



GEMEINDE
Obfelden

Gemeindebulletin

Sonderausgabe Neugestaltung Dorfstrasse



Ausgangslage

Mit dem Bau des Autobahnzubringers Obfelden-Ottenbach bietet sich die Möglichkeit, das Dorf vom Durchgangsverkehr zu entlasten und aufzuwerten. Nach der Inbetriebnahme des Autobahnzubringers soll die Dorfstrasse im Abschnitt Restaurant Rütli bis Knoten Kreuzstrasse zur Gemeindestrasse abklassiert werden. Die diesbezüglichen Verhandlungen zwischen dem Kanton Zürich und der Gemeinde Obfelden sind derzeit im Gange. Seit 2013 laufen zudem die Planungen der flankierenden Massnahmen, welche die angestrebte Entlastungswirkung durch die Erhöhung des Netzwidestands langfristig sichern und den Strassenraum aufwerten sollen. Natürlich müssen gesetzliche Vorgaben, wie zum Beispiel Strassennormen, oder die Bedürfnisse von Landwirtschaft, Gewerbe, Polizei und öffentlichem Verkehr berücksichtigt werden. Diese Planungen werden nebst dem Gemeinderat Obfelden und externen Planerbüros auch von der Verkehrskommission und der Arbeitsgruppe Dorfstrasse

begleitet sowie unterstützt. So sollen die Bedürfnisse des Dorfes abgeholt werden und ins Projekt einfließen.

Aus den zahlreichen Studien und Bedürfnissen wurde eine Vorstudie erarbeitet, welche der Gemeinderat am 27. Oktober 2020 verabschiedet hat. Diese Studie stellen wir Ihnen mit diesem Bulletin in einer zusammengefassten Version zur Verfügung. So erhalten Sie einen ersten Einblick in die aktuellen Planungen, welche aber bei weitem noch nicht abgeschlossen sind.

Um Ihnen diese Studie durch Einbezug unserer Planer vorstellen und Ihre Fragen beantworten zu können, planen wir am **16. Dezember 2021** eine interaktive Veranstaltung LIVE auf Youtube. Der Link zur Veranstaltung wird zu gegebener Zeit auf den Onlineplattformen, Homepage der Gemeinde Obfelden und Crossiety, veröffentlicht. Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme.





Kanton Zürich
Gemeinde Obfelden

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

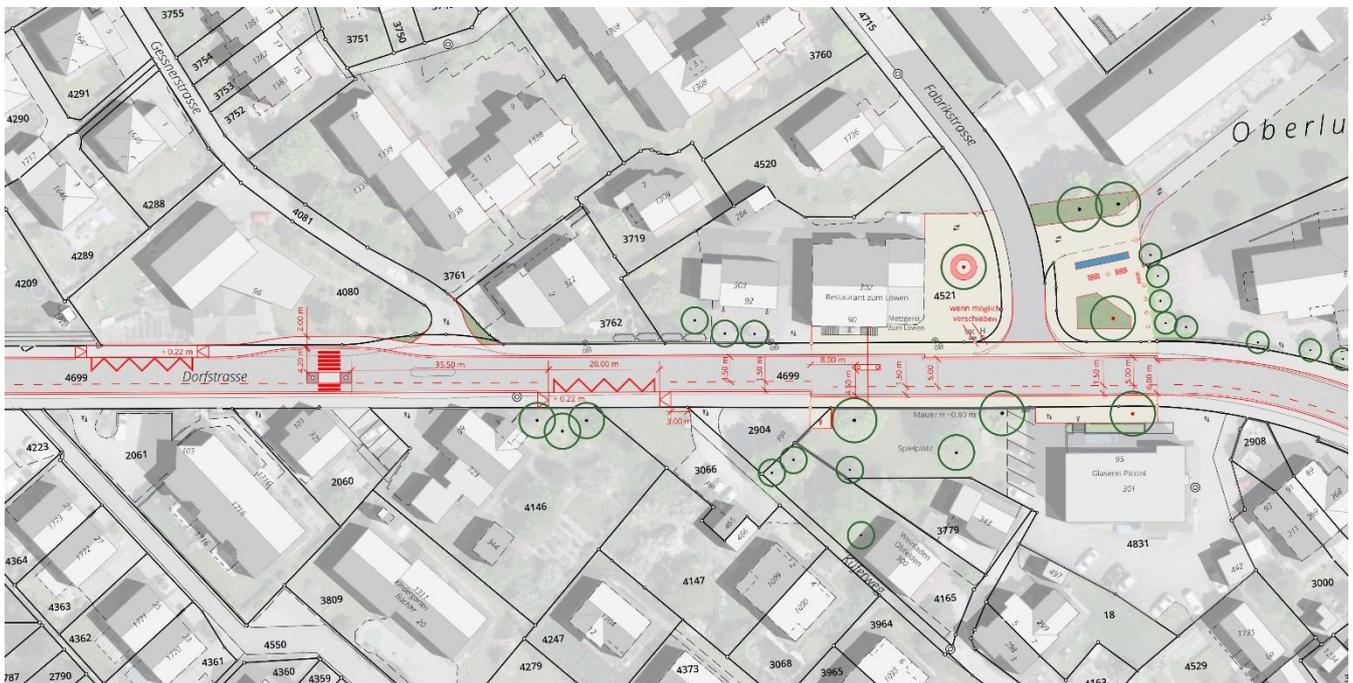
Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

Vorstudie Dorfstrasse Obfelden

Kurzfassung

22. September 2021



Auftraggeber:

