

# Gemeindebulletin

## Frühlingsausgabe



- **Bestandene Diplomarbeit** Seite 3
- **Neues vom Postareal** Seite 3
- **Dorfjubiläum trifft auf Expo** Seite 3-5
- **Zukunft ARA Reuss-Schachen** Seite 5
- **CareComLabs** Seite 6-7
- **Crossiety: Die Dorf-App, die alle verbindet** Seite 7
- **Informationen vom Spitexzentrum Obfelden** Seite 8
- **Neugestaltung Dorfstrasse, Projekt ODO (Ortsdurchfahrt Obfelden)** Seite 9-18



## Bestandene Diplomarbeit

**Unsere Gemeindeschreiberin Daniela Rieder hat ihre Diplomprüfung an der ZHAW Zürich mit Bravour bestanden.**

Daniela Rieder hat im Februar 2022 Ihre Ausbildung zur Gemeindeschreiberin mit der bestandenen Diplomprüfung an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) erfolgreich abgeschlossen. Der Gemeinderat Obfelden gratuliert Daniela Rieder herzlich zur Vollendung ihrer Ausbildung. Daniela Rieder übt den Beruf der Gemeindeschreiberin der Gemeinde Obfelden mit Herzblut und voller Hingabe aus. Sie ist das wichtige Bindeglied zwischen Gemeinderat und Verwaltung und identifiziert sich stark mit Obfelden. Der Gemeinderat nimmt Daniela Rieder als starke Kommunikatorin, überzeugende Führungsperson, persönliche Motivatorin, loyal und sehr zuverlässig wahr. Während hitzigen Gemeinderatssitzungen steht Daniela Rieder uns «hartnäckig beratend» zur Seite und achtet darauf, dass wir uns bei unseren Vorhaben immer im rechtlich richtigen Rahmen, bewegen. Wir sind dankbar Daniela in unserem Team zu haben und freuen uns auf eine gewinnbringende und zukunftsweisende Zusammenarbeit.



*Daniela Rieder*

Gemeindepräsident  
Stephan Hiners

---

## Neues vom Postareal

**Verzögerungen durch Rekurse gegen erteilte Baubewilligung**

Im Sommer 2021 wurde das erste und Anfangs 2022 das zweite Baugesuch auf dem Postareal bei der Gemeinde eingereicht. Gegen die am 21. Dezember 2021 durch den Gemeinderat Obfelden erteilte Baubewilligung für das erste Bau Feld mit der erweiterten Platzfläche, wurden fristgerecht, Rekurse beim Baurekursgericht des Kantons Zürich eingereicht. Innert der vorgegebenen Frist wurde durch die Gemeinde Obfelden die Rekursantwort dem Baurekursgericht zugestellt. Zurzeit warten wir auf die Antwort vom Baurekursgericht. Bis das laufende Verfahren abgeschlossen ist, verzögert sich der Baustart auf dem Postareal bis auf weiteres. Über die weiteren Schritte werden wir Sie auf dem Laufenden halten.

Vorstand Hochbau und Liegenschaften  
Stephan Hiners

Weitere Informationen zum Postareal finden Sie unter [www.obfelden.ch](http://www.obfelden.ch) -> Aktuell -> Projekte -> Gestaltungsplan Postareal.

---

## Dorfjubiläum trifft auf Expo

**Die Gemeinde Obfelden feiert dieses Jahr ihr 175-jähriges Bestehen. Zugleich findet nach vier Jahren die beliebte Expo wieder statt. Was liegt näher, als gemeinsam ein grosses Fest-Wochenende zu organisieren? Merken Sie sich die Daten jetzt schon vor, es erwartet sie ein Programm mit vielen Aktivitäten!**

Obfelden zählt zu den jüngsten Gemeinden im Knonaueramt. Weshalb eigentlich? Ein kurzer Einblick in die Geschichte zeigt: Seit die für unser Dorf so prägenden fünf Weiler bestanden, waren sie der Kirchgemeinde Ottenbach angeschlossen. Mehrere hundert Jahre lang blieb das so, während denen man die fünf Weiler summarisch oft als «gmeinden ob dem feld» bezeichnete. Unter anderem auf Bestreben des Baumwoll-

und Seidenfabrikanten Rudolf Stehli-Hausheer trennten sich schliesslich die fünf Weiler von Ottenbach und gründeten am 15. Februar 1847 die neue Einheitsgemeinde Obfelden.

### Ein eigenes Fest oder eine Kombi?

175 Jahre später ist Zeit für ein grosses Geburtstagfest. In den vergangenen Monaten machte sich der Gemeinderat intensiv Gedanken dazu, in welcher Form die Feier zum Dorfjubiläum aussehen könnte. Verschiedene Faktoren galt es zu berücksichtigen, unter anderem auch, dass mit dem Bauabschluss des Autobahnzubringers und der Überbauung des Postareals in Kürze weitere Festivitäten in Form von Eröffnungsfeiern stattfinden. Zugleich bedarf eine Dorfjubiläumsfeier gewisser personeller Ressourcen, damit Planung, Organisation und Durchführung reibungslos von statten gehen. Im Wissen darum, dass dieses Jahr ausserdem nach vier Jahren Unterbruch wieder eine Expo stattfindet, hat sich der Gemeinderat dazu entschieden, das Dorfjubiläum in die Festivitäten der Expo einzugliedern.

### Ideale Zusammenarbeit mit dem Expo-OK

Eine Begleitgruppe bestehend u.a. aus dem Gemeindepräsidenten und Mitgliedern der Kulturkommission ist seit Anfang Jahr in engem Austausch mit dem OK der Expo. Die Zusammenarbeit ist vielversprechend und es zeigt sich, dass Expo und Dorfjubiläum eine ideale gegenseitige Ergänzung bieten. Während die Expo den übergeordneten Rahmen bildet und eine Vielzahl an Infrastrukturen bereitstellen kann, ermöglicht die Gemeinde Obfelden mit diversen Acts und Events eine Erweiterung des Programms im Rahmen des Dorfjubiläums. Dadurch kann die Bevölkerung am Expo-Wochenende aus einer breiten Palette an Angeboten wählen.

### Das zusätzliche Festprogramm

An der Expo sind zusätzlich im Zusammenhang mit dem Dorfjubiläum folgende Aktivitäten vorgesehen:

- **Freitag, 26. August**  
Abends: Konzert im Event-Zelt mit Cover-Band «Daddy and the Willyshakers»
- **Samstag, 27. August**  
Tagsüber: Geführter Dorfrundgang mit Endpunkt auf dem Expo-Gelände  
Nachmittags: Graffiti-Workshop mit [artgrid.ch](http://artgrid.ch)  
Nachmittags: Neuzuzüger-Apéro  
Abends: Open-Air Kino auf dem Chilenefeld-Areal  
Abends: Kurz-Konzert im Event-Zelt mit dem Obfelder Rapper Koala Smoke
- **Sonntag, 28. August**  
Morgens: Jubiläumsbrunch im Event-Zelt für die Bevölkerung (Anmeldung notwendig)  
Nachmittags: Kinderkonzert im Event-Zelt mit Andrew Bond

### Aktion «Gib Obfelden ein Gesicht»

Im Vorfeld und bis zur Expo läuft ausserdem die Aktion «Gib Obfelden ein Gesicht». Die Bevölkerung ist aufgerufen, über die Gemeindefwebseite digitale Portraitfotos einzusenden. Diese werden auf einer Karte über das Obfelder Siedlungsgebiet platziert – dadurch entsteht ein buntes Bild, das Obfelden als Collage von unzähligen Portraitfotos aus der Bevölkerung zeigt. Die Collage wird auf einer riesigen Blache ausgedruckt und an der Expo gezeigt. Schicken Sie Ihr Portraitfoto ein und suchen Sie am Expo-Wochenende Ihr Bild auf der Collage!



