit. Beispiele gibt es in der Stadt Zürich. Sogar eine Strasse mit Tempo 50, bei der Nordbrücke in Zürich-Wipkingen, wurde so beruhigt. Urdorf kann das auch als Versuch eingeben, falls es sonst nicht bewilligt würde.	nicht berücksichtigen	Die Erstellung eines separaten Trottoirs dient insbesondere der Schulwegsicherheit und der Sicherheit der Zufussgehenden, welche an der Dorfstrasse besonders hoch gewichtet werden. Daher wird an der Gehweglösung grundsätzlich festgehalten. Eine reine Markierungslösung bietet nicht denselben Schutz. Sie ist bei Dunkelheit, schlechtem Wetter und Schnee kaum wahrnehmbar. Ausserdem nimmt bei Markierungslösungen die Aufmerksamkeit durch einen Gewöhnungseffekt mit der Zeit ab.
Strassenoberfläche	Temporegime	Temporeduktion durch zusätzliche bauliche Elemente	Zusätzliche bauliche Elemente sorgen dafür, dass langsam gefahren werden muss (zum Bsp. als Schutz der Zufussgehenden bei der Querung der Fahrbahn bei Dorfstrasse 12a, Brunnen). Ein langsames Fahrttempo erhöht die Sicherheit von allen Beteiligten, vermindert den Lärm und erhöht die Aufenthaltsqualität im ganzen Quartier. Mögliche, bauliche Elemente: nicht befahrbare Ausbuchtungen von verschiedenen Seiten z.B: als unversiegelte Fläche oder bepflanzte Töpfe, Belagskissen nur in der Strasse, die vorallem für den bergwärtsfahrenden Veloverkehr eine Aussparung haben.	nicht berücksichtigen	Mit der Anordnung der Belagskissen in den Knotenbereichen wird bereits eine gewisse Verkehrsberuhigung erreicht. Eine versetzte Verkehrsführung jedoch inkl. durchgängigem Velokorridor ist aufgrund der vorherrschenden Strassenbreite (Befahrbarkeit für Landwirtschaft, Blaulichtorganisationen) nicht umsetzbar. Im Zuge der weiteren Projektentwicklung wird die heute vorherrschende Geschwindigkeit (V85) nochmals überprüft und falls diese zu hoch ist, Massnahmen geprüft.

Strassenoberfläche	Knotengestaltung	Layout "Rechtsvortritt" ohne Rampen wird an den Knoten übernommen.		nicht berücksichtigen	Die Erstellung von Belagskissen in den Knoten dient insbesondere der Verkehrsberuhigung in den Knotenbereichen, da teilweise auch die Sichtverhältnisse ungenügend sind. Dieses Element dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit, darum wird grundsätzlich daran festgehalten.
Strassenoberfläche	Knotengestaltung	Knotenpunkt 2, Dorfstrasse - Untermatt inkl. Wendeplatz Gerne nehmen wir zur Kenntnis, dass der Wendeplatz in das Projekt einbezogen wird. Wir begrüßen es sehr, dass der jetzige Buckel zurückgebaut und nur noch optisch als Fläche gestaltet wird. Auf die erwähnte Erhebung von 3 cm soll unbedingt verzichtet werden. Die Wasserrinne soll wie bei den anderen Knotenpunkten weggelassen werden. Die übrige Fläche soll in einer Ebene ohne erhöhte Ränder und ohne erhöhte Trottoirs erstellt werden. Dabei sind die verschiedenen Niveaus der weiterführenden Wege und Flächen zu beachten und möglichst eben anzupassen.	Mit einer solchen Gestaltung können viele Stolperfallen vermieden werden. Im Besonderen für Personen mit Rollator stellen viele verschiedene Niveauunterschiede ein unnötiges Hindernis dar. Dieser Wendeplatz dient vielfältigen Bedürfnissen. Auch der Winterdienst wird damit ebenfalls vereinfacht. Nur mit der in den letzten 25 Jahren erlernten Rücksichtnahme kann eine gefreute Nutzung erreicht werden.  Bitte beachten Sie, dass dieser nachträglich so hoch ausgeführte Buckel zu viel Unmut geführt hat. Es ist deshalb ein grosser Wunsch, dass über die Ausführung offen kommuniziert und mit den Anwohnenden die beste Lösung für den Wendeplatz im Voraus gesucht wird.	berücksichtigen	Die Detailausgestaltung des Wendeplatzes nach dem Rückbau des Buckels wird im Zuge der weiteren Planungsphase unter Einbezug der Grundeigentümer an der Untermatt erfolgen. Im Übrigen wird jedoch grundsätzlich an der Gehweglösung festgehalten. Die Höhe der Randabschlüsse wird im Zuge der weiteren Projektierung überprüft. Die Anpassungen an die bestehende Umgebung ist ebenso Bestandteil der anstehenden Planungsphase.
