



Gemeinde Obfelden  
z.H. Tiefbauamt Kanton Zürich  
Projektieren und Realisieren  
Walcheplatz 2,  
8090 Zürich

Hedingen 31.01.2023

## **Einwendungen zum Vorprojekt Obfelden**

### **Dorfstrasse / Ottenbacher- Mettmensterstrasse (Dorfzentrum)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zum oben genannten Vorprojekt haben wir folgende Anträge.

#### **Antrag 1**

- a) Der gesamte Projektbereich ist auf Tempo 30 auszulegen und entsprechend zu signalisieren.
- b) Bei der Festlegung (Beginn und Ende) der Tempolimits ist die Lärmsanierung für alle Strassenabschnitte der Dorfstrasse, der Ottenbacherstrasse sowie der Mettmensterstrasse vorzunehmen.
- c) Die signalisierten Geschwindigkeiten sind in den Plänen (Situation- und Markierungsplan) einzuzeichnen.

#### **Begründung**

- Die Lärmgrenzwerte entlang der Strassen werden verschiedentlich überschritten. Zur Sanierung gemäss LSV sind Massnahmen an der Quelle prioritär vorzusehen. Dabei muss sich die Lärmsanierung über alle Strassen im erweiterten Projektbereich (bis Ortsausgang) erstrecken.
- Die Sicherheit für querende Fussgänger (namentlich an der Querung Alte Landstrasse und Kreuzung «Kreuzstrasse») wird mit Tempo 30 deutlich erhöht.
- Der Bereich Kreuzstrasse ist als Schwachstelle im Velonetz ausgewiesen. Mit Tempo 30 kann die Sicherheit weiter erhöht werden.
- Auch für den motorisierten Verkehr wird die Sicherheit erhöht.

- Die Festlegung der signalisierten Geschwindigkeiten ist Projektbestandteil und muss in den Auflageplänen ausgewiesen werden. Es reicht nicht, wenn im technischen Bericht steht, Tempo 30 sei vorgesehen, ohne die genaue Abgrenzung aber zu definieren.

## **Antrag 2**

- d) Die Bushaltestelle Toussen ist in beiden Richtungen zwischen dem Knoten Ottenbacher-/Mettmenstetterstrasse und der Einmündung Alte Landstrasse anzuordnen
- e) Sie ist beidseitig als Fahrbahnhaltstelle auszubilden.
- f) Eine zusätzliche beidseitige Haltestelle in beiden Richtungen ist im Bereich Abzweigung Wolserstrasse vorzusehen. (Dies ist ins Projekt Dorfstrasse aufzunehmen)

## **Begründung**

- Die beiden Haltestellen Toussen (berg- und talwärts) liegen 200m auseinander. Das ist ausserordentlich weit. Für Fahrgäste aus dem Quartier Alte Landstrasse ist die Benutzung der heutigen Haltestelle Toussen (berwärts) mit 200m langen Umweg «gegen die Wunschrichtung» verbunden.
- Buspassagiere müssen den Knoten Kreuzstrasse zweimal queren, einmal über die Ottenbacherstrasse und einmal über die Dorfstrasse.
- Die beiden Haltestellen liegen nicht in Sichtdistanz und sind daher für Auswärtige schwer auffindbar.
- Das kurz vor der Realisierung stehende Dorfzentrum (Gestaltungsplan Postareal) wird deutlich aufgewertet. Nur mit einer Haltestelle direkt vor dem Areal in beide Richtungen kann dies erreicht werden. Diese Chance darf nicht ungenutzt bleiben.
- Das Potenzial für eine zusätzliche Haltestelle ist vorhanden.
- Die Dorfstrasse soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dazu ist der Netz widerstand zu erhöhen. Mit einer Fahrbahnhaltstelle wird dieser Anforderung am besten Rechnung getragen.
- Fahrbahnhaltstellen haben zudem weitere Vorteile. Es gibt keine Aufweitung der Fahrstreifen und damit eine ortsbaulich bessere schlankere Lösung mit weniger Trennwirkung. Das Einfädeln des Buses in den Verkehrsfluss entfällt, ebenso die für Fahrgäste gefährliche Querbeschleunigung beim Einbiegen in die Bucht und beim Ausfahren.
- Mit der zusätzlichen Haltestelle im Bereich der Abzweigung Wolserstrasse (mit Haltekanten ebenfalls in beide Richtungen) kann Wolsen und das Quartier Rüchlig besser an den ÖV angeschlossen werden. Eine Haltestelle vor dem Volg verbessert auch dessen Erreichbarkeit.

