

Rolf Vollenweider
SP Obfelden, Co-Präsident
Wolserstrasse 46
8912 Obfelden



Einschreiben
Gemeinde Obfelden
Abteilung Tiefbau
Dorfstrasse 66
8912 Obfelden

6. November 2022

Anregungen / Einwendungen zum Mitwirkungsverfahren „Vorprojekt Dorfstrasse“

Sehr geehrte Menschen

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Mitwirkung mit Anregungen und Einwendungen zum Vorprojekt Dorfstrasse. Die SP Obfelden nimmt gerne die Gelegenheit wahr, äussert sich dazu und teilt ihre Überlegungen mit den dazugehörigen Begründungen mit.

Grundsätzliches

Das Vorprojekt Dorfstrasse bringt wesentliche Verbesserungen gegenüber der Vorstudie Dorfstrasse. Wir freuen uns, dass die vielen kritischen Stimmen aus der Bevölkerung zur Vorstudie sowie die Ergebnisse unserer Umfrage beachtet worden sind. Wir begrüssen es darum sehr, dass ein signalisiertes Tempo 30 auf mindestens einem grösseren Teil der Dorfstrasse vorgesehen ist und dass ein mögliches Lastwagenfahrverbot ernsthaft in Erwägung gezogen wird, sollte der Schwerverkehr unerwünscht weiter durch das Dorf fahren.

Grundsätzlich finden wir, dass das Projekt immer noch zu sehr verkehrsorientiert und zu wenig lebensraumorientiert ist. Das Projekt verfolgt 5 Ziele

- 1 Sicherheit
- 2 Netzwidestand
- 3 ÖV-Priorisierung
- 4 Lärmsanierung
- 5 siedlungsnahe Gestaltung

Es ist im Projekt klar erkennbar, dass den Zielen 1 bis 4 eine hohe Bedeutung zugemessen wird. Das Ziel 3 ÖV-Priorisierung können wir auch als voll erreicht ansehen. Bei den Zielen 1, 2 und 4 sehen wir noch einige Verbesserungsmöglichkeiten, das Ziel 5 sehen wir als weitgehend viel zu wenig umgesetzt an. Die Ziele sind alle als gleichwertig zu betrachten und entsprechend die Zielerreichung anzustreben.

Strassenräume sind für das Dorfleben von grosser Bedeutung. Sie sind Orte der Begegnung, des Verweilens und des Bewegens innerhalb des Dorfes. Das Potenzial einer neuen Dorfstrasse ist noch längst nicht ausgeschöpft.

Zudem wird die Dorfstrasse noch zu sehr als ein isoliertes Projekt angesehen. Die Übergänge zur Kreuzung an der Kreuzstrasse, zu den Seitenstrassen und zu den angrenzenden Bereichen sind zu wenig bedacht.

Im folgenden verwenden wir immer die Abkürzung „A/E“ für Anregung/Einwendung. Wenn es klar um eine Anregung geht, nur „A“, wenn es um eine Einwendung geht „E“.

Das sind somit unsere Anregungen und Einwendungen:

A/E 1 Anschliessende Staatsstrassen

Die Kreuzung an der Dorfstrasse mit der oberen Dorfstrasse, Ottenbacher- und Dachlisserstrasse muss unbedingt mit dem Projekt verknüpft werden. Auch wenn es sich hier um Staatsstrassen handelt, sind sie Teil des Wegnetzes.

Begründung

Für den Verkehrsteilnehmenden und die anwohnenden Menschen ist es grundsätzlich unwichtig, ob eine Strasse der Gemeinde oder dem Staat gehört. Für sie ist wichtig, dass die Gestaltung, die Verkehrskultur und die entsprechenden Signalisation aus einem Guss wirkt. So entsteht ein Raum mit spezifischen für alle wahrnehmbaren Eigenschaften. Alle wissen, wie man sich hier zu bewegen hat. Unnötige Beschleunigungen mit entsprechenden Lärmemissionen werden vermieden. Das Dorf bekommt ein klares Image mit einem entsprechenden Verhaltensmuster.

A/E 2 Angrenzender Raum

Im Technischen Bericht ist auf Seite 6 folgendes geschrieben: „Die Betrachtung des vorliegenden Projektes beschränkt sich hauptsächlich auf die Strassenparzelle bis zur Hinterkante des Gehwegs (ohne Einbezug der privaten Vorzonen). Hier werden siedlungsorientierte Massnahmen für alle Verkehrsmittel (ÖV-FV-RV-MIV) entwickelt. Punktuell, insbesondere in Bereichen mit einem Gestaltungspotential, wird der Betrachtungsperimeter erweitert.“

Wenn die Dorfstrasse zu einem Ort mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität werden soll, muss der an der Strasse angrenzende (private) Raum unbedingt mitgedacht werden. Sie sind als Räume zu sehen, welche harmonisch ineinander übergehen.

Begründung

Erlebte Räume hören nicht einfach an einer Parzellengrenze auf. Wenn sich Menschen auf der Dorfstrasse aufhalten oder fortbewegen, nehmen sie den Raum in seiner ganzen Dimension wahr. Die Dorfstrasse gewinnt dann wesentlich an Qualität, wenn sie als Teil eines Dorfes gesehen und entsprechend gestaltet wird. Zudem hat eine gesamtheitliche Gestaltung einen positiven Effekt auf das Geschwindigkeitsverhalten des motorisierten Verkehrs und mehr Menschen werden die Strasse anstatt mit dem Auto zu Fuss oder mit dem Velo nutzen.

