



Gemeinderat Obfelden
Dorfstrasse 66
8912 Obfelden

Hedingen 06.01.2022

Stellungnahme zur Ortsdurchfahrt Obfelden

Sehr geehrte Damen und Herren

Basierend auf dem Gemeindebulletin «Sonderausgabe Neugestaltung Dorfstrasse» sowie der Online-Veranstaltung vom 16.12.2021 nehmen wir zur Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Obfelden wie folgt Stellung:

Grundsätzlich erachten wir den gewählten Ansatz mit den einseitigen Einengungen im Bereich der Querungsstellen als zielführend. Aus den präsentierten Grundlagen geht nicht hervor, ob die Einengungen bei allen Querungsstellen vorgesehen sind oder ob allenfalls Querungsstellen ohne Einengungen vorgesehen sind. Offen ist auch, ob gegenüber der heutigen Anzahl und Lage der Querungsstellen Veränderungen geplant sind. Wir gehen davon aus, dass alle Querungsstellen erhalten bleiben und die Sicherheit mit einer Einengung erhöht wird. Ein zusätzlicher Übergang ist beim Knoten Breitenstrasse/Alter Schulhausweg zu erstellen (siehe Antrag 4b).

Die gestalterischen Ansätze zur Auflösung des linearen Charakters der Dorfstrasse sind weiterzuvollziehen und zu vertiefen. Sie können auf dem präsentierten Planungsstand noch nicht beurteilt werden.

Das Projekt für die Anbindung der neu gestalteten Dorfstrasse beim Knoten Kreuzstrasse liegt noch nicht vor und kann daher ebenfalls noch nicht beurteilt werden. Unklar ist zudem die Gestaltung des Abschnittes vom Knoten Kreuzstrasse bis zum Knoten Alte Landstrasse. Für diesen Abschnitt liegt offenbar noch keine Zeitplanung vor (Quelle: <https://www.obfelden.ch/aktuell/neuigkeiten.html/150/news/604>).

Das Projekt ist mit Tempo 30 konzipiert. Mit einer höheren signalisierten Höchstgeschwindigkeit verliert das Projekt seine Grundlage und muss als Ganzes abgelehnt werden.

Basierend auf Tempo 30 sollen die guten Ansätze gestärkt und der Durchfahrts Widerstand erhöht werden. Zudem sind Massnahmen nötig, welche Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr zusätzlich erhöhen und die ÖV-Erschliessung verbessern. Dabei sind folgende weitere Massnahmen zu ergreifen.

Antrag 1 Koordination und Information

Der Knoten Kreuzstrasse, der Abschnitt von der Kreuzstrasse bis zur Alten Landstrasse sowie die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt sind mit dem Kanton zu koordinieren und gemeinsam der Bevölkerung zur Information vorzulegen.

Begründung

Eine Aufwertung der Dorfstrasse darf nicht vor dem Knoten Kreuzstrasse enden. Die Gestaltung des Knotens sowie der Abschnitt bis zur Alten Landstrasse (neben dem Postareal) sind gemeinsam der Bevölkerung zu präsentieren, damit auch alle Zusammenhänge und gegenseitigen Abhängigkeiten aufgezeigt werden können.

Antrag 2 Tempo 30

Tempo 30 auf der gesamten 1.9 km langen Strecke von Reussmatt bis Kreuzstrasse

Begründung

Das Projekt ist mit Tempo 30 konzipiert. Mit einer höheren signalisierten Höchstgeschwindigkeit verliert das Projekt seine Grundlage. Tempo 30 ist aus folgenden Gründen unabdingbar.

