



Hedingen 17.08.2021

Stellungnahme zum Richtplan 2020

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Regionalen Richtplan 2020. Wir fokussieren auf den Veloverkehr und wir haben folgende Anträge:

Anträge zum Teil Veloverkehr

Antrag 1

Die Darstellung der Veloinfrastruktur im Regionalen Richtplan soll lesbarer und informativer gestaltet werden. Es ist nicht ersichtlich, wo Änderungen vorgenommen wurden. Zudem soll bei allen Radrouten die Führungsart (Radweg, Radstreifen, Verbindung ohne ergänzende Velo-Infrastruktur) im Plan dargestellt werden. Zudem ist auch die Lage bezüglich Strasse (links oder rechts) darzustellen.

Begründung

Die Darstellungsqualität des Velonetzes im regionalen Richtplan ist ungenügend. Der braune Strich auf der Richtplankarte (nur 1:25'000 und nur mit groben Vereinfachungen) unterscheidet sich farblich kaum von Wanderwegen oder anderen orangen Linien und verfügt über keine genügende Aussagekraft. Die Lage der braunen Linie entspricht nicht der Lage draussen und wechselt unmotiviert die Strassenseite (z.B. auf der Obfelderseite der Autobahn). Es ist äusserst mühsam, sich ein Bild zu machen und ist nicht benutzerfreundlich.

Als Vorbild kann der Kanton Aargau genommen werden, welcher folgende Kategorien unterscheidet:

-  Radweg bestehend
-  Radweg geplant
-  Radstreifen bestehend
-  Radstreifen geplant
-  Radroute Mischverkehr bestehend
-  Radroute Mischverkehr geplant
-  Ersatzroute

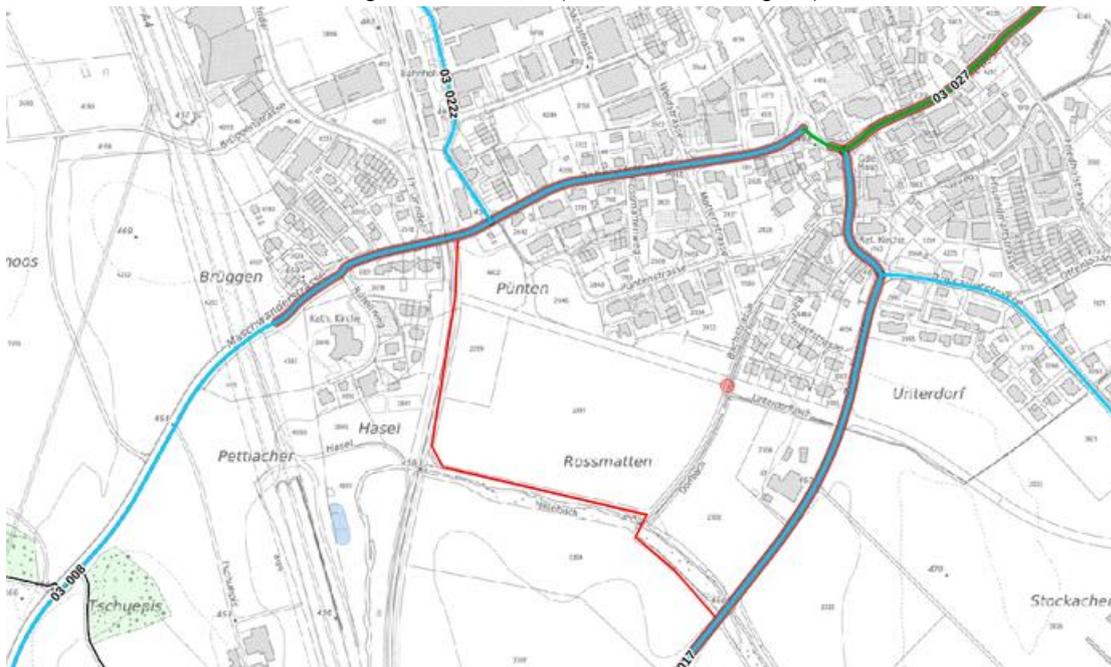
Antrag 2

Es soll eine direkte Veloverbindung mit gutem Ausbaustandard durchs ganze Knonaueramt weitgehende parallel bzw. entlang der Bahn geschaffen werden. Die Bahnstationen (Knonau, Mettmens-tetten, Affoltern, Hedingen und Bonstetten-Wettswil) sollen ans Velohauptnetz angeschlos-sen wer-den.

