

SP Obfelden
Maria Kapossy, Co-Präsidentin
Raihaltenstrasse 29
8912 Obfelden

An die Gemeinde Obfelden
Tiefbauamt
Dorfstrasse 66
8912 Obfelden

Obfelden, 24. Oktober 2023

Einsprachen Planaufgabe Auflageprojekt / Bauprojekt Dorfstrasse Obfelden

Vorhergehende Erklärungen

Die SP Obfelden hat die Pläne und Berichte zum Auflageprojekt / Bauprojekt Dorfstrasse genau studiert. Dafür haben wir eine grössere Arbeitsgruppe gebildet und die Aufgaben des Aktenstudiums aufgeteilt. Die SP Obfelden formuliert in diesem Schreiben ihre Einsprachen. Einzelne Mitglieder unserer Arbeitsgruppe reichen zum Teil eigene Einsprachen ein. Diese Einsprachen können zusätzliche Themen enthalten, identisch oder ähnlich formuliert sein. Die verschiedenen Schreiben sind auf jeden Fall als je eigene Stellungnahmen zu behandeln.

Grundsätzliches

Das Auflageprojekt ist leider eine reine Strassenbaulösung. Es gibt praktisch keinerlei städtebaulichen, gesamtheitlichen Verbesserungen darin. Der an die Strasse angrenzende Raum wird nicht beachtet, geschweige denn in die Planung einbezogen. Die Bushäuschen mit begrüntem Dach und das Plätzchen bei der unteren Kreuzung mit der Wolserstrasse vermögen nicht zu überzeugen. Sie bringen weder in städtebaulicher noch klimatischer Hinsicht einen Nutzen. Es ist nicht gelungen, das Gemeindehaus mit Vorplatz in das Projekt einzubinden, geschweige denn die wichtigen öffentlichen Orte wie Volg, Möbel Kurt, Raiffeisenbank, Coiffeur, Jugendtreff, Schulhaus Chilefeld, Pöstlibeck, Restaurant Löwen, bzw. die rein privaten Gebäude und Siedlungen. Der Nutzen des Projekts beschränkt sich auf mehr Sicherheit, weniger Lärm und hoffentlich eine lenkende Wirkung, dass der dorfquerende motorisierte Verkehr die Umfahrung nutzt.

Es wird damit leider eine grosse Chance vertan, den Charakter des Dorfes hin zu einem wohnlich anmutenden und lebensfreundlichen Ort zu verändern. Die Strasse wird weiterhin einzig als Strasse mit ihrer trennenden Art wahrgenommen werden. Obfelden bleibt ein Strassendorf. Das ist sehr ernüchternd und die Enttäuschung ist auf unserer Seite entsprechend gross.

Wir möchten nochmals daran erinnern, dass wir bereits vor 10 Jahren eine aktive Beteiligung der Bevölkerung gefordert haben. Wir sind überzeugt, dass wir heute eine viel bessere Lösung präsentiert bekommen würden, hätte die Bevölkerung und das Gewerbe von Anfang an partizipieren können. Auch wenn wir zu diesen grundsätzlichen Gedanken keine Einsprache formulieren, verlangen wir vom Gemeinderat und den weiteren involvierten Ämtern eine Stellungnahme dazu.

Einsprachen

1. Einsprache betreffend Tempo 50 im Abschnitt 0.000-0.880: In diesem Abschnitt ist auch Tempo 30 zu signalisieren

Begründung: Im Road Safety Bericht vom 29. August 2023 steht: Gegenüber heute werden neu für die zwei Abschnitte unterschiedlich signalisierte Höchstgeschwindigkeiten mit dem gleichen Strassenquerschnitt vorgesehen. Es ist zu erwarten, dass dies zu Sicherheitsdefiziten im Verkehrsablauf führt und sich die Akzeptanz und die Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im zweiten Abschnitt als ungenügend erweist, auch im Bereich der Schulhäuser.

Da der Strassenquerschnitt im Normalprofil auf dem ganzen Strassenabschnitt identisch ausgestaltet wird, sollte auch die Höchstgeschwindigkeit analog signalisiert werden.

