

Kanton Zürich

**Regionaler Richtplan  
Region Limmattal**

**Teilrevision 2025 Velo**

Erläuternder Bericht und  
Bericht zu den Einwendungen

Stand Delegiertenversammlung  
13. Mai 2026

**Vorstand ZPL**

Roger Bachmann, Dietikon – Präsident  
André Bender, Oberengstringen – Vize-Präsident  
Marcel Balmer, Unterengstringen  
Markus Bärtschiger, Schlieren  
Ernst Brand, Birmensdorf  
Michael Deplazes, Geroldswil  
André Guyer, Aesch  
Chris Linder, Uitikon  
Mario Okle, Weiningen  
Sandra Rottensteiner, Urdorf  
Rahel von Planta, Oetwil a.d. Limmat

**Bearbeitung Regionalplanende**

Kaspar Fischer  
Dominique Walser

EBP Schweiz AG  
Mühlebachstrasse 11  
8032 Zürich  
Schweiz  
Telefon +41 44 395 16 16  
info@ebp.ch  
[www.ebp.ch](http://www.ebp.ch)

## Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Erläuterungen	6
2.1	Anpassungen Fuss- und Wanderwege (Kapitel 4.4)	6
2.2	Anpassungen Velowege (Kapitel 4.5)	10
2.3	Anpassungen am regionalen Richtplan	23
3.	Verfahren	25
3.1	Ablauf	25
3.2	Öffentliche Auflage, Anhörung sowie kantonale Vorprüfung	25
3.3	Festsetzungsverfahren	25
B	Beilagen	26

# 1. Einleitung

Der regionale Richtplan (RRP) ist das strategische Führungsinstrument der Zürcher Planungsgruppe Limmattal. Mit dem regionalen Richtplan wird die langfristige räumliche Entwicklung auf 20 bis 25 Jahre hinaus koordiniert und gesteuert. Er ermöglicht es, räumliche Chancen und Potenziale frühzeitig zu erkennen und gezielt zu nutzen. Gleichzeitig stellt der RRP die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planungen sicher.

Stellenwert des regionalen Richtplans

Der RRP nimmt die Vorgaben des kantonalen Richtplans (KRP) auf und stimmt diese auf die Bedürfnisse, Zielsetzungen und Strategien der ZPL ab. Er kann die räumlichen und sachlichen Ziele enger umschreiben oder bei Bedarf weitergehende Aufgaben enthalten (§ 30 Abs. 2 PBG). Die Aussagen des regionalen Richtplans werden in der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung weiter verfeinert. Der regionale Richtplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument.

Inhalt und Verbindlichkeit

Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes (RPG) ist der Richtplan zu überprüfen und anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthafte bessere Lösung möglich ist. Die letzte Gesamtrevision des regionalen Richtplans wurde am 7. Februar 2018 vom Regierungsrat festgesetzt (RRB-Nr. 106/2018). Um zeitgerecht auf neue Entwicklungen reagieren zu können, erfolgt die Überprüfung und Nachführung des regionalen Richtplans in Teilrevisionen. Seit der Festsetzung des regionalen Richtplans 2018 wurden verschiedene Teilrevisionen vorgenommen.

Zweck von Teilrevisionen

Tabelle 1 Übersicht vorgenommene Teilrevisionen am regionalen Richtplan Limmattal seit der festgesetzten Gesamtrevision von 2017.

Überblick vorgenommene Teilrevisionen am RRP

Die vorliegende Fassung des regionalen Richtplans umfasst seit der letzten Gesamtüberprüfung 2017 folgende Teilrevisionen:		
Vorlage	Beschluss Delegiertenversammlung	Festsetzung Regierungsrat
Teilrevision 2021 Nasslagerplätze	04. Mai 2022	09. November 2022 RRB Nr. 2022/1472
Teilrevision 2025 Velowege	(folgt)	(folgt)

Die ZPL erarbeitet periodisch Teilrevisionsvorlagen. Mit der vorliegenden Teilrevision kommt die Region dem Auftrag des Amts für Mobilität (AFM) nach und bereinigt die Differenzen zwischen dem regionalen Richtplan und dem kantonalen Velonetzplan. Darüber hinaus wurde eine kleine Anpassung an einem Fussweg vorgenommen. Gegenstand der vorliegenden Teilrevision sind demnach folgende Anpassungen am regionalen Richtplan Limmattal:

Anlass und Gegenstand der vorliegenden Teilrevision

Tabelle 2      Vorgenommene Anpassungen am regionalen Richtplan Zürich Limmattal

---

**Kapitel 4**

4.4 Fuss- und Wanderwege	Bereinigung eines Fuss- / Wanderweges in Urdorf
4.5 Radwege	Bereinigung Velonetzplan und Anpassung weiterer Velorouten

---

Vom 4. Juni bis 4. August 2025 fand die öffentliche Auflage, Anhörung sowie parallel dazu die 1. Vorprüfung durch den Kanton statt. Nach einer ersten Überarbeitungsrunde wurde die Vorlage zu einer zweiten Vorprüfung beim Kanton eingereicht. Dieser nahm mit dem Schreiben vom 25. März 2026 dazu Stellung. Der vorliegende Erläuterungsbericht wurde an den betroffenen Stellen mit den Erkenntnissen aus den Vorprüfungen sowie Rückmeldungen der Öffentlichkeit ergänzt. Im Kapitel 3.2 wird dabei konkret auf die öffentliche Auflage, die Anhörung sowie die 1. und 2. Vorprüfung eingegangen. Als Beilage liegt zudem der detaillierte Bericht zur Mitwirkung bei.

Rückmeldungen  
aus öffentlicher  
Auflage, Anhörung  
1. und 2. Vorprü-  
fung Kanton

## 2. Erläuterungen

### 2.1 Anpassungen Fuss- und Wanderwege (Kapitel 4.4)

Das Kapitel Fuss- und Wanderwege wurde in dieser Teilrevision nicht systematisch überarbeitet. Trotzdem wurden 2 Anpassungen auf Wunsch der Gemeinden eingearbeitet. Es sind dies die folgenden zwei Anpassungen:

- Streichung des «rechtsufrigen Höhenwegs» Nr. 1 in Oberengstringen aus der Tabelle «Netzerergänzungen Fuss- und Wanderwege und hindernisfreie Routen» (Kap. 4.4.2 RRP) aufgrund der Tatsache, dass diese Massnahme realisiert wurde.
- Anpassung der Wegführung der Wegergängung Nr. 3 (neu Nr. 2) Tabelle «Netzerergänzungen Fuss- und Wanderwege und hindernisfreie Routen» (Kap. 4.4.2 RRP) aufgrund eines Antrags des AFM zum Schutz des Rehwilds.

#### **Erläuterung zur Anpassung Wegergängung Nr. (neu Nr. 2)**

Aufgrund einer Bürgeranfrage aus der Gemeinde Urdorf wurde der Richtplaneintrag Nr. 3 unter «Netzerergänzungen Fuss- und Wanderwege und hindernisfreie Routen» im regionalen Richtplan aus Sicht Zürcher Wanderwege nochmals durch die Fachstelle Fussverkehrs des Amts für Mobilität (AFM) des Kanton Zürichs geprüft. Gemäss der Bürgeranfrage ist das Naherholungsgebiet Asp-West wegen seines guten Nahrungsangebots ein optimales Einstandsgebiet für Rehwild. Auf dem Schüracher findet ein reger Austritt von Rehwild zur Nahrungsaufnahme statt. Durch den im regionalen Richtplan geplanten Wanderweg würde das Gebiet unnötig beunruhigt und ein intakter Waldsaum unnötig durchschnitten werden. Zudem werde die Taubenmoosstrasse mehrmals am Tag durch Reiterinnen und Reiter benutzt, so dass diese oft sehr matschig und verschmutzt ist. Aus diesen Gründen und abgestimmt auf die Netzüberlegungen unterstützt das AFM die Streichung des Eintrags im regionalen Richtplan. Als Ersatz der Verbindung schlägt die Region eine alternative Wegführung vor, die dem Rehwildschutz Rechnung trägt.

Anpassung Wegführung aufgrund Rehwildschutz

#### **Rückmeldung 1. Vorprüfung Kanton**

In der Richtplankarte ist der geplante Fuss- und Wanderweg Schüracher / Urdorf (vgl. Richtplantext, Kap. 4.4.2, Nr. 2) entlang des Chalchtarrenbachs zu streichen.

#### **Beurteilung und Umgang mit Antrag aus 1. Vorprüfung**

Die ZPL kann der Argumentation der Fachstelle Landschaft nicht folgen. Auch wenn der Chalchtarrenbach revitalisiert wird, so kann auch in Zukunft ein Weg parallel zum Chalchtarrenbach geführt werden (ggf. verlegt). Eine komplette Streichung des Weges aufgrund der Revitalisierung ist nicht im Sinne der Gemeinde und der Region sowie der allgemeinen Öffentlichkeit. Denn bereits heute wird die Wegverbindung entlang des Bachs rege genutzt und entspricht einem breit abgestützten Bedürfnis. Ebenso stellt es eine wichtige Verbindung zwischen dem Stockächer und Schüracher dar. Dass

eine Spangenverbindung ihren Sinn hat, wurde durch die Stellungnahme des AFM vom 4. März 2022 gegenüber der ZPL bestätigt.

Die ZPL anerkennt das Argument der Verfestigung des Weges aufgrund eines Richtplaneintrags nicht. Wir weisen die Fachstelle Landschaft darauf hin, dass der Richtplan ein übergeordnetes strategisches Instrument darstellt. Darin abgebildete Festlegungen haben keinen parzellenscharfen Charakter. Es gilt ein sogenannter Anordnungsspielraum. Auch wenn der Weg künftig aufgrund der Revitalisierung um mehrere Meter verlegt werden muss, steht dies nicht mit dem regionalen Richtplaneintrag im Widerspruch.

Die ZPL besteht auf der vorgeschlagenen Wegverbindung als wichtige Spange und weist den Antrag der Fachstelle Landschaft entschieden ab.

## **Rückmeldung 2. Vorprüfung Kanton**

Im Richtplantext Kap. 4.4.2, Nr.2 ist zum Fuss- und Wanderweg als Koordinationshinweis festzuhalten, dass eine Abstimmung mit dem Revitalisierungsprojekt für den Chalchtarrenbach und mit dem Umbau des Hochwasserrückhaltebeckens Iltsmoos vorzunehmen ist.

### **Beurteilung und Umgang mit Antrag aus 2. Vorprüfung**

Der Antrag wird gutgeheissen.

Der Chalchtarrenbach ist als prioritär zu revitalisierender Gewässerabschnitt bezeichnet. Der mit dem Revitalisierungsprojekt festzulegende Gewässerraum ist extensiv zu gestalten und bewirtschaften und damit ist im Rahmen des Revitalisierungsprojektes die Lage des bestehenden Landwirtschaftsweges, welcher innerhalb des Uferstreifens verläuft zu überprüfen. Weiter sind bauliche Massnahmen am Hochwasserrückhaltebecken Iltsmoos geplant. Die Wegführung entlang des Beckens ist daher im Rahmen der baulichen Massnahmen zu prüfen.

Ein entsprechender Koordinationshinweis wird ergänzt.

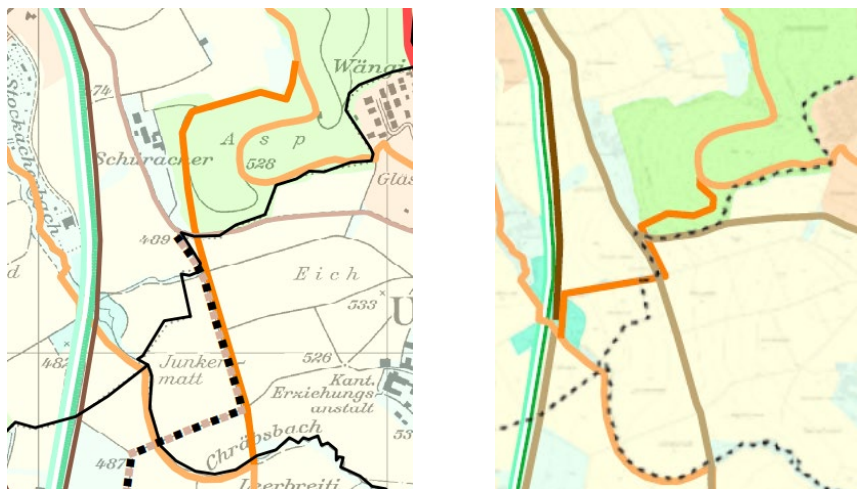


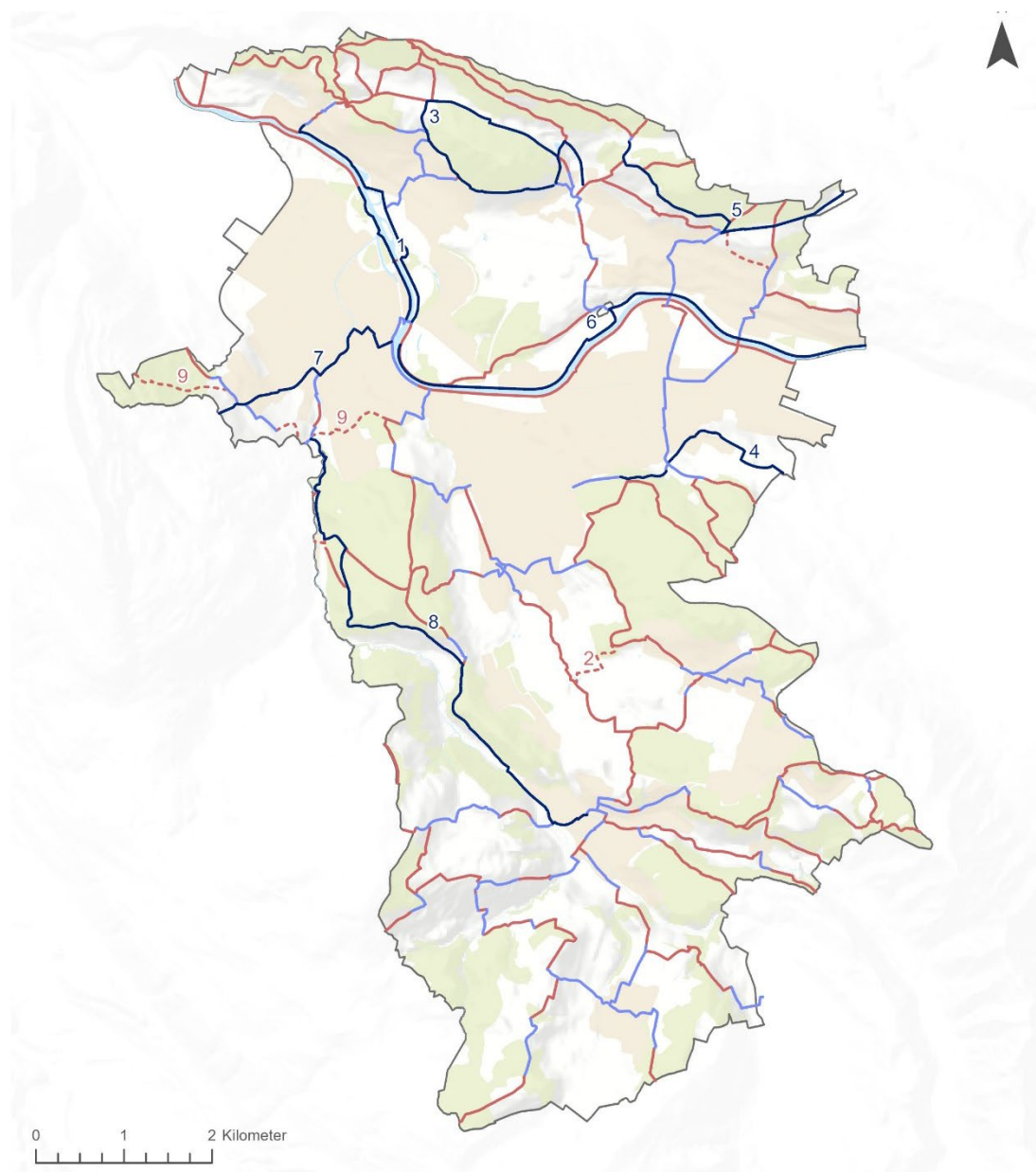
Abbildung 1: Anpassung Wanderweg Schüracher, Urdorf