- Die Fahrzeitdifferenz zwischen Ortsdurchfahrt und Umfahrung soll zu Gunsten der Umfahrung bzw. zu Ungunsten der Ortsdurchfahrt verändert werden. Tempo 30 auf der Dorfstrasse ist dazu ein zentrales Mittel.
- Die Sicherheit – namentlich auf den Schulwegen – kann mit Tempo 30 deutlich verbessert werden (insbesondere zum Kindergarten und Schulhaus Chilefeld und zum Kindergarten Bächler).
- Die Trennwirkung der Strasse wird durch Tempo 30 verringert.
- Der Verzicht auf einen talwärtsführenden Radstreifen ist planerisch nur korrekt, wenn die Strasse mit Tempo 30 signalisiert wird. In der Abwärtsrichtung wird mit dem Velo nahezu 30 km/h gefahren. Die Überholvorgänge durch den mIV werden damit minimiert. Dies erhöht die Sicherheit des Velolängsverkehrs. Auch Abbiegevorgänge sind tieferen Geschwindigkeiten deutlich sicherer.
- Die Lärmimmissionen können durch Tempo 30 deutlich gesenkt werden.
- Für die Gestaltung der Dorfstrasse kann mit Tempo 30 der Handlungsspielraum vergrößert werden. Damit besteht die Möglichkeit, dass sich die Dorfstrasse eher an einer Quartiersammelstrasse orientiert und weniger an einer «verkehrsorientierten» Strasse.

Antrag 3 Lastwagenfahrverbot

Es soll ein Lastwagenfahrverbot signalisiert werden. Dieses soll so gewählt werden, dass der Lastwagen-Durchgangsverkehr verhindert wird. Zudem sollen auch der Lastwagen-Ziel- und Quellverkehr auf dem kürzesten Weg auf die Umfahrung gelenkt werden.

Begründung

Die Erschliessung der Gemeinde mit Lastwagen wird so organisiert, dass die Ortsdurchfahrt für Lastwagen unterbunden ist. Auch der Ziel- und Quellverkehr mit Lastwagen soll durch eine optimale Platzierung des Lastwagenfahrverbotes auf die Umfahrung gelenkt werden. Alle Ziele unterhalb der alten Post sollen nur von Unterlunnern her erreicht werden können. Eine Fahrt mit einem

Lastwagen von der Kreuzstrasse nach Unterlunnern soll über die neue Umfahrungsstrasse erfolgen. Damit kann der Lastwagenanteil auf der Dorfstrasse stark reduziert werden. Dies verbessert die Sicherheit – namentlich auf den Schulwegen – und reduziert den Lärm massgeblich. Eine Reduktion des Lastwagenverkehrs ist insbesondere auch eine Massnahme zur Verbesserung der Sicherheit des Velo-Längs- und Querverkehrs.

Antrag 4 Lärmschutz

Das Strassenprojekt ist baulich und betrieblich so auszugestalten, dass die Lärmgrenzwerte gemäss LSV eingehalten werden können. Dazu sind prioritär Massnahmen an der Quelle vorzusehen. Falls die Signalisierung auf Tempo 30 und das Lastwagenfahrverbot als Massnahmen nicht ausreichen, ist an kritischen Stellen ein lärmarmes Belag einzubauen. Ergänzend sind Schallschutzfenster vorzusehen.

Begründung

Die Rechtsgrundlagen des Lärmschutzes schreiben vor, dass in erster Priorität alle Massnahmen an der Quelle ausgeschöpft werden müssen (Geschwindigkeitsreduktion, Reduktion Lastwagenanteil, lärmarme Beläge), bevor weitere Massnahmen in zweiter Priorität ergriffen werden müssen. Diese Rechtslage ist mittlerweile durch das Bundesgericht mehrfach bestätigt worden. Der Lärmschutz darf daher nicht mehr allein durch Erleichterungen mit Ersatzmassnahmen erfolgen. Die bisherige Praxis des Kantons muss korrigiert werden. Aussagen an der Online-Veranstaltung vom 16.12.2021 lassen aber den Schluss zu, dass diese Praxisänderung beim vorliegenden Projekt noch nicht zur Anwendung kommen soll.

Antrag 5 Neue Bushaltestellen in Toussen und Unterlunnern

5a *Toussen*

In Toussen sollen zwei Haltekanten in beiden Richtungen eingerichtet werden. Die neue Haltestelle «Alte Landstrasse» liegt im Bereich der heutigen Haltestelle Toussen (talwärts) mit einer Haltekante auch bergwärts. Die heute bestehende Haltestelle Toussen (bergwärts) soll mit einer Haltekante auf der anderen Strassenseite (talwärts vor dem Volg) ergänzt werden.