Weiter ist zu beachten, dass die Grundstücke und Liegenschaften entlang der verkehrsberuhigten Dorfstrasse an Wert zulegen werden. Die Gemeinde kann darum die Eigentümer*innen offen einbeziehen, weil es einen beidseitigen Gewinn gibt.

Wir verweisen weiter auf die VSS-Norm 40 303, in der folgendes dazu festgehalten ist (fette Hervorhebung von uns):

1.5.4 Von Fassade zu Fassade planen

In der Nutzung und Wahrnehmung von Hauptverkehrsstrassen haben Grundeigentumsverhältnisse für die Nutzer und Verkehrsteilnehmenden keine Relevanz. **Im Sinne einer ganzheitlichen Planung, der Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie der effizienten Nutzung des knappen Platzangebotes soll der Strassenraum von Fassade zu Fassade betrachtet und geplant werden.**“ (Seite 8)

E 3 Tempo 30 – Zone anstatt Tempo 30 Strecke

Das Vorprojekt sieht eine Tempo 30 Strecke auf einem Teil der Dorfstrasse vor. Das bringt einzig den Vorteil, dass grundsätzlich Fussgängerstreifen signalisiert werden können. Es bringt aber den grossen Nachteil mit sich, dass bei jeder Seitenstrasse eine entsprechende

Signalisation angebracht werden muss (Ende/Beginn T30, T30-Zone und/oder T50). Das ist aus Gründen des Ortsbildes, der unnötigen Kosten und der Einheitlichkeit des Verkehrsregimes umzusetzen. Die Leute würden verständlicherweise den Kopf über die vielen Schilder schütteln. Der Bus und der Verkehr allgemein auf der Dorfstrasse würde bei durchgezogenen Trottoirs (was wir übrigens sehr begrüessen) vortrittsberechtigt bleiben. Eine einzige Tempo-30-Zone im ganzen Siedlungsbereich von Obfelden ist darum überaus sinnvoll und würde die Erreichung aller Ziele bestens unterstützen.

Begründung

Im Art 15 Abs. 3 der VRV (Verkehrsregelverordnung) steht geschrieben: „Wer aus Fabrik-, Hof- oder Garageausfahrten, aus Feldwegen, Radwegen, Parkplätzen, Tankstellen und dergleichen oder über ein Trottoir auf eine Haupt- oder Nebenstrasse fährt, muss den Benützern dieser Strassen den Vortritt gewähren.

Fussgängerstreifen können bei Schulwegen weiter angebracht werden. In der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen steht 2. Abschnitt, Art 4, Absatz 2 steht: „Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ (siehe https://hindernisfreie-architektur.ch/rechtliche_bestimmung/verordnung-zu-tempo-30-und-begegnungszonen/)

Ansonsten braucht es im Dorf an den meisten Orten nicht zwingend Fussgängerstreifen. Die Leute können die Dorfstrasse überall queren. Interessant ist dazu das Merkblatt des SVI „Flächiges Queren anstatt Fussgängerstreifen“, siehe https://www.svi.ch/media/upload/publications_de/b8409309_SVI_Merkblatt_2019-02_190206_d.pdf Die vorgestellte Forschungsarbeit zeigt auf, wann flächiges Queren sinnvoll ist. Daraus würden wir schliessen, dass gut signalisierte flächige Querungen (z.B. durch Einfärbungen des Strassenbelags) insbesondere bei den historischen Weilern Unterlunnern, Oberlunnern und Toussen, aber auch beim Chilefeld, beim Pöstlibeck und an anderen Stellen möglich und sinnvoll sind.

E 4 Tempo 30 auf dem unteren Abschnitt der Dorfstrasse

Sollte die vorhergehende Einwendung E 3 nicht berücksichtigt werden, sind wir nicht damit einverstanden, dass im unteren Dorfteil Tempo 50 signalisiert wird. Das Verkehrsgutachten empfiehlt eindeutig eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h zwischen dem Knoten Rütli und Knoten Toussen in Obfelden. Die Gründe dafür liegen vor allem beim grösseren Netzwideerstand. Wie beantragen, dass Tempo 30 auf der ganzen Dorfstrasse vom Knoten Rütli bis zum Knoten Toussen eingeführt wird.

Begründungen

- Tempo 30 überall ergibt eine einheitliche Dorfstrasse. Für den MIV und die LKWs ist immer klar, dass sie sich auf einer siedlungsorientierten Strasse befinden.
- Zudem haben auch die Dorfbewohner*innen im unteren Dorfteil Anrecht auf weniger Lärm und allgemein mehr Lebensqualität. Weiter ist die Bautätigkeit im unteren Dorfteil hoch. T30 steigert die Lebensqualität somit vieler Leute.
- Weiter führt der Schulweg zum Kindergarten Bächler für viele Kinder über die Dorfstrasse oder entlang der Dorfstrasse. Ihre Sicherheit kann mit Tempo 30 wesentlich verbessert werden. Der Schutz der Kinder sollte uns das Wert sein.
- Im Übergang von T30 auf T50 muss mit übermässigen Beschleunigungen gerechnet werden. Das ist einem dicht bebauten Dorfteil aus Lärmschutz- und Sicherheitsgründen nicht erwünscht.
- Der Effekt, dass die unteren Dorfbewohner*innen eher mit dem Auto auf die Umfahrung gehen, ist auch mit T30 auf der ganzen Dorfstrasse gegeben. T50 im unteren Dorfteil würde nur wenig diese Absicht unterstützen.