Werkleitungen	öffentliche Beleuchtung	Die Kandelaber inkl. Lampenschirme sollen erhalten bleiben und mit LED-Leuchtmitteln nachgerüstet werden.	Das Projekt sieht keine einzige, zusätzliche Lampenstelle vor und geht davon aus, dass das bestehende Leitungssystem übernommen werden kann.	nicht berücksichtigen	Die heutige Nostalgiebeleuchtung entspricht nicht mehr dem heutigen Stand der Technik, deshalb wird auf die Beibehaltung dieser verzichtet und auf eine zeitgemässe LED-Technologie umgerüstet. Diese Technologie erfordert entsprechende Anpassungen an den Standorten von Kandelabern.
Strassenoberfläche	Gehweg	Die verschmälerte Fahrbahn mit einem speziell gesicherten Gehweg vor Haus Dorfstrasse 27a begrüßen wir.		Kenntnisnahme	
Strassenoberfläche	Signalisation	Bei der Einfahrt in die Dorfstrasse wird mit einer Tafel darauf aufmerksam gemacht, dass gegenseitige Rücksichtnahme, angepasstes Tempo und Augenkontakt nötig sind. Möglicher Text: Wir sind rücksichtsvoll, achtsam und fahren langsam. Augenkontakt!		nicht berücksichtigen	Die öffentlichen Signalisation richtet sich nach konkreten, gesetzlichen Vorgaben, die grundsätzlich durch die Polizei bzw. die Sicherheitsabteilung der Gemeinde Urdorf bestimmt und verfügt werden. Die Möglichkeiten für Zusatz-Texte oder -Signale sind stark eingeschränkt. Der Katalog für öffentlich zugelassene Signalisationen umfasst keinen Zusatztext im Sinne des Gewünschten und kann daher nicht berücksichtigt werden.
Strassenoberfläche	Knotengestaltung	Knoten Nr. 2: Der ganze Wendeplatz soll nach einem allfälligen Kissen in einer Ebene gestaltet werden. Das heisst, der Buckel wird vollständig zurückgebaut und alle Anschlüsse werden niveaugleich an die bestehenden Wege und Flächen angepasst.  Nördlich der bestehenden Mittelinsel soll kein 10 cm hohes Trottoir gebaut werden. Dasselbe gilt für das nördliche Trottoirende des östlich der Dorfstr. 18 befindlichen Trottoirs.  Das Trottoir östlich der Dorfstrasse 18 soll dem Niveau der Fahrbahn und der Rampe folgen und erst an der Dorfstrasse die Höhe von 10 cm (+3 cm gegenüber Rampe) erreichen.  Die Rampe soll um 1-2 m in Richtung Westen verlängert werden.	Ein um 10 cm erhöhtes Trottoir stellt für Fussgängerinnen und Fussgänger eine Stolperfalle dar. Bei der Benutzung des Wendeplatzes reicht für die meisten Autos bereits heute der Radius nicht, um in einem Zug wenden zu können. Deshalb besteht die erhöhte Gefahr, dass Pneus beschädigt werden. Zudem erschwert es die Ein- und Ausfahrt aus den Garagen und den Zugang zum Veloraum Untermatt 6-8.  Bei der Rampenauffahrt in Richtung Birmensdorferstrasse ist die Aufmerksamkeit der Autofahrenden primär auf die Rampe gerichtet. Die von der Untermatt kommenden Fussgängerinnen und Fussgänger, die die Dorfstrasse queren, erhalten dadurch nicht die volle Aufmerksamkeit.	teilweise berücksichtigen	Bei der Ausarbeitung des Bauprojektes werden die technischen Lösungen bezüglich Gehweg / Belagskissen und Anschlüsse/Zugänge zu den angrenzenden, privaten Grundstücken im Detail noch überprüft. Grundsätzlich wird aber an einem abgesetzten Gehweg und den Belagskissen in den Knotenbereichen festgehalten.
