



Gemeinde **Affoltern am Albis**

*s' Herz vo
öisere Region*

MITWIRKUNGSTABELLE

Zum Verkehrsrichtplan

Einwendungen

Mitwirkungsverfahren vom 24. Juni 2011 bis 23. August 2011

Stellungnahme der Verkehrskommission vom 29. September 2011

Bereinigt durch den Bauausschuss vom 24. Oktober 2011

Verabschiedet vom Gemeinderat am 7. November 2011

Entwurf v_2.4 - 28. Oktober 2011

Zusammenstellung der Stellungnahmen zum Verkehrsrichtplan Affoltern am Albis

Letzte Bearbeitung:

25. Oktober 2011

Eingegangene schriftliche Stellungnahmen: 30

Davon: Parteien: 2 (P)
Behörden: 3 (B)
Interessengemeinschaften: 5 (I)
Privatpersonen: 16 (E)
Firma: 4 (F)

Mitwirkende:

1	E	Hugo Spirgi
2	E	Armin und Verena Deil
3	F	Livit AG Real Estate Management
4	E	Robert Hagmann
5	E	Myriam Solanki
6	E	J.H. + H. Abderhalden
7	E	Elsy Steinmann-Kress Otto Steinmann
8	E	Gian Paolo Zacheo & Andrea Gujan Zacheo
9	I	Arbeitsgemeinschaft PRO AMT
10	P	Grüne Gemeinde Affoltern
11	E	Jürg Wytttenbach
12	F	Schweizreal Realwerte AG
13	I	Hedi und Ruth Dörig Peter Weiss
14	I	Marco Perin Hans Peter Gautschi Dusan und Beatrice Sokolic Perin Besim und Karin Bulica-Theiler
15	E	Karin Bulica-Theiler
16	P	SVP Affoltern
17	F	UBS AG, Zürich
18	E	Daniel Sommer-Sidler
19	B	Primarschule Affoltern
20	E	Peter Schiller
21	E	Rudolf Vollenweider
22	F	Die schweizerische Post
23	I	Esther und Lukas Marty
24	E	Schärmeli Bernhard, Ernst Antonia
25	E	Fiesolani Diego
26	E	Myrta und Hannes Moser-Zulauf
27	B	Gemeinde Hedingen
28	E	Brigitta und Alfred Imbach
29	B	Gemeinde Stallikon
30	I	Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt

Abkürzungen

PW	Personenwagen
LW	Lastwagen
LV	Langsamverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
PP	Parkplatz
VRP	Verkehrsrichtplan

4.1 Übergeordnete Handlungsanweisungen

U1) Das **Achsen-Kammern-Prinzip** ist konsequent umzusetzen, indem der Verkehr möglichst direkt von den Quartieren auf das übergeordnete Strassennetz geleitet wird.

Im Grundsatz unterstützen wir das System des Achsen-Kammern-Prinzips. Wir gehen davon aus, dass durch konsequente Anwendung dieser Strategie der Bahnhofplatz, welcher heute durch den Zubringerverkehr zum Autobahnanschluss stark belastet ist, an Attraktivität gewinnt. Generell verknüpfen wir mit dieser Strategie den Wunsch, dass die Chancen für die innere Verdichtung der altbebauten Quartiere wahrgenommen werden.

Die innere Verdichtung ist erstrebenswert. Dazu ist allerdings die BZO und nicht der VRP anzupassen. Das Anliegen wird für die Anpassung der BZO vorgemerkt.

→ keine Änderungen im VRP

U2) In allen **Wohn- und Schulquartieren** sind die geplanten **Niedriggeschwindigkeitsregimes** umzusetzen (z.B. Tempo-30-Zonen). Dabei sind innerhalb der Gemeinde die Gestaltungselemente aufeinander abzustimmen.

In den Wohnquartieren sind die Tempozonen möglichst ohne aufwändige Bauten zu realisieren. Auf den Gemeindestrassen soll auch die Bewirtschaftungsfreundlichkeit (Unterhalt, Schneeräumung etc.) aufrecht erhalten werden.

Die Bewirtschaftungsfreundlichkeit soll erhalten, der Aufwand für Tempozonen so gering wie möglich zu halten und trotzdem eine maximale Wirkung erzielt werden. Die Gestaltungselemente sollen in den einzelnen Projekten definiert werden.

→ Der Erläuterungstext wird wie folgt ergänzt:

[...] eingesetzt werden.

Die Bewirtschaftung (Unterhalt, Schneeräumung) ist zu gewährleisten. Der bauliche Aufwand für die verkehrsberuhigten Zonen ist dahingehend zu wählen, dass mit so wenigen Elementen wie möglich eine maximale Temporeduktion erreicht werden kann. Die Gestaltungselemente sind in den einzelnen Projekten zu definieren.