- Bei T30 können die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden miteinander nonverbal miteinander kommunizieren, da das Geschwindigkeitsniveau ähnlicher und weniger hoch ist. Bei T50 ist das viel schwieriger und nicht wirklich möglich.
- Die Grundstücke und Gebäude an der Dorfstrasse werden durch das eingeführte Tempo 30 eine Wertsteigerung erfahren. Es wäre unfair, wenn die einen davon profitieren können, die anderen nicht, nur weil sie ein paar Dutzend Meter weiter unten wohnen. Wertsteigerungen sind zudem für die Gemeinde wie auch für das Gewerbe interessant.

Wir verweisen weiter auf die Forderung der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU, welche einen Paradigmenwechsel fordert: „Mit Tempo 30 schwere Verkehrsunfälle verhindern“ (2020, siehe <https://www.bfu.ch/de/die-bfu/politik/mit-tempo-30-die-verkehrssicherheit-erhoehen>, als Attachment der Eingabe per Mail angehängt) sowie die Broschüre des BFU „Mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöhen“ (siehe https://www.bfu.ch/media/zkbl000i/2020-12-18_tempo_30_fakten_de_fin.pdf, als Attachment der Eingabe per Mail angehängt).

Weiter ist zu erwähnen, dass die Schweizer Bevölkerung innerorts für Tempo 30 ist (siehe <https://www.bfu.ch/de/die-bfu/medien/bevoelkerungsbefragung-tempo-30>) Die Umfrage von der SP Obfelden hat das gleiche Resultat erbracht für Obfelden.

A 5 Tempo 30 auf Ottenbacherstrasse, Dachlisserstrasse und dem obersten Abschnitt der Dorfstrasse

Sollte die vorhergehende Einwendung E 3 nicht berücksichtigt werden, regen wir an, dass die Kantonsstrassen Ottenbacherstrasse, Dachlisserstrasse und der oberste Abschnitt der Dorfstrasse (Toussen bis Hirschen) ebenfalls mit T30 signalisiert werden. Es ist wichtig, dass es im ganzen Dorf ein einheitliches Temporegime gibt.

Wir erwarten, dass die Gemeinde sich verstärkt und vehement für dieses Anliegen beim Kanton einsetzt. Wir haben den Eindruck, dass die Gemeindebehörden sich hier aus der Verantwortung nehmen mit den Scheinargument „Das ist Sache des Kantons“.

Begründungen

- Tempo 30 überall ergibt eine einheitliche Dorfstrasse. Für den MIV und die LKWs ist immer klar, dass sie sich auf einer siedlungsorientierten Strasse befinden.
- Zudem haben auch die Dorfbewohner*innen im oberen Dorfteil Anrecht auf weniger Lärm und allgemein mehr Lebensqualität. T30 steigert die Lebensqualität somit vieler Leute.
- Weiter führt der Schulweg zum Schlossäcker mit dem Hallenbad teilweise über die Dorfstrasse oder entlang der Dorfstrasse im Bereich des Postareals/Bäckerei/Metzgerei. Ihre Sicherheit kann mit Tempo 30 wesentlich verbessert werden. Der Schutz der Kinder sollte uns das Wert sein.
- Im Übergang von T30 auf T50 muss mit übermässigen Beschleunigungen gerechnet werden. Das ist einem dicht bebauten Dorfteil aus Lärmschutz- und Sicherheitsgründen unerwünscht.
- Die Grundstücke und Gebäude an der Dorfstrasse werden durch das eingeführte Tempo 30 eine Wertsteigerung erfahren. Es wäre unfair, wenn die einen davon profitieren können, die anderen nicht, nur weil sie ein paar Dutzend Meter weiter unten wohnen. Wertsteigerungen sind zudem für die Gemeinde wie auch für das Gewerbe interessant.

A 6 Überprüfung der Wirksamkeit

Sollte es bei T50 im unteren Dorfteil bleiben, muss diese Signalisation zwingend auf ihre Wirksamkeit und Auswirkungen auf die Sicherheit und Lebensqualität überprüft werden. Dafür sind vorgängig klare Indikatoren für die Überprüfung zu bestimmen, z.B. was sich an der Lärmbelastung für die Anwohnenden oder an der Sicherheit für Velofahrende und Fussgänger*innen im Übergangsbereich der Tempoanordnung ändert.

Begründung

Nur wenn schon vorgängig klar ist, wo die Probleme liegen können und man gewillt ist, hier genau hinzuschauen, hat man eine Möglichkeit, begründete Verbesserungen anzuordnen.

E 7 Kreuzung mit der Fabrikstrasse

Die T30 Signalisation soll für den von Westen her kommenden Verkehr bereits vor der Kreuzung mit der Fabrikstrasse signalisiert werden, am besten gleich westlich der Bushaltestationen Gessnerstrasse, auch wenn das den Nachteil hat, dass es mehr Signalisationstafeln in der Einfahrt in die Fabrikstrasse braucht.