## Netzergänzungen und Fuss- und Wanderwege und hindernisfreie Routen

Tabelle 3: Massnahmen Fuss- und Wanderwegnetz

Nr.	Gemeinde/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierung
4	<del>Oberengstringen, Eggbühl</del>	<del>Rechtsufriger Höhenweg</del>	<del>Wegergänzungen, Signalisierungen</del>	<del>kurzfristig</del>
1	Dietikon, Geroldswil; Rüchlig resp. Dornau	Verbindung der beiden Uferwege mit einer Fussgänger- / Velobrücke	Brücke geplant	kurzfristig
2	Birmensdorf / Urdorf / Uitikon	Wegergänzung	<del>geplanter Weg gemäss „Zürcher Wanderwege“</del> Angepasste Wegführung zum Schutz des Rehwilds  Abstimmung mit Revitalisierungsprojekt Chaltarrenbach und Umbau Hochwasserrückhaltebecken Itismoos	kurzfristig
3	Geroldswil, Weiningen	Hindernisfreier Wanderweg rund um die Hasleren	geplante Signalisierung, partieller Ausbau in Geroldswil	kurzfristig
4	Urdorf, Schlieren, (Zürich)	Hindernisfreier Wanderweg vom Bahnhof Urdorf zum Dunkelhölzli	geplante Signalisierung	kurzfristig
5	Unterengstringen, Weiningen	Hindernisfreier Wanderweg bis Grünwald (Stadt Zürich), Parkplatz Nr. 14 gemäss Pkt. 4.7.2	geplante Signalisierung, sonst keine Massnahmen	mittelfristig
6	5 Gemeinden an der Limmat	Hindernisfreier Wanderweg der Limmat entlang	geplante Signalisierung, sonst keine Massnahmen	kurzfristig
7	Dietikon, (Bergdietikon)	Hindernisfreier Wanderweg der Reppisch entlang	geplante Signalisierung, div. Ausbaumassnahmen	mittelfristig
8	Birmensdorf, Dietikon	Hindernisfreier Wanderweg im Reppischtal	geplante Signalisierung, sonst keine Massnahmen	kurzfristig
9	Dietikon	Wanderweg	Wegergänzung	mittelfristig





#### Inhalte regionaler Richtplan

- Fuss- / Wanderweg bestehend
- - - Fuss- / Wanderweg geplant
- Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
- Hindernisfreier Fuss- und Wanderweg

#### Weitere Informationsinhalte

- Gewässer
- Siedlungsgebiet
- Wald

Abbildung 2: Themenkarte Fuss- und Wanderwege regionaler Richtplan ZPL

## 2.2 Anpassungen Velowege (Kapitel 4.5)

Seit der Festsetzung des regionalen Richtplans im Jahr 2017 hat sich einiges bezüglich der Velonetzplanung im Kanton Zürich und in der Region Limmattal verändert. Diesen Veränderungen wird im Rahmen dieser Teilrevision Rechnung getragen. Im Folgenden werden die massgeblichen Änderungen dargestellt und begründet.

Ausgangslage

Mit der Publikation der Standards Veloverkehr im Februar 2023 hat der Kanton die Ausgestaltung und Masse der Velowege neu definiert. Auf Basis dieser Standards wurde die Bezeichnung Veloschnellbahn von den Gemeinden kritisiert. In der Zwischenzeit werden diese neu als Velobahnen bezeichnet. Diese Anpassung wird im Regionalen Richtplan ebenfalls vollzogen (siehe Kapitel 2.3).

Veloschnellbahn  
wird neu Velobahn

Der kantonale Velonetzplan (VNP) wurde zwischen 2013 und 2016 erarbeitet und durch den Regierungsrat verabschiedet (RRB 591/2016). Der Velonetzplan hat als Instrument keine rechtliche Verbindlichkeit und dient dem Kanton als internes Planungswerkzeug. Eine verbindliche Grundlage wird erst geschaffen, wenn die Velowege in den regionalen Richtplänen verankert werden. Die ZPL hat den VNP im Rahmen der Gesamtrevision des regionalen Richtplans übernommen (Festsetzung 4.10.2017). Seit dem wurde der VNP aktualisiert und mit dem Regionalen Richtplan Limmattal abgeglichen. Dabei hat das Amt für Mobilität (AFM) Differenzen zwischen dem Regionalen Richtplan und dem Velonetzplan festgesellt, wobei in diversen Fällen die Region gebeten wurde, diese im Rahmen der nächsten Teilrevision zu bereinigen (siehe Beilage Differenzplan). Die meisten Differenzen zwischen dem regionalen Richtplan und dem Velonetzplan ergeben sich, weil z. B. im Rahmen von Projektierungen oder aufgrund von neuen Studien die Linienführungen angepasst oder sich neue Verbindungen als besser geeignet erwiesen. Die ZPL hat sich in seiner Stellungnahme vom 7. Oktober 2019 zu den Differenzen geäußert und kommt mit vorliegender Teilrevision der Aufforderung des Amtes für Verkehrs nach einer Bereinigung nach.

Differenzen zum  
kantonalen Velo-  
netzplan (VNP)

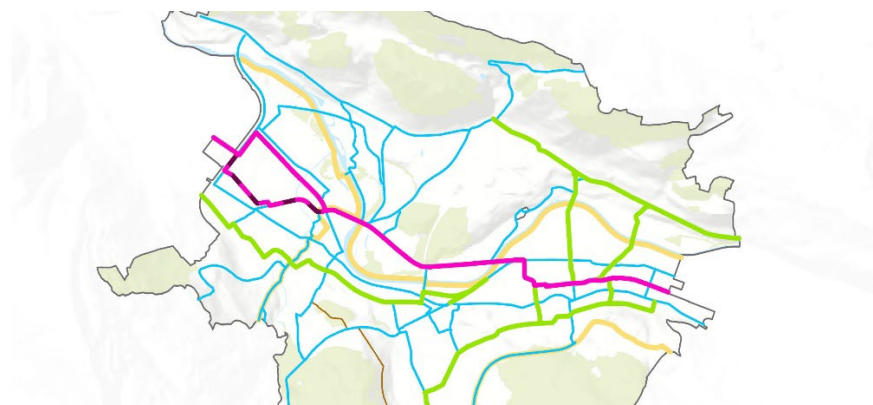
### 2.2.1 Abgleich mit VNP: Anpassungen an Velobahn

Gemäss Differenzplan haben sich zwei zentrale Differenzen mit dem regionalen Richtplan (Stand Festsetzung 04.10.2017) durch die Aktualisierung des kantonalen Velonetzplans ergeben. Diese betreffen einerseits die neue Wegführung durch das in Planung befindliche Gebiet Niderfeld (D04\_903, siehe Differenzplan in Anhang A1), sowie das neu angestrebte Teilstück in Schlieren und Unterengstringen über die ehemaligen Dienstgleise (D04\_013). Seit 2019 haben sich zudem weitere Differenzen zwischen dem regionalen Richtplan und dem kontinuierlich aktualisierten kantonalen Velonetzplan ergeben. Aus Sicht der Region sind im aktuellen Velonetzplan des Kantons nach wie vor einige inhaltliche Unstimmigkeiten bezüglich der Velobahn vorhanden.

Differenzplan: An-  
passung der Velo-  
bahn

Bei einem klärenden Gespräch mit dem AFM hat sich die Region und der Kanton auf folgende gesamtheitliche Lösung bezüglich der Velobahn geeinigt.

Die Region strebt nach wie vor die Führung nördlich der Gleise als langfristiges Ziel an. Dabei soll ebenfalls eine Querung des Gleisfeldes langfristig angestrebt werden. Dadurch lassen sich zwei zentrale Anliegen lösen: Einerseits verbindet diese Querung die zwei grossen Entwicklungsgebiete Silberbühl nördlich der Gleise und Niderfeld südlich der Gleise. Mit der Überführung der Velobahn wird zudem der Anschluss an das Pendant der Velobahn im Kanton Aargau sichergestellt. Da die Realisierung dieser Wegführung jedoch noch einige Herausforderungen zu bezwingen hat, soll als temporäre Lösung die Velobahn ab der Limmat über die Überlandstrasse und weiter durch das in Planung stehende Entwicklungsgebiet Niderfeld führen. In den Gestaltungsplänen des Niderfelds ist eine Veloverbindung bereits eingeplant. Diese entspricht mit ihren 4.5 Metern den vom Kanton gesetzten Standards für eine Velobahn, wird jedoch an den zwei Plätzen Dietoplatz und Maienplatz unterbrochen. Während die Führung durch das Niderfeld grundsätzlich den Ansprüchen einer Velobahn entspricht, liegt das Problem vielmehr bei der Führung entlang der Überlandstrasse. Ab der Brücke über die Limmat bis zur Abzweigung in das Niderfeld lässt sich realistisch kaum eine Velobahn mit 4.5 Metern Fahrbreite realisieren.



Inhalte regionaler Richtplan

- Velobahn
- Bei Ersatz abzuklassieren zur Hauptverbindung
- Hauptverbindung
- Nebenverbindung

Abbildung 3: Velobahn neu (Teilrevision RRP Limmattal 2025)

### Velobahn Dietikon: Rückmeldungen aus 1. Vorprüfung durch den Kanton

Im Rahmen der 1. Vorprüfung durch den Kanton sind folgende Differenzen zwischen der Region und dem Kanton deutlich geworden:

- **Koordinationshinweis zur Velobahn Route Überlandstrasse – Niderfeld:** Die Region hält an seiner Position fest, dass diese Route im Koordinationshinweis als «temporär» bezeichnet wird. Der Kanton hat in der 1. Vorprüfung darauf hingewiesen, dass damit kein Bauvorhaben begründet werden kann. Die Region argumentiert, dass im Niderfeld gemäss Gestaltungsplan ein Veloweg von 4.5 m geplant ist (mit Unterbrüchen bei

den Plätzen), was gemäss den Standards einer Velobahn entspricht. Die Realisierung eines 4.5 m Veloweges entlang der Überlandstrasse ist aus Sicht der Region nicht realisierbar – insbesondere die Unterführung der Geleise. Deshalb strebt die Region nach wie vor die nördliche Variante der Velobahn an (Wegführung nördlich der Geleise mit zukünftiger Gleisquerung).

- **Platzierung der Themenkarte (Abb. 4.6) im Kapitel 4.5:** Der Kanton wünscht sich die Anpassung oder Streichung der Themenkarte, bzw. schlägt vor, den kantonalen Velonetzplan einzupflegen. Die Region lehnt dies entschieden ab. Die Themenkarte zeigt das Velonetz im Zielzustand und klassiert nach den Wegtypen (Velobahn, Hauptverbindung und Nebenverbindung sowie als Informationsstand die Freizeitverbindungen). Etwaige Fehler wurden in der Themenkarte behoben. Die Darstellung des kantonalen Velonetzplans wird von der Region kategorisch abgelehnt. Der kantonale Velonetzplan ist ein kantonales Arbeitsinstrument ohne behördenverbindlichem Status. Zudem ist der kantonale Velonetzplan an vielen Stellen nicht mehr aktuell, weist Fehler auf, was zu Verwirrung sorgen würde.

#### **Velobahn Schlieren: Rückmeldung aus der 1. Vorprüfung durch den Kanton**

In Schlieren wurde entsprechend dem kantonalen Velonetzplan die zwei Wegführungen im Entwurf der Teilrevision Velo übernommen. Der kantonale Velonetzplan führt nach wie vor als langfristig geplant die Führung über die alte Eisenbahnbrücke auf. In der Zwischenzeit hat es jedoch neue Erkenntnisse gegeben, was dazu geführt hat, dass das TBA diese Wegführung nicht mehr weiterverfolgt. Dies entspricht auch dem Interesse der Stadt Schlieren sowie der Region. Die Velobahn wird nun definitiv entlang der Route Wiesenstrasse – Goldschlägistrasse geführt. Der Entwurf der Teilrevision Velo wurde entsprechend angepasst.

## 2.2.2 Abgleich mit VNP: Anpassungen der Haupt- und Nebenverbindungen

Folgende Anpassungen wurden übernommen:

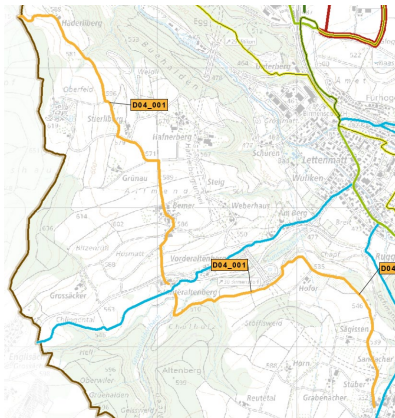


Abbildung 4: Differenz D04\_001



Abbildung 5: Alternative Wegführung  
Husmattstrasse

### Differenz D04\_001

**Lage:** Gemeinden Aesch und Birmensdorf

**Betrifft:** Zusätzliche Freizeitverbindung gemäss regionalem Richtplan, welche durch die Gemeindegebiete von Aesch und Birmensdorf verläuft.

**Beschreibung:** Präzisierung der Linienführung

**Begründung/ Anpassung:** Die Überquerung der Lielistrasse ist im Bereich Altenberg zu präzisieren. Eine sichere und komfortable Überquerung ist östlich von Altenberg (Gemeinde Birmensdorf) mit Hilfe einer Brücke möglich.

**Weitere Anpassung auf Anfrage der Gemeinde:** Die Festlegung für die Veloverbindung zwischen der Husmattstrasse und dem Flurweg Kat.-Nr. 3234 ist nicht sinnvoll. Zwar existiert eine Wegparzelle, die aber sehr steil und nicht ausgebaut ist, sowie eine Breite von nur 1.5m aufweist. Die Veloverbindung soll deshalb umgeleitet werden, sodass die Velos auf genügend breiten und genügend ausgebauten Verkehrsflächen fahren können (siehe Abbildung 5).

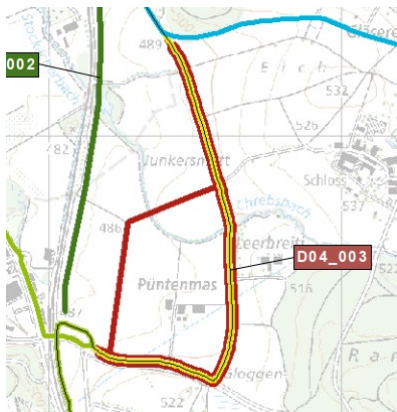


Abbildung 6: Differenz D04\_003

#### Differenz D04\_003

**Lage:** Gemeinden Birmensdorf, Uitikon und Urdorf

**Betrifft:** SchweizMobil-Route gemäss Velonetzplan

**Beschreibung:** Verschiebung der SchweizMobil-Route gemäss Velonetzplan.

#### Begründung/ Anpassung:

Im regionalen Richtplan ist nicht die aktuell ausgeschilderte SchweizMobil-Linienführung gemäss VNP eingetragen, sondern die veraltete Alternativroute gemäss Planung SchweizMobil 2030.

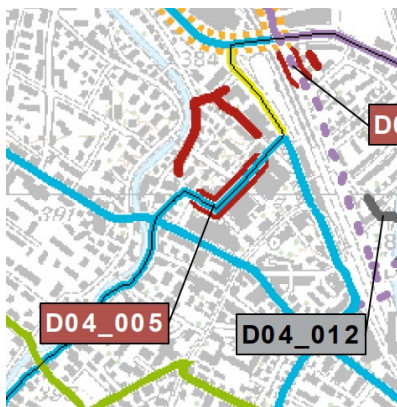


Abbildung 7: Differenz D04\_005

#### Differenz D04\_005

**Lage:** Gemeinde Dietikon

**Betrifft:** Das AFM wünscht eine Wegführung entlang der Merkurstrasse als Verbindung an den Bahnhof und eine Streichung der Wegführung über die Reppischstrasse.

**Rückmeldung aus Anhörung:** Die Stadt Dietikon hat beantragt, an der Wegführung entlang der Reppischstrasse festzuhalten. Die Merkurstrasse ist eine zu stark befahrene Verbindung und für den Velobetrieb deshalb ungeeignet. Die Region hat den Antrag der Stadt Dietikon gutgeheissen.



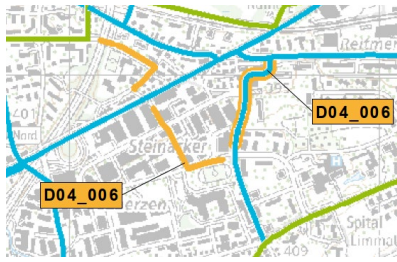


Abbildung 8: Differenz D04\_006

#### **Differenz D04\_006**

**Lage:** Gemeinden Dietikon, Schlieren und Urdorf

**Betrifft:** Nebenverbindung über die Bernstrasse

**Beschreibung:** Gemäss regionalem Richtplan soll die Verbindung via Unterführung Bernstrasse statt über Knoten Schönenwerd geführt werden, da dieser stark befahren ist.