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 Zusatzwegen «gegen die Wunschrichtung» verbunden. Sie müssen den Knoten Kreuzstrasse zwei queren. Einmal als Fussgänger und einmal als Buspassagier.

Die beiden Haltestellen liegen nicht in Sichtdistanz und sind daher für Auswärtige schwer auffindbar. Das Potenzial für eine zusätzliche Haltestelle ist vorhanden. Die Lage der Haltestelle Toussen (talwärts) kann bestehen bleiben.

Die heutige Haltestelle Toussen (bergwärts) soll um eine Haltekante talwärts ergänzt werden. Sie soll vor den Volg verschoben werden. Damit kann die Erschliessung des wichtigsten Einkaufsladens deutlich verbessert werden. Auch das Rüchligquartier wäre dann besser erschlossen.

Die Haltestelle Bachstrasse soll Richtung Schmittenstrasse verschoben werden. Damit werden Schulen, Mehrzweckhalle Zehndenfrei, das Quartier Raihalden und auch der Ortsteil Wolsen besser durch Bushaltestellen erschlossen. Allenfalls kann auch die Bezeichnung auf Chilefeld geändert werden. Der Bereich zwischen Schule und Kirche soll als Platzsituation (unter Einbezug der Bushaltestellen) konzipiert werden.

5b Unterlunnern

Die bestehende Bushaltestelle Unterlunnern ist an die Kreuzung Breitenerlistrasse / Alter Schulhausweg zu verschieben. Gleichzeitig ist ein zusätzlicher Fussgängerstreifen einzurichten, welcher der Erschliessung der neuen Bushaltestelle dient.

Im Bereich des Eingangstors Reussmatt ist eine zusätzliche Haltestelle einzurichten.

Begründung

Grundsätzlich sind Haltestellen so anzuordnen, dass sie zu Fuss in der Hauptlastrichtung erreicht werden können. Die Haltestelle Unterlunnern liegt fernab aller Wunschbeziehungen und erfüllt die Kriterien einer attraktiven Haltestellensituation in keiner Weise. Mit einer Verschiebung zur Breitenerlistrasse kann der Ortsteil Unterlunnern besser an den ÖV angebunden werden und der Haltestellen-Einzugsbereich von 300m kann optimal gelegt werden. Im Bereich von Reussbühl kurz nach dem Eingangstor nach Obfelden ist eine zusätzliche Bushaltestelle vorzusehen, welche das Quartier Reussmatt öv-mässig erschliesst.

Mit diesen Ergänzungen und Haltestellen-Verschiebungen kann ein regelmässiger Haltestellenabstand von 300m erreicht werden. Die Erschliessungsqualität verschiedene Quartiere kann deutlich verbessert und damit die Attraktivität des ÖV-verbessert werden. Namentlich ist auch die Nutzung des ÖVs für den Einkaufsverkehr ortsintern möglich.

Antrag 6 Fahrbahnhaltestellen

Alle Bushaltestellen sind in beiden Richtungen als Fahrbahnhaltestellen auszubilden.

Begründung

Der ÖV soll auf der Dorfstrasse priorisiert werden. Mit Fahrbahnhaltestellen ohne Überholmöglichkeit bleibt der Bus «Pulkkführer». Wichtig ist dies insbesondere bei der heutigen Haltestelle Toussen bergwärts, wo der Bus sich wieder in den Durchgangsverkehr einfädeln muss und vor der LSA Kreuzstrasse durch den MIV behindert wird.

Mit dem Umbau der Busbucht auf eine Fahrbahnhaltestelle kann auch die lästige Querbeschleunigung beim Anfahren bzw. Wegfahren aus der Haltestelle vermieden werden, Fahrbahnhaltestellen dienen zudem verkehrsberuhigend und erhöhen den Netzwidestand

Mit freundlichen Grüssen

Thomas Schweizer
Für die Grüne Partei des Bezirks Affoltern