Gemeinde Obfelden <i>(Begleitung Vorstudie bis Schlussbericht vom 31.7.2020)</i>	Projektleitung:	Thomas Ammann
	Tiefbausekretär:	Rico Schweingruber

Begleitung

Gemeinderat Obfelden <i>(Begleitung Vorstudie bis Schlussbericht vom 31.7.2020)</i>	Gemeindepräsident:	Thomas Ammann
	Gesundheit & Alter	Franziska Marty
	Soziales & Jugend	Isabelle Egger
	Sicherheit & Verkehr	Thomas Ammann
	Tiefbau & Umwelt	Marcel Schönbächler
	Finanzen & Kultur	Christoph Kobel
	Schule & Bildung	Stephan Hinners

Begleitung

Verkehrskommission <i>(Begleitung Vorstudie bis Schlussbericht vom 31.7.2020)</i>	Vorsitz:	Thomas Ammann
	Tiefbausekretär:	Rico Schweingruber Susanne Bienz Martin Birrer Marcel Bolzli Christa Hegglin Gian Andri Tannó Marcel Tillmann
	erweiterte Arbeitsgruppe:	Roland Beer Gregor Hauser Rolf Richter David Rittmeyer Thomas Zehnder

Projektverfasser:

SNZ Ingenieure und Planer AG Siewerdstrasse 7 CH-8050 Zürich Telefon +41 44 318 78 78 www.snz.ch	Projektleitung:	Lukas Ostermayr
	Mitarbeit:	André von der Mark Marco Gloor Mona Rusch
	Koreferat:	Stephan Salm
SUTER • VON KÄNEL • WILD Planer und Architekten AG Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich	Subakkordantin:	Anita Brechbühl

Projektdateien:

Auftragsnummer:	SNZ#4667.1
Ablagepfad:	R32\4667_Kurzbericht_Vorstudie Dorfstrasse_4.docx

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1.0	01.09.2021	SNZ/Os	Entwurf
2.0	22.09.2021	SNZ/Os	Schlussversion

Inhalt

1	Ausgangslage / Auftrag	5
2	Zielsetzung	6
3	Variantenfächer	7
4	Projektbeschrieb	7
4.1	Geschwindigkeitsregime	7
4.2	Ausnahmetransportroute	7
4.3	Konzept Vortrittsregelung	8
4.4	Erhöhung Durchfahrwiderstand	9
4.4.1	Vertikale Versätze / Durchfahrsperrern / LW-Fahrverbot	9
4.4.2	Geringe Fahrbahnbreite	9
4.4.3	Seitliche Einengungen / Fussgängerquerungsstellen	10
4.5	Veloführung	11
4.6	Busbetrieb	11
4.7	Gestaltungskonzept	12
4.7.1	Fokusgebiete Gestaltung	12
4.7.2	Lineare Gestaltungselemente	12
4.7.3	Punktuelle Gestaltungselemente	13
4.7.4	Ausgewählte Gestaltungsbereiche	14

1. Ausgangslage / Auftrag

Im Rahmen der Realisierung des Autobahnzubringers Obfelden/Ottenbach (AZ-OO), wird die Dorfstrasse in Obfelden von einer Kantonsstrasse (RVS 654) in eine Gemeindestrasse abklassiert. Es bietet sich somit die Möglichkeit, das Zentrum von Obfelden teilweise vom Verkehr zu entlasten und aufzuwerten.

SNZ Ingenieure und Planer AG wurde von der Gemeinde Obfelden beauftragt die Neugestaltung der Dorfstrasse, entsprechend der zukünftigen Klassierung als Gemeindestrasse, im Rahmen einer Vorstudie zu entwickeln. Die vorzuschlagenden Massnahmen sollen insbesondere die bestehenden Schwachstellen und Sicherheitsdefizite aufheben, einen Netzwideerstand generieren (möglichst Grosse Verlagerung auf den AZ-OO) und das Zentrum von Obfelden nach Realisierung des AZ-OO entsprechend aufwerten.

Der Projektperimeter beinhaltet die Dorfstrasse zwischen dem Knoten Rütli und dem Knoten Toussen (siehe folgende Abbildung).

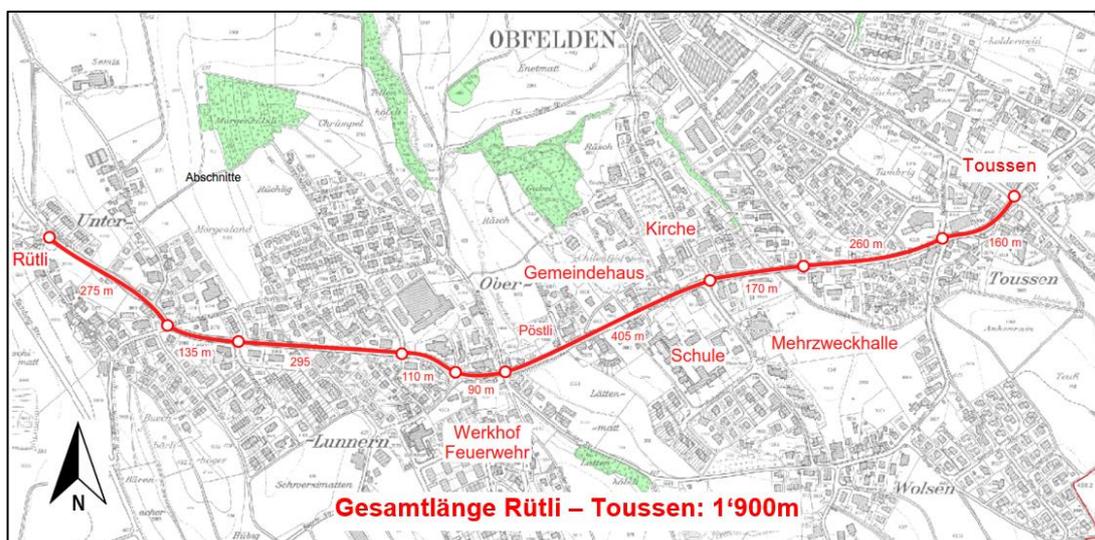


Abbildung 1: Projektperimeter (rote Linie)