#### **Rückmeldung aus 1. Vorprüfung:**

Der Kanton weist darauf hin, dass die Verbindung über die Wiesenstrasse aufgehoben werden soll, wenn die Verbindung über den Knoten Schönenwerd keine Schwachstellen mehr vorweist. Die Region lehnt dies ab. Die Begründung kann in der Beilage (Eintrag 7) eingesehen werden.

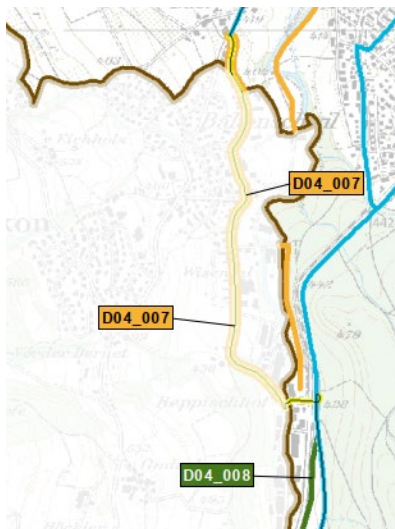


Abbildung 9: Differenz D04\_007

#### **Differenz D04\_007**

**Lage:** Gemeinde Dietikon

**Betrifft:** Ergänzung der Schweiz-Mobil-Route

**Beschreibung:** Ergänzung der SchweizMobil-Route im regionalen Richtplan.

**Begründung/ Anpassung:** Im Velonetzplan wird die SchweizMobil-Route Nr. 51 über die Industrie-/Baltenschwiler-/Hasenbergstrasse (Kanton AG) geführt.

Gemäss SchweizMobil 2030 ist eine Verschiebung an die Reppisch vorgesehen.

Im regionalen Richtplan ist die gemäss SchweizMobil 2030 vorgesehene Route enthalten (Veloweg bestehend/geplant), bei der aktuell ausgeschilderten Route fehlt im RRP ein kleines Stück auf der Baltenschwilerstr. kurz vor der Einmündung in die Hasenbergstrasse.



Abbildung 10: Differenz D04\_011

#### **Differenz D04\_011**

**Lage:** Gemeinde Unterengstringen

**Betrifft:** Aufnahme der SchweizMobil-Route

**Beschreibung:** Aufnahme der ausgeschilderten SchweizMobil-Route in den regionalen Richtplan.



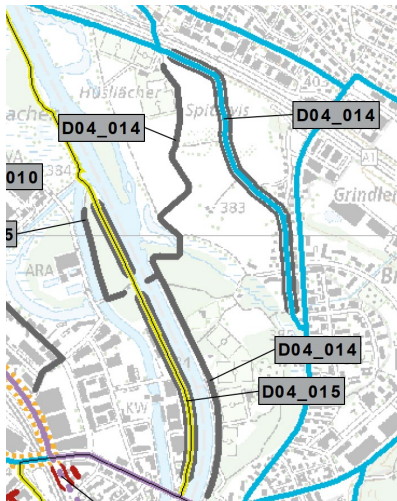


Abbildung 11: Differenz D04\_014

#### Differenz D04\_014

**Lage:** Gemeinden Geroldswil und Weiningen (ZH)

**Betrifft:** Verschiebung der Nebenverbindung

**Beschreibung:** Die Verbindung Geroldswil-Fahrweid wird im regionalen Richtplan via die Sportanlage Dornau statt wie im Velonetzplan via Brunau geführt.

**Begründung/ Anpassung:** Ergänzung der Linienführung über Brunau gemäss Velonetzplan aber Beibehaltung der Führung über die Sportanlage Dornau. Die neue Verbindung wird als Veloweg geplant in den regionalen Richtplan aufgenommen.

#### Rückmeldung aus 1. Vorprüfung:

Der Kanton sieht die Strecke über den Werdweg nicht als alltagsroute von regionaler Bedeutung und möchte diese Wegführung streichen. Die Region lehnt diesen Antrag ab. Die Begründung ist in der Beilage (Eintrag 8) enthalten.

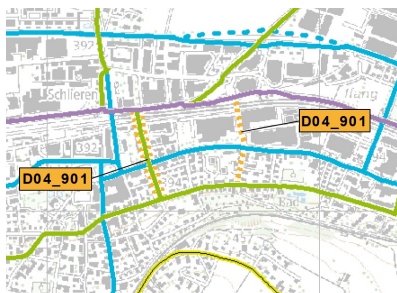


Abbildung 12: Differenz D04\_901

#### Differenz D04\_901

**Lage:** Gemeinde Schlieren

**Betrifft:** Anpassung der Hauptverbindung aufgrund laufender Projekte

**Beschreibung:** Die Verbindung 04\_058 des Velonetzplans (inkl. geplanter Bahnunterführung) soll von der Grabenstrasse auf die Allmend-/Wagistrasse verschoben werden.

Grundlagen:

- Stadtentwicklungskonzept Schlieren
- Kommunalen Verkehrsrichtplan Schlieren
- Projekt "Personenunterführung Wagistrasse"

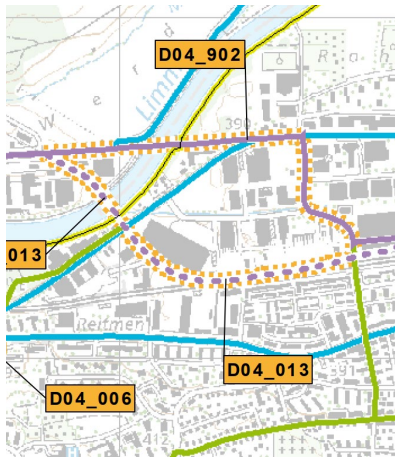


Abbildung 13: Differenz D04\_902

#### **Differenz D04\_902**

**Lage:** Gemeinden Dietikon, Schlieren und Unterengstringen

**Betrifft:** Ergänzung der Velobahn

**Beschreibung:** Der Abschnitt über die alte Eisenbahnbrücke gemäss Velonetzplan fehlt im regionalen Richtplan. Daher Ergänzung der Linie.

### 2.2.3 Weitere Anpassungen am Velowegnetz

Nebst der Bereinigung auf Basis des Differenzplans wurden weitere Anpassungen im Interesse der Region vorgenommen:

#### **Dietikon**



Abbildung 14: Dietikon, Streichung Wegführung Limmatbrücke

Die Linienführung über die Limmatbrücke (in Verlängerung der Buchsackerstrasse) bis zur Kreuzung der Schächli-/Überlandstrasse wurde entfernt. Grund dafür ist, dass die Linienführung der Velobahn durch den Golfplatz verworfen wurde und so eine Querung der Limmat an dieser Stelle keinen Sinn mehr ergibt.

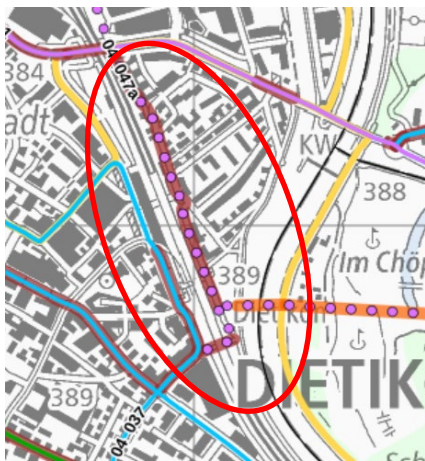


Abbildung 15: Dietikon, Streichung Wegführung Neumattstrasse

Weiter wurde der Abschnitt des *geplanten Veloweges* auf der Neumattstrasse in Dietikon entfernt. Der Abgleich mit dem kommunalen Velorichtplan der Gemeinde Dietikon hat gezeigt, dass dieses Teilstück als kommunale Verbindung festgelegt wurde und somit nicht im regionalen Richtplan enthalten sein muss.

#### **Rückmeldung aus der Anhörung:**

Die Stadt Dietikon hat vorgeschlagen, eine neue Verbindung von der Poststrasse unter der Unterführung durch über den Limmatweg bis zur Überlandstrasse einzutragen. Dadurch wird der Bahnhof Dietikon südlich und nördlich der Geleise an die Velobahn) angeschlossen.

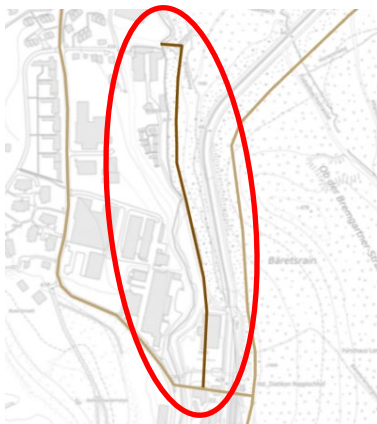


Abbildung 16: Dietikon, Streichung Wegführung Brüggligweg

Der *geplante Veloweg* beim Brüggligweg in Dietikon, wird aus dem regionalen Richtplan entfernt. Er stimmt weder mit dem Velonetzplan noch mit dem kommunalen Velorichtplan überein.

## Schlieren

Auf Anfrage der Gemeinde Schlieren wurden zwei Nebenverbindungen als *Veloweg bestehend* ergänzt. Diese Verbindungen wurden mit dem Mobilitätskonzept des Projektes «Lebendige Limmat» verabschiedet. Die Verbindung entlang des Lachernweg bietet eine alternative Route zur Engstringerstrasse. Der Steg beim Kloster Fahr verbindet die zukünftigen Limmatterrassen mit dem Kloster und bildet eine wichtige Querung der Limmat für den Erholungsraum. Ebenso ist es eine sichere und schöne Anbindung an die Velobahn für Unterengstringen. Der Steg über die Limmat ist bereits als Massnahme im Agglomerationsprogramm 5. Generation verankert.

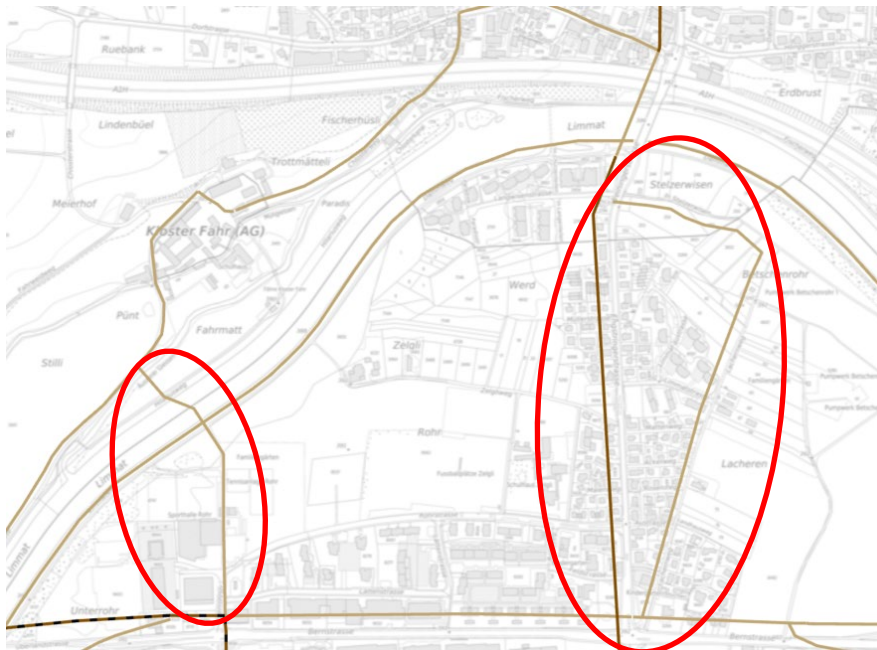


Abbildung 17: Neue Veloverbindungen Stadt Schlieren (neue Ergänzungen rot umkreist)

### Rückmeldung aus 1. Vorprüfung durch den Kanton

Der Kanton lehnt die Aufnahme der beiden ergänzenden Wegführungen ab. Die Verbindungen sind auf kommunaler Stufe zu verankern. Die Region hat diese Einwendung gutgeheissen und aus dem Entwurf der Teilrevision Velo gestrichen.

### Anpassungen am Planungsstand der Velowege

Darüber hinaus wurden die Velowege im regionalen Richtplan hinsichtlich ihrem Planungsstand (*Veloweg bestehend* bzw. *geplant*) aktualisiert. Dafür wurde der kantonale Velonetzplan beigezogen. Eine Schwachstelle entspricht einem *geplanten* Zustand in der regionalen Richtplankarte Verkehr.

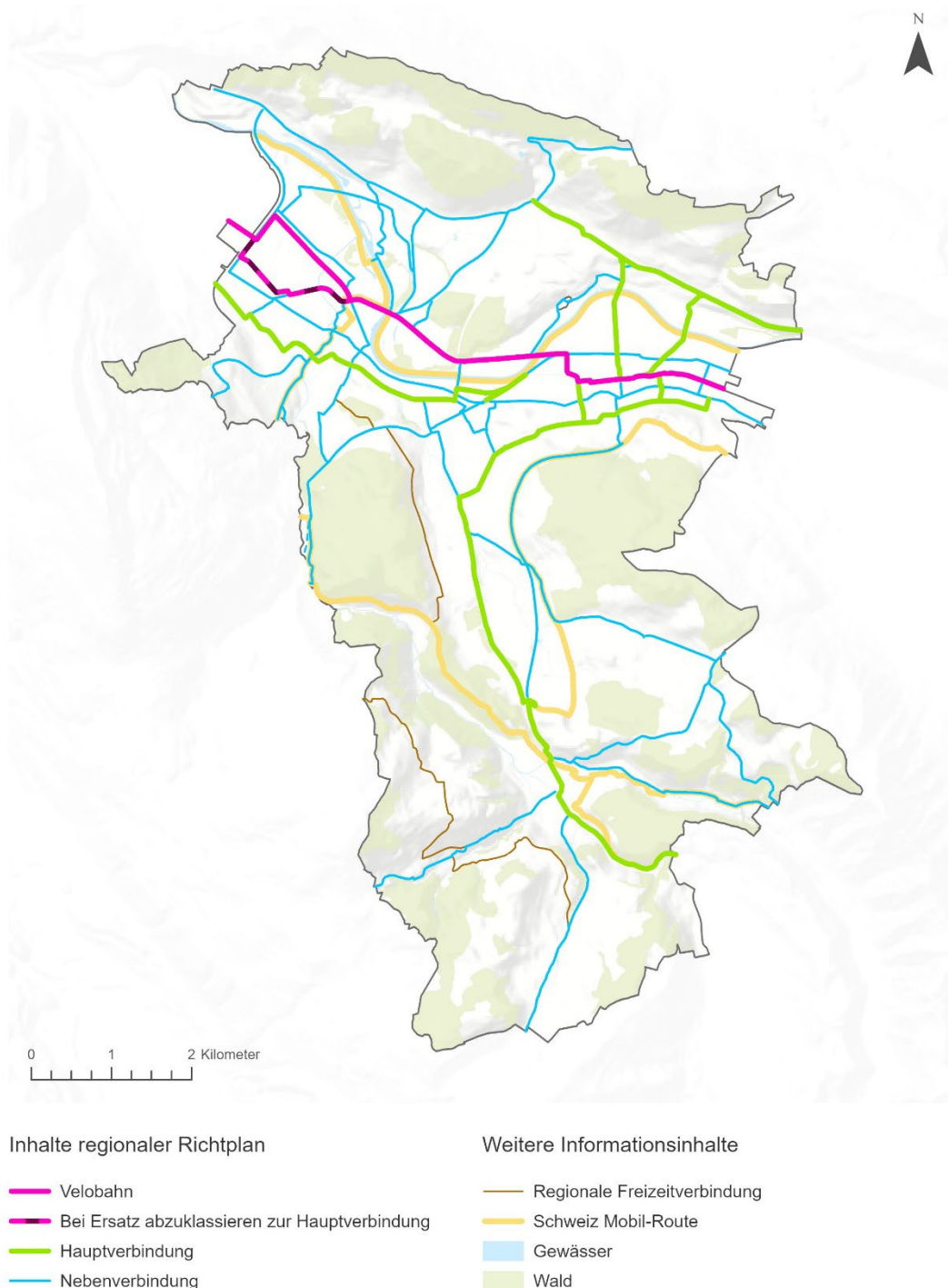


Abbildung 18: Themenkarte Velowege regionaler Richtplan ZPL





## 2.3 Anpassungen am regionalen Richtplan

Die Linienführungen werden in der Richtplankarte Verkehr und den Themenkarten im Richtplantext, wie oben beschrieben, angepasst. Im Folgenden werden die textlichen Anpassungen im regionalen Richtplan kurz erläutert:

### Kapitel 4.5.2

Unter Kapitel 4.5.2 Karteneinträge im regionalen Richtplan wurde die Beschreibung der Veloschnellroute auf die neue Velobahn angepasst. Zusätzlich wurde eine Tabelle mit speziellen Hinweisen zur Velobahn eingefügt. Darin werden die zwei Varianten der Wegführung durch Dietikon sowie Schlieren erläutert.