Dazu sind verschiedene planerische Anpassungen und kleinere Ausbauten nötig:

2.1 Mettmens-tetten:

Vom Radweg Knonau – Mettmens-tetten (aktuell im Bau) soll eine Verbindung direkt zum Bahnhof Mettmens-tetten geführt werden. (siehe Verbindung rot)

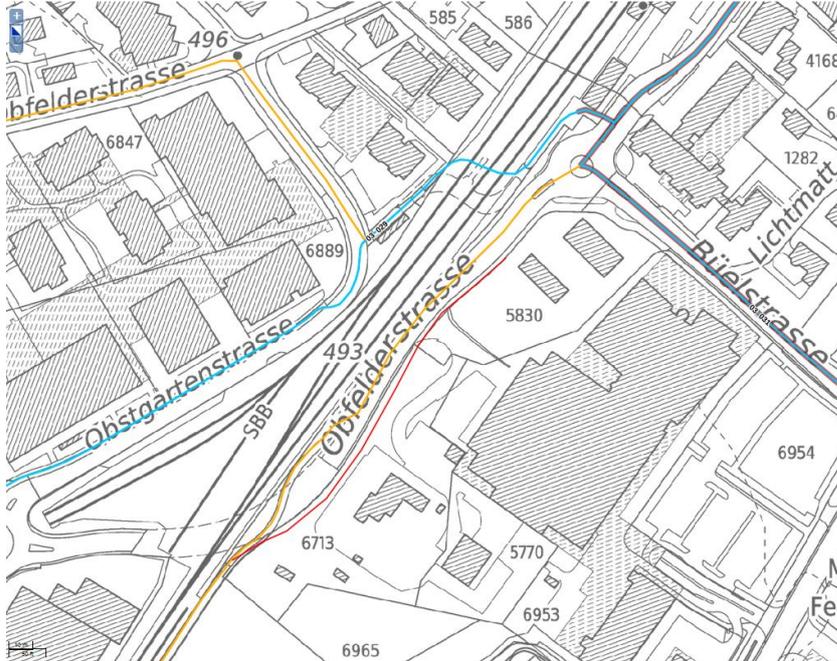


2.2 Mettmens-tetten:

Die Verbindung Bahnhof Mettmens-tetten – Eigi – Affoltern entlang der Bahn ist neu als Haupt-verbinding bezeichnet. Dies begrüssen wir explizit. Sie ist zeitnah zwischen Bahnhof und Eigi entsprechend auszubauen. Von Dachlissen bis zum Industriequartier in Affoltern soll der Weg mit einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge signalisiert werden. Entsprechend ist der Abschnitt im regionalen Richtplan als Schwachstelle aufzunehmen und in der Liste der Schwachstellen zu führen.

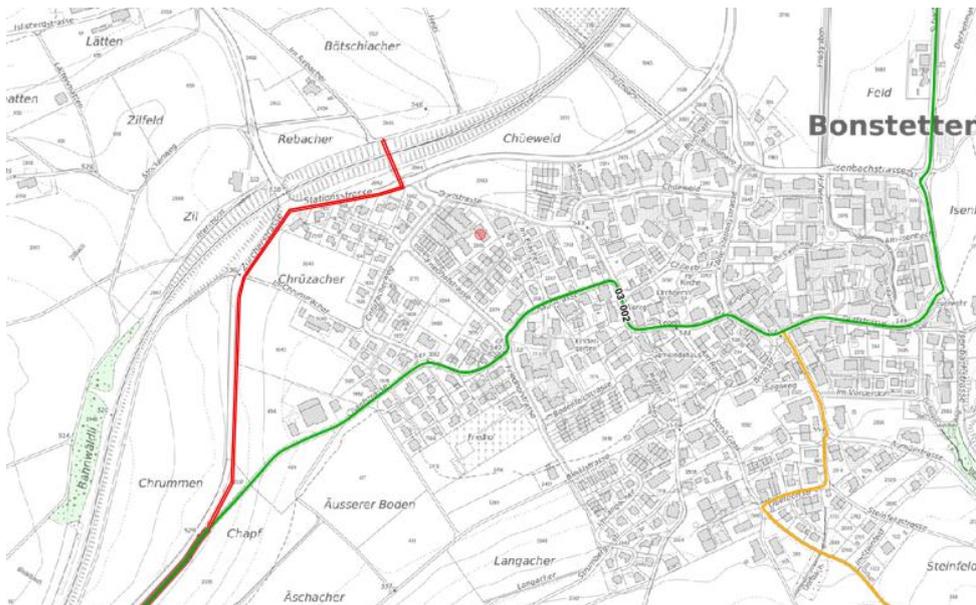
2.3 Affoltern:

