

Kanton Zürich

Gesamtrevision kommunale Richtplanung

## BERICHT ZU DEN EINWENDUNGEN

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 9. Juni 2022

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:



Die Schreiberin:



**Inhalt**

<b>1</b>	<b>ÖFFENTLICHE AUFLAGE</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>EINWENDUNGEN</b>	<b>3</b>

**Auftraggeber**

Gemeinde Obfelden

**Bearbeitung**

SUTER • VON KÄNEL • WILD  
Peter von Känel, Projektleiter  
Mirta Niederhauser, Sachbearbeiterin

# 1 ÖFFENTLICHE AUFLAGE

## Einwendungen öffentliche Auflage

Die Vorlage wurde gestützt auf § 7 PBG öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist vom 17. September bis 16. November 2021 gingen von sechs Antragstellern Einwendungen ein.

# 2 EINWENDUNGEN

## Einwendung 1

Auf der Dorfstrasse sei Tempo 30 zu signalisieren, Lastwagen-Zulieferer seien zu erlauben und Lastwagen-Durchfahrer zu verbieten.

Begründung: Falls Lastwagen-Durchfahrer erlaubt wären, gäbe es eine Menge Schlaumeier, die wegen 3 Min. weniger Fahrzeit wieder durchs Dorf fahren würden, was ja nicht im Sinne der neuen Umfahrung wäre. Die Schüler-Velofahrer wären mit Tempo 30 viel sicherer unterwegs.

## Erwägungen

Mit dem Richtplan können keine Signalisationsfestlegungen getroffen werden. Es können nur Prüfabsichten im Richtplan verankert werden. Signalisationen – sowohl Lastwagen-Fahrverbote als auch Tempo-30-Zonen oder -Strecken – sind von der Kantonspolizei zu verfügen.

Mit baulichen Massnahmen, wie beispielsweise einer geringeren Fahrbahnbreite und Fahrbahn-Bushaltestellen, sollen die Durchfahrgeschwindigkeit bei höherem Verkehrsaufkommen (Fahrzeuge, Velos und Fussgänger) reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Bei wenig Verkehr (z.B. ausserhalb der Stosszeiten) kann die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erreicht werden. Tempo 30 entlang der gesamten Dorfstrasse wird aktuell nicht beabsichtigt. Es ist jedoch denkbar, dass ein Abschnitt mit Tempo 30 umgesetzt wird.

Die Gemeinde beabsichtigt, die Neugestaltung der Dorfstrasse umzusetzen und im Anschluss mit einer Wirkungskontrolle die notwendigen Grundlagen zu erhalten, um die Zweckmässigkeit eines LW-Fahrverbotes und die Umsetzung von Abschnitten mit Tempo 30 zu diskutieren.

## Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

## Einwendung 2

Im Abschnitt 5.4 "Kommunale Festlegungen" des Richtplantextes sei im Unterkapitel "Motorisierter Individualverkehr" wörtlich oder sinngemäss folgende Festlegung zu ergänzen:

Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass der motorisierte Individualverkehr entlang der Dorfstrasse, insbesondere im oberen Abschnitt, nach Eröffnung des Autobahnzubringers nicht zunehmen wird.

Wirkungen:

Durch diese Massnahme werde sichergestellt, dass auch die kommende Generation von einer Verkehrsentslastung entlang der Dorfstrasse profitieren könne. Weiter werde sichergestellt, dass die Buslinien zu den Stosszeiten auch langfristig nicht durch Stau behindert werden und die Benutzerinnen und Benutzer des ÖV die Anschlüsse rechtzeitig erreichen.

### Erwägungen

Die Gemeinde beabsichtigt, die Neugestaltung der Dorfstrasse mit dem Ziel der Reduktion der Durchfahrgeschwindigkeit bei höherem Verkehrsaufkommen und der Erhöhung der Verkehrssicherheit umzusetzen. Im Anschluss soll eine Wirkungskontrolle die notwendigen Grundlagen liefern, um zu entscheiden, ob weitere Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands und zur Verkehrsentslastung notwendig sind.

Da die Zielsetzungen bezüglich der Aufwertung des Strassenraums im kommunalen Richtplan festgehalten werden, wird eine Ergänzung des kommunalen Richtplans als nicht notwendig und sinnvoll erachtet. Weitere Festlegungen wie Ausbaugeschwindigkeiten, Temporegime, Gestaltung etc. sind Sache der nachgelagerten Planungsschritte.

### Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### Einwendung 3

Im auf Seite 6 des Berichtes zur Richtplanung dargestellten Entwicklungskonzept 2040 sind im Gebiet mit Strukturhaltung in Bickwil die älteste urkundlich erwähnte Obfelder Liegenschaft "Luzernerhaus" sowie die daneben liegenden Liegenschaften (Scheune und "Alte Mosterei"), die ein erhaltenswertes Ganzes bilden, ausserhalb dieser Zone. Die Zone sei um diese Liegenschaften zu erweitern.

Begründung:

Dieses Gebäudeensemble, bestehend aus dem denkmalgeschützten Doppelbauernwohnhaus Vers.-Nrn. 0481 und 0482 und den erwähnten Gebäuden wurde durch Bundesgerichtsentscheid als erhaltenswürdig bezeichnet und sei ohne Zweifel für die Struktur des Bickwiler Ortskerns bedeutend.

### Erwägungen

Die Einwendung betrifft das räumliche Entwicklungskonzept respektive die kommunale Nutzungsplanung.

Beim räumlichen Entwicklungskonzept 2040, welches unter anderem auf Seite 6 abgebildet wird, handelt es sich um ein separates Dokument, welches am 22. Juni 2021 vom Gemeinderat genehmigt wurde. Aufgrund der behördenanweisenden Wirkung des räumlichen Entwicklungskonzepts lag die Kompetenz zur Genehmigung beim Gemeinderat und nicht bei der Gemeindeversammlung.

Das räumliche Entwicklungskonzept dient als Grundlage für die Revision der Richt- und Nutzungsplanung sowie für Einzelprojekte und

enthält konzeptionelle Überlegungen zur räumlichen Entwicklung mit Zielen und Vorstellungen im Sinne einer Gesamtschau. Es handelt sich um ein flexibles Orientierungs- und Führungsinstrument der Gemeinde.

Die Abgrenzung der "Gebiete mit Strukturhaltung" ist nicht parzellenscharf und hat keine direkte Auswirkung auf die Zonierung. Die Zonierung wird erst im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung detailliert überprüft und es bestehen aktuell keine Absichten oder Anträge, die Zonierung in diesem Bereich anzupassen. Im Zonenplan sind die beiden Gebäude aktuell der Kernzone K1 zugewiesen.

## Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

## Einwendung 4

Die folgenden drei strategischen Ziele seien als solche wortwörtlich oder zumindest sinngemäss in den Bericht zum kommunalen Richtplan als Einleitung aufzunehmen:

1. Der Anteil des ÖV bei einem Bi-Modalsplit entspricht mindestens dem regionalen Ziel von 20%.
2. Der Obfelden querende MIV nutzt konsequent die Umfahrungsstrasse.
3. Auf der Dorfstrasse gibt es einen Netzwidestand mit einer Tempo-30-Zone oder Tempo-30-Strecke, wie es der Beschluss des Kantonsrates zwingend vorgibt. Die Dorfstrasse wird von einer verkehrsorientierten zu einer siedlungsorientierten Strasse umklassiert.

## Erwägungen

1. Bei der Zielsetzung eines Bi-Modalsplits von 20% handelt es sich um den Bi-Modalsplit der Region. Wie auf den Seiten 22 und 23 des kommunalen Richtplans festgehalten wird, sind diese Entwicklungen auch in der Gemeinde Obfelden anzustreben und entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Jedoch kann aufgrund der bestehenden ÖV-Erschliessung der Gemeinde sowie deren Lage nicht mit einer Steigerung des ÖV-Anteils um 11 Prozentpunkte auf 20 Prozent gerechnet werden, sondern mit einer im Verhältnis zur Zunahme in der Region Knonaueramt proportionalen Steigerung um rund 3–5 Prozentpunkte.
2. Das Ziel wird von der Gemeinde verfolgt.
3. Die Gemeinde verfolgt die Strategie, mit baulichen Massnahmen wie beispielsweise einer geringeren Fahrbahnbreite und Fahrbahn-Bushaltestellen die Durchfahrgeschwindigkeit bei höherem Verkehrsaufkommen (Fahrzeuge, Velos und Fussgänger) zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dadurch soll auch der Netzwidestand erhöht werden und dem Kantonsratsbeschluss wird entsprochen. Die Einführung einer Tempo-30-Zone war im Beschluss als Beispiel für eine Massnahme zur Erhöhung des Netzwidestandes aufge-

führt. Wenn der Netzwidestand anderweitig erhöht wird, ist keine Einführung von Tempo 30 erforderlich.