#### Veloschnellrouten Velobahn(mögliche Abschnitte für Pilotprojekte)

Velobahnen sind qualitativ hochwertige Verbindungen im Veloverkehrsnetz. Sie werden entlang der Korridore mit dem höchsten Nachfragepotenzial eingesetzt und verknüpfen wichtige Ziele auch über grössere Entfernungen. Velobahnen sind sicher, flüssig und komfortabel befahrbar. Durch die möglichst unterbrechungsfreie Fahrt mit wenigen Stopps und Wartezeiten ist die Fahrzeit planbar. Als höchster Hierarchietyp verfügen Velobahnen über eine ausreichende Breite, die das Kreuzen von je zwei Velos pro Fahrtrichtung ermöglicht. Veloschnellrouten sind längere und durchgängige Routen, auf denen der Veloverkehr möglichst störungsfrei und ungehindert (genügende Breite, kreuzungsarm) vorankommt. Wo im Siedlungsgebiet keine separaten Trassees möglich sind, können solche Routen auf wenig befahrenen Strassen geführt werden. Das Kreuzen und Überholen muss auf längeren Abschnitten gleichzeitig möglich sein.

#### Spezielle Hinweise zur Velobahn:

<u>Gemeinde Strecke</u>	<u>Vorhaben / Koordinationshinweis</u>	<u>Realisierungs- horizont</u>
<u>Dietikon, Niederfeld - Überlandstrasse</u>	Die geplante Strecke entlang der Überlandstrasse und anschliessend durch das Niederfeld führend wird als temporäre Velobahn kurzfristig geplant und nach kommunalen Standards realisiert. Bei Realisierung der langfristig angestrebten Führung nördlich der Gleise wird der Abschnitt zurückgestuft auf eine Hauptverbindung.	<u>Kurzfristig, temporär</u>
<u>Dietikon, nördlich der Gleise / Silbern</u>	Dieser Streckenabschnitt wird langfristig angestrebt. Dabei wird eine Überführung auf die Südseite des Gleisfeldes und Verbindung zur Mutschelstrasse langfristig angestrebt.	<u>Langfristig</u>
<u>Schlieren, Goldschlagstrasse – Überlandstrasse</u>	Der Streckenabschnitt wird kurzfristig als Velobahn geplant. Bei Realisierung der langfristig angestrebten Führung über die alte Eisenbahnbrücke wird der Abschnitt zurückgestuft auf eine Hauptverbindung.	<u>Kurzfristig, temporär</u>
<u>Schlieren, alte Eisenbahnbrücke</u>	Dieser Streckenabschnitt wird langfristig angestrebt. Es gibt bis zur Realisierung aber einige planerische Herausforderungen zu bewältigen.	<u>Langfristig</u>

Abbildung 19: Auszug aus regionalem Richtplan: Hinweise Velobahn

Weiter wurde der Beschrieb und die Tabelle zu Netzergänzungen Velowege aus dem regionalen Richtplan gestrichen. Diese Hinweise bezogen sich damals zu neuen Inhalten im regionalen Richtplan zum Zeitpunkt der Gesamtrevision 2017. Diese Inhalte sind in der Zwischenzeit veraltet und sind nicht mehr relevant.

### Netzergänzungen-Radwege

Die Netzergänzungen ergeben sich aus der Behebung der in Abb. 4.6 aufgezeigten linearen Schwachstellen. Ebenso ist die Veloschnellroute eine Netzergänzung. Nicht dargestellt sind punktuelle Schwachstellen wie gefährliche Passagen, Kreuzungen oder punktuelle Lücken. Innerorts steht vielfach die Markierung von Radstreifen im Vordergrund, während ausserorts oft ein separater Radweg in Erwägung gezogen wird.

Spezielle Hinweise sind zu den nachstehenden Netzergänzungen zu geben:

Gemeinde Strecke	Vorhaben / Koordinationshinweis	Realisierungs- horizont
Dietikon, linkes Limmataufer	Die Freizeitroute (Nationale Radroute Nr. 66) wird südlich der Reppischmündung in die Limmat in Koordination mit dem Naturschutz lokal verlegt und anschliessend über die geplante Brücke auf die rechte Limmataseite verlegt. Ein Ausbau der Freizeitroute nördlich der Reppisch ist nicht möglich.	Kurzfristig
Dietikon, Geroldswil, Rüchlig resp. Dornau	Brücke zur Verlegung der Freizeitroute geplant, Koordination mit den EKZ und verschiedenen kantonalen Amtsstellen. Die linksufrige Verbindung ist nach dem Bau der Brücke im aufgezeigten Abschnitt aufzuheben.	Kurzfristig
Dietikon, linkes Limmataufer	Die Freizeitroute (Nationale Radroute Nr. 66) ist südlich der Reppischmündung in die Limmat in Koordination mit dem Naturschutz lokal zu verlegen.	Mittelfristig
Dietikon, Schlieren, Unterengstringen;	Die Linienführung der Veloschnellroute soll im Gebiet Reitmen / Giessen / Silber / Lerzen / Stierenmatt teilweise aufgeständert erfolgen. Klärung der detaillierten Linienführung am Rand des Arbeitsplatzgebietes Giessen resp. am Rand des Golfplatzes pendelt.	Kurz- bis Mittelfristig
Birmensdorf, Urdorf	Die Freizeitroute (Mitteländer Hügellroute Nr. 84) soll an die Bahnlinie verlegt werden und die bisherige Linienführung wird dann aufgehoben.	Mittel- bis langfristig

Abbildung 20: Auszug aus regionalem Richtplan: Netzergänzungen Velowege werden gestrichen



### 3. Verfahren

#### 3.1 Ablauf

Die Teilrevision Velowege 2025 wurde zwischen Januar 2024 und April 2025 durch die ZPL erarbeitet. Der Vorstand hat den Entwurf an der Vorstandssitzung vom 21. Mai 2021 für die 60-tägige öffentliche Auflage, Anhörung der neben und nachgelagerten Planungsgremien sowie die kantonale Vorprüfung verabschiedet. Die Auflage, Anhörung und Vorprüfung dauert vom 4. Juni bis am 4. August 2025.

#### 3.2 Öffentliche Auflage, Anhörung sowie kantonale Vorprüfung

Im Rahmen der öffentlichen Auflage, Anhörung sowie 1. Vorprüfung wurden zu 35 Themen Einwendungen oder Hinweise eingereicht.

Der Kanton hat zu 12 Themen rund 16 Anträge eingereicht. Die Region hat davon 8 Anträge gutgeheissen und umgesetzt. Weitere 8 Anträge lehnt die Region mit Begründung ab. Die Anträge sowie der Umgang der Region dazu kann in der Beilage «Mitwirkungsbericht» eingesehen werden.

Vorprüfung durch  
den Kanton

Die Städte Dietikon und Schlieren sowie die Gemeinde Urdorf haben materielle Einwände eingereicht. Weiter haben sich die Regionen ZPK sowie Baden-Regio mit einer Würdigung gemeldet ohne Einwendungen.

Anhörung

Im Rahmen der öffentlichen Auflage hat sich nur die SBB mit Hinweisen zur Velobahn in Schlieren gemeldet. Es sind keine Rückmeldungen von natürlichen Personen eingegangen.

Öffentliche Auflage

Die detaillierten Begründungen zum Umgang mit den Einwendungen sind in der Beilage «Mitwirkungsbericht» in Tabellenform einsehbar.

#### 3.3 Festsetzungsverfahren

(folgt)

## B Beilagen

- Differenzplan Tabelle
- Differenzplan Karte
- Mitwirkungsbericht

**Aktualisierung kantonaler Velonetzplan: Differenzta**bb**elle**

Planungsregion Limmattal (ZPL)

Stand: 25. Februar 2020

**Bedeutung Differenznummern**

D0x\_001 etc. Differenzen zwischen RRP und VNP (Anpassung VNP und/oder RRP)

D0x\_901 etc. Differenzen aufgrund laufender Projekte (Anpassung VNP und RRP)

x = Nummer der Region (siehe unten)

**Abkürzungen**

RRP	Regionaler Richtplan	ZPP	Planungsregion Pfannenstiel (Nr. 6)
VNP	Velonetzplan Kanton Zürich	PZU	Planungsregion Unterland (Nr. 7)
ZPF	Planungsregion Furttal (Nr. 1)	ZPW	Planungsregion Weinland (Nr. 8)
ZPG	Planungsregion Glattal (Nr. 2)	RWU	Planungsregion Winterthur und Umgebung (Nr. 9)
ZPK	Planungsregion Knonaueramt (Nr. 3)	RPZ	Planungsregion Zimmerberg (Nr. 10)
ZPL	Planungsregion Limmattal (Nr. 4)	RSZ	Planungsregion Zürich
RZO	Planungsregion Oberland (Nr. 5)		

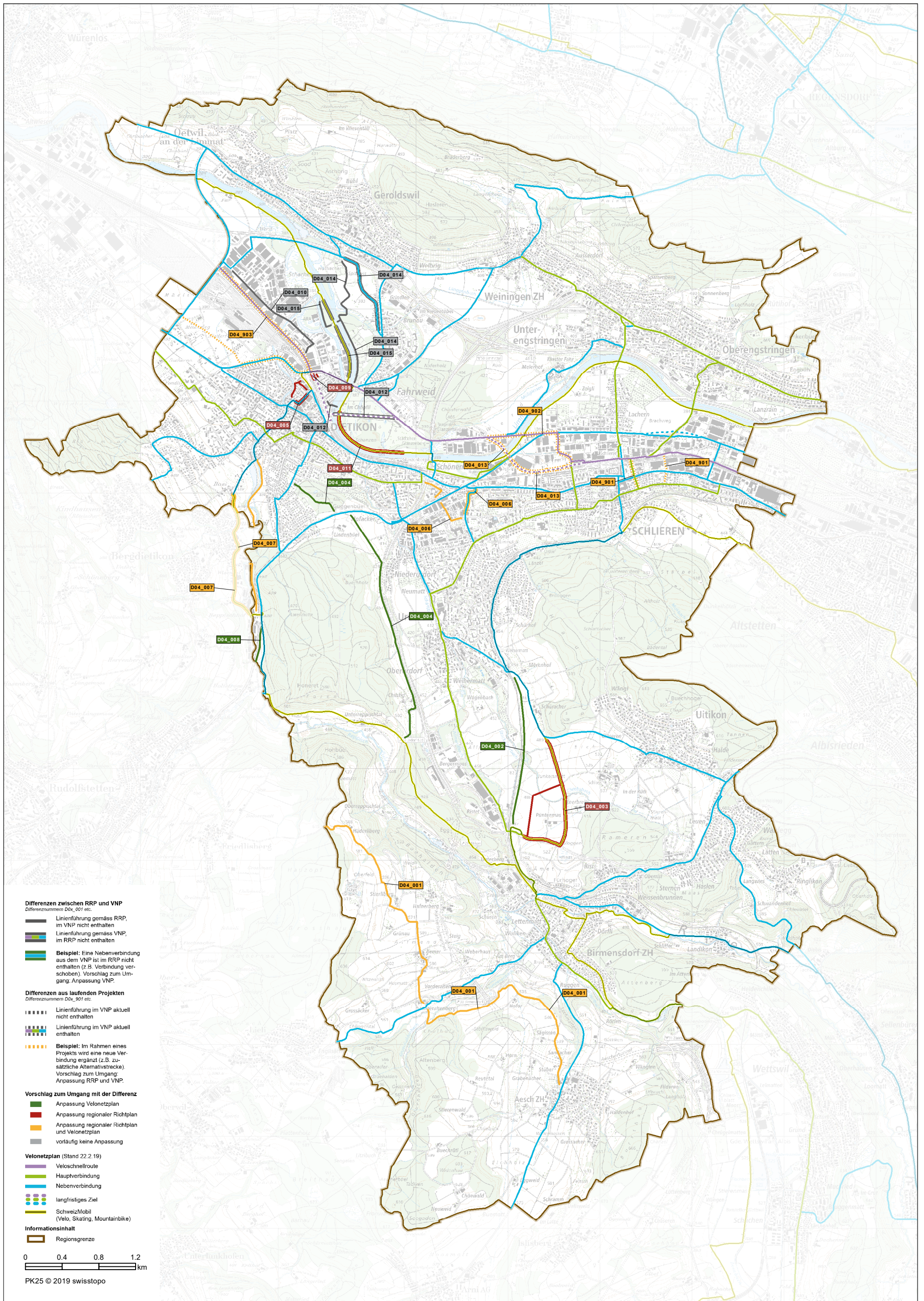
Nr. Differenz	Region	Nr. VNP	Beschreibung der Differenz	Vorschlag des AFV zur Behebung der Differenz (gemäss Information an die Regionen vom 7.10.19)	Stellungnahme der Region	Rückmeldung des AFV an die Region	Handlungsanweisung
D04_001	ZPL	--	Zusätzliche Freizeitverbindung gemäss RRP.	<b>Aufnahme zusätzliche Freizeitverbindung im VNP Lokal Anpassung Linienführung im RRP.</b> Begründung: - Im Bereich Hinteraltenberg ist eine Linienführung gemäss dem RRP nicht möglich (mutmasslich darstellerische Ungenauigkeit), die Linienführung wurde bei der Aufnahme in den VNP verschoben.	Stellungnahme ZPL: - Präzisierung Linienführung RRP und VNP  Begründung: Die Überquerung der Lielistrasse ist im Bereich Altenberg im RRP nur schematisch eingezeichnet. Eine sichere und komfortable Überquerung der Lielistrasse ist östlich von Altenberg bei der gleichnamigen Busstation mithilfe der Brücke möglich. Diese Linienführung ist im RRP sowie im VNP zu präzisieren.	Anpassung gemäss Vorschlag des AFV (Schreiben vom 7. Oktober 2019 an die Regionen).  Zusätzlich wird die Linienführung im VNP gemäss Stellungnahme der Region präzisiert.	VNP wird angepasst.  Vom Kanton festgesetzter RRP in der nächsten Teilrevision anpassen.
D04_002	ZPL	--	Im RRP wird die Linienführung gemäss SchweizMobil 2030 (Nr. 11) entlang der Bahnlinie dargestellt, diese fehlt im VNP. Vgl. auch D04_003.	<b>Anpassung VNP, Darstellung SchweizMobil 2030</b> Begründung: - Im VNP soll auch die Führung gemäss SchweizMobil 2030 ersichtlich sein. Diese wird in einem separaten Layer dargestellt. - Der RRP ist ebenfalls anzupassen (vgl. D04_003). Es soll die jetzige sowie die neue Linienführung dargestellt werden.  Bemerkung: Nach der Realisierung der Linienführung gemäss SchweizMobil 2030 ist sowohl der VNP als auch der RRP anzupassen (z.B. im Rahmen einer RRP-Teilrevision).	Keine Rückmeldung.	Anpassung gemäss Vorschlag des AFV (Schreiben vom 7. Oktober 2019 an die Regionen).  Anmerkung: Siehe auch Rückmeldung zu D04_003. Eine Umsignalisierung wird derzeit vom AFV geprüft, eine Anpassung des RRP ist derzeit nicht notwendig.	VNP wird angepasst.
D04_003	ZPL	--	Im RRP ist nicht die aktuell ausgeschilderte SchweizMobil-Linienführung gemäss VNP eingetragen, sondern die "2. Alternativroute" gemäss Planung SchweizMobil 2030.	<b>Keine Anpassung VNP, Verschieben der Verbindung im RRP</b> Begründung: - Im RRP ist die jetzige SchweizMobil-Linienführung als "Radweg bestehend" darzustellen.  Bemerkung: Nach der Realisierung der Linienführung gemäss SchweizMobil 2030 ist sowohl der VNP als auch der RRP anzupassen (z.B. im Rahmen einer RRP-Teilrevision).	Stellungnahme ZPL: - Bestehende Route gemäss RRP belassen bis Alternativroute erstellt - Ergänzung SchweizMobil-Routen im RRP  Begründung: Wie bereits in der Vernehmlassung vom Juli 2015 von der ZPL angebracht, soll die Freizeitroute, welche auch bisher im Richtplan festgesetzt war, nicht aufgehoben werden, solange eine alternative Linienführung nicht realisiert ist. Die ZPL hält an dieser Ansicht weiterhin fest.	Eine Umsignalisierung der SchweizMobil-Route auf die im Richtplan eingetragene Route ist aus Sicht des AFV nicht zweckmässig, da es sich um eine geringfügige Anpassung handelt und abschnittsweise kein fester Belag vorhanden ist. Stattdessen wird auf eine Verschiebung der Linienführung gemäss SchweizMobil 2030 hingearbeitet.  Um die heute ausgeschilderte Veloverbindung behördenverbindlich zu sichern, ist das AFV darauf angewiesen, dass die jetzige Linienführung im RRP dargestellt ist. Die Verbindung soll daher im RRP verschoben werden. Die Klassierung soll als "bei Ersatz aufzuheben" bestehen bleiben.	Vom Kanton festgesetzter RRP in der nächsten Teilrevision anpassen.
D04_004	ZPL	--	Zusätzliche Freizeitverbindung gemäss RRP.	<b>Aufnahme zusätzliche Freizeitverbindung im VNP</b>	Keine Rückmeldung.	Anpassung gemäss Vorschlag des AFV (Schreiben vom 7. Oktober 2019 an die Regionen).	VNP wird angepasst.
D04_005	ZPL	04_035	Gemäss dem RRP sollen die Alltags- und SchweizMobil-Route von der Merkurstrasse auf die untere Reppischthalstrasse verschoben werden, da die Merkurstrasse stark befahren ist (vgl. Erläuterungsbericht, S. 25).	<b>Keine Anpassung VNP, Verschieben der Verbindung im RRP</b> Begründung: - Führung über die Untere Reppischstrasse stellt für Velofahrende zum Bahnhof Dietikon ein Umweg dar (insb. für Alltagsverkehr relevant). - Im RRP ist die jetzige SchweizMobil-Linienführung aufzunehmen.	Stellungnahme ZPL: - Ergänzung Linienführung gemäss VNP im RRP - Ergänzung SchweizMobil-Routen im RRP - Linienführung über Untere Reppischstrasse gemäss RRP als Alternativroute im VNP ergänzen  Begründung: Entgegen der Stellungnahme vom Juli 2015 spricht sich die ZPL, nach Rücksprache mit der Stadt Dietikon, für eine Führung über die Merkurstrasse aus. Gemäss Rückmeldung der Stadt Dietikon wird die Merkurstrasse bereits im städtischen Gesamtverkehrskonzept als verkehrsberuhigte und temporeduzierte Achse aufgeführt und stellt die geeignetste und direkteste Führung zum Bahnhof dar. Als Alternativroute soll die Führung über die Untere Reppischstrasse beibehalten werden, welche zusätzliche eine direkte und attraktive Verbindung darstellt.	Der kantonale Velonetzplan kennt keine kleinräumige/lokale Alternativrouten. Um über den ganzen Kanton eine vergleichbare und kohärente Netzdichte sicherstellen zu können, ist die Aufnahme des Abschnittes über die Untere Reppischstrasse im VNP nicht zweckmässig.  Analog des Vorschlags zur Behebung der Differenz des AFV vom 7.10.19 soll der Abschnitt über die Untere Reppisch- sowie Neumattstrasse aus dem RRP entfernt werden. Die Abschnitte können im lokalen Netz als Alternativ- oder Verdichtungsrouen gewährleistet werden. Stattdessen soll die Merkurstrasse in den RRP aufgenommen werden.	Vom Kanton festgesetzter RRP in der nächsten Teilrevision anpassen.