2. Zielsetzung

Als Grundlage für die Vorstudie wurden folgende Ziele definiert:

Allgemeine Ziele

- Einerseits soll die ortsspezifische Identität im Zentrum der Arbeit stehen, andererseits betriebliche Überlegungen zur Verkehrsbewältigung im Zentrum von Obfelden.
- Die Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmenden im Zentrum von Obfelden ist zu fördern.

Ziele Fuss- und Veloverkehr

- Für den Fuss- und Veloverkehr sind schnelle, direkte, durchgehende und sichere Verbindungen anzubieten.
- Das Querungsangebot erfolgt (v.a. Fussgängerübergänge) nutzungsorientiert.
- Velorouten sind mit Massnahmen zu gewährleisten.

Ziele motorisierter Individualverkehr

- Optimierung der Verkehrsabläufe / Verträgliche Abwicklung des Verkehrs
- Der Durchgangsverkehr ist ausserhalb des Zentrums auf den AZ-OO zu führen. Der Quell-/Zielverkehr soll weiterhin ins Zentrum von Obfelden gelangen können.
- Es ist eine hohe Verkehrssicherheit der künftigen Anlage zu gewährleisten.
- Die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs im Dorfzentrum ist möglichst abzubauen.

Ziele öffentlicher Verkehr

- Öffentliche Verkehrsmittel sind zu priorisieren.
- Bushaltestellen sind barrierefrei auszubilden (BehiG).

Ziele Siedlung und Gestaltung

- Der Strassenraum wird siedlungsorientiert gestaltet.
- Die angestrebte Verkehrsverlagerung auf den AZ-OO entlastet das Zentrum von Obfelden und bietet die Möglichkeit zur Zentrumsaufwertung. Die Chance zur Aufwertung der Dorfstrasse soll genutzt werden
- Im Bereich der historischen Ortskerne wird die Aufenthaltsqualität im Nahbereich der Dorfstrasse verbessert und eine Verzahnung von öffentlichen und privaten Bereichen wird angestrebt.
- Die Lärmbelastung für die Siedlung wird mit geeigneten Massnahmen minimiert.

3. Variantenfächer

Im Rahmen der Vorstudie wurden insbesondere folgende Lösungsansätze untersucht und diskutiert:

- Geschwindigkeitsregime (signalisierte Höchstgeschwindigkeit resp. Projektierungsgeschwindigkeit 20, 30 oder 50 km/h)
- Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrwiderstandes (Durchfahrsperr Knoten Rütli, geringe Fahrbahnbreite, horizontale oder vertikale Versätze, Lastwagenfahrverbot)
- Veloführung (Rad-/Gehweg, Mischverkehr, Radstreifen, Abbiegehilfen)
- Querungsstellen für Fussgänger (mit/ohne Fussgängerstreifen, Mittelinseln, seitliche Einengung mit Veloführung hinter oder vor der Einengung)
- Bushaltestellen (Fahrbahnhaltestellen oder Busbuchten inkl. Überprüfung der Bushaltestellen aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes bezüglich niveaufreier Zugänglichkeit)
- Strassenraumgestaltung (punktuelle und lineare Gestaltungselemente)

4. Projektbeschreibung

Das Projekt wurde in enger Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Dorfstrasse erarbeitet. Die Ergebnisse dieser Arbeit werden in den folgenden Kapiteln kurz beschrieben.

4.1. Geschwindigkeitsregime

Auf der Dorfstrasse soll die signalisierte Höchstgeschwindigkeit 50 km/h betragen. Die Projektierungsgeschwindigkeit soll im ganzen Perimeter 30 km/h betragen. Das heisst, die Strassenraumgestaltung ist auf ein gefahrenes Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h auszurichten.

4.2. Ausnahmetransportroute

Die Ausnahmetransportroute Typ II, welche heute über die Dorfstrasse führt, wird nach Inbetriebnahme des Autobahnzubringers auf die Rickenbacherstrasse / Ottenbacherstrasse verlegt.

4.3. Konzept Vortrittsregelung

Um die Vortrittsregelung für die Verkehrsteilnehmer möglichst verständlich zu halten, werden im Projektperimeter folgende zwei Vortrittsregelungen an Einmündungen umzusetzen:

- Im Zentrum sollen **Trottoirüberfahrten** umgesetzt werden, um den Fussgängern Vortritt zu gewähren und die Wege direkt zu halten.

Die Bedeutung des Fussverkehrs resp. die Sicherheit der Schulwege wird in diesem Bereich als gross eingestuft.

- In den äusseren Bereichen sind Einmündungen vortrittsbelastet mit einer **Kein Vortritt Signalisation** auszurüsten.

Am Siedlungsrand und ausserhalb des Zentrums sind die Fussgängerfrequenzen tiefer und die Bedeutung direkter Fussgängerbeziehungen nimmt eher ab. Die Inkaufnahme der Nachteile einer Trottoirüberfahrt (Betonung Längsrichtung Dorfstrasse, schlechtere Erkennbarkeit der einmündenden Strasse etc.) sind hier somit nicht gerechtfertigt.