Strassenoberfläche	Gehweg	Falls durchgehend an einer Trottoirhöhe von 10 cm festgehalten wird, gelten unsere Ausführungen und Einwendungen sinngemäss.		Kenntnisnahme	
Eingriffe in Privatgrundstücke	Bauarbeiten	Bitte achten Sie bei weiteren Bautätigkeiten auf ein sinnvolles mit- oder nebeneinander und einen guten Schutz der Gehwegbereiche		bereits abgedeckt	Aufgrund der sehr engen Verhältnisse und anspruchsvollen Bauphasen für den Strassenbau müssen auch private Bauvorhaben ohnehin mitberücksichtigt und die Vorhaben aufeinander abgestimmt werden.
Öffentlichkeitsarbeit	Einbezug Anwohner	Wir begrüßen, dass nach der Fertigstellung der Dialog mit den Anwohnenden gesucht wird, um zu überprüfen, ob die im Projekt formulierten Ziele erreicht wurden.		Kenntnisnahme	Unzulänglichkeiten oder Wünsche nach Nachbesserung können jederzeit bei der Gemeinde gemeldet werden. Ein aktives Monitoring ist im Sinne des Gleichbehandlungsgebotes nicht vorgesehen
Strassenoberfläche	Gehweg	Wir gehen davon aus, dass die Strassenkote auf dem heutigen Niveau bestehen bleibt, ausser Trottoir plus 10 cm und die Hauszufahrten entsprechend angepasst werden. Im Bereich Kat. Nr. 4625 sollte eine Grenzberreinigung im Strassenbereich erledigt werden; im QP-Verfahren wurde diese Korrektur vergessen.		berücksichtigen	Die Gestaltung der Höhenkoten wird im Rahmen der nächsten Projektierungsphase detailliert geprüft werden. Der Punkt betreffend Grenzberreinigung wird für das Bauprojekt vorgemerkt und dann geprüft, ob er sich im Rahmen des Projektes bereinigen lässt oder separat abgehandelt werden muss.
Strassenoberfläche	Fahrbahn	Im Bereich Kat. Nr. 156, Zufahrt zu Dorfstrasse 10, Kat. Nr. 4562 sollte die Strassenbreite von 5.45 m, bis Kat. Nr. 155, Brunnen weitergeführt werden.	Die Zufahrt zur geplanten Überbauung für die Parzelle Kat. Nr. 4562 ist sonst sehr schwierig.	berücksichtigen	Die Gestaltung der Fahrbahn im besagten Bereich wird im Rahmen des Bauprojektes vertiefter überprüft.
Strassenoberfläche	Gehweg	Im Bereich Kat. Nr. 5300 sollte die Zufahrt von der Dorfstrasse im Bereich Elektrokabine belassen und kein Trottoir erstellt werden.	Zufahrt für Landwirtschaftsgeräte und Lastwagen schlecht möglich, zudem ist der Randstein eine Stolperfalle.	teilweise berücksichtigen	Das Projekt wird dahingehend überprüft, dass im erwähnten Bereich nur das umgesetzt wird, was absolut nötig ist. Im Detail ist dies im Rahmen des Bauprojektes anzuschauen,.
Strassenoberfläche	Gehweg	Im Bereich Riedmattenbachweg, Einmündung Dorfstrasse sind die zwei Trottoirspickel auch Stolperfallen.	Die Zufahrt mit Landwirtschaftsgeräten und Lastwagen ist schlecht möglich. Vorallem die landwirtschaftlichen Geräte sind grösser und es kommt bei der Einfahrt immer wieder zu Beschädigungen des Feuerwehrdepotdaches, weil der Radius der Zufahrt jetzt schon zu eng ist.	teilweise berücksichtigen	Das Projekt wird dahingehend überprüft, dass im erwähnten Bereich nur das umgesetzt wird, was absolut nötig ist. Im Detail ist dies im Rahmen des Bauprojektes anzuschauen. Die Einmündungen sollen der Nutzung und Normalien entsprechend ausgebildet werden.