Nr. Differenz	Region	Nr. VNP	Beschreibung der Differenz	Vorschlag des AFV zur Behebung der Differenz (gemäss Information an die Regionen vom 7.10.19)	Stellungnahme der Region	Rückmeldung des AFV an die Region	Handlungsanweisung
D04_006	ZPL	04_055	Gemäss RRP soll die Verbindung via Unterführung Bernstrasse statt über Knoten Schönenwerd geführt werden, da dieser stark befahren ist (vgl. Erläuterungsbericht, S. 25).	<b>Anpassung VNP und RRP</b> - Anpassung RRP: Verbindung über den Knoten Schönenwerd ergänzen, Verbindung über die Bernstrasse als "bei Ersatz in kommunales Netz abzuklassieren" darstellen. - Anpassung VNP: Verbindung via der Unterführung Bernstrasse als "bei Ersatz in kommunales Netz abzuklassieren" ergänzen.  Begründung: - Die Linienführung via der Unterführung Bernstrasse wird im VNP gemäss RRP übernommen, da diese Variante für Velofahrende kurzfristig attraktiver ist. - Aus Netzsicht ist aber weiterhin die Führung über den Knoten Schönenwerd anzustreben. Diese Führung soll auch im RRP übernommen werden ("Radweg geplant").	Stellungnahme ZPL: - Linienführung gemäss RRP belassen und in VNP ergänzen - Ergänzung RRP mit neuer Linienführung gemäss VNP  Begründung: Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom Juli 2015, an der wir weiter festhalten: «Ein direkter Anschluss der Kanti / Industriegebiet Urdorf-Nord an den Bhf. Glanzenberg und Richtung Süden ist wichtig und die Route mit der Unterführung Bernstrasse auch gut ausgebaut. Der „Umweg“ über die Schönenwerdquerung ist nicht attraktiv. Eine Verstärkung des Netzes ist angebracht.»  Weiter ist die ZPL nach Absprache mit der Stadt Schlieren der Ansicht, die Führung über die Spitalstrasse / Schönenwerdstrasse mit Überquerung der Bernstrasse gestaltet sich nicht besonders attraktiv. Diese ist für den Veloverkehr ausreichend ausgebaut und soll somit als zusätzliche Linienführung im RRP ergänzt werden.	Das AFV begrüsst, dass der RRP mit der neuen Linienführung gemäss VNP (über Knoten Schönenwerd) ergänzt wird.  Das AFV hat bemerkt, dass der Vorschlag zur Behebung der Differenz vom 7.10.19 möglicherweise missverständlich war. Gemeint war: - Anpassung RRP: Aufnahme des Abschnittes über den Knoten "Schönenwerd" als "Radweg geplant", Umklassierung des Abschnittes über die Unterführung zu "bei Ersatz aufzuhebender Radweg". - Anpassung VNP: Abschnitt über die Unterführung als "bei Ersatz aufzuheben" aufnehmen, Abschnitt über Knoten Schönenwerd unverändert belassen.  In Abweichung zur Stellungnahme der Region soll die Linienführung über die Unterführung im RRP somit nicht belassen, sondern in "bei Ersatz aufzuheben" umklassiert werden.  Begründung: Aus Netzsicht (Sicherstellen eines zusammenhängenden und direkten Velonetzes) ist die Verbindung mittelfristig über den Knoten Schönenwerd zu führen. Nach der Umsetzung von Massnahmen am Knoten kann der Abschnitt über die Unterführung im kommunalen Netz gewährleistet werden.  Bemerkung: In Abweichung zum Schreiben vom 7. Oktober 2019 an die Regionen soll die Legendenbezeichnung nicht in "bei Ersatz in kommunales Netz abzuklassieren" geändert werden, sondern als "bei Ersatz aufzuheben" verbleiben.	VNP wird angepasst.  Vom Kanton festgesetzter RRP in der nächsten Teilrevision anpassen.
D04_007	ZPL	--	Im VNP wird die SchweizMobil-Route Nr. 51 über die Industrie-/Baltenschwiler-/Hasenbergstrasse (Kanton AG) geführt. Gemäss SchweizMobil 2030 ist eine Verschiebung an die Reppisch vorgesehen. Im RRP ist die gemäss SchweizMobil 2030 vorgesehene Route enthalten (Radweg bestehend/geplant), bei der aktuell ausgeschilderten Route fehlt im RRP ein kleines Stück auf der Baltenschwilerstr. kurz vor der Einmündung in die Hasenbergstrasse. Bemerkungen: - Die aktuell ausgeschilderte Route weicht von der im Bericht "SchweizMobil 2030" dargestellten Originalroute ab (Führung über Baltenschwil statt Gaisstegweg). - Der Kanton Aargau weist die betreffende SchweizMobil-Route im kantonalen Richtplan (Teilkarte M4.1) nicht als kantonale Route aus. - Die Führung gemäss SchweizMobil 2030 ist abhängig von Grundeigentümern auf dem Gebiet des Kantons Aargau.	<b>Anpassung VNP und RRP</b> - Anpassung RRP: Teilstück Baltenschwilerstrasse ergänzen ("Radweg bestehend") - Anpassung VNP: SchweizMobil 2030 in separatem Layer darstellen.  Begründung: - Im RRP ist die jetzige SchweizMobil-Linienführung aufzunehmen. - Im VNP ist auch die gemäss SchweizMobil 2030 geplante Linienführung darzustellen.  Bemerkung: Nach der Realisierung der Linienführung gemäss SchweizMobil 2030 ist sowohl der VNP als auch der RRP anzupassen (z.B. im Rahmen einer RRP-Teilrevision).	Stellungnahme ZPL: - Ergänzung SchweizMobil-Routen im RRP  Begründung: Vereinheitlichung RRP's mit durchgängiger Darstellung der SchweizMobil-Routen.	Anpassung gemäss Vorschlag des AFV (Schreiben vom 7. Oktober 2019 an die Regionen).	VNP wird angepasst.  Vom Kanton festgesetzter RRP in der nächsten Teilrevision anpassen.
D04_008	ZPL	04_032	Im RRP ist in Richtung Rudolfstetten auf der Bernstrasse ein Radweg ausgewiesen. Die Führung über die Bernstrasse wurde in der Erarbeitung des VNP verworfen, da der Kanton Aargau auf der Bernstrasse längerfristig keine Veloinfrastruktur plant. Stattdessen ist im VNP die Führung entlang der SchweizMobil-Route vorgesehen (im RRP enthalten).	<b>Anpassung VNP, langfristiges Ziel aufnehmen.</b> Begründung: - Langfristig ist aus Direktheitsgründen die Führung entlang der Bernstrasse anzustreben. - Im RRP ist momentan keine Anpassung notwendig (beide Linienführungen sind bereits enthalten).  Bemerkung: Nach Realisierung des "langfristigen Ziels" ist RRP und VNP zu überprüfen/anzupassen (z.B. Ersatz alte Route).	Keine Rückmeldung.	Anpassung gemäss Vorschlag des AFV (Schreiben vom 7. Oktober 2019 an die Regionen).	VNP wird angepasst.
D04_009	ZPL	04_047	Die Veloschnellroute wird im RRP auf einem kurzen Abschnitt über die Schächlistrasse statt über den Spanisch-Brödtli-Bahn-Weg geführt.	<b>Keine Anpassung VNP, Verschieben der Verbindung im RRP</b> Begründung: - Korrektur der mutmasslich darstellerischen Unstimmigkeit in der Richtplankarte.	Stellungnahme ZPL: - Präzisierung Linienführung RRP  Begründung: Durch die neue Erstellung des Spanisch-Brödtli-Bahn-Weg wurde eine neue direktere Linienführung entlang der Gleise geschaffen.	Anpassung gemäss Vorschlag des AFV (Schreiben vom 7. Oktober 2019 an die Regionen).	Vom Kanton festgesetzter RRP in der nächsten Teilrevision anpassen.
D04_010	ZPL	--	Im RRP ist eine zur Veloschnellroute parallele Verbindung durch das Arbeitsplatzgebiet Silbern auf der Silberstrasse eingetragen (vgl. auch Erläuterungsbericht, S. 25). Diese Verbindung ist im VNP nicht enthalten.	<b>Vorläufig keine Anpassung VNP, keine Anpassung RRP</b> Begründung: - Momentan laufen in diesem Gebiet verschiedene Planungen zu möglichen Veloführungen (Netzüberprüfung). Eine Bestvariante ist noch nicht eruiert.	Keine Rückmeldung.	Anpassung gemäss Vorschlag des AFV (Schreiben vom 7. Oktober 2019 an die Regionen).	Vorläufig keine Anpassung.  Vorläufig keine Anpassung der Linienführung im VNP und RRP.

Nr. Differenz	Region	Nr. VNP	Beschreibung der Differenz	Vorschlag des AFV zur Behebung der Differenz (gemäss Information an die Regionen vom 7.10.19)	Stellungnahme der Region	Rückmeldung des AFV an die Region	Handlungsanweisung
D04_011	ZPL	--	Im RRP fehlt zwischen Glanzenberg und Brücke Überlandstrasse die Darstellung der SchweizMobil-Route 66.	Keine Anpassung VNP, Ergänzen der Verbindung im RRP Begründung: - Im RRP ist die jetzige SchweizMobil-Linienführung aufzunehmen.	Stellungnahme ZPL: - Verzicht Ergänzung der SchweizMobil-Routen im RRP  Begründung: Die Führung entlang der Limmat (Ergänzung SchweizMobil-Routen im RRP) ist abzulehnen. Dies ist ein Teil der Fussgängeroute gemäss Agglomerationspark Limmattal (durchgehend bis Baden) und soll somit nicht als Veloschnellroute bezeichnet werden.	Zur Sicherstellung der Rechtssicherheit ist die jetzt ausgeschilderte SchweizMobil-Linienführung im RRP aufzunehmen.  Hinweis: Im Rahmen der Renaturierungsprojekte im Raum Schlieren können sich mittel bis langfristig Änderungen am Velonetz ergeben.	Vom Kanton festgesetzter RRP in der nächsten Teilrevision anpassen.
D04_012	ZPL	04_046	Die Linienführung der Veloschnellroute wurde im RRP angepasst: Statt der Führung über den Golfplatz (gemäss VNP "langfristiges Ziel") soll dieser via Kreisel Fahrweid umfahren werden (vgl. Abbildung Erläuterungsbericht S. 81). Die geplante Limmatbrücke beim Bahnhof ist im RRP enthalten, wobei die Lage im RRP leicht vom VNP abweicht.	<b>Vorläufig keine Anpassung VNP, keine Anpassung RRP</b> Begründung: - Momentan laufen in diesem Gebiet verschiedene Planungen zu möglichen Veloführungen (Netzüberprüfung). Eine Bestvariante ist noch nicht eruiert.	Gemäss Rückmeldung der Gemeinde Unterengstringen liegt ein Schreiben des Regierungsrates vor, welche die Entlassung der Linienführung über den Golfplatz samt der zu erstellenden Brücke über die Limmat aus dem Richtplan zusichert.	Langfristig ist aus Gründen der Direktheit weiterhin eine Führung im Bereich des Golfplatzes anzustreben. Das langfristige Ziel bleibt daher im kantonalen Velonetzplan bestehen.	Vorläufig keine Anpassung.
D04_013	ZPL	04_045	Im VNP ist die Führung der Veloschnellroute in Schlieren über ehemalige Dienstgeleise als "langfristiges Ziel" eingetragen. Dies wurde im RRP nicht übernommen.	<b>Anpassung RRP und VNP gemäss "Anpassung aufgrund laufender Projekte" (D04_902).</b>	Stellungnahme ZPL: - Ergänzung der Route in RRP  Begründung: Laufendes Projekt	Anpassung gemäss Vorschlag des AFV (Schreiben vom 7. Oktober 2019 an die Regionen).	VNP wird angepasst.  Vom Kanton festgesetzter RRP in der nächsten Teilrevision anpassen.
D04_014	ZPL	04_016	Die Verbindung Geroldswil-Fahrweid wird im RRP via Sportanlage Dornau statt via Brunau geführt (vgl. auch Erläuterungsbericht, S. 25).	<b>Keine Anpassung VNP (nur Datenblatt), keine Anpassung RRP</b> Begründung: - Momentan laufen in diesem Gebiet verschiedene Planungen zu möglichen Veloführungen. Eine Bestvariante ist noch nicht eruiert. - Das Datenblatt der Verbindung 04_016 wird mit dem Hinweis auf die laufenden Planungen sowie der im RRP enthaltenen Linienführung ergänzt.	Keine Rückmeldung.	Anpassung gemäss Vorschlag des AFV (Schreiben vom 7. Oktober 2019 an die Regionen).	Vorläufig keine Anpassung.  Anmerkung: Vorläufig keine Anpassung der Linienführung im VNP und RRP. Im VNP-Datenblatt wird ein textlicher Hinweis ergänzt. Überprüfung der Situation bei der nächsten RRP-Teilrevision.
D04_015	ZPL	--	Die SchweizMobil-Route 66 ist im RRP in Abweichung zum VNP wie folgt festgesetzt (vgl. auch Erläuterungsbericht, S. 25 sowie Protokoll der Bereinigungssitzung vom 26. Mai 2017): Ab bestehender Limmatbrücke bei Dietikon wird der Radweg rechtsufrig bis zur geplanten Brücke beim EKZ-Areal geführt. Danach ist eine linksufrige Weiterführung vorgesehen (analog Führung im VNP). Die bisherige Linienführung gemäss VNP ist als "bei Ersatz aufzuheben" klassiert.	<b>Keine Anpassung VNP, keine Anpassung RRP</b> Begründung: - Momentan laufen in diesem Gebiet verschiedene Planungen zu möglichen Veloführungen. Eine Bestvariante ist noch nicht eruiert.	Keine Rückmeldung.	Anpassung gemäss Vorschlag des AFV (Schreiben vom 7. Oktober 2019 an die Regionen).	Vorläufig keine Anpassung.  Anmerkung: Vorläufig keine Anpassung der Linienführung im VNP und RRP. Überprüfung der Situation bei der nächsten RRP-Teilrevision.
D04_901	ZPL	04_058	<b>Anpassung aufgrund laufender Projekte</b> Die Verbindung 04_058 inkl. geplanter Bahnunterführung soll von der Grabenstrasse auf die Allmend-/Wagistrasse verschoben werden.  Grundlagen: - Stadtentwicklungskonzept Schlieren - Kommunalen Verkehrsrichtplan Schlieren - Projekt "Personenunterführung Wagistrasse"	<b>Anpassung VNP und RRP (Verbindung verschieben)</b> Begründung: - Geplante Unterführung aufgrund Variantenprüfung/Machbarkeitsstudien verschoben.	Stellungnahme ZPL: - Anpassung der Route in RRP  Begründung: Laufendes Projekt	Anpassung gemäss Vorschlag des AFV (Schreiben vom 7. Oktober 2019 an die Regionen).	VNP wird angepasst.  Vom Kanton festgesetzter RRP in der nächsten Teilrevision anpassen.
D04_902	ZPL	04_045	<b>Anpassung aufgrund laufender Projekte</b> Der Abschnitt der Veloschnellroute im Bereich Reitmen/alte Eisenbahnbrücke ist im VNP von "langfristiges Ziel" auf "normale" Veloschnellroute umzuklassieren. Der Abschnitt auf der Überlandstrasse/Goldschlägistrasse wird als "bei Ersatz in kommunales Netz abzuklassieren" aufgenommen. Im RRP ist der Abschnitt über die alte Eisenbahnbrücke momentan fehlend (vgl. D04_013).  Grundlagen: - Machbarkeitsstudie - Netzanalyse	<b>Anpassung VNP und RRP</b> - Anpassung VNP: Umklassierung der Abschnittssegmente Veloschnellroute. - Anpassung RRP: Linienführung über Reitmen/alte Eisenbahnbrücke als "Radweg geplant" aufnehmen. Der im RRP bereits enthaltene Abschnitt auf der Überland-/Goldschlägistrasse als "bei Ersatz in kommunales Netz abzuklassierender Radweg" darstellen.  Begründung: - Aktuelle Planungen - Linienführung über Reitmen/alte Eisenbahnbrücke machbar und direkter.	Stellungnahme ZPL: - Anpassung der Route in RRP  Begründung: Laufendes Projekt	Anpassung gemäss Vorschlag des AFV (Schreiben vom 7. Oktober 2019 an die Regionen).  Bemerkung: In Abweichung zum Schreiben vom 7. Oktober 2019 an die Regionen soll die Legendenbezeichnung nicht in «bei Ersatz in kommunales Netz abzuklassieren» geändert werden, sondern als «bei Ersatz aufzuheben» verbleiben.	VNP wird angepasst.  Vom Kanton festgesetzter RRP in der nächsten Teilrevision anpassen.