Aus den oben genannten Gründen wird eine Aufnahme der drei strategischen Ziele als nicht sinnvoll beurteilt.

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 5**

Auf Seite 13 sei im zweitletzten Abschnitt "Ausnahmetransportrouten" das Wort "soll" durch das Wort "muss" zu ersetzen. Der Abschnitt laute dann folgendermassen:

Im Zuge der abschnittweisen Abklassierung der Dorfstrasse zwischen Knoten Toussen und Knoten Rickenbacherstrasse muss auch die Ausnahmetransportroute entlang der Dorfstrasse verlegt werden. Dies wird auch im Rahmen des Gestaltungskonzepts Dorfstrasse thematisiert und eine mögliche alternative Linienführung entlang der Ottenbacherstrasse und über den Autobahnzubringer aufgezeigt.

**Erwägungen**

In der Karte zu den Ausnahmetransportrouten im kantonalen GIS-Browser ist vermerkt, dass die Route entlang der Dorfstrasse bei Ersatz entfällt und entlang der Ottenbacherstrasse eine geplante Route besteht. Somit bestehen die Grundlagen für die Umsetzung bereits und eine entsprechende Umformulierung kann vorgenommen werden.

**Beschluss**

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung 6**

Auf der Seite 18 seien im ersten Abschnitt "Veloverkehr" die drei genannten Punkte zum Veloverkehr in ihrer Priorität von mittlerer Priorität auf erste Priorität zu erhöhen.

**Erwägungen**

Bei der Auflistung handelt es sich um Auszüge aus dem regionalen Richtplan. Grundsätzlich sind derartige übergeordnete Festlegungen durch die Gemeinde in ihrer Planung zu berücksichtigen. Zudem werden im Kapitel 2 des kommunalen Richtplans nur die übergeordneten Vorgaben beschrieben und es handelt sich nicht um Festlegungen des kommunalen Richtplans. Eine Anpassung der Priorisierung liegt nicht in der Kompetenz der Gemeinde.

**Beschluss**

*Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.*

#### Einwendung 7

Auf Seite 20 sei im letzten Abschnitt "rohrleitungsgebundene Energieträger" der bereits bestehende Wärmeverbund bei der Mosterei Wittwer in Bickwil zu ergänzen. Weiter fehle der Hinweis, dass weitere Standorte für solche Heizsysteme gesucht, geprüft und umgesetzt werden sollen. Mögliche Standorte seien bei den Schulhäusern und beim Postareal.

#### Erwägungen

Bei der Auflistung handelt es sich um einen Auszug aus dem regionalen Richtplan. Im Kapitel 2 des kommunalen Richtplans werden nur die übergeordneten Vorgaben beschrieben und es handelt sich nicht um Festlegungen des kommunalen Richtplans. Ausserdem ist eine Aufnahme in den kommunalen Richtplan Verkehr respektive den Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen wenig sinnvoll, da dies eine Festlegung des kommunalen Versorgungsplans wäre, auf welchen die Gemeinde verzichtet.

#### Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### Einwendung 8

Zur Seite 34 "ÖV-Erschliessung" wird Folgendes angemerkt:

- a) Es solle eine neue Haltestelle im Westen Bickwils erstellt werden.
- b) Generell müsse das ÖV-Angebot ausgebaut werden. Dafür solle u.a. eine direkte Buslinie Muri – Merenschwand – Obfelden – Zürich Wiedikon oder Zürich Enge durch den Islisberg- und den Uetlibergtunnel angestrebt werden. Eine Umsteigemöglichkeit im Bereich des Knoten Hirschen sei einzuplanen.
- c) Weiter sei in der Planung ein Ortsbus Obfelden plus (mit Affoltern (und evtl. Mettmenstetten) zu prüfen.
- d) Das Industriegebiet in Obfelden müsse besser mit dem ÖV erschlossen werden, damit die dort tätigen Personen mit dem Bus zur Arbeit fahren können.