### Weitere Details folgen – informieren Sie sich regelmässig

Noch sind viele Arbeiten zu erledigen. Details zu den einzelnen Programmpunkten an der Expo und die Anmeldung zum Jubiläumsbrunch werden nach und nach veröffentlicht. Das Übermittlungsformular zur Aktion "Gib Obfelden ein Gesicht" ist bereits online - wir freuen uns über viele Fotos der Obfelderinnen und Obfelder. Prüfen Sie laufend die Informationen zum Dorfjubiläum auf der Gemeindefeldseite.

Gemeindepräsident  
Stephan Hinners

Weitere Informationen zum Programm des Dorfjubiläums und der Expo finden Sie unter [www.obfelden.ch](http://www.obfelden.ch) -> Aktuell -> 175 Jahre Obfelden sowie unter [www.expo-obfelden.ch](http://www.expo-obfelden.ch)

---

## Zukunft ARA Reuss-Schachen

Die Abwasserreinigungsanlage (ARA) Reuss-Schachen in Merenschwand reinigt die Abwässer der Verbandsgemeinden Merenschwand, Aristau und Beinwil. Im Jahr 2005 wurde die ARA zuletzt komplett saniert und erneuert. In den kommenden Jahren wird nun ein Grossteil der Ausrüstung und Anlagentechnik die Lebenserwartung erreicht haben. Für nächste Sanierungs- und Werterhaltungsprojekte ist somit der ideale Zeitpunkt gekommen. Ein Zusammenschlussprojekt Gross-ARA mit den umliegenden Anlagen Zwillikon und Obfelden wurde geprüft, jedoch verworfen. Im Oktober 2020 bekundete der Zweckverband Reuss-Schachen unter Berücksichtigung der vorausschauenden Planung weiter das Interesse für eine gemeinsame Lösung mit der ARA Obfelden. Daraufhin haben die Gemeinde Obfelden und der Zweckverband Reuss-Schachen unter Einbezug der kantonalen Fachstellen eine Machbarkeitsstudie durch die Firma Hunziker Betatech AG erarbeiten lassen. Aus wirtschaftlicher und gewässerökologischer Sicht konnte durch die Machbarkeitsstudie gezeigt werden, dass der Zusammenschluss

der beiden ARAs bereits in erster Generation nach Anschluss wirtschaftlich ist. Der aktuelle Zeitpunkt ist aufgrund des Handlungsbedarfs beider Anlagen ideal, um Synergien zu nutzen und eine gemeinsame Lösung zu finden.

Für das Vorprojekt zum Zusammenschluss wurde ein Kredit bewilligt und die Arbeiten an das Büro Hunziker Betatech AG vergeben. In diesem Vorprojekt werden die Bewilligungsfähigkeit, die Umbaumaassnahmen beider Anlagen sowie die Verträge für den Zusammenschluss und die Kostenschätzung erarbeitet. Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben wird das Ausbauziel definiert und der neuste Stand der Technik berücksichtigt.

Als Standort der gemeinsamen Anlage ist jener der heutigen ARA Reuss-Schachen vorgesehen, wobei in Obfelden Regenbecken, Pumpwerk, sowie eine Verbindungsleitung erhalten bleiben bzw. erstellt werden müssen.

Im Herbst 2022 ist vorgesehen das Projekt der Bevölkerung in Form einer Urnenabstimmung zu unterbreiten.



Vorstand Tiefbau und Sicherheit  
Marcel Schönbächler

---

## Sorge für andere geht alle etwas an – kümmern wir uns darum!



Die Gemeinde Obfelden stellt ein breit gefächertes Unterstützungsangebot für ihre Einwohner/innen zur Verfügung. Neben speziellen Angeboten für die Generation 60+ mit Mittagstisch, Spiel- und Bewegungsangeboten, Besuchsdienst, gibt es Nachbarschaftshilfe, Fahrdienst usw. Das rege Vereinsleben sorgt für einen Austausch unter den Einwohner/innen, auch über die aktive Mitgliedschaft hinaus. Seit 2018 entstehen unter dem Ansatz der «Sorgenden Gemeinschaft» (caring community) in vielen Gemeinden, Städten und Quartieren Bewegungen mit dem Ziel einer neuen Sorgeskultur im Nahraum, in der das Wohl aller im Zentrum steht, in der man füreinander sorgt, einander umsorgt und gemeinsam Verantwortung trägt (Zitat der Webseite der Diakonie Schweiz). Dank des Engagements der früheren Gesundheitsvorsteherin Franziska Marty ist Obfelden 2019 als eine von drei Gemeinden ausgewählt worden am Projekt CareCom Labs teilzunehmen (offizieller Titel: «31 Aufbau von Sorgenden Gemeinschaften für die häusliche Langzeitpflege» im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramm «Gesundheitsversorgung» (NFP 74)).

Das Projekt CareComLabs begibt sich auf die Suche nach neuen, lokal verankerten und nachhaltigen Lösungen für die Betreuung und Pflege von Menschen zu Hause. Denn auch bei umfassendem Unterstützungsbedarf möchten Menschen zu Hause wohnen. Um dies zu ermöglichen, entwickeln wir – gemeinsam mit den Menschen vor Ort – innovative Modelle von

Sorgenden Gemeinschaften. Diese verteilen die häusliche Sorgearbeit auf mehrere Schultern, zum Beispiel durch nachbarschaftliche Netzwerke oder neue Unterstützungsangebote.

Die Arbeitsweise und Ergebnisse der bisherigen Arbeit sind in einem Bericht detailliert dargestellt und wurden auf dem Gemeindeganzen am 30. August 2021 in Obfelden präsentiert.

Kurz zusammengefasst:

Begleitet von Forscher/innen der Berner Fachhochschule, des Forschungsinstituts Careum Zürich und der Universität Siegen (D) interviewten Einwohner/innen der Gemeinde Obfelden im Zeitraum vom Sommer 2020 bis Frühling 2021 Bewohner/innen aus Obfelden. Nebst der Lebenssituation sollte in der qualitativen Studie eruiert werden, ob die befragten Personen einen Unterstützungsbedarf für sich sahen und wie weit diesem bereits durch Institutionelle Hilfsangebote oder durch das Umfeld (Angehörige, Bekannte, Nachbarn) entsprochen wurde. Die Auswertung hat ergeben, dass Barrieren wie Scham oder «niemandem zur Last fallen wollen», sprachliche und kulturelle Hürden, Rückzug, Isolation und auch fehlendes Wissen über bestehende Angebote der Gemeinde es erschweren, Unterstützung anzunehmen. Als erste Idee haben wir nun das «Kafi-Wägeli» umgesetzt und versuchen, damit die Menschen mit Kaffee, Tee und Kuchen aus dem Haus zu «locken», sie miteinander ins Gespräch zu bringen und über die bestehenden Obfelder Angebote zur Teilhabe und/oder über Unterstützungsangebote zu informieren. Wir werden am 9. April z.B das Morgenhölzli und die Löwensiedlung besuchen. Die Termine erfahren Sie jeweils durch Flyer in ihrem Briefkasten oder durch Crossiety. Das Projekt wird Ende August zu Ende gehen. Danach wird noch der Schlussbericht erarbeitet und später veröffentlicht.

Im Moment befinden wir uns in der «Abnabelungsphase» von den Wissenschaftlern und versuchen das Thema in der Gemeinde zu etablieren und weitere bestehende Ideen umzusetzen.

Wenn Sie sich bereits jetzt angesprochen fühlen in der Gruppe mitzuwirken, melden Sie sich gerne per Email unter [sorgende.gemeinschaft@obfelden.ch](mailto:sorgende.gemeinschaft@obfelden.ch).