Folglich sollten auch alle Sicherheitseinrichtungen (Sicherheitsmassnahmen), wie Fussgängerübergänge, Trottoirüberfahrten, Einmündungen, Kreuzungen, Signalisation und Markierung, den gleichen Standard und die gleiche Ausgestaltung aufweisen. Zur Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen erscheint die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der ganzen Strecke zweckmässig und notwendig.

Das Dorfbild und die Siedlungsstruktur sind entlang der gesamten Dorfstrasse ähnlich. Es gibt keine längeren Bereiche, welche eine wesentlich andere Bebauung haben. Es gibt auch keine Bereiche, welche als Einfahrt in ein Dorf bzw. als Ausfahrt aus einem Dorf wahrgenommen würden und darum ein höheres Tempo evt. als sinnvoll erscheinen lassen würden. Für die Verkehrsteilnehmenden des MIV ist es nicht verständlich, warum in einem Teil des Dorf T 30 gilt, in einem anderen Teil T 50. Es gibt keine erkennbare Logik dafür.

2. Einsprache betreffend Einbiege- und Abbiegeradien: Sämtliche Einbiege- und Abbiegeradien sowie die privaten Ausfahrten sind gemäss der Projektierung in der Zone 30 km/h auszuführen.

Begründung: Im Road Safety Audit vom 29. August 2023 ist erwähnt, dass die Projektierungsgeschwindigkeit 30 km/h beträgt. Die Einmündungen in diesem Abschnitt sind jedoch auf eine Geschwindigkeit von Tempo 50 km/h projektiert. Das heisst, die Projektierung beruht auf einer Geschwindigkeit von 50 km/h. **Die Aussage, dass die Projektierungsgeschwindigkeit Tempo 30 beträgt, ist demnach falsch.** Zudem sind die Abbiege- und Einbiegeradien über den Norm- und Erfahrungswerten geplant (Abbiegeradius geplant ca. 6.00m, Norm ≥ 3 m, Einbiegeradius geplant ca. 15.00, Norm ≥ 3 m). Im Abschnitt 0.880-1.895 sind die Einbiege- und Abbiegeradien geplant je ca. 6 m, Norm je ≥ 3 m. Die projektierten Radien sind demnach weit über den Norm- resp. Erfahrungswerten und deshalb nicht zu vertreten. Im Weiteren wird durch die kleineren Radien Platz für Grünflächen gewonnen.

Bei den privaten Ausfahrten müssten zum Teil unverhältnismässige Anpassungen durchgeführt werden, die bei der Projektierungsgeschwindigkeit von 30 km/h nicht notwendig sind.

3. Einsprache Trottoirüberfahrten:

Die Trottoirüberfahrten sind mit mindestens 2.5 m Breite auszugestalten, wo möglich mit 3.5 m.

Zudem ist auf der Bodenackerstrasse auch eine Trottoirüberfahrt zu errichten.

Begründung: Die Breite der Trottoirüberfahrten sind lediglich 2.00 m. Die Norm- /Erfahrungswerte wie auch die Empfehlung im Road Safety Audit betragen 2.50-3.50 m.

Die Bodenackerstrasse ist ein wichtiger Schulweg. Zudem wird der Gehweg entlang der Dorfstrasse viel benutzt, sei es für den Weg zum Volg oder in Zukunft auch zum Postareal. Dieser Weg ist durch eine Trottoirüberfahrt zu ergänzen.

Spezifische Begründungen zur Bodenackerstrasse: Die Bodenackerstrasse ist eine untergeordnete Verbindung, schon heute mit T30 zu befahren. Es ist nicht nachvollziehbar, warum diese Einmündung (als einzige im Dorf!) nicht über einen **durchgezogenen Gehweg** und nicht über die **gleichgrosse Schleppkurve** wie die gegenüberliegende Einmündung Wolserstrasse verfügt. Die Bodenackerstrasse ist ein wichtiger Verbindungsweg für die Schüler und Schülerinnen. Ebenso wird der Gehweg entlang der Dorfstrasse viel benutzt und muss geschützt werden. Dies als Fussgänger-Zugang zum Volg wie auch als Trottoir für sämtliche Längsverbindungen. Diese Verbindung ist als Gehweg auszubilden und hat Priorität vor dem rollenden Verkehr!