#### Erwägungen

- a) Wie im Bericht auf S. 34 angemerkt wird, wurde im Zuge der Planung der flankierenden Massnahmen zum Autobahnzubringer (FLAMA) im Jahre 2013 eine ÖV-Studie verfasst, die relevante Fragestellungen aus Sicht ÖV beantwortet. Es wurde die Empfehlung formuliert, dass auf eine zusätzliche Haltestelle im Westen Bickwils verzichtet werden soll, da sich diese nicht mit verhältnismässigem Aufwand realisieren und betreiben lässt. Daher soll keine neue Haltestelle erstellt werden.
- b) Entscheide über die Linienführung liegen nicht im Kompetenzbereich der Gemeinde. Wie auf S. 33 festgehalten wird, setzt sich die Gemeinde beim ZW für ein attraktives Busangebot mit guter Anbindung an die Bahnhöfe Affoltern a. A. und Muri AG sowie die Nachbargemeinde Ottenbach ein.
- c) Die Einführung eines Ortsbus Obfelden plus setzt eine vorgängige Bedarfsabklärung voraus. Erfahrungsgemäss ist mit jährlichen Be-

triebskosten in der Grössenordnung von CHF 300'000.- zu rechnen. Eine Festlegung im kommunalen Richtplan wird als nicht stufengerecht beurteilt.

d) Wie bereits festgehalten, liegen Entscheide über die Linienführung nicht im Kompetenzbereich der Gemeinde und die Gemeinde setzt sich beim ZV für ein attraktives Busangebot ein. Weitergehende Zielsetzungen werden als nicht stufengerecht beurteilt, weshalb darauf verzichtet werden soll.

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 9**

Auf Seite 40 sei im letzten Abschnitt die Dorfstrasse nicht als Kantonsstrasse zu erwähnen, da dies im Hinblick auf die angestrebte Abklassierung zur kommunalen Strasse falsch sei.

**Erwägungen**

Auf die Klammerbemerkung kann verzichtet werden, damit zu einem späteren Zeitpunkt keine Unstimmigkeiten entstehen.

**Beschluss**

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung 10**

Die Maschwanderstrasse sei für den durchgehenden MIV ganz zu sperren.

Begründung:

Gemäss dem Beschluss des Kantonsrates, der in einer Volksabstimmung gutgeheissen worden ist, müsse es auf der Maschwanderstrasse einen grossen Netzwidestand geben. Mit einer Tempo-30-Zone, auch wenn sie auf der Wolserstrasse noch erweitert wird, sei es nicht gegeben, dass der Verkehr aus dem Raum Maschwanden/Sins auf die Tambrigstrasse/neue Umfahrungsstrasse gelenkt werde. Es sei konsequent anzustreben, dass der Obfelden querende MIV die neue Umfahrungsstrasse nutzt. Eine Schliessung der Maschwanderstrasse sei absolut vertretbar. Während rund 2 Monaten jährlich passiere das schon wegen dem Amphibienschutz, ohne dass es zu grösseren Schwierigkeiten deswegen komme. Der Beschluss des Kantonsrates sei verbindlich und könne nicht einfach so nicht beachtet werden.

**Erwägungen**

Bei der Maschwanderstrasse handelt es sich um einen historischen Verkehrsweg, welcher die Gemeinden Obfelden und Maschwanden verbindet und auch vom landwirtschaftlichen Verkehr genutzt wird. Die Verkehrsmenge ist gering und es sind keine Probleme bekannt. Aus diesen Gründen wird eine Sperrung der Maschwanderstrasse als nicht sinnvoll und notwendig beurteilt.

Wie im kommunalen Richtplan auf Seite 40 beschrieben ist, wird die im Verkehrsplan aus dem Jahr 1984 als kommunale Sammelstrasse klassierte Maschwanderstrasse im Rahmen der Revision als solche

aufgehoben. Die Aufhebung wird durch die fehlende Groberschliessungsfunktion begründet. Vor Ort hat die Aufhebung keinerlei Auswirkungen und die Strasse bleibt unverändert bestehen.