Begründung

Beschleunigungsmanöver sind nicht sinnvoll über eine Kreuzung oder Bushaltestelle hinweg. Das schafft neue Gefahrensituationen.

Weiter verweisen wir auch auf die Begründung beim folgenden Punkt E 8.

E 8 Kreuzung Dorf-/Ottenbacher-/Dachlisserstrasse

Die T30 Signalisation soll für allen Verkehr, der auf diese Kreuzung zufährt, mit T30 signalisiert werden. Dabei sind den Bushaltestellen, den Ein-/Ausfahrten zum Postareal sowie den Schulwegen zum nahegelegenen Schulhaus besondere Beachtung zu geben. Es braucht darum eine verstärkte Zusammenarbeit mit dem Kanton, damit dieser Strassenbereich sicher und lärmsaniert ausgestaltet wird.

Die Veloinfrastruktur ist über den Knoten durchzuziehen und zwar in alle Richtungen.

Die Kreuzung ist städtebaulich besser zu gestalten. Es ist das Eintrittstor in den Kernbereich des Dorfes von Affoltern / Autobahn her kommende Fahrzeuge.

Begründung

Beschleunigungs- und Bremsmanöver sind nicht sinnvoll über eine Kreuzung oder Bushaltestelle hinweg. Das schafft neue Gefahrensituationen und Lärmemissionen.

Der Führung des Veloverkehrs ist eine eigene Norm gewidmet (VSS 40 252). Darin werden die Grundsätze und Lösungsansätze für die Führung des Veloverkehrs an Knoten beschrieben. **„Wenn immer möglich sollen die Veloinfrastrukturen bei Knoten durchgezogen werden. Unterdimensionierte oder unsachgemäss ausgeführte Veloinfrastrukturen sind jedoch zu vermeiden.“ (S. 46)**

4.9.3 Knotengestaltung

- **Die Gestaltung der Knoten soll möglichst kompakt sein.** Innerhalb besiedelter Gebiet können die Knotenabmessungen knapp gehalten und auf das notwendige Mindestmass beschränkt werden. Vorsortierstreifen, Wegweiser, Lichtsignale und Fahrbahnmarkierungen sind zurückhaltend anzuordnen, insbesondere in schützens- und erhaltenswerten Ortsgebieten.

- **Abgesetzte Velowege im Knotenbereich sind zu vermeiden. Aus Sicherheitsüberlegungen muss der Veloverkehr im Bereich von Knoten immer auf der Fahrbahn geführt werden.** Allenfalls ist es bei sehr grossen Knotenpunkten zweckmässig, ein ergänzendes Angebot (z.B. indirektes Linksabbiegen, Trottoir Velo frei) für ungeübte und unsichere Velofahrenden vorzusehen.

- Die Signalisation und Wegweisung sind beim Entwurf von Anfang an zu berücksichtigen. Die Funktionsfähigkeit und Sicherheit eines Knotens dürfen nicht durch nachträgliche Betriebsänderungen (z.B. der Vortrittsregelung) beeinträchtigt werden.

- **Eine gute, städtebauliche Einbindung ist bei allen Knoten notwendig und Gestaltungen zur ästhetischen Aufwertung des Strassenraums sind anzustreben.**

A 9 Seitenstrassen

Alle Seitenstrassen, welche noch nicht T30 signalisiert haben, müssen neu in T30 Zonen zu liegen kommen.

Begründung

Es wäre widersinnig, von der Dorfstrasse mit T30 in eine Seitenstrasse einzubiegen, in der T50 ist.

A 10 Flüsterbeläge

Das vorliegende Projekt will auf lärmreduzierende Beläge verzichten. Das ist nicht sinnvoll, denn es gibt die einzigartige Möglichkeit, mit dieser Totalsanierung der Dorfstrasse gleich das Optimum an mehr Lebensqualität durch weniger Lärm zu erreichen.

Begründung

Lärmarme Beläge sind ein erprobtes Mittel und werden vielerorts bereits erfolgreich eingebaut. Die Lebens- und Aufenthaltsqualität mit rund 3dB weniger Lärm würde nochmals wesentlich gesteigert.

A/E 11 Lastwagenfahrverbot

Wir können verstehen, dass es eine sachliche Grundlage braucht, damit ein Lastwagenfahrverbot signalisiert werden kann. Unserer Meinung nach ist diese Grundlage mehr als gegeben. Es wird eine Umfahrungsstrasse für viel Geld erstellt, mit dem erklärten Ziel, dass der Obfelden querende Verkehr diese neue Strasse nutzen soll. Eine eindeutiger Begründung ist nicht denkbar. Es ist deshalb kein Grund vorstellbar, warum nicht sofort ein Lastwagenfahrverbot signalisiert werden kann. Wir wünschen darum, dass der Gemeinderat nochmals bei der Kantonspolizei vorstellig wird und ein solches Fahrverbot einfordert.

Sollte es weiterhin nicht möglich sein, ein Fahrverbot gleich zu signalisieren, sind zwingend Indikatoren festzulegen und entsprechende Messmethoden einzurichten, welche die Wirkung der Umfahrungsstrasse für den Schwerverkehr festhalten. So kann rasch reagiert werden, falls weiterhin Lastwagen durch das Dorf fahren.