Die grosse Schleppkurve, wie im Plan gezeichnet, ist unnötig und fördert das schnelle Einfahren in die Dorfstrasse. Dies direkt neben dem Fussgängerstreifen, welcher von vielen Fussgängern und Fussgängerinnen, insbesondere auch Kindern, genutzt wird. Der gleiche Radius wie bei der Wolserstrasse ist auch für die Bodenackerstrasse anzuwenden, um den Einbiegeverkehr – über den Gehweg abzubremesen.

Durch den ungleich grösseren Radius der Bodenackerstrasse wird die Zufahrt ab Wolserstrasse zweitrangig wahrgenommen, dies wird zu Unsicherheiten betreffend Vortrittsrecht führen und ist demnach gefährlich.

Es kommt bei der Planung dieser Einfahrt das ungute Gefühl auf, dass dabei Partikularinteressen vertreten und übergewichtet wurden. Die Ein- und Ausfahrten auf die benachbarten Grundstücke durch LKW und Kunden sind durch weit engere Radien genügend erschlossen. Somit kann auch die Einfahrt in die Dorfstrasse ohne Nachteile, der Einsprache entsprechend, umgesetzt werden.

4. Einsprache / Antrag zur Grundlage Strassenmerkmale

Im Road Safety Audit vom 29. August 2023 wurde bei den Strassenmerkmalen die Frequenzen für Fussgänger und Zweiradfahrer auf wenig (20-200 Personen /Tag) geschätzt. **Diese Zahl ist mit Sicherheit zu gering und auf weit über 200 Personen /Tag zu korrigieren. Es ist zu überprüfen welche Auswirkungen diese Korrektur auf den Road Safety Bericht hat.**

Begründung: Die Fussgängerstreifen werden sehr unterschiedlich häufig genutzt. Einzelne Fussgängerstreifen werden von mehr als 200 Personen täglich genutzt. Es ist nicht zulässig, einfach einen Mittelwert zu nehmen, sondern das Aufkommen muss spezifischer betrachtet werden. Zudem ist davon auszugehen, dass der Fussgängerverkehr zunehmen wird, weil ...

a) Immer mehr Leute im Dorf wohnen

b) Hoffentlich die Leute in Zukunft häufiger zu Fuss gehen werden. Mindestens ist eine solche Entwicklung bei tieferen Tempi für den MIV zu erwarten.

5. Einsprache Fussgängerstreifen bei Punkt 407.50:

Der Fussgängerstreifen bei der Einmündung Schwerzimatstrasse und alte Schulhausstrasse ist am alten Ort, d.h. oberhalb der Einmündungen zu belassen oder zusätzlich zu markieren.

Begründung: Es ist nicht fussgängerfreundlich, den Fussgängerstreifen unterhalb der beiden Einmündungen zu setzen. Die Postautohaltestelle Gessnerstrasse Richtung Affoltern ist oberhalb der Einmündungen. Es wird wohl kaum ein Fussgänger oder eine Fussgängerin den Umweg über den Fussgängerstreifen machen.

6. Sämtliche Bushaltestellen sind auf die Platzierung der Wartehäuschen zu überprüfen und wo möglich ausserhalb des Trottoirs zu platzieren. Die Gestaltung der Häuschen soll den Gegebenheiten angepasst sein. Eine Normierung soll untergeordnete Bedeutung haben.

Begründung: Durch die geplante Platzierung der Unterstände auf dem Trottoir ist eine seitliche Schutzverkleidung gegen Wind und Regen nicht möglich. Die Platzierung auf dem Trottoir behindert die durchlaufenden Fussgänger und die Schneeräumung. Lediglich einheitliche Buswartehäuschen verhelfen dem Dorf nicht zu mehr Charme. Es wird ihnen eine Bedeutung gegeben, welche sie alleine nicht erfüllen können (siehe Grundsätzliches zu Beginn dieses Schreibens).

Zusatzanträge zu den Haltestellen

Haltestelle Gessnerstrasse Richtung Affoltern.

Das Wartehäuschen kann mit geringem Aufwand in die private Parzelle versetzt werden insbesondere, da die Haltestelle noch etwas nach oben verschoben wird. Mit den Eigentümern der entsprechenden Parzelle sind diesbezügliche Verhandlungen aufzunehmen.