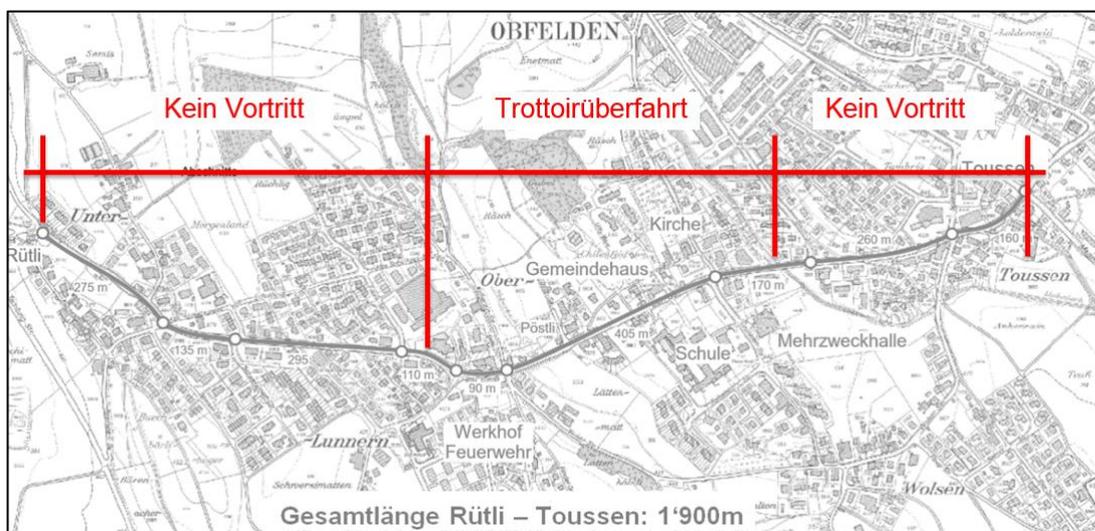


Abbildung 2: Übersicht Vortrittsregelung

4.4. Erhöhung Durchfahrwiderstand

Durch eine Erhöhung des Durchfahrwiderstands auf der Dorfstrasse in Obfelden soll der Durchgangsverkehr möglichst auf den Autobahnzubringer (AZ-OO) gelenkt werden. Um einen möglichst grossen Verlagerungseffekt zu erreichen, werden Massnahmen über die gesamte Länge der Dorfstrasse ergriffen.

4.4.1. Vertikale Versätze / Durchfahrsperrn / LW-Fahrverbot

Auf Vertikalversätze und eine Durchfahrsperrn am Knoten Rütli wird explizit verzichtet. Ein Lastwagenfahrverbot soll nach Inbetriebnahme der Dorfstrasse, auf Basis der effektiv erreichten Verkehrsverlagerung auf den AZ-OO, erneut thematisiert werden.

4.4.2. Geringe Fahrbahnbreite

Durch eine geringe Fahrbahnbreite soll die Erreichung eines tiefen Geschwindigkeitsniveaus unterstützt und eine Verlagerung auf den Autobahnzubringer angestrebt werden. Auf freier Strecke ist ein Standardnormalprofil (Fahrbahnbreite 6.00m und beidseitig angrenzende Rinnen mit einer Breite von 0.30m) mit einem einseitigen Radstreifen bergwärts vorgesehen.

Die Rinne soll die Fahrbahn optisch einengen (geschwindigkeitsdämpfende Wirkung) und Platz für den Sicherheitszuschlag der Fahrzeuge bieten. Zudem stellt es ein lineares Gestaltungselement, welches sich über die gesamte Länge der Dorfstrasse zieht, dar.

Bei dieser Fahrbahnbreite ist ein Begegnungsfall PW – PW – Velo ohne Einschränkungen möglich. Beim Begegnungsfall LKW – LKW resp. Bus – Bus muss das bergwärtsfahrende Fahrzeug den Radstreifen befahren.

Bergwärtsfahrende Velos werden auf separat markierten Radstreifen geführt. Aufgrund des natürlichen Strassengefalles können bergab fahrende Velos mit dem MIV «mitfließen».