Im Bereich Dachlisserweg / Obfelderstrasse (bei socar-Tankstelle) soll die Verbindung neu südwestlich der Unterführung geführt werden. (siehe Verbindung rot). Sie soll in geeigneter Weise an den Kreisel angeschlossen werden. Entsprechend ist der Abschnitt im regionalen Richtplan als Schwachstelle aufzunehmen und in der Liste der Schwachstellen zu führen.



2.4 Bonstetten:

Beim Ende des Radweges von Hedingen kommend (Chapf) soll der Radweg parallel zur Kantonsstrasse bis zur Velo-Bahnüberführung verlängert werden und dort an die Velolandroute Nr. 84 anschliessen.



2.5 Bonstetten / Wettswil

Die Verbindung von der Velo-Bahnüberführung bis zum Wüerital (aktuell als Velolandroute Nr. 84 beschildert) soll mit einem Hartbelag versehen werden und als Hauptverbindung klassiert werden. Entsprechend ist der Abschnitt im regionalen Richtplan als Schwachstelle aufzunehmen und in der Liste der Schwachstellen zu führen.

Die heutige Hauptverbindung über Bonstetten Dorf – Schachen – Wettswil – Wüerital soll weiterhin (als Nebenverbindung) im Richtplan geführt werden.

Begründung zu Anträge 2.1 bis 2.5

Das Pendeln mit dem Velo ist mit direkten steigungsarmen Verbindungen zu fördern. Dazu sind bestehende Verbindungen entlang der Bahn zu verbessern und durchgängig fürs Velo bereitzustellen. Die Route soll alle Bahnhöfe anbinden.

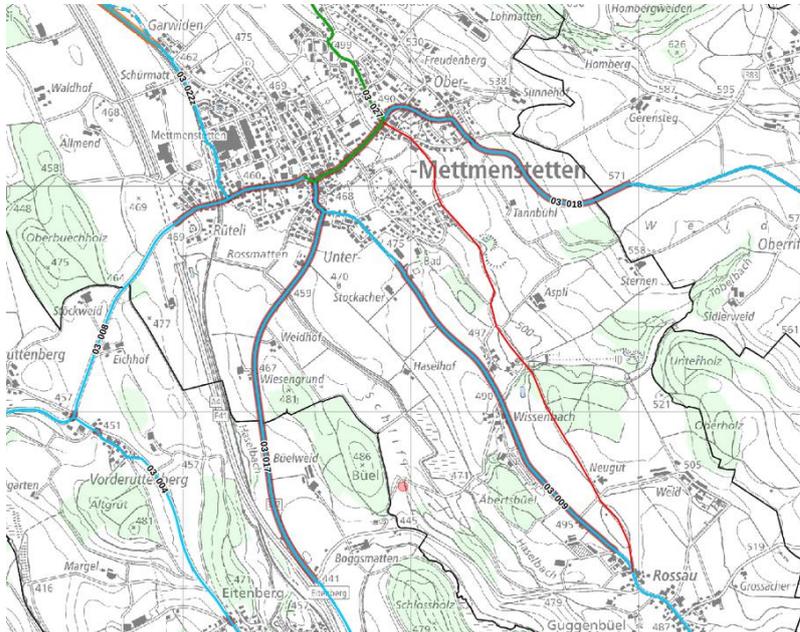
(vgl. RRB 591/2016: Weiter entspricht das Förderprogramm den Vorgaben des kantonalen Richtplans und des Gesamtverkehrskonzepts, die dem Velo auf kurzen bis mittleren Distanzen eine wichtige Rolle zuschreiben, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten und als Zubringer zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.)