Begründung

Es wäre widersinnig, nicht alles dafür zu tun, dass die neue Strasse auch genutzt wird, denn es wird sehr viel Geld und Land für dafür verbraucht.

A 12 Fussgängerstreifen

Wir regen an (sofern E 3 nicht berücksichtigt wird), 2 weitere Fussgängerstreifen zu signalisieren. Der eine beim Coiffeur (Dorfstrasse 53), der andere bei der Kreuzung mit der Fabrikstrasse.

Begründung

Wir haben beim Coiffeur einen viel begangenen Schulweg, eine Bank und eine Bushaltestelle in der Nähe. Bereits heute ist oft zu beobachten, dass die Dorfstrasse beim Coiffeur/Zentrum Garage ohne Fussgängerstreifen überquert wird. Ein Fussgängerstreifen hier schafft zusätzliche Sicherheit.

Vom grossen Wohngebiet an der Fabrikstrasse und weiter hinten kommen viele Fussgänger*innen, welche die Dorfstrasse überqueren, insbesondere wenn sie zur Bushaltestelle Gessnerstrasse Richtung Affoltern wollen.

A 13 Velo

Wir sehen, dass ein zweiter Radstreifen schwierig ist, ohne die Strasse verbreitern zu müssen. Trotzdem habe wir den Eindruck, dass es andernorts Strassen mit ähnlicher Breite

gibt, welche beidseitig einen Velostreifen haben. Wir regen an, dass neben der Velofachstelle des Kantons auch einmal noch die Organisation Pro Velo für eine Stellungnahme angefragt wird. Wenn mehr Leute mitdenken, können möglicherweise neue Lösungsansätze gefunden werden.

Weiter fordern wir, die VSS-Norm 40 303 zur Veloverkehrsführung genau zu berücksichtigen, insbesondere bei Schulwegen, welche von vielen Kindern und Jugendlichen mit dem Velo zurückgelegt werden.

Und es darf nicht sein, dass die Velofahrenden zu Pulkführenden werden (siehe VSS-Norm. Weiter muss die Situation der Velofahrenden genau monitort werden um rechtzeitig erkennen zu können, wenn die Verkehrssituation für die Velofahrenden zu gefährlich wäre.

Begründung

Ein beidseitiger Velostreifen würde ein tief gefahrenes Geschwindigkeitsniveau unterstützen. Zudem wäre es für die mobile Bevölkerung motivierend, vermehrt das Velo als Transportmittel zu wählen, den es ist ein eindeutiges Zeichen, dass hier Velo gefahren wird. Und nicht zuletzt wäre es ein Sicherheitsgewinn für die Velofahrenden.

Wir verweisen wie erwähnt auf die VSS-Norm 40 303, in der u.a. folgendes dazu festgehalten ist (**fett** > unsere Hervorhebungen):

4.7. Veloverkehr

4.7.1. Allgemeines

(...) Hauptverkehrsstrassen sind fast immer wichtige Velorouten, da sie in der Regel die direktesten und schnellsten Verbindungen darstellen. Zudem liegen vielfach wichtige Zielorte des Veloverkehrs an den Hauptverkehrsstrassen, insbesondere in den Zentrumsbereichen. Die angrenzenden Gebäude und Parzellen sind in der Regel über die Hauptverkehrsstrassen erschlossen. Die Knoten von Hauptverkehrsstrassen stellen die direktesten Verknüpfungen in andere Ortsteile und Richtungen dar und sind vielfach Zwangspunkte im Routennetz. Dementsprechend liegen viele Wunschlinien der Velofahrenden auf

Hauptverkehrsstrassen. **Eine ungenügende Berücksichtigung der Anliegen des Veloverkehrs führt zu unerwünschtem Verzicht- oder Ausweichverhalten, wie beispielsweise dem Befahren des Trottoirs**, sowie zu gravierenden

Verkehrssicherheitsproblemen. Der Veloverkehr ist als eigene Verkehrsart mit spezifischen Ansprüchen zu verstehen und benötigt entsprechend eine eigene, adäquate Infrastrukturplanung. Analog zum Fussverkehr sind die Anforderungen der Velofahrenden sehr unterschiedlich, wobei sowohl die **Anforderungen der schnellen, geübten als auch der unsicheren Velofahrenden mit einem starken Bedürfnis nach subjektiver Sicherheit berücksichtigt** werden sollen. Wesentlich für die Qualität der Führung des Veloverkehrs sind die Kohärenz, die Durchgängigkeit und die Attraktivität (insbesondere ausreichende Breiten). (...) (Seite 37)

4.7.2. Knoten

Die Qualität einer Hauptverkehrsstrasse für den Veloverkehr wird massgeblich an den Knoten bestimmt, wo die Ansprüche und der Flächenbedarf der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden am grössten sind. Dementsprechend ist beim Knotenentwurf der Veloverkehr immer zu berücksichtigen und ein entsprechendes Veloangebot vorzusehen (siehe Ziffer 4.7 «Veloverkehr»). Von besonderer Wichtigkeit für den Veloverkehr ist das **Thema Linksabbiegen**. Es gibt die Möglichkeit des direkten und indirekten Linksabbiegens. Bei grösseren Knoten mit hohen Belastungen sollten beide Varianten (direktes Linksabbiegen für geübte sowie indirektes Linksabbiegen für unsichere Velofahrende) angeboten werden. (S. 37)