Nr. Differenz	Region	Nr. VNP	Beschreibung der Differenz	Vorschlag des AFV zur Behebung der Differenz (gemäss Information an die Regionen vom 7.10.19)	Stellungnahme der Region	Rückmeldung des AFV an die Region	Handlungsanweisung
D04_903	ZPL	04_047, 04_061	<b>Anpassung aufgrund laufender Projekte</b> Die Veloschnellroute ist von der Führung über Dietikon Silbern (nördlich entlang der Geleise) auf die Führung südlich der Geleise über Niederfeld zu verschieben. Die Verbindung nördlich der Geleise ist als "langfristiges Ziel" zu klassieren. Die Verbindung 04_061 (Nebenverbindung) ist auch betroffen (Hierarchieänderung/Überlagerung).  Grundlagen: - Planungen Kanton Aargau - Planungen Entwicklungsgebiet Niederfeld	<b>Anpassung VNP und RRP</b> - Anpassung VNP: Linienführung Verbindung 04_047 (Veloschnellroute) auf südliche Gleisseite verlegen. Abschnitt nördlich als "langfristiges Ziel" markieren. - Anpassung RRP: Verbindung südlich als "Radweg geplant" aufnehmen. Abschnitt auf der Überlandstrasse von "Radweg bestehend" auf "Radweg geplant" umklassieren (Schwachstelle). Keine Anpassung der bestehenden Linienführung (weiterhin "Radweg geplant").  Begründung: - Die Veloschnellroute ist auf dem Gleistrasse entlang Gebiet Silbern geplant. Dieses Gleis wird mittel-langfristig weiterhin genutzt. - Der Kanton Aargau plant einen Anschluss ihrer Veloschnellroute auf der südlichen Seite der Geleise. - Langfristig wird weiterhin eine Führung nördlich angestrebt (hoher Standard möglich).  Bemerkung: Nach Realisierung des "langfristigen Ziels" ist RRP und VNP zu überprüfen/anzupassen (z.B. Ersatz alte Route).	Stellungnahme ZPL: - Anpassung der Route in RRP  Begründung: Laufendes Projekt	Anpassung gemäss Vorschlag des AFV (Schreiben vom 7. Oktober 2019 an die Regionen).	VNP wird angepasst.  Vom Kanton festgesetzter RRP in der nächsten Teilrevision anpassen.





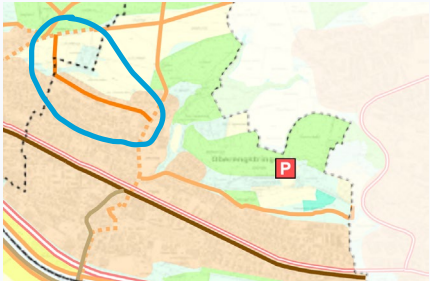


# Mitwirkungsbericht zur Teilrevision Velo

Stand: 22.04.2026

Nr.	Thema	Absender	Kapitel im RRP	Einwendung	Begründung	Umgang ZPL
1	Wanderweg	Fachstelle Landschaft; Amt für Landschaft und Natur	Kap. 4.4 Fuss- und Wanderwege	<b>1.0:</b> In der Richtplankarte ist der geplante Fuss- und Wanderweg Schüracher / Urdorf (vgl. Richtplantext, Kap. 4.4.2, Nr. 2) entlang des Chalchtarrenbachs zu streichen.	<p>Im regionalen Richtplan Verkehr ist eine geplante Wegergänzung zwischen Birmensdorf, Urdorf und Uitikon vorgesehen. Der Weg soll neu entlang des Chalchtarrenbachs, öffentliches Gewässer Nr. 2140, sowie des Hochwasserrückhaltebeckens Itismoos verlaufen.</p> <p>Bis zur Festlegung des Gewässerraums am Chalchtarrenbach ist ein Uferstreifen von 9 m Breite von ober- und unterirdischen Bauten und Anlagen freizuhalten (Art. 41c GSchV und Übergangsbestimmung zu Art. 41a GSchV). Es dürfen nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen erstellt werden (Art. 41c Abs. 1 GSchV).</p> <p>In der kantonalen Revitalisierungsplanung (vgl. <a href="http://geo.zh.ch/maps">http://geo.zh.ch/maps</a>, Karte «Revitalisierungsplanung») ist der Chalchtarrenbach als prioritär zu revitalisierender Gewässerabschnitt bezeichnet. Dies bedeutet, dass im Zeitraum 2015 bis 2035 eine Revitalisierung durch die Standortgemeinde vorgesehen ist. Der mit dem Revitalisierungsprojekt festzulegende Gewässerraum ist extensiv zu gestalten und zu bewirtschaften. Im Rahmen des Revitalisierungsprojekt ist auch die Lage des bestehenden Landwirtschaftswegs, der innerhalb des Uferstreifens des Chalchtarrenbachs verläuft, zu überprüfen und der Weg ist ggf. zu verlegen. Mit dem Eintrag des Weges im regionalen Richtplan wird die Lage des Weges jedoch verfestigt. Zudem ist vorgesehen, das Hochwasserrückhaltebeckens Itismoos um-zubauen. In diesem Zusammenhang wird die Wegführung entlang des Hochwasserrückhaltebeckens ggf. ebenfalls angepasst.</p> <p>Gemäss Richtplantext und Erläuterungsbericht (Kap. 2.1, S. 6) soll die Wegführung zum Schutz des Rehwildes, welches im Naherholungsgebiet Asp-West bzw. im Waldgebiet Schüracher Estand hat, angepasst werden. Eine Standortgebundenheit für die Wegführung entlang des Gewässers ist nicht vorhanden.</p> <p>Dem geplanten Fuss- und Wanderweg entlang des Chalchtarrenbachs wird nicht zugestimmt; der Weg ist in der Richtplankarte zu streichen bzw. wie bisher einzutragen</p> <p>Das betroffene Gebiet ist ökologisch sensibel und durch Reitnutzung bereits stark beansprucht. Aus fachlicher Sicht erfüllen die bestehenden Routen die Anforderungen an ein gut funktionierendes Wegnetz; eine zusätzliche Verbindung ist aus Netzsicht nicht erforderlich. Wir empfehlen, auf die vorgesehene Spangenverbindung ganz zu verzichten.</p>	<p><b>Der Antrag 1.0 wird abgelehnt.</b></p> <p>Die ZPL kann der Argumentation der Fachstelle ALN nicht folgen. Auch wenn der Chalchtarrenbach revitalisiert wird, so kann auch in Zukunft ein Weg parallel zum Chalchtarrenbach geführt werden (ggf. verlegt). Eine komplette Streichung des Weges aufgrund der Revitalisierung ist nicht im Sinne der Gemeinde und der Region sowie der allgemeinen Öffentlichkeit. Denn bereits heute wird die Wegverbindung entlang des Bachs rege genutzt und entspricht einem breit abgestützten Bedürfnis. Ebenso stellt es eine wichtige Verbindung zwischen dem Stockächer und Schüracher dar.</p> <p>Dass eine Spangenverbindung ihren Sinn hat, wurde durch die Stellungnahme des AFM vom 4. März 2022 gegenüber der ZPL bestätigt.</p> <p>Die ZPL anerkennt das Argument der Verfestigung des Weges aufgrund eines Richtplaneintrags nicht. Wir weisen das ALN darauf hin, dass der Richtplan ein übergeordnetes strategisches Instrument darstellt. Darin abgebildete Festlegungen haben keinen parzellenscharfen Charakter. Es gilt ein sogenannter Anordnungsspielraum. Auch wenn der Weg künftig aufgrund der Revitalisierung um mehrere Meter verlegt werden muss, steht dies nicht mit dem regionalen Richtplaneintrag im Widerspruch.</p> <p>Die ZPL besteht auf der vorgeschlagenen Wegverbindung als wichtige Spange und weist den Antrag des ALN entschieden ab.</p>
2	Wanderweg	Amt für Raum-entwicklung (ARE)	Kap. 4.4 Fuss- und Wanderwege	<b>2.0</b> Für eine abschliessende Beurteilung ist die Streichung des Eintrags «Rechtsufriger Höhenweg» zu begründen.	<p>Im Richtplantext wird der Eintrag «rechtsufriger Höhenweg» in Oberengstringen, Eggbühl aus der Tabelle» Netzerergänzungen und Fuss- und Wanderwege und hindernisfreie Routen» gestrichen. Der erläuternde Bericht enthält jedoch keine Begründung für diese Streichung.</p>	<p><b>Der Antrag 2.0 wird gutgeheissen.</b></p> <p>Der Rechtsufrige Höhenweg wurde aus der Tabelle Netzerergänzungen gestrichen, weil er gemäss Oberengstringen bereits realisiert wurde. Der Wanderweg ist in der Richtplankarte als «bestehend» eingetragen.</p>



						 <p>Die Tabelle Netzerergänzungen wurde im Rahmen der Gesamtrevision 2017 eingebaut, um neue Wanderwegstrecken im regionalen Richtplan transparent darzulegen. Im Rahmen der Teilrevision Velo haben die Gemeinden teilweise auch Rückmeldungen zu den Wanderwegen gegeben. Die Tabelle wird bei der nächsten Teilrevision Kapitel Verkehr systematisch bereinigt.</p> <p>Die Streichung wird im Erläuterungsbericht neu korrekt begründet.</p>
3	Veloweg	Amt für Mobilität (AFM)	Kap. 4.5 Radwege	<p><b>3.0</b> Die Abbildung 4.6 (Velorouten mit Schwachstellen) im Richtplantext ist zu streichen oder korrekt zu erstellen.</p>	<p>Für die Anpassung im Richtplan ist uns noch die Abb. 4.6 des Richtpantextes aufgefallen. Diese stimmt nicht mit dem kVNP überein und müsste aus unserer Sicht zwingend angepasst werden. Wir legen der ZPL nahe, hier keine Abbildung zu verwenden, sondern auf den kVNP zu verweisen. So sind Missverständnisse bzw. Deckungsungleichheiten und Fehler ausgeschlossen. Bei weiteren Revisionen müssen nur die Originaldokumente, RP-Karte und kVNP, übereinstimmen, was schon herausfordernd genug ist.</p>	<p><b>Der Antrag 3.0 wird abgelehnt.</b> Die ZPL wird auf keinen Fall auf den kantonalen Velonetzplan (kVNP) verweisen. Der kVNP ist ein Arbeitsinstrument des Kantons und hat keinerlei planungsrechtliche Bindung für die Regionen und Gemeinden. Zudem verfügt der kVNP immer noch etliche Falschinformationen und Inhalte, mit denen die Region nicht einverstanden ist.</p> <p>Vielmehr sollte künftig geklärt werden, wie mit den Differenzen zwischen den behördenverbindlichen Richtplänen und dem kVNP umgegangen wird. Zurzeit ist es so, dass Politiker, Verwaltungspersonen oder Einwohnende zwei verschiedene und nicht kongruente Velonetzpläne im Internet abrufen können. Dabei ist es für Laien nicht ersichtlich, dass der kVNP keine planungsrechtliche Wirkung hat.</p>
4	Veloweg	Amt für Mobilität (AFM)	Kap. 4.5 Radwege (Verbindung Silber-Überlandstrasse)	<p><b>4.1</b> Die Linienführung der Hauptverbindung ist in der Richtplankarte korrekt festzulegen.</p> <p><b>4.2</b> Die Abbildung 4.6 (Richtplantext, Kap. 4.5) ist zu streichen oder korrekt zu erstellen.</p>	<p><i>Verbindung Silber-Überlandstrasse (Anpassungen an Velobahn)</i></p> <p>Die Richtplankarte und die abgebildete Karte im Richtplantext, Kap. 4.5, Abb. 4.6 stimmt nicht mit der Haltung des Kantons überein (siehe Punkt Haltung Kanton zum Austausch mit Dietikon). Die Hauptverbindung wurde nicht aufgenommen.</p>	<p><b>Der Anträge 4.1 und 4.2 werden abgelehnt.</b> Die Verbindung wurde in Absprache mit Dietikon als Nebenverbindung in den Richtplanentwurf aufgenommen. Aus regionaler Sicht macht es keinen Sinn, hier eine Hauptverbindung zu planen.</p> <p>Aus Sicht der ZPL sind die Velobahnen und Hauptverbindungen die zentralen überkommunalen Verbindungen. Nebenverbindungen sind Zubringer und stellen sicher, dass aus den verschiedenen Bereichen oder Quartieren der Gemeinden der Anschluss an eine Hauptverbindung oder Velobahn gewährleistet ist. Die Verbindung Silber – Überlandstrasse ist die Anschlussader an die künftige Velobahn.</p>