Plandarstellung	Kataster	Im Weiteren ist im Bereich des ehemaligen Feuerwehrdepot die Grenze zum Riedbachmattenweg nicht richtig im Plan 211B eingezeichnet.		berücksichtigen	Die Anmerkung wird im Rahmen des Bauprojektes überprüft und bei Bedarf korrigiert
Strassenoberfläche	Gehweg	Die Dorfstrasse soll in der jetzigen Gestaltung erneuert werden. Auf eine Erhöhung des Trottoirs ist zu verzichten. Die Wasserrinne soll erhalten bleiben.		nicht berücksichtigen	Die Erstellung eines separaten Trottoirs dient insbesondere der Schulwegsicherheit und der Sicherheit der Zufussgehenden, welche an der Dorfstrasse besonders hoch gewichtet werden. Daher wird an der Gehweglösung grundsätzlich festgehalten.

Strassenoberfläche	Knotengestaltung	Um die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden zu erhöhen, sollen die Knotenbereiche visuell gekennzeichnet werden. Dies durch eine flächig farbliche Hervorhebung der Risikobereiche Knotenpunkte. Auf einen Kissensbelag und/oder Rampen ist zu verzichten.		nicht berücksichtigen	Die Erstellung von Belagskissen in den Knoten dient insbesondere der Verkehrsberuhigung in den Knotenbereichen, da teilweise auch die Sichtverhältnisse ungenügend sind. Dieses Element dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit, darum wird grundsätzlich daran festgehalten. Eine reine Markierungslösung bietet nicht denselben Schutz. Sie ist bei Dunkelheit, schlechtem Wetter und Schnee kaum wahrnehmbar. Ausserdem nimmt bei Markierungslösungen die Aufmerksamkeit durch einen Gewöhnungseffekt mit der Zeit ab.
Strassenoberfläche	Knotengestaltung	An den Knoten soll das Layout Rechtsvortritt gewählt werden. Jedoch ohne Erhöhung der Knotenbereiche.		nicht berücksichtigen	Am vorgesehenen Knotenlayout wird aus Gründen der Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit grundsätzlich festgehalten.
Strassenoberfläche	Temporegime	Sollten regelmässige Tempomessungen ergeben, dass bei den Knoten und im Allgemeinen auf der Dorfstrasse zu schnell gefahren wird, sollen einfache Massnahmen wie Pflanzkübel oder kleinere Einbuchtungen das Tempo reduzieren.		bereits abgedeckt	Es werden ohnehin regelmässige Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt (im ganzen Gemeindegebiet). Sollte sich zeigen, dass das Temporegime nicht eingehalten wird, sind ohnehin weitere, verkehrsberuhigende Massnahmen zu prüfen.
Strassenoberfläche	Gehweg	Die spezielle Sicherung des Fussgängerbereiches mit der Verschmälerung der Fahrbahn auf der Höhe der Liegenschaft Dorfstrasse 27a ist wünschenswert		Kenntnisnahme	
Werkleitungen	öffentliche Beleuchtung	Auf einen Ersatz der Kandelaber und Rodalux-Leuchten ist zu verzichten. Die Leuchten sollen auf LED nachgerüstet werden.		teilweise berücksichtigen	Die Umrüstung der öffentlichen Beleuchtung auf LED-Technologie ist vorgesehen und erfordert Anpassungen an den Standorten der Kandelaber. Deshalb können die bestehenden Standorte nicht übernommen werden. Der Leuchtentyp entspricht zudem nicht mehr dem heutigen Stand der Technik, weshalb auch dieser durch eine zeitgemässe Leuchte ersetzt wird.
Strassenoberfläche	Knotengestaltung	Falls am Vorprojekt festgehalten wird, ist am Knoten 7 auf ein Kissen mit Rampe zu verzichten. Diese Stelle ist grundsätzlich sehr unübersichtlich und wird langsam befahren. Im Weiteren ist die steile Stelle auf Höhe der Liegenschaft Dorfstrasse 32 im Winter schon jetzt sehr schwierig befahrbar.		teilweise berücksichtigen	Grundsätzlich wird an den Kissenlösungen festgehalten. Sollte sich jedoch in der Detailplanung zeigen, dass es aus technischen oder topologischen Gründen nicht möglich ist, so sind entsprechenden Projektanpassungen zu prüfen.