Maja Brühlmann, Silvia Egli, Erich Kohler, Rosmarie Langer, Alexander Moshe, Andrea Ruhl, Katharina Thierer, Rolf Vögele, Werner Zbinden, unterstützt durch Diana Caruso (Gesundheitsvorsteherin)

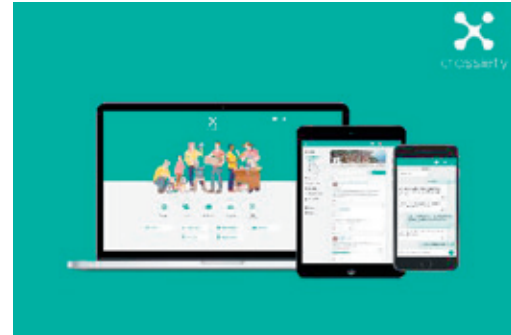
Vorsteherin Gesundheit und Alter  
Diana Caruso

## Crossiety: Die Dorf-App, die alle verbindet

Möchten Sie unkompliziert auf dem Laufenden bleiben über alles, was in Obfelden passiert? Ob Verkehrsumleitungen rund um den A4-Zubringer, die neuesten Gemeinderatsbeschlüsse oder Veranstaltungen wie «Der schnellste Obfelder». Mit der Dorf-App Crossiety wissen Sie sofort Bescheid. Der «digitale Dorfplatz», wie die App auch genannt wird, kann aber noch viel mehr. Alle Obfelderinnen und Obfelder können damit:

- Eine eigene Gruppe gründen für Ihren Verein oder Ihr Hobby
- Hilfe holen oder anbieten
- Selbst eine Veranstaltungsinformation veröffentlichen
- Eine Diskussion starten oder eine Umfrage erstellen
- Auf dem Marktplatz das alte Velo oder den Skihelm verkaufen
- Eine geschlossene Gruppe für Ihre Nachbarschaft erstellen (z.B. für das Sommerfest)

Die App wird von der Gemeinde Obfelden allen Einwohnerinnen und Einwohnern kostenlos zur Verfügung gestellt. Anders als Facebook oder Instagram ist sie werbefrei und legt grossen Wert auf den Datenschutz.



Mittlerweile wird Crossiety von rund 100 Schweizer Gemeinden genutzt. Wenn Sie die App das erste Mal installieren, werden standardmässig auch Informationen einiger benachbarter Gemeinden angezeigt. Wünschen Sie dies nicht, können Sie diese Infos unter «Meine Region» abwählen, so dass nur noch News aus Obfelden angezeigt werden.

**Die App Crossiety finden Sie in Ihrem App-Store oder unter [crossiety.app](https://crossiety.app).**



Gemeindeschreiberin  
Daniela Rieder

## Informationen vom Spitexzentrum Obfelden

### Wechsel in der Leitung des Spitexzentrums Obfelden

Nach 12-jährigem Engagement als Leiterin des Zentrums Obfelden ist Christina Hausherr Ende Dezember 2021 in den wohlverdienten Ruhestand getreten.

Sabrina Bürgi ist die neue Zentrumsleiterin im Spitexzentrum Obfelden. Sie kennt sich bei der Spitex bestens aus. Als Pflegefachfrau arbeitet sie seit 2015 bei der Spitex Knonaueramt.



*Sabrina Bürgi*

Ihr Wissen und ihre Erfahrung hat Sabrina Bürgi in diversen Institutionen kontinuierlich ausgebaut. Seit 2017 ist sie zudem diplomierte Wundexpertin. Sabrina Bürgi führt das 36-köpfige Team des Zentrums Obfelden, welche die (gegenwärtig) 88 Kundinnen und Kunden aus den Gemeinden Mäschwanden, Ottenbach und Obfelden pflegt, unterstützt und betreut.

### Neues Outfit für das Personal der Spitex Knonaueramt

Seit November 2021 tragen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Spitex Knonaueramt professionelle Berufsbekleidung. Durch die einheitlichen Arbeitskleider wird Spitex Knonaueramt nun noch erkennbarer, wenn die Mitarbeitenden für die Kundinnen und Kunden unterwegs sind. Das in der Schweiz entworfene Outfit, gefertigt in

Europa, besteht aus einer Hose und einem Oberteil, nach Wahl in zwei frischen Farben.



*Neue Berufskleidung der Spitex Knonaueramt*

Geschäftsleitung  
Spitex Knonaueramt

---



## Neugestaltung Dorfstrasse (Projekt ODO – Ortsdurchfahrt Obfelden)

### Beantwortung der Anregungen und Fragen aus der Info-Veranstaltung vom 16. Dezember 2021 und weitere Schritte im Vorprojekt

Der Gemeinderat bedankt sich für das grosse Interesse zur Info-Veranstaltung vom 16. Dezember 2021 zur Vorstudie im Projekt Dorfstrasse. Am Live-Event nahmen zirka 120 Zuschauer teil und auch nachträglich wurde das Video circa 260-mal aufgerufen. Dabei sind über 80 Fragen online eingegangen, wovon rund 1/3 direkt durch die Referenten beantwortet wurden. Zudem sind bis zum 07. Januar 2022 über 30 Anregungen eingegangen.

Diese Fragen und Anregungen wurden vom Projektteam in die folgenden 8 Themenschwerpunkte gruppiert, um eine konsistente Beurteilung über alle Anliegen zu ermöglichen:

- 1) Tempo 30
- 2) Schwerverkehr
- 3) Velo
- 4) Fussgänger
- 5) ÖV
- 6) Strassenunterhalt / Ausbau
- 7) Lärm und Umwelt
- 8) Sonstiges

Sämtliche Punkte wurden im nächsten Schritt einzeln bearbeitet und unter Beizug der Fachämter (z.B. Polizei, Postauto, BehiG) auf deren Machbarkeit geprüft. Die Resultate und Antworten dazu werden nun veröffentlicht. Um möglichst viele Anliegen in die weitere Planung einfliessen lassen zu können, hat das Projektteam eine Entscheidungsmatrix mit den folgenden 7 Anträgen formuliert:

**Antrag 1:** Beauftragung eines externen Gutachtens (gem. Art. 32 Abs. 3 SVG) zur Prüfung der Zweck- und Verhältnismässigkeit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit 30 im gesamten Projektperimeter. Ebenso soll auch eine abschnittsweise Prüfung erfolgen.

**Antrag 2:** Einholung der Genehmigung für ein Durchfahrtsverbot für Lastwagen (Ausnahme Bus und Zubringer) gem. SSV Art. 19 Abs. d und Signalisation nach Inbetriebnahme AZ-OO.

**Antrag 3:** Ausbildung von Fahrbahnhaltestellen im gesamten Perimeter (Ausnahme Unterlunnern).

**Antrag 4:** Flächendeckender Einbau eines Deckbelags gem. Empfehlung der Kantonalen Fachstelle für Lärmschutz (keine Verwendung eines Semidichten Belags).

**Antrag 5:** Auch weiterhin ist im Projekt keine Zone 30 oder Begegnungszonen (Zone 20) in der Projektbearbeitung vorgesehen.

**Antrag 6:** Erstellung eines Verkehrszählungskonzepts (Monitoring) zur Überprüfung des Binnen-, Quell- und Zielverkehrs (hausgemachter Verkehr) auf Basis von aktuellen Messungen der Verkehrsströme.

**Antrag 7:** Trotz der vorgebrachten Bedürfnisse ist an dem bisherigen Veloverkehrs-Regime sowie an den Engstellen gem. Vorstudie festzuhalten.

Diese Anträge wurden anschliessend in der Verkehrskommission zusammen mit der Arbeitsgruppe Dorfstrasse besprochen und dem Gemeinderat mehrheitlich zur Annahme empfohlen.

Der Gemeinderat unterstützt sämtliche Anträge und bedankt sich bei allen Personen

für die wertvolle Mitarbeit. Das Vorprojekt wird nun vom Projektteam ausgearbeitet und voraussichtlich im 4. Quartal 2022 vorgestellt.