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 11**

Es sei einleitend Folgendes zu ergänzen: "Auf dem ganzen Siedlungsgebiet von Obfelden wird Tempo 30 gefahren, entweder in einer Tempo-30-Zone oder auf einer mit Tempo 30 signalisierten Strasse."

**Erwägungen**

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Kantonspolizei Tempo-30-Zonen verfügt. Daher kann die Gemeindeversammlung im Rahmen der Richtplanung nicht abschliessend über die Einführung beschliessen. Für jede neu einzuführende Tempo-30-Zone ist gemäss Signalisationsverordnung (Art. 108 SSV) ein Gutachten zu erarbeiten. Es muss aufzeigen, ob die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeiten nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist, ob andere Massnahmen vorzuziehen sind und ob die Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

Die Umsetzung von Tempo 30 im ganzen Siedlungsgebiet dürfte aus verschiedenen Gründen schwierig umsetzbar sein. Es sind Probleme bei der Genehmigung (z.B. Verlangsamung ÖV) zu erwarten. Aus diesen Gründen erachtet die Gemeinde die einzelfallweise Prüfung von neuen Tempo-30-Zonen bei entsprechenden Anträgen aus der Bevölkerung als zielführender.

Die Formulierung des Antrags würde zudem auch bedingen, dass Tempo 30 auch auf den Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet eingeführt würde, wovon auch der Autobahnzubringer betroffen wäre. Dies könnte dazu führen, dass die Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands auf der Dorfstrasse nicht wirken würden und der Verkehr im Dorf nicht abnehmen würde.

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 12**

Der ganzen Dorfstrasse entlang sei auf beiden Seiten durchgehend ein Trottoir zu bauen.

Begründung:

In einer Tempo-30-Zone gelte Rechtsvortritt. Das sei auf der Dorfstrasse nicht sinnvoll. Wenn die Fahrzeuge aus den Seitenstrassen über ein Trottoir fahren müssen, verlören sie automatisch ihr Vortrittsrecht. So könne das ganze Siedlungsgebiet von Obfelden eine einzige Tempo-30-Zone werden, ohne dass die Busse wegen den Rechtsvortritten zeitliche Einbussen haben.

**Erwägungen**

Es ist im Rahmen der Planungen zur Umgestaltung der Dorfstrasse zu prüfen, wo Trottoirüberfahrten Sinn machen. Eine Festlegung im Richtplan ist nicht phasengerecht und nicht zweckmässig.

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 13**

Im Abschnitt zu den Verkehrsberuhigungszonen sei zu ergänzen, dass die Ottenbacherstrasse im Minimum von der Kreuzstrasse bis nach dem Coop mit Tempo 30 zu signalisieren sei.

Begründung:

Dies sei ein Bereich der Schulwege und viele Leute seien zu Fuss und mit dem Velo in den Coop unterwegs.

**Erwägungen**

Bei der Ottenbacherstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Eine Tempo-30-Zone oder Tempo-30-Strecke wäre beim Kanton zu beantragen.

Es ist anzumerken, dass die Verkehrssicherheit auch mit anderen Massnahmen erhöht werden kann. Wie vom Kanton beschrieben wird, soll die Ottenbacherstrasse nach Abschluss der Bauarbeiten für den Autobahnzubringer saniert und umgestaltet werden. Innerorts ist eine Kernfahrbahn mit Radstreifen vorgesehen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen Querungshilfen für Velofahrende und Fussgängerschutzinseln erstellt werden. Es ist davon auszugehen, dass im Rahmen der laufenden Planung zur Umgestaltung dieser Strasse entsprechende Massnahmen durch den Kanton ergriffen werden.

Wie bereits erwähnt, kann der Richtplan keine Signalisationsfestlegungen treffen. Es können nur Absichten und Prüfungen verankert werden. Aufgrund der bestehenden Absichten zur Umgestaltung der Ottenbacherstrasse wird eine Ergänzung des kommunalen Richtplans aktuell als nicht zielführend erachtet. Für die Prüfung einer Tempo-30-Zone oder Tempo-30-Strecke wäre ein Einzelantrag zu stellen.