4.7.3 Längsverkehr

Mischverkehr

Wird der Veloverkehr im Mischverkehr mit dem Mfz-Verkehr (ohne Velostreifen oder

Velowege) geführt, ist die Fahrbahnbreite ein entscheidender Faktor für die subjektive und objektive Sicherheit der Velofahrenden. Bei einem **sogenannten Zwischenprofil (6,0 ... 7,0 m) wird der Veloverkehr bei Überholmanövern «geschnitten»**. Aus diesem Grund muss entweder ein enges Profil (< 6,0 m) oder weites Profil (> 7,0 m) gewählt werden. **Bei einem engen Profil muss darauf geachtet werden, dass Velofahrende nicht zu Pulkführern werden.** Bei höheren Belastungen im Mfz-Verkehr sollen solche Abschnitte nicht zu lange sein. (S. 39)

Der Führung des Veloverkehrs ist eine eigene Norm gewidmet (VSS 40 252). Diese ist ebenso zwingend wo immer möglich zu beachten.

A 14 Schleichwege

Sleichwege, bzw. Umfahrungen von der T30-Strecken sind im Dorf unbedingt zu verhindern. Die Gemeindebehörden müssen unbedingt vorgängig diese Möglichkeiten prüfen, verhindern und mittelfristig auch überwachen.

Begründung

Maschwander, Bächler- und Wolserstrasse und evt. weitere Strassen könnten als Ausweichroute gewählt werden. Es wäre absolut widersinnig, wenn andere Strassen im Dorf genutzt würden, um T30 auszuweichen.

A/E 15 Gestaltung aus Ausstattung

Die Gestaltung der Dorfstrasse scheint uns im jetzigen Vorprojekt noch sehr dürftig zu sein. Sie unterstützt kaum die Erreichung des Ziels einer siedlungsnahen Gestaltung, welches eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität mit sich bringen könnte. Die angedachte Gestaltung unterstützt zudem überhaupt nicht das Ziel, dass die Dorfstrasse nicht als ein trennendes Element im Dorf, sondern als ein allseitig verbindendes Element wahrgenommen wird. Die Auskünfte an der Infoveranstaltung dazu waren sehr wage und schwach. Hier gibt es noch viel Potenzial und es sollte, auch wenn es das letzte der 5 Ziele ist, mehr investiert werden. Mit ein paar Bäumen und Bänkli ist es nicht getan.

Begründung

Eine siedlungsnahen Gestaltung, welche diesen Namen auch verdient, bringt einen grossen Mehrwert für das Leben und Schaffen im Dorf. Das Dorf wird als lebenswerter Ort empfunden werden. Das wird viele positive Folgeerscheinungen mit sich mitbringen. Die Zufriedenheit der Bevölkerung und des Gewerbes wird steigen, es wird eine Verkehrskultur mit gleicher Augenhöhe für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen, was der Sicherheit und der Förderung des Langsamverkehrs zu Gute kommt.

In der Broschüre „Strassen und Plätze neu denken“ des deutschen Umwelt Bundesamtes steht in der Einleitung geschrieben: „Auf Straßen und Plätzen findet das öffentliche Leben statt. Ihre Gestaltung bestimmt, wie intensiv wir diese Räume dafür nutzen. Ist eine Straße als eine Einladung an Kraftfahrzeuge konzipiert, dominiert hier der Autoverkehr. Kaum jemand möchte sich in solchen Strassen aufhalten – die Aufenthaltsqualität ist in der Regel gering, Begegnungen, Gespräche oder Kinderspiel finden nicht statt. Wirkt eine Straße jedoch einladend auf zu Fuß gehende und Rad fahrende Menschen, existieren Gelegenheiten zum Aufenthalt, so entstehen Kommunikation und Interaktion. Der öffentliche Straßenraum füllt sich mit Leben.“ Wir legen diesem Schreiben ein Exemplar der Broschüre bei, denn sie kann wertvolle Anregungen für unsere Dorfstrasse geben (bei der Eingabe per Mail).

Weiter verweisen wir auf die VSS-Norm 40 303, in der u.a. folgendes dazu festgehalten ist (**fett** > unsere Hervorhebungen):

*„Der Entwurf von Hauptverkehrsstrassen ist die **integrale Planung des Strassenraums aus städtebaulich-gestalterischer, verkehrlicher, sicherheitstechnischer und umweltrechtlicher Sicht.**“ (Seite 6)*

*„Gestaltung ist ein integraler Bestandteil des Strassenraumentwurfs und kann **nicht erst erfolgen, nachdem die verkehrlichen Entwurfselemente bestimmt werden.**“ (ebenda)*

1.5.4 Von Fassade zu Fassade planen

„In der Nutzung und Wahrnehmung von Hauptverkehrsstrassen haben Grundeigentumsverhältnisse für die Nutzer und Verkehrsteilnehmenden keine Relevanz. Im Sinne einer ganzheitlichen Planung, der Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie der effizienten Nutzung des knappen Platzangebotes soll der Strassenraum von Fassade zu Fassade betrachtet und geplant werden.“ (Seite 8)