Vorstand Umwelt und Verkehr  
Peter Weiss

---

## Projekt ODO – Ortsdurchfahrt Obfelden

### Zusammenfassung der Fragen und Anregungen aus der Informationsveranstaltung sowie deren Antworten durch das Projektteam

#### 1. Allgemeine Vorbemerkung

Im Zuge der Vorstudie wurde von dem renommiert Ingenieur- und Planungsbüro SNZ ein Realisierungskonzept in Abhängigkeit an die lokalen Randbedingungen entwickelt. Dies diente zur Beschaffung des Gesamtplaners BG Ingenieure und Berater und als Grundlage für die weitere Projektierung. Sämtliche Inhalte, Konzepte und Lösungsvorschläge der Vorstudie werden im Zuge des Vorprojektes noch einmal kritisch hinterfragt und gegebenenfalls nachjustiert - hierfür berücksichtigen wir selbstverständlich Ihre zahlreichen Rückmeldungen. Die nachfolgenden Stellungnahmen zu ausgewählten Themengebieten sind ein Auszug aus der Fragenbeantwortung zur Informationsveranstaltung vom 16. Dezember 2021. Die detaillierte Beantwortung aller Fragen und Anregungen kann auf der Homepage der Gemeinde Obfelden, [www.obfelden.ch](http://www.obfelden.ch), eingesehen werden.

#### 2. Tempo 30

Die Projektierung des Strassenraumes auf 30 km/h (durch eine Verengung der Fahrbahn und die Anordnung von lokalen Einengungen zur Reduktion der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit) bei einer zeitgleichen Prüfung der sicherheitsrelevanten Sichtweiten bei Tempo 50 km/h gab dem Projekt die Möglichkeit in der weiteren Bearbeitung flexibel vorgehen zu können. Die Signalisationsverordnung (SSV) Art. 108

Abs. 4 erlaubt eine Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit (im Falle der Ortsdurchfahrt beträgt diese 50 km/h) durch ein Gutachten gem. Art. 32 Abs. 3 der Strassenverkehrsordnung (SVG). Unabhängig vom Ausgang dieser Prüfung können wir demnach den Strassenraum bereits jetzt auf Tempo 30 km/h auslegen. Das derzeitige Projekt ist sowohl für Tempo 30 als auch für Tempo 50 km/h genehmigungsfähig, dadurch können wir parallel zu den erforderlichen Genehmigungs- und Entscheidungsprozessen bauliche und verkehrliche Lösungen erarbeiten. Die Zwecks- und Verhältnismässigkeit einer Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (sog. Tempo 30-Strecke) gem. SSV Art. 108 Abs. 4 wird ohnehin in der Phase Vorprojekt geprüft.

Eine Tempo 30-Zone oder gar Begegnungszone gem. UVEK Verordnung ist aus folgenden Gründen nicht vorgesehen:

- Rechtsvortritt: Bei einer T30-Zone herrscht Rechtsvortritt, dies ist eine erhebliche Einschränkung für den Busverkehr, welcher bei Tempo 30 ohnehin bereits mit Zeitverlusten rechnen muss. Eine Vorrangregelung auf der Dorfstrasse ist für den ÖV aber auch den Veloverkehr zwingend erforderlich.
- Fussgängerstreifen: Bei einer T30-Zone sind diese unzulässig (Ausnahme Schulen und Heime). Aus Sicht eines hindernisfreien Verkehrsraum sowie in Anbetracht des täglichen Verkehrs ist jedoch auf der gesamten Dorfstrasse ein einheitliches, nachvollziehbares und für alle Verkehrsteilnehmer ersichtliches Querungsregime zwingend erforderlich.
- Strassentyp: Wir erkennen die Chance einer Verbesserung der Lebensqualität entlang der Dorfstrasse und eine Reduktion der Trennwirkung durch dieselbige und befürworten daher auch die gewählte Lösung mit einer Verschmälerung der Strasse. Jedoch hat die Dorfstrasse auch ohne den Durchgangsverkehr eine Funktion als Verbindungsstrasse für welche eine Einbindung in die Zone 30 nicht im Sinne des Strassentypus ist. Eine Zone 30 würde eine Gleichstellung mit Quartierstrassen ohne

ÖV-Verbindungen, ohne wichtigen Velo- und Fussgängerrouen und weitaus geringeren DTV bedeuten.

Im Gegensatz dazu ändert sich bei einer Tempo 30-Strecke nur die signalisierte Geschwindigkeit, alle weiteren Verkehrsbeziehungen bleiben von dieser Änderung unbeeinträchtigt, da die Strassenraumgestaltung und Linienführung ohnehin auf eine tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit von 30 km/h ausgelegt wird.

Sämtliche BewohnerInnen und Interessensgruppen wurden im Zuge der Informationsveranstaltung zur Stellungnahme eingeladen. Die Rückmeldungen fliessen in die weitere Bearbeitung genauso mit ein wie die Interessen der kantonalen Fachstellen (Veloverkehr, BehiG, KaPo, Lärm- und Umweltschutz, etc.), der Postauto AG, der politischen Parteien und weiteren Interessensvertretungen. Diese Rückmeldungen werden gesammelt, ausgewertet und entsprechende Lösungsansätze auf Basis dieser Rückmeldung erarbeitet, welche im Zuge des Mitwirkungsverfahrens nach §12/13 des Strassengesetzes erneut publiziert werden bevor eine Ausarbeitung des Bauprojektes beginnt. Die Prüfung einer Tempo 30 Strecke auf der gesamten Dorfstrasse bzw. auf Teilstrecken ist Teil dieses Prozesses. Diese Prüfung kann erst erstellt werden, sobald ein ausreichend fortgeschrittener Projektierungsstand eine Abschätzung der zukünftigen Situation erkennbar macht. Die Gründe für einen möglichen Beibehalt einer Tempo 50 Signalisation sind in der detaillierten Fragenbeantwortung dargelegt. Schlussendlich ist das Temporegime immer eine Konsensbildung aus allen Einzelinteressen von Einwohnerinnen und Einwohnern, Fachstellen, Organisationen, Politik uvm.

Grundsätzlich kann und wird Tempo 50 nur signalisiert, wenn dies für alle Verkehrsteilnehmer sicher ist. Die Gefahr und Folgen eines Unfalles sind bei Tempo 50 höher als bei Tempo 30, allerdings sind die erforderlichen Massnahmen und einzuhaltenden Anforderungen auch entsprechend höher

als bei Tempo 30. Der Strassenraum wird immer so projektiert, dass er für ungeschützte Verkehrsteilnehmer, den sogenannten Langsamverkehr, sicher ist. Von einem gefahrenen Tempo 50 kann aber ohnehin nicht gesprochen werden, das Konzept der Vorstudie (welches auch der TCS in einer Presseausendung unterstützt) hat einen ausreichenden Durchfahrtswiderstand zur Verkehrsberuhigung in intensiven Phasen und der Gewährleistungen eines guten Verkehrsflusses bei wenig Verkehr. Eine Signalisation alleine ist erfahrungsgemäss nicht ausreichend zur Sicherstellung des gewünschten Geschwindigkeitsniveaus. Daher ist die geplante Fahrbahnverengung in Kombination mit lokalen Einbahnstellen vorgesehen. Die geplanten Engstellen sind mit der Kantonspolizei sowie mit den zuständigen Fachstellen für Veloverkehr und hindernisfreien Verkehrsraum abgesprochen und genehmigungsfähig. Auch eine Strassenraumgestaltung die von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit abweicht ist gesetzlich unbedenklich und in den einschlägigen Normen verankert.