Bei den Alltagsverbindungen sind die Steigungen so gering wie möglich zu halten. Der Belag ist als Hartbelag auszuführen allenfalls als Mergelbelag mit feiner Oberfläche. Die Route soll insbesondere auch für Pendler mit E-Bike, welche auch grössere Strecken täglich zurücklegen, attraktiv sein, d.h. möglichst wenig Wechsel der Strassenseite und geringe Anzahl Führungswechsel. Die heutige Veloführung der Velohauptroute entlang der Hauptverkehrsstrasse weist diverse Nachteile auf:

- Sie ist stark dem Verkehr ausgesetzt und Radwege werden oft durch abbiegenden Verkehr beeinträchtigt.
- Sie führt nicht an den Bahnhöfen vorbei. Sie sollte aber auch als direkte Zubringer zu den Bahnhöfen funktionieren.
- Keine geeignete Veloführung der Hauptroute in Bonstetten – Wettswil (grosse Höhendifferenz)

Antrag 3

Die bisherige Verbindung Mettmensjetten – Grossholz – Affoltern ist als Nebenverbindung weiterhin im Netz zu belassen. Sie ist bis Rossau zu verlängern (rot)



Begründung

Die Verbindung von Mettmensjetten Oberdorf über das Grossholz nach Affoltern hat eine hohe Alltags-Bedeutung. Sie darf nicht aus dem Netz gestrichen werden. Im Gegenteil sie soll mit der Verlängerung nach Rossau als Freizeitroute neu als attraktive Route aufgenommen werden. Die Verbindung ist bestehend und weist keine grösseren Probleme auf. In Affoltern ist sie bis zur Grenze nach Mettmensjetten eingetragen. Dann hört der Strich auf. Warum?

Antrag 4

In Hedingen soll eine Verbindung zwischen der Velohauptroute und der Velolandroute Nr. 84 geschaffen werden. (Velolandroute im Plan nicht dargestellt)

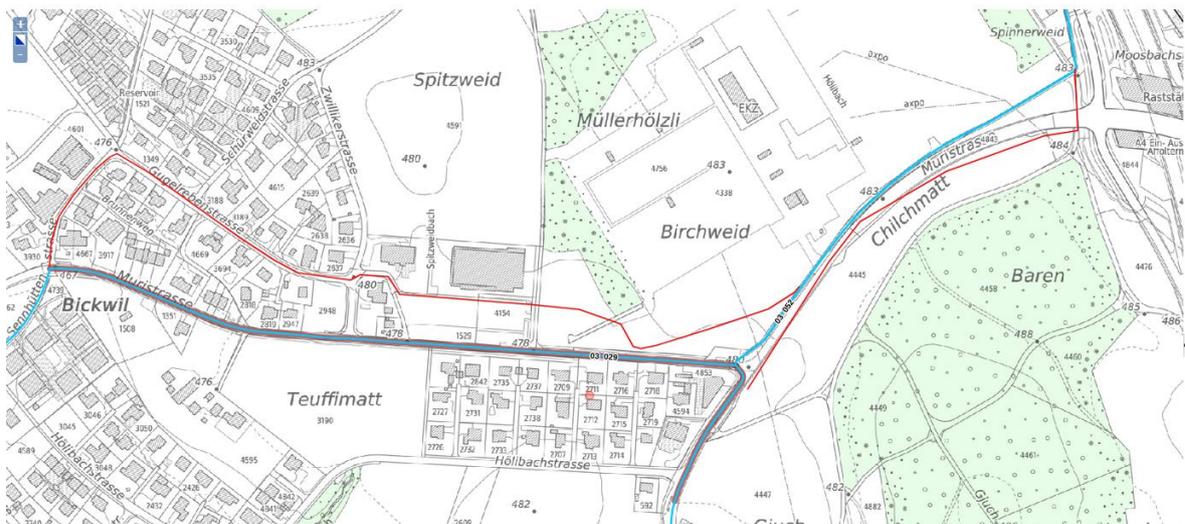


Begründung

Die Verbindung führt am Bahnhof vorbei und schliesst damit sowohl das Velohauptnetz als auch die Velolandroute an den Bahnhof an. Zudem wird die Vernetzung der verschiedenen Verbindungen verbessert.