5	Velobahn	Amt für Mobilität (AFM)	Kap. 4.5 Radwege (Velobahn Dietikon, Niederfeld - Überlandstrasse)	<p><b>5.1</b> Der Koordinationshinweis zur Velobahn Niederfeld und Überlandstrasse ist korrekt zu formulieren.</p> <p><b>5.2</b> Die Abbildung 4.6 (Richtplantext, Kap. 4.5) ist zu streichen oder korrekt zu erstellen.</p>	<p><i>Streckenführung Velobahn Dietikon, Niederfeld - Überlandstrasse (Anpassungen an Velobahn)</i></p> <p>Die Linienführung der Velobahn durch das Niederfeld wird im kantonalen Velonetzplan als bestehend mit Schwachstelle dargestellt. Die abgebildete Karte im Richtplantext, Kap. 4.5, Abb. 4.6 ist diesbezüglich nicht korrekt.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass ein Eintrag im regionaler Richtplan die behördenverbindliche Grundlage für die Umsetzung einer Verbindung ist. Aus rechtlicher Sicht kann mit einem Eintrag als temporäre Velobahn, die heute noch gar nicht vorhanden ist und später abklassiert werden soll, jedoch kein Bauvorhaben begründet werden. In diesem Fall würde eine Hauptverbindung gebaut. Der Einsatz finanzieller Ressourcen wie auch allfällige Rechtsverfahren (z.B. bei Landerwerb) müssen über einen definitiven Eintrag im regionalen Richtplan begründet sein. Ausserdem baut der Kanton nach kantonalen Standards.</p>	<p><b>Der Antrag 5.1 wird abgelehnt.</b> Der Koordinationshinweis wird beibehalten. Aus Sicht der Region ist diese Wegführung der Velobahn temporär bis die gewünschte nördliche Route realisiert werden kann. Damit möchte die Region verhindern, dass mit einem «festen» Eintrag die Übergangslösung zementiert wird und die Wunschrouten fallen gelassen wird. Sollte keine Einigung gefunden werden, ist eine Abklassierung zur Hauptroute im Sinne der Region.</p> <p><b>Der Antrag 5.2 wird abgelehnt.</b> Die Velobahn durch das Niederfeld ist nicht bestehend. Es besteht noch keinerlei Infrastruktur, weshalb nicht von einer bestehenden Wegführung mit Schwachstellen gesprochen werden kann. Deshalb ist die Linienführung in der regionalen Richtplankarte korrekterweise als «geplant» eingetragen. In der Themenkarte Abb. 4.6 werden die Velowege nicht als «geplant» oder «bestehend» bezeichnet, sondern nur die Klassifizierung bezüglich Velobahn, Hauptverbindung, Nebenverbindung aufgezeigt. Zudem sollen Aufhebungen und Abklassierungen in Abb. 4.6 dargestellt werden. Dies wird zurzeit nur für die Velobahn dargestellt. Die ZPL wird dies nun konsequent überprüfen und umsetzen.</p>
6	Veloweg	Amt für Mobilität (AFM)	Kap. 4.5 Radwege (Differenz D04_001)		<p><i>Differenz D04_001 (Anpassungen der Haupt- und Nebenverbindungen)</i></p> <p>Die Anfrage der Gemeinde wird gutgeheissen. Die neue Linienführung kann in Teilversion 2025 belassen werden. Die Anpassung für den kantonalen Velonetzplan ist vermerkt.</p>	<b>Wird zur Kenntnis genommen.</b>
7	Veloweg	Amt für Mobilität (AFM)	Kap. 4.5 Radwege (Differenz D04_006)	<p><b>7.0</b> Die Abbildung 4.6 (Richtplantext, Kap. 4.5) ist zu streichen oder korrekt zu erstellen.</p>	<p>Die Differenz ist im Richtplan korrekt aufgenommen worden. Die abgebildete Karte im Richtplantext, Kap. 4.5, Abb. 4.6 ist diesbezüglich nicht korrekt (fehlende Bezeichnung «Bei Ersatz aufzuheben»).</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass wenn die Nebenverbindung 04-055 im Bereich der Spitalstrasse und dem Knoten Schönenwerd keine Schwachstellen mehr hat, die Verbindung 04-055z über die Wiesenstrasse im kantonalen Velonetzplan aufgehoben wird.</p>	<p><b>Der Antrag 7.0 wird abgelehnt.</b> Bei der Anpassung des Richtplanentwurfs ist der ZPL hier ein Fehler unterlaufen. Die ZPL ist nach wie vor der Haltung, dass die Verbindung der Kantonsschule Urdorf über die Wiesenstrasse an die Haltestelle Dietikon Glanzenberg von regionaler Bedeutung ist. Der Umweg über den Knoten Schönenwerd ist hierfür nicht attraktiv. Die Verbindung an den Knoten Schönenwerd ist aber für andere Anschlüsse von Wichtigkeit und Bedeutung, weshalb die ZPL es begrüsst, dass die Schwachstellen hoffentlich bald behoben werden können.</p> <p>Aufgrund der Wichtigkeit der Kantonsschule sollte das regionale Velonetz hier gestärkt werden. Die ZPL möchte beide Verbindungen (Wiesenstrasse bestehend, Spitalstrasse geplant) im regionalen Richtplan aufführen und hält deshalb an der bestehenden und festgesetzten Wegführung über die Wiesenstrasse fest.</p>
8	Veloweg	Amt für Mobilität (AFM)	Kap. 4.5 Radwege (Differenz D04_014)	<p><b>8.0</b> Die Verbindung über den Werdweg bis zur Sportanlage ist zu streichen.</p>	<p><i>Differenz D04_014 (Anpassungen der Haupt- und Nebenverbindungen)</i></p> <p>Im regionalen Richtplan ist eine Veloverbindung vom Gebiet «Grien» über den Werdweg bis zur Sportanlage eingetragen. Die Brücke über die Limmat wird seit Langem geplant, ob sie realisiert werden kann, ist ungewiss.</p>	<p><b>Der Antrag 8.0 wird abgelehnt.</b> Die ZPL hält an der bestehenden Nebenverbindung vom Gebiet «Grien» bis zur Sportanlage beim Hüslächer fest. Diese Verbindung ist bestehend und vom Kanton 2017 festgesetzt worden.</p>

					Aus der Sicht des kantonalen Velonetzplan gibt es keine Argumente die Verbindung Werweg zur Sportanlage als Alltagsverbindung festzulegen. Die Anbindungen im Alltagsverkehr auf kantonaler Stufe sind über andere Verbindungen gewährleistet.	Sollte in Zukunft die Brücke über die Limmat realisiert werden, stellt die Wegführung entlang dem Werdweg eine attraktive Verbindung zum Bahnhof Dietikon und zur geplanten Velobahn dar (dafür prüft Dietikon die Ertüchtigung der Fussbrücke über den Kanal zur Kanalstrasse).
9	Velobahn	Tiefbauamt (TBA) / Amt für Mobilität (AFM)	Kap. 4.5 Radwege (Differenz D04_902)	<p><b>9.1.</b> Die Velobahn entlang den Gleisen und über die Eisenbahnbrücke ist zu streichen.</p> <p><b>9.2.</b> Die Velobahn entlang der Wiesenstrasse, Goldschlägistrasse ist als bestehend mit Schwachstelle aufzunehmen.</p> <p><b>9.3.</b> Der Koordinationshinweis ist entsprechend anzupassen.</p> <p><b>9.4.</b> Die Abbildung 4.6 (Richtplantext, Kap. 4.5) ist zu streichen oder korrekt zu erstellen.</p>	<p><i>Differenz D04_902 (Anpassungen der Haupt- und Nebenverbindungen)</i></p> <p>Bei der Überprüfung des kantonalen Velonetzplans im Jahr 2019 wurde seitens Amts für Mobilität noch an der Linienführung der Velobahn über die Eisenbahnbrücke festgehalten. So wurde auch die Differenzbereinigung D04_902 begründet.</p> <p>Das TBA hat diese Linienführung (Projekt) nicht mehr weiterverfolgt. Aufgrund der geplanten Entwicklungen im, respektive in Abhängigkeit zum zu querenden Areal von Walo Bertschinger (Arealentwicklung, Gleisnutzung, etc.) wird die Linienführung als Linienführung der Velobahn entlang der Gleise über die Eisenbahnbrücke als nicht realisierbar eingestuft und somit nicht weiterverfolgt werden. Der kantonale Velonetzplan sowie der regionalen Richtplan sind anzupassen.</p>	<p><b>Der Antrag 9.1 wird gutgeheissen.</b> Die Velobahn über die Eisenbahnbrücke wird aus dem regionalen Richtplan gestrichen. Dies ist auch im Sinne von Schlieren.</p> <p><b>Der Antrag 9.2 wird teilweise gutgeheissen.</b> Die Velobahn ist in der regionalen Richtplankarte Verkehr fälschlicherweise als «bestehend» eingetragen. Die Verbindung muss aber korrekterweise als «geplant» dargestellt werden. Die Velobahn ist noch in Planung. In der Themenkarte Abb. 4.6 möchten wir keine Schwachstellen ausweisen. Die Themenkarte soll nur die Klassifizierung im Zielzustand wiedergeben. Schwachstellen werden in der Richtplankarte Verkehr als «geplant» dargestellt.</p> <p><b>Der Antrag 9.3 wird gutgeheissen.</b> Die Koordinationshinweise werden entsprechend angepasst.</p> <p><b>Der Antrag 9.4 wird teilweise gutgeheissen.</b> Die Karte wird so angepasst, dass in Schlieren nur eine Velobahnvariante vorkommt.</p>
10	Veloweg	Amt für Mobilität (AFM)	Kap. 4.5 Radwege (Weitere Anpassungen Dietikon)	<p><b>10.1</b> Die Verbindung über die Unterführung Poststrasse, die Bahnstrasse, die Buchsackerstrasse, die Schächlistrasse ist in der Richtplankarte zu streichen.</p> <p><b>10.2</b> Die Abbildung 4.6 (Richtplantext, Kap. 4.5) ist zu streichen oder (im Sinne der obigen Ausführungen) korrekt zu erstellen.</p>	Im Erläuterungsbericht wird beschrieben, dass die Verbindung über den Golfplatz nicht aufgenommen wird. Die Haltung und der Brief von RR Walker Späh vom 20. Juli 2016 an die Gemeinde Unterengstringen ist uns bekannt. Zudem wurde beschrieben, dass die eingekreiste Verbindung kommunal festgelegt wurde (Abb. 15, S. 16 Erläuterungsbericht). In der Richtplankarte ist sie aber nach wie vor festgehalten.	<p><b>Der Antrag 10.1 wird teilweise gutgeheissen.</b> Das Teilstück ist fälschlicherweise im Entwurf zur Richtplankarte geblieben. Dies wird bereinigt.</p> <p>Es braucht eine Verbindung nördlich der Geleise Schächlistrasse und eine Verbindung zwischen Überland und Unterführung Poststrasse.</p> <p><b>Der Antrag 10.2 wird teilweise gutgeheissen.</b></p>
11	Veloweg	Amt für Mobilität (AFM)	Kap. 4.5 Radwege (Weitere Anpassungen Schlieren)	<b>11.0</b> Die Verbindung über den Lachernweg ist zu streichen.	Die im Erläuterungsbericht beschriebenen Verbindungen wurden bereits im Rahmen des BGK's Engstringerstrasse geprüft und verworfen. Die Verbindungen machen aus Sicht des Veloverkehrs Sinn, entsprechen aber nicht der regionalen Stufe. Sie sind in kommunalen Richtplänen festzuhalten.	<b>Der Antrag 11.0 wird gutgeheissen.</b> Die alternative Verbindung wird aus dem regionalen Richtplanentwurf gestrichen.
12	Veloweg	Amt für Mobilität (AFM)	Kap. 4.5 Radwege (Weitere Anpassungen Schlieren)	<b>12.0</b> Die Verbindung über die Unterrohrstrasse bis zum Hilariusweg ist zu streichen.	<p>Die Verbindung entspricht nicht der regionalen Stufe und ist in kommunalen Plänen festzuhalten.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass die Verbindung über die Limmat zum Kloster Fahr eine Massnahme des Agglomerationsprogramm Limmattal der 5. Generation zur Verbesserung der Anbindung des Kloster Fahr ist und in der der Federführung der</p>	<p><b>Der Antrag 12.0 wird gutgeheissen.</b> Die zusätzliche Verbindung über die Limmat zum Kloster Fahr wird aus dem regionalen Richtplanentwurf gestrichen.</p> <p>Der Grundsatz, dass der Richtplan nur</p>

					Gemeinde Schlieren liegt. Aus Sicht der Velofahrenden wird die Verbindung sehr begrüsst. Für den Alltagsnutzen ist das Kloster Fahr jedoch hinreichend in das Velonetz eingebunden. Für die Umsetzung der Massnahme ist ein Eintrag in den regionalen Richtplan keine Bedingung.	Alltagsverbindungen festlegen soll, ist der ZPL bewusst. Bei der Verbindung über die Limmat zum Kloster Fahr könnte aber argumentiert werden, dass es für Weininger als Verbindung an den Bahnhof Schlieren im Alltag eine Bedeutung haben könnte.
13	Wanderweg	Stadt Schlieren	Kap. 4.4 Fuss- und Wanderwege	<b>13.0</b> Der Fussweg Flurweg 870 (Urdorf/Schlieren) ist auf der ganzen Länge asphaltiert und soll in der Richtplankarte als "bestehend mit Hartbelag" (gestrichelt) dargestellt werden.	Die aktuelle Darstellung als "geplant" ist nicht korrekt.	<b>Der Antrag 13.0 wird gutgeheissen.</b> Die Attribuierung wird entsprechend angepasst.
14	Veloweg	Stadt Schlieren	Kap. 4.5 Radwege (Differenz D04_006)	<b>14.1.</b> Die Route über die Spitalstrasse ist beizubehalten,  <b>14.2.</b> die Route durch die Unterführung ist zusätzlich aufzunehmen.	Die Nebenverbindung auf der Spitalstrasse soll beibehalten werden. Die Verbindung hat eine regionale Bedeutung, um von Urdorf nach Schlieren West, in das Quartier Reitmen zu gelangen. Vorgesehen ist, im 2026 mit der Sanierung der Spitalstrasse, die Schwachstellen gemäss dem Velonetzplan zu beheben.  Zu prüfen ist, ob die Verbindung via Unterführung Bernstrasse zusätzlich in den Richtplan aufgenommen werden soll. Diese Verbindung hat eine regionale Bedeutung, um von der Urdorferstrasse (Schlieren), ins Zentrum von Dietikon zu gelangen.  Fazit: die zwei Routen haben unterschiedliche Streckenverläufe und Ziele weshalb beide gleichwertig bedeutend sind.	<i>Siehe Einwendung 8.</i>  <b>Der Antrag 14.1 wird gutgeheissen.</b> Die Nebenverbindung auf der Spitalstrasse ist vom Kanton so geplant und soll mit der Sanierung von Schwachstellen behoben werden. Diese Verbindung ist im Richtplanentwurf auch als «geplant» aufgeführt. Der Antrag ist dementsprechend überflüssig.  <b>Der Antrag 14.2 wird gutgeheissen.</b> Die ZPL möchte an der Verbindung auf der Wiesenstrasse mit Unterführung Bernstrasse festhalten. Im Richtplanentwurf wurde fälschlicherweise die Signatur «bei Ersatz aufzuhebender Radweg» verwendet.
15	Velobahn	Stadt Schlieren	Kap. 4.5 Radwege (Differenz D04_902)	<b>15.1.</b> Der Linienverlauf der Velobahn über die Industriegleise ist zu löschen.  <b>15.2.</b> Der Abschnitt Goldschlängistrasse ist als "geplant" (nicht "bestehend") darzustellen und eine Zurückstufung ("bei Ersatz aufzuheben") ist zu unterlassen.	Die Industriegleise sollen reaktiviert werden (Eintrag im RRP 4.8.2 bestätigt dies), was eine Velobahn verunmöglicht. Die Linienführung wurde bereits mit dem TBA verworfen. Die Goldschlängistrasse hat heute keine adäquate Velo-Infrastruktur.	<i>Siehe Einwendung 9.</i>  <b>Der Antrag 15.1 wird gutgeheissen.</b>  <b>Der Antrag 15.2 wird gutgeheissen.</b>
16	Velobahn	Stadt Schlieren	Kap. 4.5.2 Richtplantext	Die "Speziellen Hinweise zur Velobahn", welche Schlieren betreffen (temporärer Charakter Goldschlängistrasse, langfristige Führung Eisenbahnbrücke), sind zu löschen.	Folgt aus der Begründung von Einwendung Nr. 16. Die Linienführung über die Eisenbahnbrücke wird nicht weiterverfolgt, daher ist der temporäre Charakter der Route Goldschlängistrasse hinfällig.	<i>Siehe Einwendung 9.</i>  <b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b>
17	Veloweg	Stadt Schlieren	Kap. 4.5 Radwege	<b>17.1</b> Die beiden Velorouten Lacherenweg  <b>12.2</b> und Steg beim Kloster Fahr (inkl. Zufahrt ab Bernstrasse) sollen im RRP aufgenommen bleiben.	Lacherenweg: Wichtige, sichere Alternativroute zur stark befahrenen und schmalen Engstringerstrasse. Steg Kloster Fahr: Wichtige überkommunale Verbindung für Weinigen/Unterengstringen zur Velobahn und für die Naherholung (Projekt "Lebendige Limmat").	<i>Siehe Einwendungen 11 und 12.</i>  <b>Der Anträge 17.1 und 17.2 werden abgelehnt.</b> In Rücksprache mit dem Kanton hat sich gezeigt, dass diese Strecken keine Chance zur Aufnahme in den regionalen Richtplan haben.