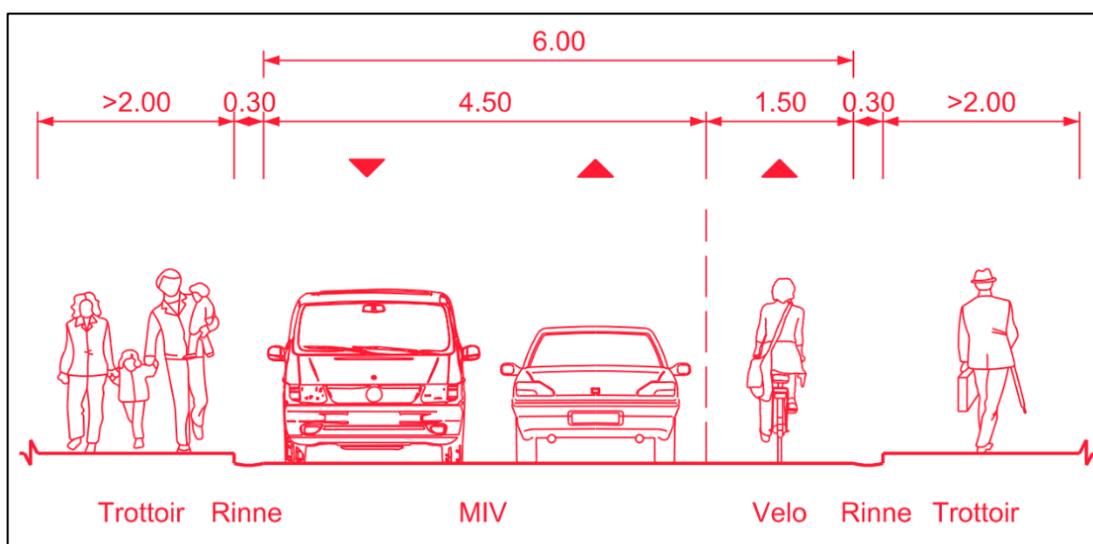


Abbildung 3: Normalprofil freie Strecke

4.4.3. Seitliche Einengungen / Fussgängerquerungsstellen

Die Anordnung von seitlichen Einengungen (möglichst wechselseitig) soll das Ziel eines tiefen Geschwindigkeitsniveaus und eine möglichst grosse Verlagerung auf den Autobahzubringer weiter unterstützen. Die seitlichen Einengungen werden möglichst mit Fussgängerquerungsstellen kombiniert. Für die Zufussgehenden führt dies zu einer Erhöhung der Sicherheit und des Komforts (kurze Querungsdistanz, nur ein MIV-Fahrstreifen muss gequert werden). Seitliche Einengungen ohne Fussgängerquerung können als Schikane empfunden werden, weshalb derartige Elemente zurückhaltend eingesetzt werden. Bei den seitlichen Einengungen wird das Velo aus Sicherheits- und Komfortgründen möglichst zwischen dem baulichen Element und dem Fahrbahnrand geführt (Verflechtungen mit MIV vermeiden).

Im westlichen Bereich (zwischen Knoten Rütli und Lindenbachstrasse) muss mit grösseren landwirtschaftlichen Fahrzeugen (Mähdrescher etc.) gerechnet werden. Aus diesem Grund variiert die minimale Durchfahrtsbreite des MIV (exkl. Rinne) zwischen 3.50m (östlicher Bereich) und 4.20m (westlicher Bereich).

Seitliche Einengungen führen zu einer (gewollten) Reduktion der Leistungsfähigkeit der Dorfstrasse. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit wurde mit einer Verkehrsflusssimulation nachgewiesen. Dieser Untersuchung wurde die zukünftig prognostizierte Verkehrsbelastung auf der Dorfstrasse gemäss Umweltverträglichkeitsbericht zum Autobahzubringer zugrunde gelegt.

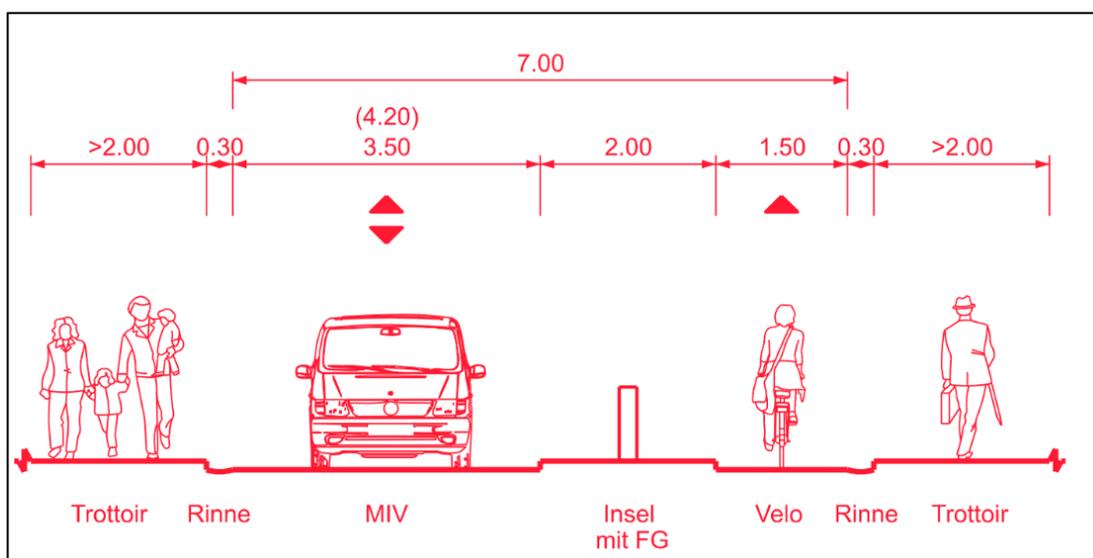


Abbildung 4: Normalprofil seitliche Einengung mit Fussgängerquerungsstelle

4.5. Veloführung

Das Velo wird grundsätzlich auf der Fahrbahn geführt. Bergauf wird ein Radstreifen (B=1.50m) angeboten.

Der Linksabbieger in die Schmittenstrasse hat für den Veloverkehr eine grosse Bedeutung (Schüler). Deshalb wird in diesem Bereich vom Grundsatz «Verzicht auf Mittelinseln» abgewichen. Aufgrund des verkehrsorientierten Erscheinungsbildes und des geringen geschwindigkeitsdämpfenden Effektes wird ansonsten auf Mittelinseln möglichst verzichtet. Im Schatten der Mittelinsel besteht ein geschützter Bereich, welcher durch abbiegende Velofahrende genutzt werden kann.