Strassenoberfläche	Gehweg	Schulweg Abschnitt Dorfstrasse 1 bis 21: Schulwegplanung wird sehr begrüsst, Trottoirausbau sowie Einmündungserweiterung von Nebenstrassen sind für alle Verkehrsteilnehmenden vorteilhaft.	Querung in 30-er-Zone für Kinder gut möglich	Kenntnisnahme	
Strassenoberfläche	Gehweg	Abschnitt Dorfstrasse 33 Richtung Zollinger: Kein Trottoir als Schulwegplanung vorhanden, was ist hierfür der Grund?	Fortsetzung wäre wünschenswert, insbesondere für die Zukunft, da noch leere Parzellen vorhanden.	berücksichtigen	Gemäss den geltenden Zugangsnormalien bzw. der VErV ist aufgrund der Anzahl der angeschlossenen Wohneinheiten (und hinsichtlich max. Bebauung) in diesem Abschnitt kein Gehweg erforderlich. Dies wird jedoch im Zuge des Bauprojektes nochmals überprüft.
Strassenoberfläche	Knotengestaltung	Vortrittsregelung in 30-er Zone, Dorfstrasse 1 bis 21: In 30-er Zonen gibt es keine signalisierte Vortrittsregelung. Eine solche braucht es da auch nicht, da Trottoirüberfahrten vorhanden sind und den Vortritt bereits regeln. Die Sichtbarkeit der Trottoirüberfahrt ist gegeben (Bordstein durchgezogen).		Kenntnisnahme	
Erschliessung	Bauarbeiten	Welche Massnahmen sind für die Schulwegsicherheit während der Bauphase vorgesehen?	Prüfenswert wäre in Absprache mit den Landwirten sowie dem Winterdienst eine Querung über die Landwirtschaftsfläche auf Höhe Dorfstrasse 27a bis zur Birmensdorferstrasse 41, respektive zum gegenüberliegenden Gehweg.	bereits abgedeckt	Aufgrund der sehr engen Verhältnisse und anspruchsvollen Bauphasen ist es ohnehin vorgesehen, im Rahmen des Bauprojektes die Bauphasenplanung-/etappierung detailliert anzuschauen. Dazu gehört auch eine sichere Führung des Langsamverkehrs.
Strassenoberfläche	Knotengestaltung	Knoten 3 und 6: Radius muss bleiben oder überfahrbar sein, aktuell ist der Randstein zuwenig abgesenkt		berücksichtigen	Die Strassenraumgestaltung muss so vorgenommen werden, dass die Befahrbarkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge aber auch für Blaulichtorganisationen gewährleistet ist. Entsprechend wird der Antrag in Abstimmung mit der Flurgenossenschaft bei der Detailplanung zum Bauprojekt entsprechend berücksichtigt.
Strassenoberfläche	Fahrbahn	Generell muss Breite der Fahrbahn von min. 3.50 m überall gegeben sein		bereits abgedeckt	Die Vorgabe einer min. Fahrbahnbreite von 3.50 m gilt auch für die Zugänglichkeit für Blaulichtorganisationen und ist ohnehin zu gewährleisten.
Strassenoberfläche	Knotengestaltung	Sinn der Belagskissen (Römergraben/Abzweigung Moosackerweg) nicht ganz klar, bzw. wird dies mehr Lärm zur Folge haben. E. Zollinger muss vorher abbremsen und dann das Fahrzeug mit voller Ladung wieder beschleunigen.		teilweise berücksichtigen	Grundsätzlich dienen die Belagskissen der Verkehrsberuhigung. Im Rahmen der Detailplanung ist der Input zu prüfen bezüglich landwirtschaftl. Fahrzeugen und auch der Topographie.
Strassenoberfläche	Sicherheit	Gegenseitige Rücksichtnahme / Augenkontakt aller Verkehrsteilnehmer ist an der Dorfstrasse unabdingbar		Kenntnisnahme	
Strassenoberfläche	Gehweg	Fahrbahn / Fussgängerbereich sind auf demselben Niveau zu belassen. Die Bereiche sollen farblich sichtbar getrennt werden (Fussgängerbereich / Übergänge)		nicht berücksichtigen	Die Erstellung eines separaten Trottoirs dient insbesondere der Schulwegsicherheit und der Sicherheit der Zufussgehenden, welche an der Dorfstrasse besonders hoch gewichtet werden. Daher wird an der Gehweglösung grundsätzlich festgehalten. Eine reine Markierungslösung bietet nicht denselben Schutz. Sie ist bei Dunkelheit, schlechtem Wetter und Schnee kaum wahrnehmbar. Ausserdem nimmt bei Markierungslösungen die Aufmerksamkeit durch einen Gewöhnungseffekt mit der Zeit ab.