18	Veloweg	Stadt Schlieren	Kap. 4.5 Radwege	<b>18.0</b> Die Veloführung beim Knoten Bernstrasse/Gaswerkstrasse ist mit dem TBA zu klären und im Richtplan anzupassen.	Die nordwestliche Verbindung ist im Plan als "bestehend" eingetragen, vor Ort aber mit einem Velofahrverbot signalisiert und im VNP als "geplant".	<b>Der RRP wird angepasst.</b> Die nordwestliche Verbindung ist im regionalen Richtplan bereits vor dieser Teilrevision als «bestehend» eingetragen. Offensichtlich besteht da eine Diskrepanz zwischen «altem» Planungsstand des regionalen Richtplans und der Realität. Auf Rücksprache mit der Gemeinde wird auf die nordwestliche Wegführung im RRP verzichtet.
19	Veloweg	Stadt Schlieren	Kap. 4.5 Radwege	<b>19.0</b> Auf der Nordseite der Limmat soll entlang des bestehenden Wanderwegs (Kloster Fahr Richtung Zürich) eine Velonebenverbindung eingetragen werden.	Heute besteht dort ein Fahrverbot, das von vielen Velofahrenden missachtet wird. Mit dem Projekt "Lebendige Limmat" wird eine Zunahme der Frequenzen erwartet. Eine offizielle Route ist nötig.	<b>Der Antrag 19.0 wird abgelehnt.</b> Eine zusätzliche Nebenverbindung nördlich der Limmat auf dem Kloster-Fahr-Weg ist nicht notwendig. Die südlich der Limmat geführte Schweiz-Mobil-Route erschliesst die Limmat ausreichend. Zudem soll aus Sicht der ZPL auf eine weitere Mischung von Fussgänger und Velofahrenden verzichtet werden – insbesondere auf dem schmalen Kloster-Fahr-Weg.
20	Velobahn	SBB	Kap. 4.5 Radwege (Standort Schlieren)	Hinweis: Die geplante Führung der Velobahn entlang der Wiesenstrasse kreuzt die Zugänge zu den Bahnanlagen.	Es sind zwingend flankierende Massnahmen zur Entschärfung von Konflikten zwischen Fussgängern und Velofahrenden erforderlich.	<b>Der Hinweis zur Kenntnis genommen.</b>
21	Velobahn	SBB	Kap. 4.5 Radwege (D04_902)	Hinweis: Die Führung der Velobahn ab Färbiplatz westwärts entlang der Bahngleise ist räumlich nicht möglich.	Für die Führung der Velobahn ab Färbiplatz westwärts entlang den Bahngleisen steht zu wenig Platz zur Verfügung. Ohne Rückbau von Gebäuden oder Gleisen ist die Realisation nicht möglich. Falls Gleise rückgebaut werden müssen, ist ein Realersatz im Osten des Bahnhofs vorzusehen. Dies wird die Raumsituation im Osten verschärfen. Die alte Eisenbahnbrücke ist als Anschlussgleis im regionalen Richtplan eingetragen und für diese Nutzung freizuhalten.	<i>Siehe Einwendung 9.</i>  <b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b> Die Variante entlang den Gleisen ab Färbiplatz wird nicht weiterverfolgt und aus dem Richtplanentwurf gestrichen.
22	Veloweg	Stadt Dietikon	Kap. 4.5 Radwege	<b>22.0</b> Die Veloverbindung entlang der Südseite der Ueberlandstrasse (Abschnitt Badener- bis Mutschellenstrasse) soll als "bestehend" eingezeichnet werden.	Die heutige Veloführung auf der Nordseite soll im Rahmen des Gestaltungsplans Niederfeld durch Quartierstrassen ersetzt werden. Die Südseite dient weiterhin als Längsverbindung.	<b>Der Antrag 22.0 wird gutgeheissen.</b> Der Eintrag in der Richtplankarte Verkehr wird entsprechend angepasst. Generell bedarf es einer Bereinigung der Linienführung aufgrund verschiedener Mehrfachbelegungen von linearen Elementen.
23	Veloweg	Stadt Dietikon	Kap. 4.5 Radwege	23.0 Eine neue, "bestehende" Veloverbindung entlang der Fondlistrasse (Stadthallenweg bis Badenerstrasse) ist einzutragen.	Dies ermöglicht die Verlegung der Hauptveloroute aus Wohngebieten auf die leistungsfähigere Achse Badenerstrasse-Zentralstrasse-Zürcherstrasse und verbessert die Anbindung an die geplante Velobahn.	<b>Der Antrag 23.0 wird gutgeheissen.</b> Die Verbindung ist aus Sicht der ZPL schlüssig. Die Diskussion um die Verschiebung der Hauptverbindung möchte die ZPL im Rahmen der geplanten Teilrevision Kapitel Verkehr anpacken.
24	Veloweg	Stadt Dietikon	Kap. 4.5 Radwege	<b>24.0</b> Die Verlagerung der Veloverbindung von der Unteren Reppischstrasse auf die Merkurstrasse ist rückgängig zu machen. Die Route soll auf der Unteren Reppischstrasse verbleiben (nördlicher Teil als "geplant").	Die Funktion einer Nebenverbindung ist die eines Zubringers, nicht die Erschliessung eines Zielortes (Bahnhof). Die ursprüngliche Route ist direkter und komfortabler.	<b>Der Antrag 24.0 wird gutgeheissen.</b> Die Verlagerung wird rückgängig gemacht und der nördliche Teil der Reppischstrasse als «geplant» bezeichnet.
25	Veloweg	Stadt Dietikon	Kap. 4.5 Radwege	<b>25.0</b> Die Veloverbindung entlang der Luberzenstrasse ist aufzuheben und durch eine	Im Rahmen des BGK Zürcherstrasse Glanzenberg wurde die neue Führung als Bestvariante bezüglich Direktheit und Sicherheit evaluiert.	<b>Der Antrag 25.0 wird gutgeheissen.</b> Die Verschiebung wird im Richtplan vorgenommen.



				"geplante" Verbindung östlich der A4 (entlang Gst.-Nr. 10261) zu ersetzen.		
26	Veloweg	Stadt Dietikon	Kap. 4.5 Radwege	<b>26.0</b> Eine "bestehende" Veloverbindung auf der Baltenschwilerstrasse (Kt. ZH) bis zur Gemeindegrenze Bergdietikon ist einzutragen.	Der RRP kann keine Vorgaben für den Kt. Aargau machen. Die offizielle, auch vom Kt. AG geführte Route verläuft auf der Baltenschwilerstrasse.	<b>Der Antrag 26.0 wird gutgeheissen.</b> Das bezeichnete Stück ist Teil der Schweiz-Mobil-Route, welche bereits über die Baltenschwilerstrasse führt. Die Anpassung wird im Richtplan vorgenommen.
27	Wanderweg	Stadt Dietikon	Kap. 4.4 Fuss- und Wanderwege	<b>27.0</b> Die Lücke in der Wanderwegverbindung zwischen Lanzrütistrasse und Baltenschwilerstrasse ist durch einen "geplanten" Eintrag zu schliessen.	Der Wanderweg weist aktuell eine Lücke auf.	<b>Der Antrag 27.0 wird gutgeheissen.</b> Da besteht tatsächlich eine Lücke. Der Vorschlag der Stadt Dietikon ist nachvollziehbar und wird im Richtplan vorgenommen.
28	Veloweg	Stadt Dietikon	Kap. 4.5 Radwege	<b>28.0</b> Die eingetragene Veloverbindung (Bergstrasse - Baltenschwilerstrasse - Industriestrasse) ist ersatzlos zu streichen.	Die Route befindet sich gänzlich im Kanton Aargau und liegt ausserhalb des Einflussbereichs des RRP Limmattal.	<b>Der Antrag 28.0 wird gutgeheissen.</b> Der Abschnitt ist fälschlicherweise in der Richtplankarte dargestellt, obwohl er ausserhalb des Perimeters liegt. Dies wird bereinigt.
29	Veloweg	Stadt Dietikon	Kap. 4.5 Radwege	<b>29.0</b> Die Lücke in der Veloverbindung zwischen Hohle Gasse (Kt. AG) und Fischerhölzlistrasse (Kt. ZH) ist mit einem "bestehenden" Eintrag zu schliessen.	Die Veloverbindung weist aktuell eine Lücke auf.	<b>Der Antrag 29.0 wird gutgeheissen.</b> Das kleine Stück ist fälschlicherweise in der Überarbeitung der Richtplankarte Verkehr gelöscht worden. Dies wird bereinigt.
30	Wanderweg	Gemeinde Urdorf	Kap. 4.4 Fuss- und Wanderwege	<b>30.0</b> Der Höhenweg am östlichen Siedlungsrand ist chaussiert/bekiest. Die Darstellung in der Richtplankarte als "bestehend mit Hartbelag" ist zu korrigieren.	Die Darstellung in der Richtplankarte Verkehr ist falsch. In der Textkarte (Abb. 4.5) ist sie als "bestehend" korrekt dargestellt.	<b>Der Antrag 30.0 wird gutgeheissen.</b> Die Bezeichnung wird entsprechend angepasst.
31	Veloweg	Gemeinde Urdorf	Kap. 4.5 Radwege	<b>31.0</b> Die Radverbindung via Unterführung Bernstrasse soll beibehalten werden und nicht als "bei Ersatz aufzuhebend" markiert sein.	Diese Verbindung ist für die Erschliessung der erweiterten Kantonsschule und in Richtung Zentrum Urdorf wichtig.	<i>Siehe Einwendungen 8 und 14.</i>  <b>Der Antrag 31.0 wird gutgeheissen.</b> Die Verbindung soll im regionalen Richtplan bestehen bleiben und der Vermerk «Bei Ersatz aufzuheben» wird gestrichen.
32	Wanderweg	Gemeinde Urdorf	Kap. 4.4 Fuss- und Wanderwege	<b>32.0</b> Die Wegverbindung Uitikoner-/Urdorferstrasse (Ho-Chi-Minh) sollte als Fuss- und Wanderweg aufgenommen werden.	Es wurde bereits früher angemerkt, diese Verbindung nicht nur als Radweg, sondern auch als Fuss- und Wanderweg festzusetzen. Dies ist nicht geschehen.	<b>Der Antrag 32.0 wird abgelehnt.</b> In Rücksprache mit der Fachstelle Fussverkehr wurde klar, dass die Aufnahme in den regionalen Richtplan keine Chance hat. Die Verbindung ist mit einem Hartbelag versehen, was gegen die Führung als Wanderroute spricht. Der Kanton lehnt eine Unterstützung und Aufnahme deshalb ab.
33	Veloweg	Gemeinde Urdorf	Kap. 4.5 Radwege	Es wird um Klärung gebeten, ob die ersatzlose Streichung der Massnahme "Freizeitroute (Hügelroute 84) soll an die	Die Streichung der Tabelle in Kap. 4.5.2 lässt die Massnahme verschwinden. Es ist unklar, ob die neue blaue Linie in Abb. 4.6 der Ersatz ist, da dies textlich nicht erwähnt wird.	Die Verlegung der Freizeitroute wird immer noch angestrebt. Im Entwurf des regionalen Richtplans wurden die teilweise veralteten Hinweise zu den geplanten Netzergänzungen und -anpassungen

				Bahnlinie verlegt werden" bedeutet, dass diese durch die neu als Nebenverbindung dargestellte Route ersetzt wird.		gelöscht. Die Hinweise sollten in den erläuternden Bericht überführt werden. Dies ist jedoch vergessen gegangen. Dies wird bereinigt.
34	Würdigung	ZPK Knonaueramt	Gesamte Vorlage	Würdigung / keine Einwendung.	Die Vorlage tangiert keine Interessen der ZPK. Die Velowege an der Regionsgrenze werden unverändert fortgeführt.	<b>Wird zur Kenntnis genommen.</b>
35	Würdigung	Baden Regio	Kap. 4.5 Radwege (Velobahn)	Würdigung / keine Einwendung.	Die Festlegung der kurz- und langfristigen Varianten für die Velobahn ist nachvollziehbar. Das Ziel, den Anschluss an die aargauische Velovorzugsroute sicherzustellen, wird begrüsst.	<b>Wird zur Kenntnis genommen.</b>
36	Wanderweg	Fachstelle Landschaft; Amt für Landschaft und Natur	Kap. 4.4 Fuss- und Wanderwege	<b>36.0:</b> Im Richtplantext Kap. 4.4.2, Nr.2 ist zum Fuss- und Wanderweg als Koordinationshinweis festzuhalten, dass eine Abstimmung mit dem Revitalisierungsprojekt für den Chalchtarrenbach und mit dem Umbau des Hochwasserrückhaltebeckens Iltismoos vorzunehmen ist.	<p>Im regionalen Richtplan Verkehr ist eine geplante Wegergänzung zwischen Birmensdorf, Urdorf und Uitikon vorgesehen. Der Weg soll neu entlang des Chalchtarrenbachs (öffentliches Gewässer Nr. 2140) sowie des Hochwasserrückhaltebeckens Iltismoos verlaufen.</p> <p>Wie bereits in der 1. Vorprüfung festgehalten, verläuft der bestehende Landwirtschaftsweg innerhalb des Uferstreifens des Chalchtarrenbachs. Im Rahmen des Revitalisierungsprojekts für den Chalchtarrenbach sowie des Umbaus des Hochwasserrückhaltebeckens Iltismoos ist die Verlegung des bestehenden Weges zu prüfen.</p> <p>Im Richtplantext Kap. 4.4.2, Nr. 2 ist deshalb zum Fuss- und Wanderweg als Koordinationshinweis festzuhalten, dass eine Abstimmung mit dem Revitalisierungsprojekt für den Chalchtarrenbach und mit dem Umbau des Hochwasserrückhaltebeckens Iltismoos vorzunehmen ist.</p> <p>Im Planungsbericht ist der Koordinationshinweis zu erläutern und auszuführen, dass in der kantonalen Revitalisierungsplanung der Chalchtarrenbach als prioritär zu revitalisierender Gewässerabschnitt bezeichnet ist und im Zeitraum 2015 bis 2035 eine Revitalisierung durch die Standortgemeinde vorgesehen ist. Der mit dem Revitalisierungsprojekt festzulegende Gewässerraum ist extensiv zu gestalten und zu bewirtschaften. Im Rahmen des Revitalisierungsprojekts ist die Lage des bestehenden Landwirtschaftsweges, welcher innerhalb des Uferstreifens des Chalchtarrenbachs verläuft, zu überprüfen und der Weg ist gegebenenfalls zu verlegen. Weiter ist darzulegen, dass die Wegführung entlang des Hochwasserrückhaltebeckens Iltismoos im Rahmen der baulichen Massnahmen am Rückhaltebecken ebenfalls zu überprüfen ist.</p> <p>Für die Zulässigkeit von Wegen an Gewässern verweisen wir zudem auf das Faktenblatt «Wege im Gewässerraum» (AWEL, 2020, <a href="http://www.gewaesserraum.zh.ch">www.gewaesserraum.zh.ch</a>). Das Faktenblatt fasst die rechtlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen aus der Bewilligungspraxis zusammen und dient als Hilfestellung für die Planung von Velowegen sowie Fuss- und Wanderwegen entlang von Gewässern.</p> <p>Verbreiterungen oder Anpassungen bestehender Wege – auch Änderungen des Oberflächenbelags – innerhalb des Uferstreifens bzw. Gewässerraums bedürfen einer Bewilligung des AWEL. Innerhalb des Uferstreifens bzw. Gewässerraums sind bei neuen oder angepassten Wegen grundsätzlich nur unbefestigte Beläge (z. B. wassergebundene Naturbeläge) erlaubt.</p>	<b>Der Antrag 36.0 aus der 2. Vorprüfung des Kantons wird gutgeheissen.</b>