Antrag 5

Obfelden: Die Veloführung in Bickwil ist im Zusammenhang mit dem Bau des Autobahnzubringers zu optimieren. Die Velonebenverbindung ist von der Muristrasse auf die Gugelrebenstrasse und (zusammen mit dem geplanten Fussweg) über den Parkplatz der Landi zu verlegen und an den bestehenden Radweg anzuschliessen. (siehe Skizze in rot)



Antrag 6

Obfelden: Auf der Dorfstrasse zwischen Knoten Hirschen und Autobahnüberführung ist zusätzlich auch auf der Südostseite ein Radweg zu erstellen. (siehe Skizze oben). Entsprechend ist der Abschnitt im regionalen Richtplan als Schwachstelle aufzunehmen und in der Liste der Schwachstellen zu führen.

Begründung zu Antrag 5

Die Verbindung in Bickwil ist Teil der Veloverbindung von Ottenbach über Bickwil nach Affoltern. Sie soll einen durchgehend hohen Standard bezüglich Sicherheit und Attraktivität erhalten. Die geplante bzw. im Bau befindliche Fuss- und Radwegverbindung südlich der Muristrasse in Bickwil erfüllt die Anforderungen in keiner Weise. Im Bereich der neuen Bushaltestelle Bickwil ist der Weg (für Fussgänger und Velofahrende in beiden Richtungen) nur 2.75 m breit, danach sogar nur 2.5 m.

Für Velofahrende aus dem Gugelrebenquartier besteht keine direkte Veloverbindung nach Affoltern. Sie müssen 2 x die Muristrasse queren (1x im Bereich Einmündung Zwillikerstrasse und 1x mit Lichtsignal beim Knoten Hirschen). Auch für Fussgänger*innen ist die Verbindung vom Gugelrebenquartier zur Bushaltestelle Hirschen von Bedeutung. Hier ist also ein gemeinsamer Fuss-Radweg mit genügender Breite zu erstellen.

Begründung zu Antrag 6

Die Querung der Muristrasse beim Hirschen (mit Lichtsignal) ist höchst unattraktiv und bildet ein grosses Hindernis.

Für die Obfelder*innen von Toussen her soll der Radweg (der Abschnitt zwischen alter Landstrasse und Hirschen ist er zur Zeit in Planung) auf der gleichen Seite (Südseite) verlängert werden. Er kann unter der Brücke der Autobahnezufahrt direkt (ohne zusätzliche Strassenquerung zur Velo-Überführung über die Autobahn geführt werden.

Antrag 7

Obfelden: Die Schliffstrasse ist als zusätzliche Nebenverbindung aufzunehmen. Sie ist mit einem Hartbelag oder allenfalls mit einem feineren Hartbelag zu versehen.



Begründung

Die Verbindung über die Schliffstrasse mit Anschluss an den Bahnweg ist eine ideale Ergänzung für die Verbindung von Obfelden nach Affoltern. Sie weist eine gleichmässige Steigung auf, ist kürzer und weist keine Strassen-Querungen auf. Aufgrund der Lage durch den Wald kann sie aber nicht als vollwertige Verbindung für alle Leute zu allen Tageszeiten gelten.

Antrag 8

Die Liste der Schwachstellen ist um diverse Punkte zu ergänzen (siehe auch Anhang)

- **8.1 Obfelden Reussbrücke: Verlängerung Radweg über die Reussbrücke** (Verbreiterung Reussbrücke) und Anschluss an Radweg im Kt. Aargau. Entsprechend ist der Abschnitt im regionalen Richtplan als Schwachstelle aufzunehmen und in der Liste der Schwachstellen zu führen.

Begründung: Hier besteht eine Lücke im Radwegnetz. Der Anschluss zum Radweg im Kanton Aargau muss – zusammen mit dem Kanton Aargau – sichergestellt werden.

- **8.2 Ottenbach Zwillikerstrasse: Der Radweg zwischen Ottenbach und Zwillikon wechselt mitten auf der Strecke die Seite. Der Radweg soll durchwegs auf der Südseite geführt werden.** Entsprechend ist der Abschnitt im regionalen Richtplan als Schwachstelle aufzunehmen und in der Liste der Schwachstellen zu führen.