Haltestelle Alte Post Richtung Affoltern

Die Wartehäuschen kann mit geringen Aufwand in die private Parzelle versetzt werden. Es ist mit dem Eigentümer der entsprechenden Parzelle diesbezügliche Verhandlungen aufzunehmen.

Haltestelle Alte Post Richtung Muri

Die Wartehäuschen kann mit geringen Aufwand in die private Parzelle oder in die Parzelle vom Gebäude Poststrasse, die der Gemeinde gehört versetzt werden. Mit dem Eigentümer der entsprechenden Parzelle sind diesbezügliche Verhandlungen aufzunehmen.

Haltestelle Bachstrasse Richtung Affoltern

Das Wartehäuschen ist ausserhalb des Trottoirs sehr gut. Somit kann dies mit seitlichen Schutzeinrichtungen ausgerüstet werden.

Haltestelle Bachstrasse Richtung Muri

Es ist zu prüfen, ob das Wartehäuschen mit vernünftigem Aufwand in die private Parzelle versetzt werden kann. Mit dem Eigentümer der entsprechenden Parzelle sind diesbezügliche Verhandlungen aufzunehmen.

Haltestelle Toussen Richtung Affoltern

Das Wartehäuschen ist ausserhalb des Trottoirs sehr gut. Somit kann dies mit seitlichen Schutzeinrichtungen ausgerüstet werden.

Das bestehende Wartehäuschen ist zu belassen. Insbesondere die Veloabstellplätze sind zu behalten und wenn möglich auszubauen.

Veloabstellplätze

Bei allen Haltestellen sind soweit möglich Veloabstellplätze zu bereitzustellen und evtl. mit Ladestationen auszurüsten.

7. Einsprache betreffend minimalen Lärmschutz durch Deckbelag: Verlangter Einsatz von wirksamem, lärmarmem Belag mit Lärmreduktion -3dB. Begehren: Die neue zu erstellende Dorfstrasse ist mit einem wirksamem, lärmarmem Deckbelag mit einer Lärmreduktion von mind. -3dB auszurüsten, insbesondere im Abschnitt mit T50

Begründung: Im 6.4. Fazit des vorliegenden Lärmgutachtens über die Dorfstrasse findet sich die klare und eindeutige Empfehlung einen lärmarmen Deckbelag auch bei Tempo 30 zur Anwendung zu bringen.

«Aus akustischer Sicht ist die Kombination der Massnahmen Temporeduktion und lärmarmen Belag optimal, da hier das grösste Lärminderungspotential erreicht wird».

«Wird eine Temporeduktion zusammen mit einem lärmarmen Belag umgesetzt, werden einerseits 100% der Personen geschützt und andererseits führt die markante Verringerung der Spitzenpegel zu weniger Aufwachreaktionen in der Nacht. Insgesamt trägt eine Verkehrsberuhigung zu einer deutlichen Steigerung der Wohnqualität bei.»

Gemäss Lärmgutachten können mit der geplanten Temporeduktion auf Tempo 30 die gesetzlichen Lärmvorschriften eingehalten werden (Lärmreduktion -3 dB). Es steht aber ausser Frage, dass Lärm nicht nur lästig ist, sondern auch krank macht. Jede weitere Reduktion des Strassenlärms führt zu einer Steigerung der Wohnqualität und Gesundheit der Bevölkerung im weiteren Umfeld der Dorfstrasse.

Es besteht eine gesetzliche Vorschrift, den Lärm an der Quelle so weit wie möglich und finanziell tragbar zu bekämpfen. Dies wäre mit einem Deckbelag -3dB, z.B. SDA4 möglich.

Die Mehrkosten des Belages sind im Gesamtumfang des Strassenbauprojektes und der «Wertsteigerung» tragbar.