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### Einwendung 14

Im Abschnitt zu den Parkierungsanlagen auf den Seiten 49 und 50 sei Folgendes zu ergänzen:

In Obfelden sind alle öffentlichen Parkplätze grundsätzlich kostenpflichtig. Dazu gehören die Parkplätze bei den Einkaufsläden, den Schulhäusern, beim Gemeindehaus, bei der Badi ebenso wie der Parkplatz an der Reuss. Diese Aufzählung ist nicht abschliessend.

Begründung:

Der ruhende MIV beanspruche öffentlichen Boden, welcher knapp und kostbar sei. Darum solle bei der Nutzung auch eine Gebühr dafür entrichtet werden. Es sei nicht Aufgabe der Gemeinden, gratis Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Damit zum Einkaufen vermehrt das Velo genutzt oder zu Fuss gegangen werde, sollen die Parkplätze bei den Läden kostenpflichtig sein.

#### Erwägungen

Die Arbeiten zur Prüfung der Einführung eines Parkplatzreglements, welches durch die Gemeindeversammlung festgelegt werden müsste, laufen zurzeit und die Gemeinde wird zu gegebener Zeit informieren. Der Antrag ist aufgrund der laufenden Arbeiten obsolet und aus Sicht der Gemeinde ist keine Ergänzung oder Anpassung des kommunalen Richtplans notwendig.

#### Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### Einwendung 15

Auf der Seite 59 sei zu ergänzen, dass auf der Dorf- und der Ottenbacherstrasse an Kreuzungen, an denen viele Velofahrende (insbesondere Schüler\*innen) links abbiegen müssen, eingefärbte Linksabbiegespuren für Velofahrende eingezeichnet werden sollen. Die Einbiegespuren seien mittels einer gegenüberliegenden Mittelinsel zu schützen.

Begründung:

Es seien viele Kinder mit ihren Velos im Dorf unterwegs. Solche Einbiegespuren gäben den Kindern Sicherheit, wo sie warten können, bis der entgegkommene Verkehr vorbeigefahren sei.

#### Erwägungen

Im Richtplan wird bereits festgehalten, dass der Sicherheit der Veloverbindungen eine hohe Bedeutung beizumessen ist und die Kreuzungen werden dabei explizit erwähnt.

Es ist im Rahmen der Projektierung zur Umgestaltung der Dorfstrasse sowie der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Ottenbacherstrasse durch den Kanton zu prüfen, wo Linksabbiege-Spuren für Velofahrende sinnvoll sind. Eine Aufnahme in den Richtplan ist nicht stufengerecht und nicht zweckmässig.

#### Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### Einwendung 16

Auf der Seite 60 sei die Radverbindung entlang der Maschwanderstrasse als solche aufzunehmen.

##### Begründung:

Die Karte zeige auf, dass es Radwegverbindungen in alle Himmelsrichtungen gebe, ausser in Richtung Südosten. Der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen solle wachsen. Das erreiche man nicht, indem man Radwegverbindungen weglasse. Es werde nicht erwartet, dass es dafür besondere bauliche Massnahmen auf der Maschwanderstrasse brauche. Wenn die Maschwanderstrasse als Radwegverbindung benannt sei, könnten bei Bedarf darauf aufbauend Verbesserungen umgesetzt werden. Der Entscheid müsse darum mit der Gemeinde Maschwanden nochmals besprochen werden.

#### Erwägungen

Die Radverbindung entlang der Maschwanderstrasse war in einer früheren Fassung des kommunalen Richtplans bereits enthalten, wurde jedoch aufgrund der Koordination mit der Gemeinde Maschwanden aus dem Richtplan genommen. Eine Festlegung erscheint aus Sicht der Gemeinden Maschwanden und Obfelden nicht notwendig.

#### Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### Einwendung 17

Auf Seite 64 sei bei der Erläuterung bezüglich der Abfallsammelstelle Brunnmatt folgende Änderung vorzunehmen:

Die Ausstattung genügt ~~auch~~ den künftigen Anforderungen **nicht**, ~~aber in Bezug auf die Zufahrten besteht Ausbaubedarf.~~

Zusätzlich sei folgende Ergänzung vorzunehmen: In Obfelden werden mehrere dezentrale Entsorgungsmöglichkeiten angeboten, insbesondere für Glas und Metalle. Die Gemeinde prüft dabei auch die Möglichkeit von Unterflurcontainern. Karton wird neu gleich wie Papier, Grüngut und Kehricht am Strassenrand an einem bestimmten Abholtag entsorgt.