### **Antrag 3**

- g) Der Knoten Dorfstrasse / Ottenbacherstrasse / Mettmensstetterstrasse ist schlanker auszugestalten.
- h) Auf die Mittelinseln auf der Ottenbacherstrasse und der Dorfstrasse soll verzichtet werden.
- i) Die Lage der Fussgängerstreifen ist direkt auf der Wunschlinie anzuordnen
- j) Der Fuss- und der Veloverkehr soll mit Detektoren erfasst und in die Signalsteuerung eingebunden werden.

### **Begründung**

- Eine Mittelinsel ist bei LSA-gesteuerten Knoten – insbesondere auch mit Tempo 30 – nicht erforderlich. Dadurch können die Schleppkurven auch mit deutlich weniger Landbeanspruchung sichergestellt werden.
- Mit der schlankeren Ausgestaltung des Knotens können die Querungsdistanzen für Fussgänger verkürzt und damit die Sicherheit erhöht werden.
- Die Fahrbahnflächen können deutlich reduziert werden und die Dominanz des Verkehrsraums zu Gunsten der Aufenthaltsflächen reduziert werden.
- Mit der Reduktion der Fahrbahnbreiten können auch die Umlaufzeiten der LSA reduziert werden. Davon profitieren alle Verkehrsteilnehmende.
- Mit der schlankeren Dimensionierung des Knotens wird auch die Geschwindigkeit von Tempo 30 besser eingehalten und damit die Sicherheit erhöht.
- Nicht nur die Autos sollen mit Schlaufen erfasst und in die intelligente Signalsteuerung aufgenommen werden. Auch der Fuss- und Radverkehr kann mittlerweile detektiert werden und die Grünphasen entsprechend ausgelöst werden.

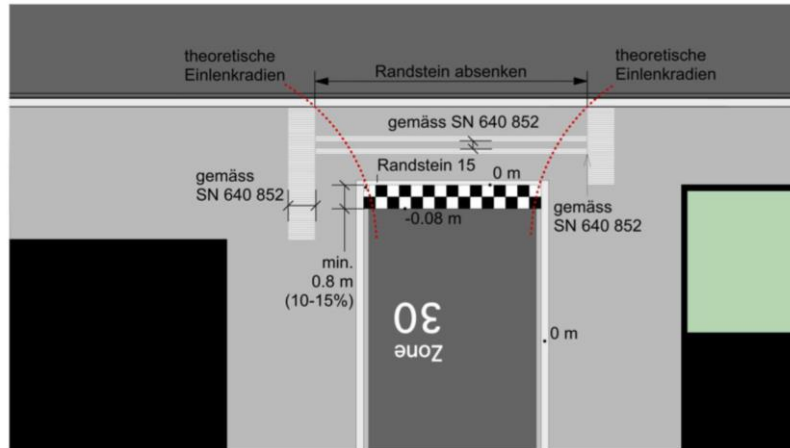
### **Antrag 4**

- k) Der Fussgängerstreifen auf Höhe alter Landstrasse ist auf der Wunschlinie direkt neben der Einmündung der Alten Landstrasse anzuordnen.
- l) Die Einmündung Alte Landstrasse ist als Trottoirüberfahrt – ohne Ausgestaltung der Einmündungstrichter auszubilden.

### **Begründung**

- Fussgängerstreifen ist ein wichtiger Schulweg für die Kinder südlich der Dorfstrasse. Fussgängerstreifen sind auf der Wunschlinie anzuordnen. Die geplante Verschiebung um 10 Meter ist mit Umwegen von 20 Metern verbunden. Die Akzeptanz einer solchen Verschiebung vermindert sich und die Missachtung steigt. Damit ergibt sich insgesamt keine Sicherheitsgewinn. Die heute Lage soll beibehalten werden.

- Die Gestaltung der Einmündungen soll ohne Auszeichnung der Trichter erfolgen. Dabei soll nach einer Lösung gesucht werden, wie dies in der Stadt Zürich umgesetzt wird.



Typ 1: Trottoirüberfahrt mit steiler Rampe

Quelle: [https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/zed/Deutsch/taz/Fachunterlagen/Publikationen\\_und\\_Broschueren/Hindernisfreies\\_Bauen/BehiB\\_Trottoirueberfahrten\\_Zusammenfassung.pdf](https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/zed/Deutsch/taz/Fachunterlagen/Publikationen_und_Broschueren/Hindernisfreies_Bauen/BehiB_Trottoirueberfahrten_Zusammenfassung.pdf)

Wir bitten um Berücksichtigung unsere Anträge

und verbleiben mit freundlichen Grüßen  
Grüne Bezirk Affoltern

Thomas Schweizer