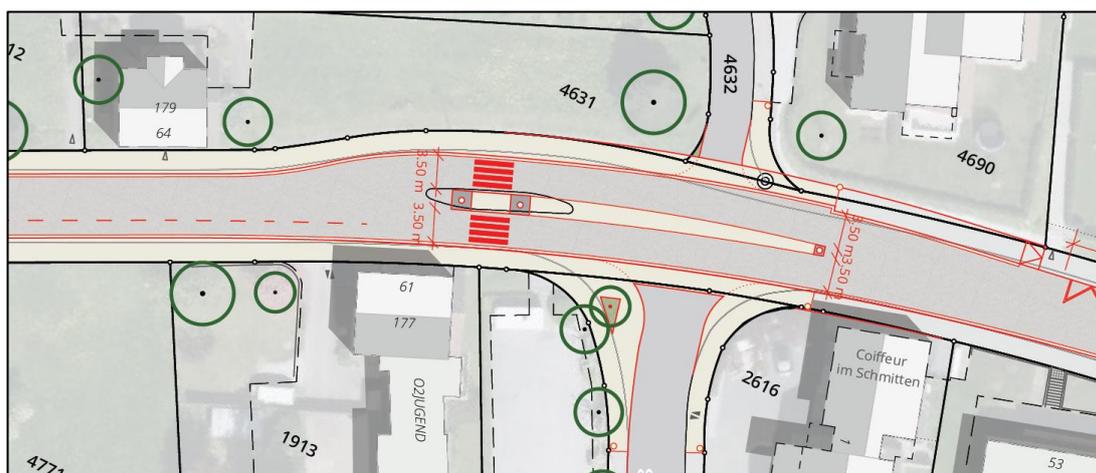


Abbildung 5: Abbiegehilfe in Fahrbahnmitte im Bereich Schmittenstrasse

4.6. Busbetrieb

Im Zusammenhang mit dem Busbetrieb wurden auch in Absprache mit der Postauto Schweiz AG insbesondere folgende Rahmenbedingungen festgelegt:

- An der heutigen Anzahl der Bushaltestellen soll festgehalten werden.
- Die Bushaltestellen werden grundsätzlich hindernisfrei (gemäss Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet. Fahrbahnhaltestellen priorisieren den Busverkehr (keine Behinderungen bei der Ausfahrt aus der Haltestelle) und erhöhen den Komfort der Buspassagiere (keine seitlichen Lenkbewegungen). Zudem erhöhen sie den angestrebten Durchfahrwiderstand für den motorisierten Individualverkehr (MIV).
- Die Haltestellen Unterlunnern und Toussen werden aus Gründen der Fahrplanstabilität (Standzeiten) als Busbuchten ausgebildet.
- Alle Haltestellen sind auf Gelenkbusse ausgelegt (Flexibilität für Nachfragesteigerung und Fahrzeugeinsatz).

4.7. Gestaltungskonzept

4.7.1. Fokusgebiete Gestaltung

Auf Basis einer räumlichen Analyse wurden Fokusgebiete für die Gestaltung festgelegt. Der Schwerpunkt liegt hier im Perimeter Fabrikstrasse bis Schmittenstrasse (analog dem Abschnitt mit Trottoirüberfahrten), wo aufgrund der bestehenden publikumsorientierten Nutzungen sowie der vorhandenen Freiflächen/brachliegenden Flächen die grössten Aufwertungspotenziale ausgemacht wurden.

In diesen Bereichen wurde der Bearbeitungsperimeter auf den Bereich zwischen Fassade bis Fassade ausgedehnt und es wurden gestalterische Überlegungen vorgenommen, die punktuell über das Strassengrundstück hinausgehen.

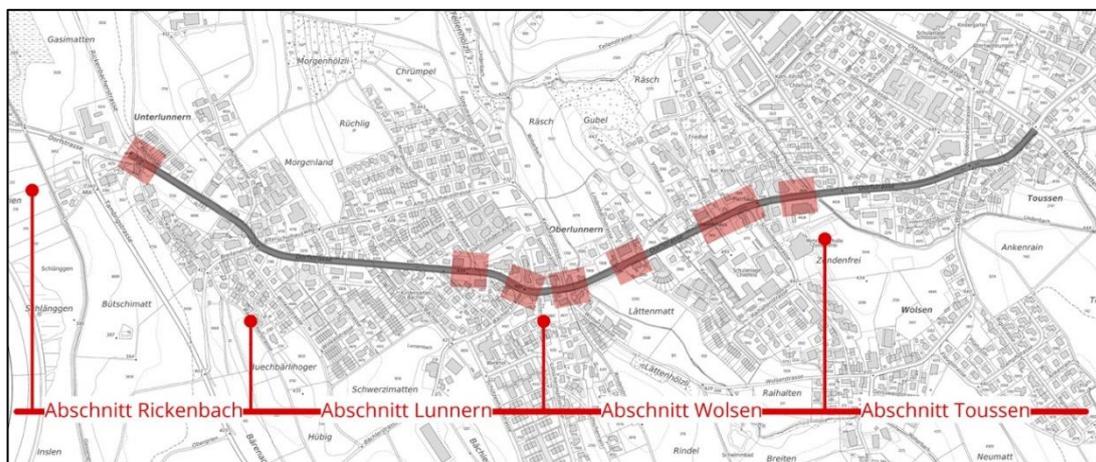


Abbildung 6: Übersicht Fokusgebiete Gestaltung

4.7.2. Lineare Gestaltungselemente

Das Gestaltungskonzept der Dorfstrasse basiert auf nachfolgenden linearen Elementen:

- Durchgehend tiefer Randstein (+3 cm), um Trennwirkung zu reduzieren (Randsteinhöhe soll im Rahmen der nächsten Bearbeitungsstufe nochmals hinterfragt werden)
- Entwässerungsrinne (in Abstimmung mit dem Randstein, 30 cm breites Natursteinband)
- Strassenbeleuchtung; Ersatz mit modernem Leuchttyp an bestehender Lage



Abbildung 7: Referenzbilder Ausgestaltung der Rinne

4.7.3. Punktuelle Gestaltungselemente

Das Gestaltungskonzept der Dorfstrasse basiert auf nachfolgenden punktuellen Elementen:

- Belagswechsel – sorgen für eine Verzahnung von Zirkulations- und Aufenthaltsraum
- Begrünungselement (Baum und/oder Wildblumenansaat) – schaffen Aufenthaltsqualität
- Sitzelement (kombiniert mit Baum oder freistehend) – schaffen Aufenthaltsqualität
- Wasserelement – ergänzen die bestehenden historischen Brunnen
- Platzbeleuchtung – untermalen die Identität und das Ambiente

Der «rote Faden» der punktuellen Gestaltungselemente bildet der Belagswechsel. Im Fokus steht hier der Einsatz einer modernen Pflasterung oder ein eingefärbter Asphaltbelag.