Die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit hängt zu gleichen Teilen von der Signalisation und der Projektierung des Strassenraumes ab. Der Strassenraum wird zukünftig auf 30 km/h ausgelegt, ob die signalisierte Geschwindigkeit auf der gesamten Dorfstrasse oder auf einer Teilstrecke ebenfalls auf 30 km/h reduziert wird, ist Abhängigkeit von der Bewertung der Zweck- und Verhältnismässigkeit dieser Massnahmen durch ein noch ausständiges externes Gutachten. Das Erreichen von  $V_{85} = 30$  km/h wird unabhängig von der Signalisation nach Beendigung der Bauarbeiten gemessen. Die Weisungen in der kantonalen Abstimmung zum Temporegime sind mögliche Vorschläge und Ansätze. In den kantonalen Unterlagen wurden keine definitiven Zusagen zu Ausbaustandard oder Temporegime getroffen. Der Gemeinderat ist grundsätzlich nicht gegen Tempo-30 und hat daher dieses Temporegime für den Ausbaustandard sowie für die Verkehrsflussmassnahmen berücksichtigt. Der Strassenraum

(Fahrbahnbreite / Geometrie) in der bisherigen Projektierung (Studie) ist auf Tempo-30-Standards ausgelegt, dadurch ist die Änderung der Signalisation ohne baulichen Aufwand einfacher möglich.

Bei einer tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit von 50 km/h ist die Dorfdurchfahrt schneller als die Umfahrung. Daher erfolgt die Projektierung des Strassenraumes unabhängig von der Entscheidung bezüglich der signalisierten Höchstgeschwindigkeit definitiv mit 30 km/h (Verengung der Fahrbahn, Anordnung von Hindernissen/Engstellen zur Verkehrsberuhigung). Der Projektperimeter umfasst eine Strecke von ca. 2 km - der reine Zeitverlust bei einer Reduktion der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit von 50 km/h (Fahrzeit von ca. 2.5 Minuten) auf 30 km/h (Fahrzeit von ca. 4 Minuten) beträgt daher 1 Minute und 30 Sekunden. Zusätzlich zur Verlängerung der Fahrzeit erfüllen die projektierten Hindernisse demnach auch eine wichtige psychologische Wirkung, um die Fahrgeschwindigkeit bzw. Attraktivität für den Durchgangsverkehr zu reduzieren und die Nutzung der Umfahrung zu erzwingen. Durch eine Erhöhung des Durchfahrtswiderstands 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. Das dies auch die Motoristinnen und Motoristen in Obfelden direkt betrifft ist leider nicht zu vermeiden, aus unserer Sicht überwiegen jedoch die Gewinne aus einer deutlichen Reduktion des Durchgangsverkehrs.

### 3. Schwerverkehr

Bereits jetzt zum Zeitpunkt des Vorprojektes wird ein Teilfahrverbot für Lastwagen gem. SSV Art. 19 Abs. d geprüft (analog zum Gutachten Tempo 30). Ein Durchfahrtsverbot hat jedoch auf die Gestaltung des Strassenraumes und das generelle Verkehrskonzept (sprich den Inhalt der Vorstudie) nur eine kleine Auswirkung. Da eine Ausnahme für Zubringerdienste gem. SSV Art. 17

Abs. 1 nach wie vor möglich ist für Baustellen, Zu- und Ablieferungen u.ä. sowie die Befahrbarkeit der Strecke für Löschfahrzeuge, Gelenksbusse, landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge und den Unterhaltsdienst sichergestellt werden muss, bedeutet ein Durchfahrtsverbot lediglich das Aufstellen eines zusätzlichen Signals und hat ansonsten keine Auswirkung auf die Trassierung der Strasse. Die Bedeutung für die Bevölkerung und auch die Tragweite dieser Entscheidung ist uns durchaus bewusst, wir bitten Sie jedoch auch um Verständnis, dass wir Ihnen zu diesem Zeitpunkt hierzu noch keinen definitiven Entscheid mitteilen können. Sowohl für Tempo 30 als auch für das Durchfahrtsverbotes für LKW ist ein Genehmigungsverfahren erforderlich, welches sinnvoller Weise durch den Gesamtprojektleiter über die weitere Planung, Ausführung und Inbetriebnahme begleitet und unterstützt wird. Die Vorstudie wurde von einem Verkehrsplaner erstellt, der durch die in dieser Projektphase erstellten Grundlagen eine seriöse Kosten- und Terminplanung erstellen kann, mit welcher der Gesamtplaner für die weiteren Projektphasen beschafft werden konnte. In dieser Phase wurde auch das Durchfahrtsverbot geprüft und eine entsprechende Empfehlung abgegeben (*Gem. Technischer Bericht: Ein Lastwagenfahrverbot soll nach Inbetriebnahme der Dorfstrasse, auf Basis der effektiv erreichten Verkehrsverlagerung auf den Autobahnzubringer erneut thematisiert werden.*). Es ist jedoch die Aufgabe des Vorprojektes diese und andere Empfehlungen durchaus kritisch zu hinterfragen und ein bewilligungsfähiges Lösungskonzept unter der Wahrung aller Interessen zu entwickeln. Hierfür berücksichtigen wir selbstverständlich Ihre zahlreichen Rückmeldungen zu dieser Thematik.

### 4. Veloverkehr

Das vorgeschlagene Velokonzept stellt die Standardlösung für diese Fahrbahnbreite dar, entspricht den normativen Vorgaben, ist mit der Fachstelle für Veloverkehr des Kantons abgesprochen und in der Praxis erprobt. Bei den lokalen Strassenverengungen werden einseitige Veloumfahrungen

angeordnet (Bevorzugung Veloverkehr) und die Durchfahrtsbreite wird auf den Begegnungsfall LKW/Velo ausgelegt. Demnach kann ein fließender Veloverkehr sichergestellt werden.

Für einen zweiten Velostreifen ist eine durchgehende Verbreiterung der Fahrbahnfläche um mindestens 1.50 m erforderlich, da die Breite zwischen zwei Radstreifen mindestens 4.50 m betragen muss und ein Velostreifen unter 1.50m Breite i.d.R. nur einen höheren Schutz suggeriert, diesen aber nicht tatsächlich gewährleistet. Alternative, sich derzeit noch in der Testphase befindliche, Konzepte mit zwei Velostreifen bei einer reduzierten Fahrbahnbreite, wurden im Zuge der Bearbeitung geprüft und für nicht angemessen betrachtet. Die Gesamtfahrbahnbreite bei zwei Radstreifen beträgt demnach 7.50m, anstatt der vorgesehenen Fahrbahnbreite in Belag von 6.00m. Ein zweiter Velostreifen hat demnach zahlreiche negative Folgen:

- Selbst bei einer Signalisation von Tempo 30 ist das Erreichen einer tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit von 30 km/h unrealistisch, wenn die Fahrbahn nicht auch auf 30 km/h ausgelegt bzw. im Vergleich zu heute verschmälert wird.
- Der Durchfahrtswiderstand der Strasse verringert sich stark, wodurch der tägliche Verkehr (DTV) hoch bleibt bzw. der Durchgangsverkehr weniger eingeschränkt wird
- Die Engstellen werden unübersichtlicher und gefährlicher, da die von den Fussgängern zu überquerende Fahrbahnbreite sich erhöht
- Die geplante Verbreiterung des Trottoirs und von Begegnungsflächen sowie Begrünungen entlang der Strasse werden stark reduziert bzw. entfallen zum Teil komplett

Mit aller Deutlichkeit ist darauf hinzuweisen, dass auch wenn Tempo 50 signalisiert bleibt (s. hierzu Tempo 30) in intensiven Phasen eine Fahrtgeschwindigkeit von Tempo 30 sichergestellt wird und dies auch überprüft wird (Messung der V85-Geschwindigkeit nach Realisierung der Massnahmen). Sprich in diesen Phasen ist ein

Überholen von Velos nicht möglich und der Fahrradfahrer ist Pulkführer und gibt das Tempo vor. In Phasen mit wenig Verkehr in denen 50 km/h gefahren werden kann ist ein Überholen problemlos möglich trotz der Fahrbahnverengung. Dieses Konzept, mit dem Velo als Pulkführer, funktioniert aber nur wenn dieser im Mischverkehr geführt wird. Es erwartet niemand von einem Velofahrer 30 oder gar 50 km/h zu fahren, egal auf welcher Fahrbahnseite. Dieses Velo-Konzept stellt den Regalfall für Strecken mit einer Projektierungsgeschwindigkeit von 30 km/h dar und wurde bereits in zahlreichen Gemeinden und Städten erfolgreich umgesetzt.