##### Begründung:

Wie der Bericht erwähne, sei gemäss REK ein neuer Standort zu suchen. Die heutige Abfallsammelstelle Brunnmatt genüge in keinerlei Weise, denn es gäbe keinen Platz für das Plastik- und Tetrapak-Recycling. Für die Zufahrten seien Alternativen zu prüfen, anstatt mehr Bodenfläche zu verschwenden. Wie schon erwähnt, sei Boden ein knappes Gut, das sehr sorgfältig genutzt werden soll. Mehr Verkehrsflächen seien keine sorgfältige Nutzung.

#### Erwägungen

Da das Angebot der Abfallsammelstelle Brunnmatt als ausreichend beurteilt wird und Massnahmen zur Verbesserung der Zufahrt und der Parkierungsmöglichkeiten kurzfristig umgesetzt werden sollen,

wird auf eine Ergänzung respektive Änderung des Satzes zur Ausstattung verzichtet.

Im Richtplan ist die Verlegung der Abfallsammelstelle als Prüfantrag fixiert. Dieser Prüfantrag wird um die Prüfung von dezentralen öffentlichen Wertstoffsammelstellen erweitert. Wenn die Gemeindeversammlung den Richtplan in dieser Form festsetzt, gilt es in einem nächsten Schritt eine Bedarfs- und Standortstudie für die Verlegung der Abfallsammelstelle und die Schaffung von dezentralen öffentlichen Wertstoffsammelstellen durchzuführen.

## **Beschluss**

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

## **Einwendung 18**

Der Bericht sei mit einer klaren Strategie zur Sporthallen-Infrastruktur zu ergänzen.

Begründung:

Aktuell habe die Gemeinde vier Hallenplätze (Schlossächer und Chilefeld je 1x, Zendenfrei 2x). Besonders die Anlage Chilefeld sei schon lange nicht mehr zeitgemäss. Die Spielfelder seien besonders in den Abendstunden total belegt. Es sei daher wichtig, dass hier Neues entstehe und auch mehr Vereine Platz fänden. Das Zendenfrei sei ebenfalls schon alt, der Publikumsbereich unattraktiv und führe weniger zu einem Treffpunkt im Dorf.

## **Erwägungen**

Es sollen entsprechende Abklärungen zum Bedarf von Aus- oder Neubauten gemacht werden. Wenn diese vorliegen und ein Bedarf bestätigt wird, sollen mit einer Standortstudie die Möglichkeiten ermittelt und die notwendigen Schritte in die Wege geleitet werden.

## **Beschluss**

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

## **Einwendung 19**

Auf Seite 72 sei folgende Änderung vorzunehmen:

Der bestehende Spielplatz Zendenfrei, welcher direkt neben der Aussensportanlage und der Mehrzweckhalle Zendenfrei liegt, liegt ideal für Kinder und Jugendliche. Im Rahmen des Revitalisierungsprojekts am Lindenbach muss der Spielplatz am bestehenden Standort leicht verschoben werden und wird zukünftig durch eine Böschung gegen Hochwasser geschützt. Die Spielplätze der Gemeinde sollen ein vielseitiges, attraktives Spielen für Kinder nach den neusten pädagogischen Erkenntnissen ermöglichen. Dazu gehört, dass es Wasser auf den Spielplätzen gibt und die Spielplätze vielseitige Aneignungs- und Gestaltungsmöglichkeiten bieten. Die Spielplätze werden aus natürlichen Materialien gebaut.

Im Gebiet des Familiengartenareals wird die Möglichkeit eines Robinson-Spielplatzes geprüft.

### Erwägungen

Anzumerken ist, dass die Erstellung eines Robinson-Spielplatzes im Bereich des Familiengartenareals aufgrund der Fruchtfolgeflächen vertieft geprüft werden müsste. Zusätzlich ist aktuell bereits ein Natur-Abenteuer-Spielplatz beim Kindergarten Räsch in Planung.

Aus diesen Gründen wird kein Bedarf für eine Ergänzung des kommunalen Richtplans gesehen. Die Ausstattung der bestehenden Spielplätze wird laufend und der Bedarf an zusätzlichen Spielplätzen auf Antrag aus der Bevölkerung überprüft. Die Ausstattung entspricht den anerkannten Richtlinien und Verordnungen.

### Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### Einwendung 20

Es seien weitere öffentliche Spielplätze in den anderen Dorfteilen, insbesondere in Bickwil und Unterlunnern zu erstellen, welche den heutigen Vorstellungen eines kindergerechten Spielplatzes zu entsprechen haben.

Begründung:

Es sei zu wünschen, dass in den Dorfteilen Bickwil und Unterlunnern, welche keine Einrichtungen für die Öffentlichkeit haben, mit Spielplätzen solche Orte der Begegnung geschaffen werden können. Diese unterstützen das gemeinschaftliche Leben im Dorf.

### Erwägungen

Der Bedarf an zusätzlichen öffentlichen Spielplätzen muss mit Fakten (Bedarfs- und Standortstudie) untermauert werden, damit diese Standorte gesichert werden können. Die Gemeinde prüft den Bedarf aufgrund von Anträgen aus der Bevölkerung einzelfallweise.

### Beschluss

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### Einwendung 21

Alle Priorisierungen der e-Bikestationen, Fuss- und Wanderwege sowie Radwege seien von jetzt 3 oder 4 auf 2 zu erhöhen.

Begründung:

Wenn es gelingen sollte, dass in Obfelden weniger das Auto genutzt werde, können die Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr nicht irgendwann in ferner Zukunft geplant werden. Das Risiko sei gross, dass sie so nie umgesetzt werden. 2023 werde die neue Umfahrung in Betrieb genommen. Dann müssten die Anpassungen im Dorf für den Fuss- und Veloverkehr ohne Verzug angegangen werden. Die Stadt Zürich oder Birmensdorf machten das sehr gut. Am Tag nachdem die Tunnels auf den umliegenden Autobahnen in Betrieb genommen worden seien, fuhren auf den kommunalen Strassen die Bagger auf und der Umbau der Strassen begann. So wurde der MIV vom ersten Tag an konsequent auf die Umfahrungen gebracht.

**Erwägungen**

Eine Erhöhung der Prioritäten bedingt eine Anpassung des Finanzplanes der Gemeinde und würde dazu führen, dass andere Massnahmen in der Priorität zurückgestuft werden müssen. Die festgelegten Prioritäten entsprechen aus Sicht der Gemeinde den Bedürfnissen und daher sollen keine Anpassungen vorgenommen werden.

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 22**

Der kommunale Richtplan mache keine Aussage zum Rückbau der Gasleitung in der Dorfstrasse. Es solle eine klare Ansage geben, wann das Gas abgestellt werde und alle angeschlossenen Gebäude auf eine alternative, ökologische Wärmeerzeugung umgestellt sein müssen. Folgender Wortlaut wird vorgeschlagen: "Obfelden baut seine Gasleitung in der Dorfstrasse bis zum Jahr 2035 zurück. Ab sofort werden keine Gebäude mehr neu an diese Gasleitung angehängt."

Begründung:

Die Gründe seien hinlänglich bekannt. Die Klimaerwärmung erfordere die Anstrengungen aller, damit wir gemäss dem Pariser Klimaabkommen, welches die Schweiz verbindlich unterzeichnet hat, bis 2050 keine CO<sub>2</sub>-Emissionen mehr verursachen. Die Leitung könne möglicherweise für andere ökologische Wärmeträger genutzt werden, z.B. für Fernwärme.

**Erwägungen**

Eine Ergänzung des kommunalen Verkehrsplans respektive des Plans der öffentlichen Bauten und Anlagen erscheint wenig sinnvoll, da dies eine Festlegung des kommunalen Versorgungsplans wäre, auf welchen die Gemeinde verzichtet. Somit sind die beantragten Anpassungen nicht Gegenstand des vorliegenden kommunalen Richtplans.

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 23**

Alle gestellten Anträge seien nicht nur im Bericht zu erwähnen, sondern auch in den Richtplänen Verkehr und Öffentliche Bauten abzubilden.

**Erwägungen**

Diese Einwendung ist stark abhängig vom Entscheid über die vorgängig gestellten Einwendungen. Es wird für jede Einwendung einzeln entschieden, ob eine Darstellung im Plan sinnvoll ist.

**Beschluss**

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*