Die Qualität der lärmarmen Beläge hat sich in den letzten Jahren sehr verbessert und wird von Fachleuten und Kommunen vermehrt auch über die gesetzlichen Normen hinaus eingesetzt, um so die Bevölkerung besser zu schützen. Der Nutzen für alle umliegenden Liegenschaft in den kommenden 10 -20 Jahren (erwartete Lebensdauer des Belages) ist sehr gross! Durch die Temporeduktion T30 und die ggf. reduzierte Durchfahrt des Schwerverkehrs wird der Belag nicht sonderlich beansprucht und kann seine lärmschluckenden Eigenschaften lange behalten. (Nebenbei: Moderne Beläge können z.T. über die helle Einfärbung die sommerliche Hitzeabstrahlung minimieren. Dieser Vorteil sollte ebenfalls in der Planungsphase Einzug finden.)

Unumgänglich ist der LSB – 3dB im unteren Dorfteil, in der T50 Zone, da diese nicht von der Lärmreduktion durch T30 profitieren kann.

Mit dem zusätzlichen Einsatz eines fortschrittlichen Lärmschutzbelages wird die Dorfstrasse für die kommenden Jahre fit gemacht. Es wäre eine unverständliche und kurzsichtige Anordnung, die Dorfstrasse nicht mit dem bestmöglichen Lärmschutz-Deckbelag zu versehen. Jedes gewonnen dB bedeutet permanente Lebensqualität!

**8. Antrag/Einwendung zur Einfärbung des Strassenbelags bei besonderen Orten:
Der Strassenbelag ist an besonderen Orten einzufärben, insbesondere bei der Kreuzung
Dorf-/Schmitten-/Rainstrasse.**

Begründung: Die erwähnte Kreuzung wird von vielen Oberstufenschülern und -schülerinnen mit dem Velo oder dem Mofa befahren. Sie müssen dabei die Dorfstrasse überqueren. Weiter müssen viele Kinder im Primarstufenalter hier in die Schmittenstrasse einbiegen, welche mit dem Velo vom oberen Dorfteil herkommen, u.a. auch von der Schwimmhalle, in der sie Schwimmunterricht hatten, also sogar während den Unterrichtszeiten. Mit einer farblichen Hervorhebung des Strassenbelags kann signalisiert werden, dass hier eine besondere Stelle mit einer erhöhten Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erforderlich ist. Das Tempo des MIV und der LKWs wird reduziert.

Eingefärbte Beläge können an weiteren Stellen entsprechend eingesetzt werden. Denkbar wären die Kreuzung Dorf-/Bodenacker-/Wolserstrasse, beim Pöstlibeck, bei der Einfahrt der Bachstrasse oder beim Übergang von der T30 zur T50 Signalisation. Weitere Orte sind zu prüfen.

Mit eingefärbten Belägen ist es möglich, dass der Asphalt sich weniger erhitzt. Im Hinblick auf die Klimaerwärmung sind alle kühlenden Massnahmen wünschenswert.

9. Antrag/Einwendung für mehr Massnahmen zum Klimaschutz und Hitzeminderung entlang der Dorfstrasse. Es sind mehr Bäume, Rabatten, Grünstreifen und ähnliches ins Projekt aufzunehmen. Die projektierte Dorfstrasse muss unter dieser primären Zielvorgabe Abschnitt für Abschnitt auf hitzemindernde Möglichkeiten überprüft werden und es sind alle Gelegenheiten für Massnahmen zu nutzen.

Begründung: Strassen tragen wesentlich zur überdurchschnittlichen Erhitzung besiedelter Gebiete bei. Bäume spenden Schatten und regen dadurch eine erhöhte Luftzirkulation an. Dies trägt zu einer effektiven und besonders auch zu einer gefühlten Hitzeminderung bei. Grünstreifen, Rabatten etc. verdunsten Wasser und tragen damit ebenso zur Kühlung bei. Wenn auf überdimensionierte Räder und Schleppkurven bei den seitlich einbiegenden Strassen und Zufahrten verzichtet wird (siehe Punkt 2), ergibt so eine Vielzahl an entsprechenden Chancen.

10. Antrag/Einwendung: Die Dorfstrasse soll mind. im jetzt vorgesehen Tempo 30 Bereich als Tempo 30-Zone anstatt Tempo 30 Strecke signalisiert werden. Dabei ist zu prüfen, welche geplanten Fussgängerstreifen bestehen bleiben können. Weiter ist zu prüfen, ob es richtig ist, dass der Art. 1 Abs. 8 Satz 2 der Verkehrsregelverordnung auch für Trottoirüberfahrten gilt.