Im Zuge der Trassierung wird das bergaufwärts verlaufenden Fussgängertrottoir möglichst breit auszuführen (und das bergabwärts verlaufenden Trottoir auf das Mindestmass von durchgehend 2.00 m bemessen) um zumindest velofahrenden Kindern die Möglichkeit einer stellenweisen Mitbenutzung des Trottoirs bieten zu können. Die Aufwertung und Einbindung des Umfelds der Strasse ist ein wichtiger Teil in der weiteren Projektbearbeitung. Um eine Veloführung auch über Nebenstrassen zu gewährleisten und aktiv zu fördern, legen wir v.a. sehr viel Wert auf eine velofreundliche Ausgestaltung der Trottoirüberfahrten. Das Ziel des Projektes ist es dennoch, einen sicheren Veloverkehr auf der Dorfstrasse sicherzustellen. Hierfür arbeiten wir mit der entsprechenden Fachstelle des Kantons Zürich zusammen, um eine bestmögliche Lösung zu gewährleisten.

##### 5. Fussgänger

Die Sicherheit ALLER Verkehrsteilnehmer ist der zentrale Bestandteil einer jeden Verkehrsstrecke. Eine besondere Berücksichtigung der Bedürfnisse von schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern ist ein zentraler Bestandteil der Projektierung. Dies gilt sowohl für den Schulweg zu Fuss und mit dem Velo, als auch für die hindernisfreie Benutzbarkeit aller Verkehrswege und im Besonderen des Öffentlichen Verkehrs.

Ein höhere (signalisierte) Geschwindigkeiten bedeutet auch höhere Anforderungen. Mit der derzeit vorgesehenen Signalisation von Tempo 50 erlegen wir uns selbst höhere Schutzziele auf, obwohl wir die Verkehrsstrecke ohnehin auf eine tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit von 30 km/h auslegen und die Einhaltung dieser Vorgabe auch (unabhängig von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit) nach der baulichen Umsetzung strikt überprüfen. Reduziert sich die signalisierte Geschwindigkeit (s. Tempo 30), reduzieren sich auch die erforderlichen Schutzmassnahmen entlang der Dorfstrasse. Unabhängig vom Verkehrsregime sollen sämtliche Fussgängerstreifen bestehen bleiben und punktuell durch neue Querungselemente ergänzt werden, um der Trennwirkung der Dorfstrasse entgegenzuwirken.

Die Sicherheit und der Komfort der Fussgänger wird durch die neue Ortsdurchfahrt signifikant gesteigert. Neben einem deutlich breiteren Trottoir ist vor allem das vereinheitlichte und auch für Kinder einfach nachvollziehbare Querungsregime entlang der Strasse ein deutlicher Sicherheitsgewinn. Dank der durchgehenden Schutzinseln an den Engstellen ist nur noch eine Distanz von maximal 4.50 m unter Verkehr zu queren ist. Der Blick in beide Richtungen ist auch jetzt bereits bei Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel erforderlich.

Es ist jedoch auch bei diesem emotionalen Thema eindeutig auf die gültigen Gesetze, Normen und Vorschriften zu verweisen. Eine Beteiligung von Interessengruppen wird von den Projektverfassern ausdrücklich begrüsst, jedoch muss zunächst ein bewilligungsfähiger und normgerechter Projektstand mit möglichen Varianten als Grundlage für eine zielgerichtete Diskussion erarbeitet werden. Aus diesem Grund ist im Strassengesetz des Kanton Zürich ein Mitwirkungsverfahren (§ 12/13 StrG) im Zuge des VORPROJEKTES vorgesehen. Wir befinden uns derzeit am Beginn dieser Projektphase. Die von der Gemeinde Obfelden bereits zum Ende der VORSTUDIE vorgenommene Information und Beteiligung der

Bevölkerung ist eine sinnvolle Vorgehensweise, um frühzeitig die Bedürfnisse und das Stimmungsbild in der Bevölkerung zu erheben und diese Erkenntnisse bereits vor dem Mitwirkungsverfahren zu berücksichtigen.

#### 6. Öffentlicher Verkehr

Die Bushaltestellen werden gem. den Anforderungen des BehiG (Hohe Haltekante, ausreichende Breite des Wartebereichs, Sicherstellung der Zugänglichkeit) renoviert, um ein selbstständiges Einsteigen aller Fahrgäste zu ermöglichen. Die Gestaltung der Bushaltestellen-Ausrüstung (Überdachung u.ä.) erfolgt im Bauprojekt.

Für das Postauto ist die reduzierte (tatsächlich gefahrene) Geschwindigkeit – vorallem bei einem signalisiertes Tempo 30 – ein schwer zu kompensierender Nachteil, da die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit in diesem Fall stellenweise sehr stark absinkt (auch weit unter 30 km/h), da bspw. der Geschwindigkeitsunterschied zu Velofahrer in vielen Fällen nicht mehr zum Überholen ausreicht. Die (schwerwiegende) Auswirkungen bei Tempo 30 auf die Fahrplanstabilität müssen demnach mit der Postauto AG geklärt werden und entsprechende Ausgleichmassnahmen (bspw. Anordnung von Fahrplanhaltestellen auf der Dorfstrasse) vorgesehen werden. Es ist an dieser Stelle zu berücksichtigen, dass gem. Strassengesetz (StrG §14 Abs. 3) die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs (auch im Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr) prioritär zu berücksichtigen sind. Eine Zone 30 kommt für die Postauto AG nicht in Frage, die Fahrplanstabilität kann dann durch den zusätzlich einzuführenden Rechtsvortritt bei Knoten und die dadurch auf bis zu unter 20 km/h reduzierte durchschnittliche (tatsächlich gefahrene) Geschwindigkeit nicht mehr seriös gewährleistet werden

Eine Fahrzeitverlängerungen für den ÖV kann auf Grund der Abklassierung der Dorfstrasse und der neuen Ausgestaltung leider nicht verhindert werden. Ohne eine Verlängerung der Fahrtzeit kann eine

Verlagerung des Verkehrs auf die Umfahrung sowie eine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit nicht gewährleistet werden. Entsprechende Massnahmen (bspw. ein zusätzliches Fahrzeug) werden jedoch in Abstimmung mit der Postauto AG fortlaufend besprochen.

Die Lage der Bushaltestellen wurde im Vorprojekt bereits in Hinblick auf die Gewährleistung des normgerechten An- und Abfahrtsweges sowie einer BehiG-gerechten Ausführung mit 22cm hohen Haltekannten kritischer überprüft. So ist bspw. die derzeitige Lage im Zufahrtsbereich an die Parkplätze des Pöschtli Beck zukünftig durch die BehiG-gerechte Ausgestaltung der Bushaltestelle nicht mehr möglich.

#### 7. *Unterhalt und Ausbau*

Die endgültige Festlegung der Linienführung der neuen Ortsdurchfahrt ist der zentrale Bestandteil des Vorprojektes. Die Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten wurde bereits in der Vorstudie überprüft, in der weiteren Folge werden nun die Trassierungselemente (Kurvenverbreiterung, Gefälleverlauf u.ä.) projektiert, um eine sichere Befahrbarkeit der Strecke zu gewährleisten. Die Gestaltung der Strasse wird im Vorprojekt derzeit in Zusammenarbeit mit einem Landschaftsarchitekten noch bearbeitet. Ein Voranschlag der Baukosten (+/- 10%) erfolgt demnach in der nächsten Projektphase, da der Grossteil der Materialien und Gestaltungselemente noch nicht festgelegt wurden. Dies wird erst in der Phase Bauprojekt möglich sein und stellt die Grundlage für den Baukredit dar.