A 16 Zentrumszone

Wir sind der Meinung, dass mit dem jetzigen Projekt eine riesengrosse Chance verpasst wird, im Bereich der Ref. Kirche, Gemeindehaus und Schulhaus Chilefeld ein eigentliches Zentrum für Obfelden zu schaffen. Das Land in diesem Bereich von Obfelden gehört alles der öffentlichen Hand. Es wäre für Obfelden einfach nur toll, wenn wir hier ein Zentrum bekommen würden. Das würde das Leben in Obfelden echt um mehrere Sterne lebenswerter machen! Wir regen darum an, diesen Bereich der Dorfstrasse noch nicht umzugestalten, sondern in einem umfassenden, partizipativen Prozess mit der Bevölkerung auszuloten, was da werden könnte. Die Finanzierung dieses Bereichs kann dann separat erfolgen. Und die Gemeinde muss auch nicht alles selber tragen, sondern kann mit Privaten und Genossenschaften zusammenarbeiten. Man kann sich für die Umsetzung Zeit lassen und damit für die Finanzierung langfristig sorgen. Es bräuchte zuerst so etwas wie ein Masterplan für eine solche Zone.



Begründung

Immer wieder hört man, Obfelden habe kein Zentrum. Zwar wird versucht, beim Postareal ein Zentrum zu schaffen, doch ist fraglich, ob an diesem Ort mit dem festgelegten

Gestaltungsplan das Gelingen kann. Ein Zentrum gehört ins Zentrum des Dorfes. Durch das, dass alles Land der Öffentlichen Hand gehört, ist es ein eigentliches „Filetstück“ der Dorfstrasse und dem angrenzenden Raum. Schaffen wir mit dem jetzigen Projekt nicht ein „Fait accompli“, welches es auf Jahrzehnte hinaus verunmöglicht, aus dem Gebiet einen öffentlichen Ort voller Leben zu machen. Es ist „die“ Chance, welche wir haben, sie wird kaum ein zweites Mal kommen, bis wir alt oder schon gestorben sind.

A 17 Hitzeminderung

Wir leben in einer Zeit der Klimaerwärmung. Heisse Sommermonate werden immer häufiger und intensiver werden. Asphaltierte Strassen machen ein Siedlungsgebiet noch heisser. Es muss darum das Ziel sein, Strassen wo möglich zu beschatten und den asphaltierten Bereich möglichst klein zu halten. Das vorgelegte Vorprojekt zeigt in keinerlei Weise auf, wie eine hitzemindernde Wirkung erzielt werden soll.

Begründung

Obfelden trägt das Label Energiestadt. Das Label zeichnet ein Dorf aus, welches überdurchschnittliche Anstrengungen im Bereich ihrer kommunalen Energie- und Klimapolitik unternimmt. Dazu können auch Anstrengungen bei den Anpassungen an den Klimawandel gehören (siehe <https://www.energiestadt.ch>)

Wir müssen uns als Private, als Gemeinde, als Kanton, als Staat und als Weltgemeinschaft mit der Tatsache des Klimawandels auseinandersetzen und uns möglichst clever und frühzeitig dafür wappnen. Alle späteren Massnahmen werden immer teurer werden, wobei das Überleben der Menschheit immer mehr in Frage gestellt wird oder zumindest eine immer konfliktreichere Zukunft vor uns liegt. Nutzen wir die Möglichkeiten bei uns in Obfelden, um auf die Herausforderung des Klimawandels zu reagieren.

A 18 Kommunikation zu den Kosten

Es ist wichtig, dass die Gemeindebehörden aufzeigen, dass die zu investierenden finanziellen Mittel sinnvoll eingesetzt sind. Die Investitionen schaffen langfristig auf viele Jahrzehnte hinaus ein attraktives und lebensfreundliches Obfelden. Der Return on Investment wird bald grösser als die Kosten sein, da Gebäude und Grundstücke eine Wertsteigerung erfahren und es lukrativ sein wird, an dieser guten Wohn- und Geschäftslage zu investieren.

Es ist aber wichtig zu sagen, dass ein wesentlicher Teil auch vom Kanton bezahlt wird, ja bezahlt werden muss, welcher auch aus Steuergeldern finanziert wird.

Und wer zur Umfahrung ja gesagt hat, muss auch bereit sein, die damit indirekt verbundenen Kosten zu tragen, ansonsten die neue Umfahrung wenig Sinn macht.

A 19 Kommunikation gegenüber dem Gewerbe

Oft ist das Gewerbe kritisch gegenüber Tempo 30 eingestellt. Einerseits werden die längeren Fahrzeiten im Dorf, andererseits eine erschwerte Zugänglichkeit befürchtet. Wir wünschen, dass das Gewerbe aktiv miteinbezogen wird, damit deren Überlegungen im direkten Austausch geklärt werden können. Die Projektverantwortlichen sollen aber auch darauf aufmerksam machen, dass in vielen Gemeinden, in denen T30 eingeführt worden ist, die anfängliche Skepsis des Gewerbes in Zufriedenheit sich veränderte. Wir verweisen dabei gerne auf die Broschüre von Fussverkehr Schweiz „Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr“, zum Download auf https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/07/broschuere_0906_einkaufen.pdf zu finden. Wir hängen die Broschüre gerne auch gleich der Eingabe per Mail an.