Begründung: Wenn das gesamte oder ein grosses Gebiet des Siedlungsgebietes einheitlich als Tempo 30-Zone signalisiert wird, führt das zu einem ausgeglichenen Fahrverhalten. Der Verkehrsteilnehmende muss sich nicht überlegen, warum es ständig Signalisationsänderungen im Dorf zwischen T 30-Strecke und Zone 30 gibt. Dadurch, dass überall durchgehende Trottoirs entlang der Dorfstrasse vorgesehen sind, ist auch der Rechtsvortritt aufgehoben.

In der VSS-Norm SN 640 240 wird folgendes definiert: *Die Trottoirüberfahrt ist eine als Trottoir ausgebildete Verkehrsfläche, die längs einer Hauptfahrbahn und quer über eine einmündende Strasse führt. Sie ist auf beiden Seiten mit einer Niveaudifferenz von der Fahrbahn abgegrenzt. Die angrenzenden Trottoirs sind ohne Niveaudifferenz angebunden. Die Einlenkeradien sind im Bereich der Trottoirüberfahrt unterbrochen.*

Fahrzeuge, die über eine Trottoirüberfahrt fahren, müssen den Fussgängern und sonstigen Benutzern, denen die Nutzung des Trottoirs gewidmet ist, sowie den Benutzern der Hauptfahrbahn Vortritt gewähren. Der Art. 1 Abs. 8 Satz 2 der Verkehrsregelverordnung (VRV) gilt auch für Trottoirüberfahrten.

Auch wenn nicht mehr alle Fussgängerstreifen im Projektperimeter signalisiert werden können, ist dieser Umstand in Kauf zu nehmen. Das muss nicht zwingend ein Nachteil für die Fussgänger und Fussgängerinnen bedeuten, denn sie können dafür an jeder Stelle die Dorfstrasse überqueren, wenn auch ohne Vortrittsrecht. Und im Bereich von Schulen, ÖV-Haltestellen, ... also dort wo die hohen Fussgängerfrequenzen und besonderen Situationen sind, wären Fussgängerstreifen weiterhin erlaubt und damit möglich. (vgl. Zusammenstellung der entsprechenden rechtlichen Grundlagen unter https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/PP_2010_11_FGS_in_Tempo_30_Zonen.pdf)

- 11. Antrag: Es sind verbindliche Zahlen für die Menge des MIV und insbesondere für die Anzahl LKWs festzulegen, ab welcher Anzahl der Bereich mit Tempo 30 auf die unteren Abschnitte des Projektperimeters auszudehnen ist. Wir schlagen vor, dass dafür die durchschnittliche Zahl (jeweils beide Fahrrichtungen gezählt) für PWs auf 5'000 / Tag und 200 LKWs festgelegt wird.**

Begründung: Es muss eine klar definierte Zahl bestimmt werden, weil es sonst den jeweiligen zuständigen verantwortlichen Personen weitgehend überlassen ist, ob sie Massnahmen zur Temporeduktion als wichtig oder nicht wichtig erachten. Damit werden allfällige politische Fragen von Anfang an entschärft. Eine fixe Zahl schafft Verbindlichkeit und gibt Orientierung, da die Verkehrszählungen unbestechlich sind und die entsprechenden Zahlen öffentlich zugänglich sind.

Zudem ist für den Stimmbürger und für die Stimmbürgerin bei der Abstimmung im nächsten Frühling absolut nachvollziehbar, dass eine solche verbindliche Zahl zum jetzigen Zeitpunkt bereits festgelegt wird. Die Leute, welche im unteren Dorfteil wohnen, bekommen damit zudem eine Zusage, dass man sie nicht vergisst und sie auch von weniger Lärm und mehr Verkehrssicherheit rechnen können, wenn der Verkehr zu stark zunehmen würde.

Selbstverständlich sind auch Massnahmen laufend zu prüfen, welche das Verkehrsaufkommen anderweitig bekämpfen, z.B. durch einen Ausbau des ÖV.

Wir bitten den Gemeinderat und alle aus verschiedenen Ämtern, Fachorganisationen und beauftragten Firmen um eine sorgfältige Prüfung unserer Anliegen. Vielen Dank.

Freundliche Grüsse