Begründung: Auf der Verbindung von Ottenbach nach Zwillikon fahren die Autos und Lastwagen auf der 1.3 km langen schnurgeraden abfallenden Strasse sehr schnell, meist auch über 80 km/h. Der Radweg wechselt mitten auf dieser Strecke die Strassenseite. Alle Radfahrenden müssen also die Strasse an einer sehr schwierigen Stelle queren. Zudem müssen abwärtsfahrende praktisch anhalten, damit sie die Fahrbahn queren können, was die Benutzung des Radweges extrem unattraktiv macht. Bergwärts Fahrende müssen 2 x die Strassenseite wechseln. Damit erfüllt dieser Abschnitt die Anforderungen gemäss RRB 591/216 nicht.

- **8.3 Hedingen Zürichstrasse:** Die Führung der Velohauptroute ist durchgehend auf der bestehenden Hauptstrasse zu belassen. (Kein Umweg über Gehrstrasse / Rainstrasse) Im Bereich vom Kreisel bis zur Einmündung Rainstrasse ist eine Streckensignalisation Tempo 30 zu signalisieren. Zusätzlich soll ein Radstreifen mit einem einseitigen Radstreifen bergwärts markiert werden. Entsprechend ist der Abschnitt im regionalen Richtplan als Schwachstelle aufzunehmen und in der Liste der Schwachstellen zu führen.

Begründung: Insbesondere talwärts macht diese Führung keinen Sinn. Die Strasse müsste 2x gequert werden, 1x mitten in der «Schussstrecke». Für die nötige Strassenquerung fehlt eine entsprechende Infrastruktur. Der Führungswechsel widerspricht auch dem RRB 591/216 wonach Unterbrüche bei Knotenquerungen und Wechsel in der Verkehrsführung möglichst zu vermeiden sind. Mit der Signalisierung von Tempo 30 und einem einseitigen Radstreifen bergwärts kann die Situation wesentlich verbessert werden.

https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/mobilitaet/veloverkehr/downloads/best-practice/mischverkehr/Innerorts_mit_Kernfahrbahn_mit_einseitigem_Radstreifen_Wald.pdf

- **8.4 Hedingen Zwillikerstrasse / Alte Zwillikerstrasse:** Markierung Radstreifen bergwärts Entsprechend ist der Abschnitt im regionalen Richtplan als Schwachstelle aufzunehmen und in der Liste der Schwachstellen zu führen.

Begründung: Der Führungswechsel beim Eingangstor ist mit baulichen Massnahmen und Markierungsmassnahmen zu unterstützen. Die Führung auf der Fahrbahn soll mit einem einseitigen Radstreifen bergwärts markiert werden (https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/mobilitaet/veloverkehr/downloads/best-practice/mischverkehr/Innerorts_mit_Kernfahrbahn_mit_einseitigem_Radstreifen_Wald.pdf)

- **8.5 Obfelden Dorfstrasse** Verbesserung Veloinfrastruktur zusammen mit Neugestaltung Dorfstrasse. Entsprechend ist der Abschnitt im regionalen Richtplan als Schwachstelle aufzunehmen und in der Liste der Schwachstellen zu führen.

Begründung: Die heute markierten Radstreifen widersprechen den Normen und Normalien des Kantons. Sie sind viel zu schmal.