Abbildung 8: Referenzbilder Belagswechsel

4.7.4. Ausgewählte Gestaltungsbereiche

Eingangstor «West» (Rütli)

Die Dorfstrasse soll sich im Einmündungsbereich von der neuen Umfahrungsstrasse gestalterisch klar abgrenzen. Optisch soll erkennbar sein, dass es sich hier um eine untergeordnete, siedlungsorientierte Strasse handelt. Um diese Torwirkung zu erzielen, sind folgende Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen:

- Fussgängerquerung mit Mittelschutzinsel
- Belagswechsel im Einmündungsbereich der Dorfstrasse (Belag in Abstimmung mit Platzgestaltungen im Zentrum; denkbar ist ein eingefärbter Asphalt, eingefärbter Beton oder eine Pflasterung)
- Seitliche Grünflächen mit Bäumen

Alternativ ist denkbar, den Einmündungsbereich optisch mit der Rinne «einzufassen» (vgl. Darstellung Option auf Plan Bestvariante).

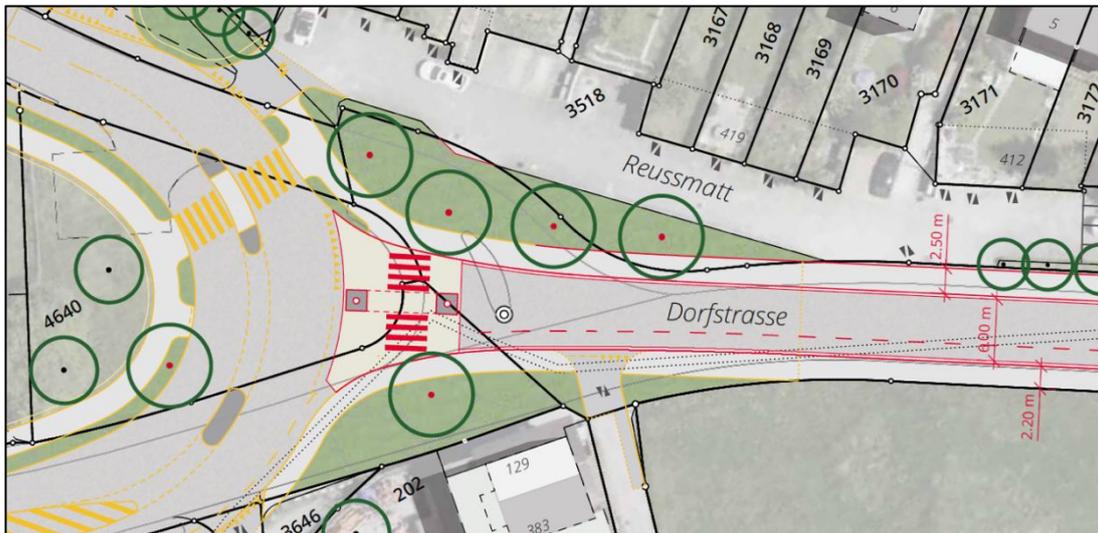


Abbildung 9: Eingangstor «West» (Rütli)

Platzgestaltung Bächlerstrasse

Aufgrund des fehlenden Bezuges der angrenzenden Bauten zum Strassenraum beschränkt sich die Platzgestaltung in einigen Bereichen auf den öffentlichen Grund (hier am Beispiel Bächlerstrasse aufgezeigt). Im Vordergrund steht hier die Aufwertung der Einmündungssituation, welche durch den Flächengewinn aufgrund der neuen Trottoirüberfahrt ermöglicht wird. Analog zu den weiteren Platzgestaltungen sind auch hier ein Brunnenelement, eine Begrünung, eine Platzbeleuchtung und Sitzmöglichkeiten vorgesehen.