Begründung

Ein anfängliche Skepsis ist nachvollziehbar. Der SVI (Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten) schrieb 2019 dazu: „Anfänglich wird vom lokalen Gewerbe teilweise eine herabgesetzte Erreichbarkeit für den MIV befürchtet. In verschiedenen Beispielen (Horw, Köniz) wurde aber die Erreichbarkeit sogar erhöht, was sich auch positiv auf die Geschäftsentwicklung auswirkt.“ siehe Homepage des VCS

<https://www.verkehrsclub.ch/ratgeber/strassen-fuer-alle/tempo-30/gruende-fuer-tempo-30/>

Der VCS schreibt weiter dazu, dass Ortszentren wirtschaftlich belebt werden, da der öffentliche Raum vielseitiger/intensiver genutzt werden kann.

Der VCS bezieht sich dabei auf das Forschungsprojekt des Bundes Forschungsprojekt SVI 2015/004, Seite 60 siehe

https://www.verkehrsclub.ch/fileadmin/user_upload/30_ratgeber/47_strasse/tempo30/t30_Tempo_30_auf_Hauptverkehrsachsen.pdf

Für die Standortqualität und das Einkaufserlebnis ist es in Zeiten des Internethandels entscheidend, dass die Menschen mit attraktiven Einkaufsstrassen, Ortszentren angezogen werden können. Ein wichtiges Merkmal für attraktive Zentren ist, dass sich zu Fussgehende in diesem Raum gerne aufhalten und ihn beleben. Tempo 30 wirkt hierzu auf mehreren Ebenen (Lärm, Sicherheit, Trennwirkung Strasse, Gestaltungsfreiräume, ...) Dazu passt auch die vom Bundesrat beschlossene Neuerung: Ab dem 1. Januar 2023 lässt die SSV die Einführung von T30-Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität als Kriterium zu.

Die Einschränkungen für den Autokunden sind aufgrund Tempo 30 minim. Die Erreichbarkeit ist weiterhin gegeben. Der Zeitverlust beträgt wenige Sekunden und wegen Tempo 30 muss auch kein Parkplatz aufgehoben werden (es gibt natürlich andere Gründe, dies zu tun). Umgekehrt wird die Zugänglichkeit für Zufussgehende (in Kombination mit öV) und die Velofahrende mit T30 erhöht.

In Köniz hat die Uni Bern das lokale Gewerbe über die Auswirkungen der verkehrsberuhigten Strasse auf sie befragt: „Aus der Unternehmensbefragung kann auf eine positive Grundeinstellung zur neuen Seftigenstrasse geschlossen werden, insbesondere äussern sich Grossverteiler und Nischenanbieter zufriedener. Das befragte Gewerbe schätzt die Auswirkungen der neuen Massnahmen auf den Geschäftsgang positiv ein. Namentlich die erleichterte Quermöglichkeit, die Verkehrskreisel, die Vorplatzerweiterung und die zahlreicheren Kurzzeitparkplätze wurden positiv aufgenommen.“ (siehe http://www.ikaoe.unibe.ch/forschung/umwelt.verkehr/pdf/Broschure_Seftigenstrasse.pdf (Kapitel 4 Auswirkungen auf Handel und Gewerbe).

Allenfalls lohnt es sich, den Kontakt zu Gewerbevereinen in Köniz oder Horw herzustellen.

E 20 Tempo 30 bereits mit der Eröffnung der Umfahrungsstrasse

Die Gemeinde muss mit dem Tag X der Eröffnung der Umfahrung bereit sein, dass auf der Dorfstrasse eine Netzwerkwiderstand eingerichtet wird, sofern der Kanton nicht unmittelbar mit der Sanierung der oberen Dorfstrasse beginnt. Am einfachsten ist eine T30-Signalisation, welche wenig Folgekosten hat.

Begründung

Die Erfahrung mit der Eröffnung der Westumfahrung der Stadt Zürich vor rund 10 Jahren, als in Zürich gleichzeitig mit dem Beginn der Sanierungen der Strassen der Westtangente begonnen wurde, waren äusserst positiv. Man hatte aus dem Desaster der in Birmensdorf gelernt, als kein Projekt im Dorf bereit für die Umsetzung war, als ein Teil der Westumfahrung eröffnet wurde. Damals blieb ein grosser Teil des Verkehrs im Dorf und die Wirkung des neuen Autobahnabschnitts war auf den Verkehr in Birmensdorf minimal.

Weiter muss auch damit gerechnet werden, dass 2025 noch nicht mit der Sanierung und der Neugestaltung der Dorfstrasse begonnen werden kann. Dieses Ziel ist nämlich äusserst

ehrgeizig und es darf keine Einsprachen oder andere Verzögerungen geben, um es zu erreichen. Bei den hängigen Rechtsverfahren, welche es bereits jetzt gibt, ist es äusserst fraglich, dass dieses Ziel erreicht werden kann. Auch für diese Situation muss die Gemeinde bereit sein, dass zwar der obere Abschnitt der Dorfstrasse saniert ist, aber im mittleren und unteren Abschnitt noch mit dem Bau begonnen werden kann. Die Umfahrung, da sie nun mal gebaut ist, soll möglichst rasch ihre Wirkung entfalten. Wer A zu Umfahrung gesagt hat, muss jetzt auch B zu einem Netzwiderstand auf der Dorfstrasse sagen.

Wir danken dem Gemeinderat für die sorgfältige Prüfung unserer Anregungen und Einwendungen.

Freundliche Grüsse

R. Vollenweider