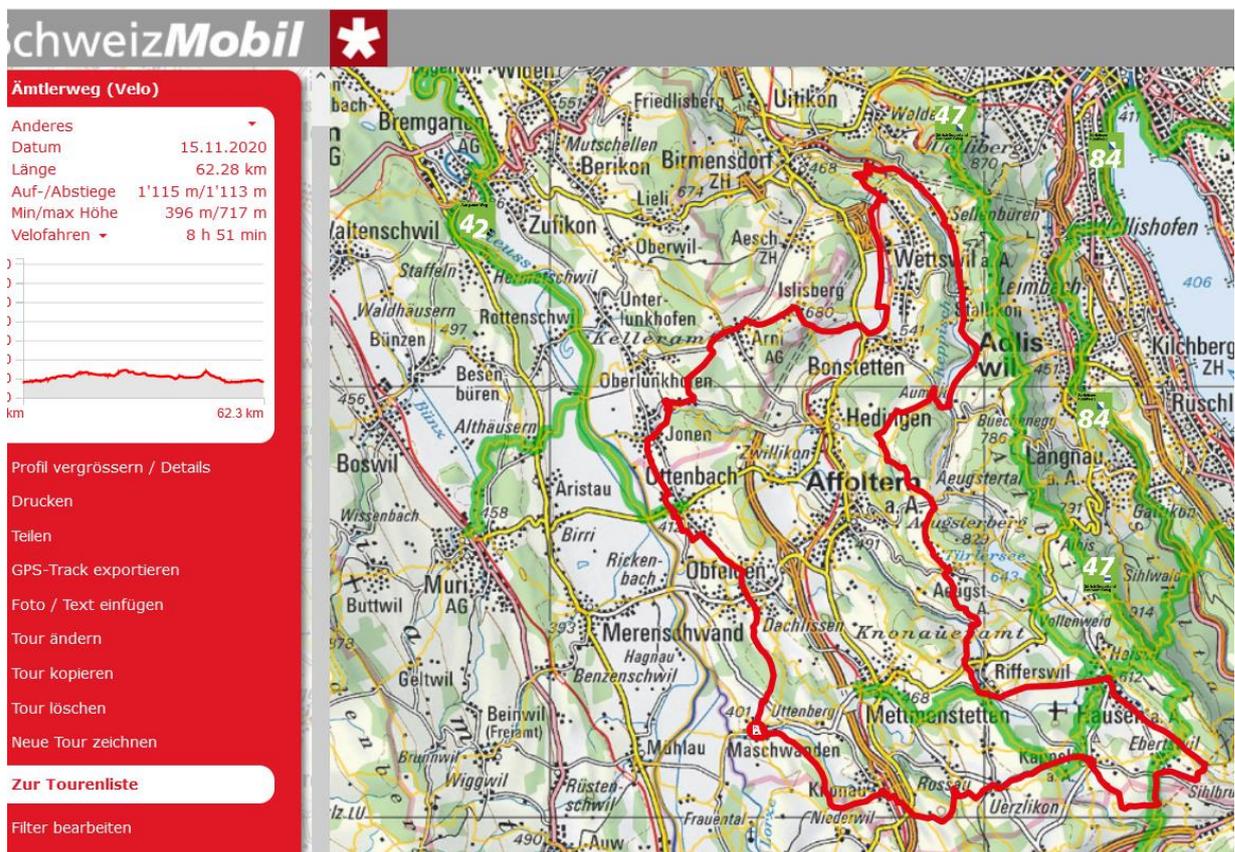
Antrag 9

Ergänzend zum beliebten Ämtler- Spazierweg soll ein **Ämtler Veloweg** lanciert bzw. festgelegt werden.

Eckwerte

Der untenstehende Vorschlag weist folgende Eckwerte auf

- Länge 61 km
- Auf und Abstieg 1100m
- Weitgehende Führung auf bestehenden, asphaltierten Wegen abseits von Hauptverkehrsachsen
- Streckenführung auch für Familien geeignet
- Anschluss ans Bahnnetz bei Knonau und Bonstetten-Wettswil
- Alle 14 Ämtler Gemeinden werden berücksichtigt.
- Wichtige Zielorte werden angefahren.
- Mit normalem Tourenrad bequem in zwei Tagen machbar – mit E-Bike in einem Tag.



Begründung

Das Knonaeramt weist eine Vielzahl von attraktiven Veloverbindungen auf. Diese könnten durch eine signalisierte Rundroute in Wert gesetzt werden. <https://map.schweizmobil.ch/?lang=de&land=wanderland&route=all&photos=yes&bgLayer=pk&logo=yes&season=summer&resolution=22.37&E=2678665&N=1237523&layers=Wanderland&trackId=477848939>

Profitieren könnte auch die lokale Gastronomie (z.B. Klosterkaffee Kappel, Rest. Schweikhof Ebertswil, div. Rest. in Hausen, Rest. Post Rifferswil, Rest. Eichhörnli Aeugst, Rest. Litzli, div. Rest. in Ottenbach, Rest. in Maschwanden, Gelateria Knonau.

Die detaillierte Routenführung, allfällige Info-Tafeln usw. sind noch zu entwickeln.

Der Antrag kann wohl noch nicht in der vorliegenden Revision des Richtplanes aufgenommen werden, sollte aber für die nächste Revision vorbereitet werden. Als Trägerschaft kommt die GGA bzw. die Standortförderung in Frage. Vorabklärungen stiessen auf positive Signale.