Strassenoberfläche	Temporegime	Temporeduktionen durch zusätzliche, bauliche Elemente (unversiegelte Ausbuchtungen) verlangsamen das Tempo des motorisierten Verkehrs und erhöhen die Sicherheit bei Übergängen und Ausfahrten.		bereits abgedeckt	Das Projekt sieht als solches, die Erstellung von Belagskissen in den Knoten zur Verkehrsberuhigung vor. Sollte sich zeigen, dass das Temporegime nicht eingehalten wird, sind ohnehin weitere, verkehrsberuhigende Massnahmen zu prüfen.
Eingriffe in Privatgrundstücke	Parkierung	Weniger Pflichtparkplätze bei zukünftigen Bauvorhaben		nicht berücksichtigen	Vorgaben zur privaten Parkierung werden nicht im Rahmen des Strassenprojektes festgelegt, sondern übergeordnet in der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Urdorf. Daher kann diese Einwendung für das vorliegende Strassenprojekt nicht berücksichtigt werden.
Strassenoberfläche	Gestaltung	Die verschiedenen Brunnen prägen das Ortsbild zusätzlich und deren Umkreis muss gestalterisch aufgewertet werden (Begegnungsort).		teilweise berücksichtigen	Einer angemessenen Gestaltung im Bereich der Brunnen wird im Rahmen des Bauprojektes Rechnung getragen.
Strassenoberfläche	Sicherheit	Vor den Häusern Dorfstrasse 6/8 muss zwingend eine Ausbuchtung zur Gewährung der Sicherheit der Ausfahrt Liegenschaft Dorfstrasse 10 und des Fussweges der Häuser Dorfstrasse 12 etc. platziert werden. Dies dient auch der Aufwertung des Brunnenplatzes.		teilweise berücksichtigen	Die Möglichkeiten für die Verbesserung der Sichtweiten bei der Ausfahrt im besagten Bereich können im Rahmen des Bauprojektes überprüft werden. Allerdings sind die Möglichkeiten bei Eingriffen auf nicht beteiligten, privaten Grundstücken sehr beschränkt. Daher können nur Massnahmen vorgesehen werden, die sich gesamthaft als verhältnismässig erweisen.

Eingriffe in Privatgrundstücke	Bauarbeiten	Die Bautätigkeiten sind mit anderen geplanten Bauvorhaben terminlich abzusprechen und zu koordinieren.		bereits abgedeckt	Aufgrund der sehr engen Verhältnisse und anspruchsvollen Bauphasen für den Strassenbau müssen auch private Bauvorhaben ohnehin mitberücksichtigt und auf die Ausführung des Strassenprojektes abgestimmt werden.
Werkleitungen	öffentliche Beleuchtung	Die bestehenden Kandelaber werden ausgewechselt durch solche mit LED-Licht. Beim Design der Lampen sind solche auszuwählen, die zum Dorfkern passen. Es wäre schön, wenn in die bestehenden Kandelaber nur die moderne Technik eingesetzt werden könnte.		teilweise berücksichtigen	Die Umrüstung der öffentlichen Beleuchtung auf LED-Technologie ist vorgesehen und erfordert Anpassungen an den Standorten der Kandelaber. Deshalb können die bestehenden Standorte nicht übernommen werden. Der Leuchtentyp entspricht nicht mehr dem heutigen Stand der Technik, weshalb auch dieser durch eine zeitgemässe Leuchte ersetzt wird.
Strassenoberfläche	Parkierung	Auch in der Dorfstrasse haben wir eine Flut von Lieferwagen, die Pakete verteilen und auch ab und zu Umzugswagen. Aktuell stehen diese zum Teil auf dem Trottoir und zum Teil auf der Strasse. Mit einem Randstein von 10 cm wird dies nicht mehr möglich sein, bzw. nur noch erschwert. Gibt es Ausfahrtsbuchten, wo die Chauffeure für die Anlieferung den Lieferwagen / Lastwagen stehen lassen können und der Verkehr weiterhin passieren kann? Wir haben doch einige schnelle Velofahrer, die talwärts fahren. Es wäre wichtig, wenn diese weiterhin frühzeitig erblickt werden könnten.		nicht berücksichtigen	In der aktuellen Planung sind keine solchen Warenumschatplätze vorgesehen. Zusätzliche Ausfahrtsbuchten sind aufgrund der Platzverhältnisse nicht geplant. Ein Warenumschat ist weiterhin möglich, jedoch nicht auf eigens dafür vorgesehenen Flächen.