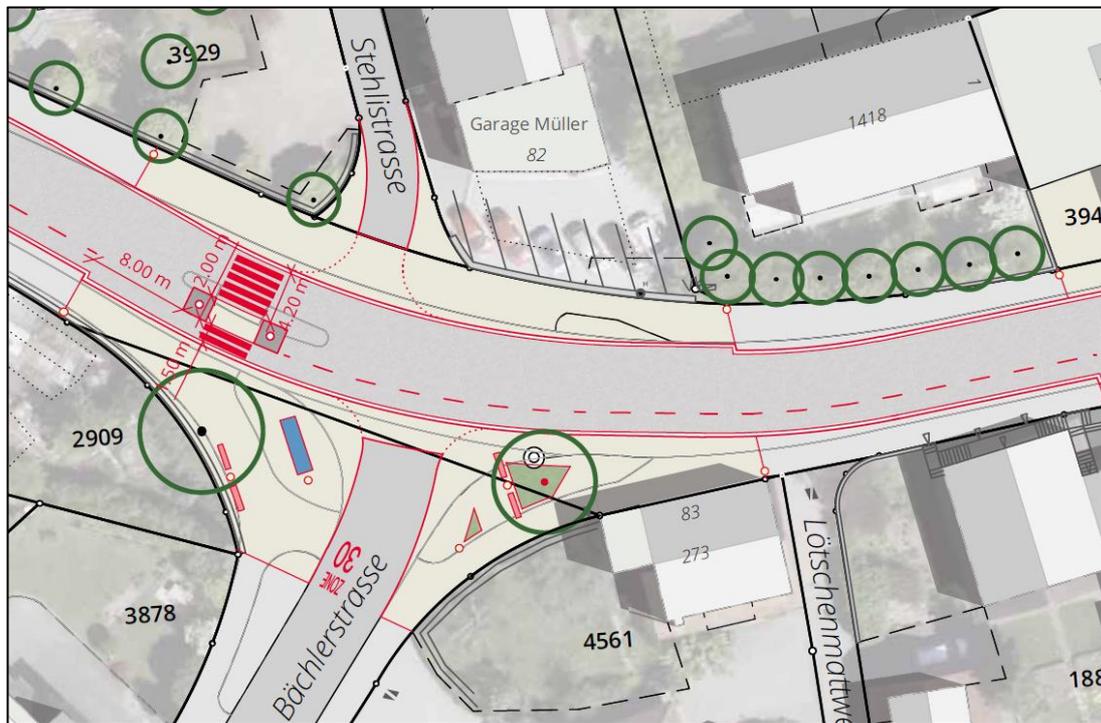


Abbildung 10: Gestaltung im Bereich Bächlerstrasse

Platzgestaltung «Alte Post»

Der «Pöstli Beck» zählt zu den publikumsorientierten Nutzungen entlang der Dorfstrasse mit den höchsten Nutzerfrequenzen. Gleichzeitig besteht hier ein grosses Potenzial, den Strassenraum durch die optimierte Lage der Bushaltestellen sowie einer Neuordnung der Parkierung aufzuwerten. Im Rahmen der Vorstudie wurde entschieden zwei Varianten für die Gestaltung der Parkierungssituation in der nachfolgenden Stufe zu vertiefen. Auch für diesen Bereich wird ein Belagswechsel des Trottoirs inklusive platzartiger Gestaltung von Fassade bis Fassade vorgesehen.

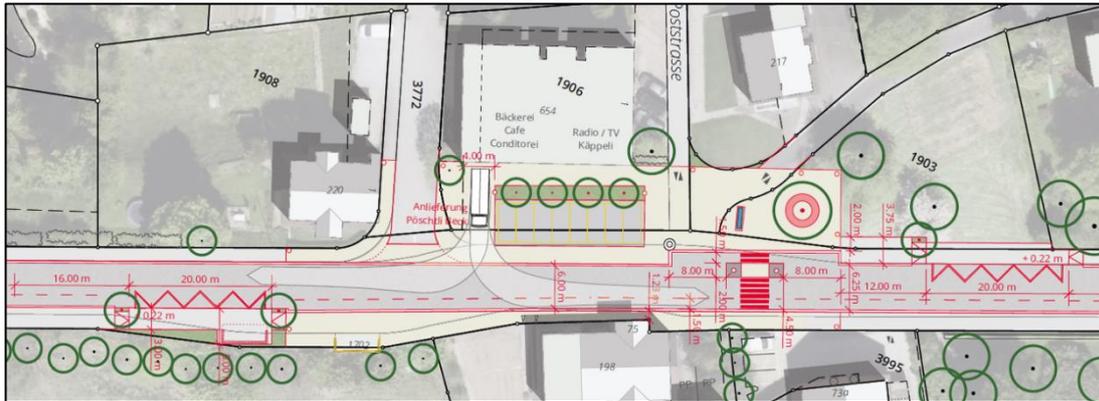


Abbildung 11: Platzgestaltung im Bereich «Pöstli Beck», Variante 1

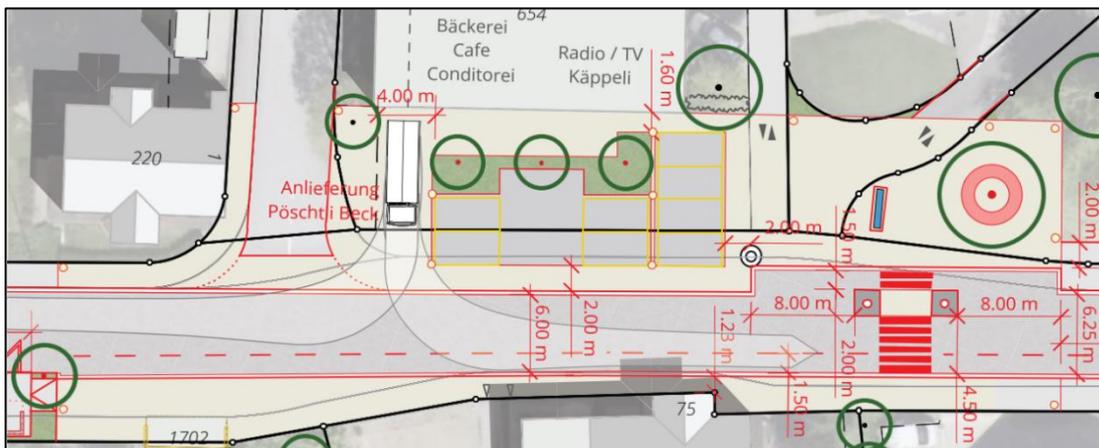


Abbildung 12: Platzgestaltung im Bereich «Pöstli Beck», Variante 2