Realisierte Massnahmen sind immer auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen. Selbstverständlich werden die zahlreichen Erfahrungswerte aus anderen Gemeinden bzw. früheren Projekten der beteiligten Planer und Ingenieure für ein bestmögliches Endergebnis herangezogen, dennoch sind eine regelmässige Überprüfung und sukzessive Weiterentwicklung bzw. etwaige «Feinjustierungen» sinnvoll. Mit dem vorliegenden

Projekt soll für die Gemeinde Obfelden die erforderliche Flexibilität für solche Massnahmen geschaffen werden.

Auf die Ausgestaltung des Kanton-Projekts Konten Rüti sowie des Knoten Toussen hat das vorliegende Projekt der Gemeinde Obfelden keine Auswirkung, da diese ausserhalb des Projektperimeters und Planungshoheit liegen. Die Zufahrt der Dorfstrasse (Anordnung der Querungsstelle und des Portals, Ein- und Ausfahrtsradien u.ä.) wird erst abschliessend projektiert, sobald das definitive Projekt (Plan des ausgeführten Werks) des Kantons vorliegt.

#### 8. *Lärm und Umwelt*

Zurzeit werden die Immissionsgrenzwerte gem. Lärmschutzverordnung punktuell (Knoten Dorfstrasse, Ottenbacherstrasse und Mettmenstetterstrasse) überschritten, weshalb eine Lärmsanierung des Betroffenen Abschnitt der Dorfstrasse ein zentraler Bestandteil im vorliegenden Projekt ist. Wir sind davon überzeugt, dass durch lärmindernde Massnahmen die Grenzwerte eingehalten werden können, unabhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit.

Das Ziel die Grenzwerte auch ohne eine Temporeduktion zu erreichen, somit kann bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h noch eine ZUSÄTZLICHE Reduktion der Lärmemission bzw. Lärmimmission erreicht werden. Hierdurch können die Bedürfnisse nach mehr Beruhigung und Lärmschutz über gesetzliche Mindestwerte hinaus verbessert werden. Eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit erfüllt nur mit den richtigen Begleitmassnahmen (lärmindernde Beläge, Gestaltung des Strassenraums zur Sicherstellung einer geringen tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit usw.) ihr volles Potenzial. Es werden in der neuen Dorfstrasse erprobte Beläge, Verkehrskonzepte und Massnahmen ergriffen, die eine erwiesene Wirkung haben und auf den Referenzen und Erfahrungen der Fachplaner und Fachstellen beruhen.

Die Qualität des eingebauten lärmarmen Belags (gem. Empfehlung der kantonalen

Fachstelle für Lärmschutz) wird durch einen Messwagen überprüft und die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit (V85) wird erhoben. Die Messergebnisse werden (wie auch die Auswirkung der Neugestaltung auf die Verkehrsströme) mit den bereits vorhandenen Werten des derzeitigen Ist-Zustandes verglichen.

Die Nachhaltigkeitsziele im Projekt Ortsdurchfahrt sind wie folgt definiert:

- Verwendung von Recyclingmaterial (Kreislaufwirtschaft)
- Sicherstellung einer hohen Lebensdauer und Qualität (Widerstandsfähigkeit)
- Schaffung von zusätzlichen Grünflächen (Entsiegelung)
- Anpflanzung von Bäumen (Entzug von CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre)
- Untersuchung der verwendeten Baustoffe und Gestaltungselemente hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit und Langlebigkeit
- uvm.

Wir bitten Sie um Verständnis, dass das Projekt derzeit noch in einem sehr frühen Stadium ist. Konkrete Massnahmen zum Umweltschutz (bspw. Gewässer- und Lärmschutz bei Baumassnahmen u.ä.) stellen wir gerne bei entsprechendem Projektfortschritt vor.

### 9. Sonstiges

#### - Beteiligung der Bevölkerung

Für die Beteiligung der Bevölkerung an der neuen Dorfstrasse sieht der Kanton Zürich ein Mitwirkungsverfahren (§ 12/13 StrG) vor. Bei diesem kann die Bevölkerung Einwendungen zum VORPROJEKT eines Strassenbauvorhabens machen. Durch die frühzeitige Information der Bevölkerung nach der Beendigung der Vorstudie durch den Verkehrsplaner geht der Gemeinderat über diese Mindestforderung bereits zum jetzigen Zeitpunkt hinaus. Als Gesamtplaner begrüsst BG diese frühzeitige Erhebung eines Stimmungsbildes und vor allem die Möglichkeit Fragen zu stellen und Anliegen zu formulieren. Es ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass zunächst eine genehmigungsfähige Diskussionsbasis geschaffen

werden muss - daher erfolgt die offizielle Mitwirkung erst am Ende des Vorprojektes.

Durch einen frühzeitigen Miteinbezug der Bevölkerung sowie einer Berücksichtigung der Rückmeldungen, Anforderungen und Wünsche in der Projektierung erhoffen wir uns eine breite Unterstützung für das Endprojekt - wir sind jedoch erst am Beginn der Projektierung und daher bestehen noch einige Zielkonflikte. Wir arbeiten sehr intensiv daran, diese zu überkommen. Es ist dem Gesamtplaner jedoch auch ein Anliegen, seine Erfahrungen bestmöglich einzubringen, um bspw. in der Thematik Zone(!)-30 die Nachteile der Wünsche aus der Bevölkerung aufzuzeigen und lösungsorientiert Alternativen und Zusammenhänge aufzuzeigen, die v.a. für nicht fachkundige Personen oftmals nicht direkt ersichtlich sind. Wir sind gerne dazu bereit Überzeugungsarbeit zu leisten für ein Projekt, von dem wir überzeugt sind. Dieses Projekt muss jedoch zunächst aus den Kinderschuhen der Vorstudie gehoben werden und im Zuge der Vorprojekt- und Bauprojekt-Erstellung fertig ausgearbeitet werden. An diesem Prozess beteiligen wir Sie gerne, nicht nur der Abstimmungswillen, sondern zum Wohle aller Einwohnerinnen und Einwohner von Obfelden.

#### - Einbindung Grundstückseigentümer

Die in der Vorstudie projektierte Linienführung sowie die begleitenden Aufwertungsmassnahmen des Strassenumfeldes sind derzeit nur konzeptionell ausgearbeitet. Die Gespräche mit den betroffenen Grundstückseigentümern werden in den nächsten Monaten terminiert. Optimalerweise erfolgt der Einbezug der Grundstückseigentümer vor einer öffentlichen Information im Vorprojekt, durch die frühzeitige Informationsveranstaltung zur Vorstudie konnte dies jedoch nicht gewährleistet werden - hierfür entschuldigen wir uns bei den betroffenen Eigentümern.

- Massnahmen nach Eröffnung des Autobahzubringers/ während der Bauphase  
Derzeit ist die Projektierung der Dorfstrasse, neben der Bearbeitung der Rück-



meldungen aus der Bevölkerung infolge der Informationsveranstaltung, sowie der kontinuierliche Miteinbezug von Fachstellen und Interessengruppen oberste Priorität. Die Massnahmen nach der Eröffnung des neuen Autobahnzubringers sowie die Massnahmen während der Bauphase werden in der weiteren Projektbearbeitung noch kritisch geprüft und zu einem späteren Zeitpunkt der Bevölkerung vorgestellt. Ebenso wird das Lastwagendurchfahrtsverbot geprüft.

- Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen aus der Vorprojekt

Es bestehen viele Zielkonflikte und unterschiedliche Wünsche/ Begehren und Anliegen. Es ist im Sinne aller am Projekt beteiligten Personen eine möglichst rasche Projektierung und Umsetzung zu gewährleisten - die Beteiligung der Bevölkerung (welche weit über die Vorgaben der Strassengesetz (StrG) hinaus geht), die Abstimmung mit den Fachstellen sowie die Klärung aller erforderlichen Randbedingungen bedarf jedoch einiges an Zeit. Aus Sicht des Gesamtplaner bietet die Vorstudie von SNZ eine exzellente und vor allem flexible Ausgangsbasis zur weiteren Projektbearbeitung, welche im Zuge der zunehmenden Konkretisierung im Vorprojekt, Bauprojekt und Ausführungsprojekt weiter optimiert und angepasst werden kann. Eine Vorstudie lässt sich nicht «genauso» umsetzen, sondern hat primär die Funktion für die Beschaffung eines Gesamtplaners der Projektphasen Vorprojekt bis Instandsetzung eine aussagekräftige Basis zu schaffen.

Wie schon mehrfach erwähnt wurde mit der Erarbeitung der Vorstudie eine Grundlage für die weitere Projektierung erarbeitet, dies benötigt eine gewisse Zeit. Dementsprechend wurden Machbarkeiten verschiedenster Szenarien berücksichtigt. Zudem sollte aus der bisherigen Fragenbeantwortung erkennbar sein, dass die Planung verschiedenste Interessengruppen berücksichtigen muss.

Das kritische Prüfen aller Entscheidungen und Grundlagen aus der Vorstudie von SNZ

ist eine essenzielle Aufgabe in der Projektierungsarbeit der Projektphasen Vorprojekt, Bauprojekt und Auflageprojekt durch den Gesamtplaner BG. Sie sehen, wir sind erst am Beginn der Bearbeitung und dank Ihrer zahlreichen und wertvollen Rückmeldungen können wir in dieser fortschreitenden Projektbearbeitung nicht die Erfahrungswerte und Ideen des Gesamtplaners mit einbringen, sondern auch Ihre Anliegen und Wünsche. Wir bitten sie um Verständnis, dass viele Fragestellungen nicht in den Aufgabenbereich der Vorstudie und des Vorprojektes fallen. Diese Thematik wird zu einem späteren Zeitpunkt behandelt, sobald die konkreten Massnahmen (baulicher und verkehrlicher Natur) definitiv festgelegt wurden.

- Randabschlüsse/ Randstreifen

Die genaue bauliche Ausführung der Randabschlüsse sowie des Randstreifens wird in der weiteren Bearbeitung noch konkretisiert. Vorweg folgende Klarstellungen:

Randabschluss: Stein zur Abtrennung der Fahrbahn und des Trottoirs (voraussichtlich 6cm zur Gewährleistung einer Schutzfunktion für die Fussgänger sowie einer Vermeidung des «Pedalanschlags» für Velofahrer - bei Querungsstellen auf 3cm abgesenkt gem. hindernisfreier Verkehrsraum) Anm.: In einer Zone 30 ohne fixe Querungsstellen müsste der Randabschlag überall auf 3cm reduziert werden, da ansonsten eine Querung für gehbehinderte Personen nicht gewährleistet ist - dies verschlechtert die Sicherheit der Fussgänger.

Randstreifen: In der Vorstudie als Rinne dargestellt (ausdrücklich als Platzhalter!), niveaugleich zur Sicherstellung einer Einhaltung der geforderten Lichten Breite der Fahrbahn bei Tempo 30 unter zeitgleicher optischer Verschmälerung der Fahrbahn auf die normativ geforderte Mindestbreite. Wird definitiv nicht als Rinne ausgebildet (Entscheid im Zuge Vorprojekt bereits gefallen). Verschiedenfarbige Fahrstreifen sind sowohl optisch wenig ansprechend als auch unterhaltsintensiv, derzeit ist eine

Ausbildung mittels Beton- oder Natursteinplatten vorgesehen.

Wir stützten uns bei der Entscheidung auf eine Unzahl an Erfahrungswerte, auch aus anderen Kantonen, Städten und Gemeinden. Erste Priorität ist hierbei die Sicherheit und Barrierefreiheit, in zweiter Instanz folgen die gestalterischen Aspekte.

#### - Nachträgliche Massnahmen

Zunächst müssen die baulichen und verkehrlichen Massnahmen der neuen Ortsdurchfahrt Obfelden präzisiert werden, bevor über konkrete Nachbesserungsmassnahmen diskutiert werden kann. Die Ziele der Ortsdurchfahrt werden in der Nutzungsvereinbarung zwischen Gemeinde und Gesamtplaner definiert. Dieses Dokument beinhaltet jedoch noch weitere Vorgaben, Ziele und Anforderungen die derzeit noch nicht vollständig geklärt und im Zuge der Projektbearbeitung noch zu präzisieren sind.

#### - Berücksichtigung der Bedürfnisse über den Projektperimeter hinaus

Die übergeordneten Bedürfnisse, Ziele, Rahmenbedingungen und Anforderungen der «Gesamtplanung» bzw. der Raumplanung einer Gemeinde, einer Stadt oder eines Kantons sind Ausgangspunkt und Grundlage einer jeden Projektplanung. Es ist hierbei jedoch wichtig die Bedeutung und Funktion der hierarchischen Ebenen in der Planung zu berücksichtigen. Die Projektierung, Ausführung und Inbetriebnahme muss bei Strassenbauprojekt dieser Gröszenordnung durch einen Fachplaner erfolgen. Dass die gesamtheitliche Gestaltung und Einbindung über die Grenzen des Strassenraum hinaus ein wichtiger Teil der neuen Dorfstrasse ist durch den Projektperimeter offenkundig. Aus diesem Grund wird zusätzlich auch ein Landschaftsarchitekt in der Projektbearbeitung beigezogen. Zusätzlich verfügt der Gesamtplaner BG über eine Vielzahl an Fachexperten um eine Gesamtplanung «über den Strassenrand hinaus» gewährleisten zu können.

Die Verkehrszahlen (sowie deren Kategorisierung) sind im Technischen Bericht des Projektes nachzulesen - dieser wird im

Mitwirkungsverfahren nach §12/13 des Strassengesetzes mit aufgelegt. Grundsätzlich sind die Verkehrszahlen der kantonalen Verkehrsmessstellen auf der Homepage des Kanton Zürichs unter Umwelt & Tiere -> Lärm & Schall -> Strassenlärm -> Verkehr & Belastung einsehbar. Eine Auswertung dieser Verkehrszahlen zeigt heute einen DTV (durchschnittlicher Tagesverkehr) von 6'000 bis 10'000 Fahrten, wobei etwas weniger als 50% hiervon dem «hausgemachten Verkehr» zuzuordnen sind. Hausgemachter Verkehr bedeutet: Ziel- / Quellverkehr (Fahrten mit dem Start oder Ziel im untersuchten Bereich) sowie Binnenverkehr (Start und Ziel im untersuchten Bereich). Der «Hausgemachte Verkehr» wird auch zukünftig, sowie erfahrungsgemäss auch ein kleiner, unbelehrbarer Teil des Durchgangsverkehrs auf der Dorfstrasse verkehren.

#### - Sondertransportroute

Die Sondertransportroute führt nicht mehr durch Obfelden, sondern über die neue Umfahrung.

#### - Verkehrskommission

Die Verkehrskommission und Arbeitsgruppe unterstehen dem Amtsgeheimnis, demzufolge stehen die Protokolle nur für die Einsicht des Gemeinderats und zur internen Bearbeitung zur Verfügung.

#### - Alternative Verkehrsregime (Einbahnstrecken o.ä.)

Im Zuge der Vorstudie wurden durch SNZ diverse Verkehrsregime untersucht und überprüft, bevor die schlussendliche Bestvariante (Fahrbahnverengung mit lokalen Engstellen) festgelegt wurde. Das grundsätzliche Verkehrsregime, welches von SNZ vorgeschlagen wurde, beabsichtigen wir auch weiterhin zu verfolgen.

Projektteam ODO (Ortsdurchfahrt Obfelden)

---