Strassenoberfläche	Knotengestaltung	Ich bedaure, dass sich der Gemeinderat gegen den Rechtsvortritt aus den Nebenstrasse ausgesprochen hat. Vorallem, da die Dorfstrasse doch einiges Gefälle hat, wird sie für Zweiräder zu einer Rennbahn, selbst das Trottoir wird kaum verschont, da Kinder bis 12 Jahre dieses mit den Velos und Trottinett benutzen dürfen.		Kenntnisnahme	
Strassenoberfläche	Gehweg	Die in den Situationsplänen vermerkten Randsteinabsenkungen müssen entweder mit einem 3 cm hohen, vertikalen Absatz oder mit einem gekippten Randstein (Querprofil von 4 cm Höhe auf 13-16 cm Breite) ausgeführt werden.	Damit haben auch mobilitätsbehinderte Menschen mit Rollstuhl oder Rollator einen hindernisfreien Zugang zu den Liegenschaften auf der anderen Seite der Fahrbahn.	berücksichtigen	Im Rahmen des Bauprojektes erfolgt die Detailplanung für eine behindertengerechte Gestaltung des Strassenraumes unter Einbezug der Behindertenkonferenz
Strassenoberfläche	Gehweg	Auch im Bereich der Liegenschaften Dorfstrasse 4-8, 16 und 30 muss der Randstein in obgenannter Ausführung abgesenkt werden, damit auch mobilitätsbehinderte Menschen mit Rollstuhl oder Rollator einen hindernisfreien Zugang zu den Liegenschaften auf der anderen Seite der Fahrbahn haben.		berücksichtigen	Im Rahmen des Bauprojektes erfolgt die Detailplanung für eine behindertengerechte Gestaltung des Strassenraumes unter Einbezug der Behindertenkonferenz
Werkleitungen	Erschliessung	In den nächsten 20 Jahren werden in der Dorfstrasse, der gesamten Strasse und auf den Zufahrtswegen Neubauten entstehen. Dadurch werden oft neue Zuleitungen benötigt. Besteht eine Möglichkeit Installationsschächte zu bauen, damit nicht permanent neue Strassenbauten und Öffnungen für die Erschliessung von Liegenschaften gebraucht werden? Warum soll eine Strasse mit permanenten Installationen entstehen, wenn sich der Charakter der Strasse und deren Erfordernisse in den nächsten Jahren laufend verändert wird. Bestünde eine Möglichkeit mit veränderbaren, also mobilen Elementen laufend die Strassen an die Anforderungen anzupassen?		nicht berücksichtigen	Der Einwand ist nicht ungerechtfertigt. Es ist tatsächlich so, dass es unschön ist, wenn Grabenaufbrüche in einer relativ neuen Strasse aufgrund von Hochbauten oder Werkleitungen Dritter erfolgen müssen. Ein flexibles System würde diesem Umstand sicher helfen, doch lässt sich vielerorts nicht im Voraus sagen, an welcher Stelle des Grundstückes Hausanschlüsse erforderlich sind oder ob allenfalls bereits bestehende Infrastrukturen auch weiterhin genutzt werden können. Das macht es darum äusserst schwierig z.B. einen Installationsschacht am richtigen Ort zu setzen.
Strassenoberfläche	Knotengestaltung	Die Dorfstrasse dient der Erschliessung der Liegenschaften und weist viele Nebenwege auf. Wird die Dorfstrasse als Hauptstrasse gekennzeichnet? Und ein gelber Fussgängerübergang bei allen Nebenwegen entstehen?	Rechtsvortritt von den Nebenwegen kann von örtlich nicht vertrauten Automobilisten und Radfahrern nicht erkannt werden. Evt. meinen Automobilisten aus den Nebenwegen kommend, sie hätten Vortritt gegenüber den Fussgängern bei Rechtsvortritt.	nicht berücksichtigen	Bei der Dorfstrasse handelt es sich um eine Quartierstrasse und hat grundsätzlich die gleiche Klassierung wie die einmündenden Nebenstrassen. Es wird einseitig ein Gehweg angeordnet. Auf dieser Seite wird bei den einmündenden Strassen eine Trottoirüberfahrt vorgesehen (das heisst, der Gehweg wird durchgezogen). Hier hat der Fussgänger gegenüber dem übrigen Verkehr Vortritt, was auch durch den durchgehenden Gehweg erkennbar ist. Auf dieser Seite der Dorfstrasse gibt es keinen Rechtsvortritt. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite - wo kein Gehweg erstellt wird - gilt ein üblicher Rechtsvortritt. Der Fussgänger hat hier keinen Vortritt und es ist für ihn auf dieser Seite auch kein Bereich vorgesehen. Die technischen Lösungen in den Kreuzungsbereichen erfolgen nach üblichem Standard, so dass auch für ortsunkundige Fahrzeuglenkende die Vortrittsverhältnisse lesbar sind.
Strassenoberfläche	Gestaltung	Gibt es andere Möglichkeiten zur Begrenzung der Laufwege als Ketten oder Metallpfosten? Beispielsweise rot-weisse, gut sichtbare Pfosten aus Kunststoff?		teilweise berücksichtigen	Durch das im Projekt vorgesehene, abgesetzte Trottoir ist der Bereich für die Zufussgehenden klar definiert. Die neue Gestaltung der Dorfstrasse sieht vor, auf die Poller so weit möglich zu verzichten. Falls es doch Stellen gibt, wo Poller erforderlich werden, dann werden sie im heutigen Design vorgesehen werden (grau mit Reflektoren).
Strassenoberfläche	Fahrbahn	Wie können Lastwagen und Traktoren für die Betriebe (wie Ryser Heizungen), für Anwohner oder Neubauten die genannten Örtlichkeiten erreichen? (Fahrzeuge mit Breiten bis 2.60 m oder Überbreiten, Höhen bis 4 m).		bereits abgedeckt	Die Gestaltung der Fahrwege muss den Minimalanforderungen für Blaulichtorganisationen und die Befahrbarkeit durch landwirtschaftlichen Fahrzeugen genügen. Daher wird ein entsprechendes Lichtraumprofil vorgesehen werden. Die minimale Fahrbahnbreite beträgt hierfür 3.50 m, die übliche Lichtraumhöhe 4.50 m. Sollte es Orte geben, wo die Lichtraumhöhe aufgrund der baulichen Gegebenheiten nicht gewährleistet ist, so wäre dies vor Ort zusätzlich zu signalisieren.
Strassenoberfläche	Gestaltung	Meine Vorstellung einer künftigen Dorfstrasse: - Kostengünstigste Variante: Dorfstrasse so belassen, wie sie ist. Entfernung der Ketten, Pfosten besser sichtbar machen. - Variante 2: zusätzlich ganze Strasse: Fussgängerwege und -streifen mit gelber Markierung von Birmensdorferstrasse bis Bifig. Zusätzliche rot-weisse, gut sichtbare Pfosten aus Kunststoff - Variante 3: Zusätzlich zu anderen Varianten: Schächte für Installation mit mobiler Fussgängerbrücke, wenn Schächte einzeln geöffnet werden.		Kenntnisnahme	Die Erstellung eines separaten Trottoirs dient insbesondere der Schulwegsicherheit und der Sicherheit der Zufussgehenden, welche an der Dorfstrasse besonders hoch gewichtet werden. Daher wird an der Gehweglösung grundsätzlich festgehalten. Eine reine Markierungslösung bietet nicht denselben Schutz. Sie ist bei Dunkelheit, schlechtem Wetter und Schnee kaum wahrnehmbar. Ausserdem nimmt bei Markierungslösungen die Aufmerksamkeit durch einen Gewöhnungseffekt mit der Zeit ab. Bei der neuen Gestaltung soll auf Poller weitgehend verzichtet werden. Dort wo sich jedoch in der Projektierung zeigt, dass es sinnvoll ist, können weiterhin Poller vorgesehen werden.  Installationen für Werkleitungen die 100% auf künftige Anschlüsse/Bedürfnisse flexibel ausgerichtet sind, lassen sich leider nicht umsetzen, da die Lage von Anschlüssen durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst wird.
Strassenoberfläche	Signalisation	Signalisation bei Birmensdorferstrasse 4.06 Sackgasse mit Ausnahmen / Verbot für Motorwagen (gestattet für Anwohner, Lieferanten und Besucher der Privatparking) / Hinweis oder Ausschilderung für Betriebe		nicht berücksichtigen	Die Signalisation richtet sich nach konkreten, gesetzlichen Vorgaben, die grundsätzlich durch die Polizei bzw. die Sicherheitsabteilung der Gemeinde Urdorf bestimmt und verfügt werden.