U3) In den **Industrie- und Gewerbegebieten** ist ein **Niedriggeschwindigkeitsregime** einzuführen. Zur Unterstützung des Regimes und der Aufwertung der betreffenden Gebiete ist eine attraktive Gestaltung für den Langsamverkehr auf der Industrie- und der Alten Obfelderstrasse zu erstellen.

Generell erachten wir die Ausdehnung von Niedrigtempozonen in die Industrie- und Gewerbebezonen für unnötig.

Einzig negative Rückmeldung, wird aber nicht in VRP einfließen, da keine Begründung vorliegt, weshalb die Ausdehnung unnötig sein soll. Es besteht kein Widerspruch gegenüber dem PBG.

→ keine Änderungen im VRP

U4) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass der **Gleisanschluss** für eine künftige Güterumschlagsanlage bestehen bleibt und so auch künftig Güter umweltfreundlich mit dem Zug angeliefert werden können.

Die Bestrebungen zur Einrichtung einer Güterumschlagsanlage mit Gleisanschluss begrüßen wir ausdrücklich.

Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.

→ keine Änderungen im VRP

U5) Das bestehende **Mobilitätsmanagement** der Gemeinde soll weiter ausgebaut und koordiniert werden.

Die Ausdehnung des angestrebten Mobilitätsmanagements soll – wenn überhaupt – im Rahmen der vorhandenen personellen Ressourcen realisiert werden; eine Ausdehnung von bürokratischem Planungsaufwand ist nicht erwünscht.

Mobilitätsmanagement hat je nach Interesse der Gemeinde eine Ausdehnung der personellen Ressourcen zur Folge. Ausdehnung des bürokratischen Planungsaufwandes ist auch nicht erwünscht bzw. geplant.

→ keine Änderungen im VRP

4.2 Strassennetz / Strassentypisierung

S1) Der **Bahnhofplatz** soll vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden, indem eine verkehrsberuhigte Zone (Begegnungszone) und eine zusätzliche Achse aus dem Zentrum (Alte Kanzleistrasse) geschaffen werden, um den ÖV-Knoten für seine eigentliche Funktion als Umsteigeplattform zwischen Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr aufzuwerten.

<p>Dies steht im Widerspruch zum autoarmen bis autofreiem Wohnen (S2). Die Alte Kanzleistrasse ist eine rege genutzte Langsamverkehrsverbindung durch Personen, die dem MIV ausweichen. Die Strasse ist eng und beidseitig von Häusern und Gärten gesäumt. Sollen die Gärten der Strasse weichen?</p>	<p><i>Autoarmes bis autofreies Wohnen bezieht sich nicht auf den fließenden Verkehr und dessen Immissionen. Es geht darum, weniger bis keine Parkfelder anzubieten. Das Ziel von autoarmem bis autofreiem Wohnen ist die Reduktion der Fläche für den ruhenden Verkehr sowie die Reduktion der Zu- und Wegfahrten ins Zentrum und die gleichzeitige Aufwertung der Wohnqualität.</i></p>
<p>Die weitere Umgebung des Bahnhofplatzes soll als autoarmes oder gar autofreies Wohnen angestrebt und gefördert werden. Eine als Achse ausgebaute Alte Kanzleistrasse widerspricht dieser Absicht.</p>	<p><i>Autoarmes bis autofreies Wohnen bezieht sich nicht auf den fließenden Verkehr und dessen Immissionen. Es geht darum, weniger bis keine Parkfelder anzubieten. Das Ziel von autoarmem bis autofreiem Wohnen ist die Reduktion der Fläche für den ruhenden Verkehr sowie die Reduktion der Zu- und Wegfahrten ins Zentrum und die gleichzeitige Aufwertung der Wohnqualität.</i></p>
<p>„und eine zusätzliche Achse aus dem Zentrum (alte Kanzleistrasse) geschaffen werden“ ist zu streichen [auch im Erläuterungstext]</p>	<p>→ Anpassungen vgl. S2</p>
<p>Kein Ausbau und keine Öffnung der Alten Kanzleistrasse für den motorisierten Verkehr. Gestalterische Aufwertung des Abschnittes zwischen „Im Grund“ und Zürichstrasse. (nur 9)</p>	<p><i>Ein allfälliger Ausbau der Kanzleistrasse kann im Rahmen der vorhandenen Baulinien erfolgen, wobei der Langsamverkehr berücksichtigt werden muss.</i></p>
<p>Da die Alte Kanzleistrasse vermutlich nicht zu einer Hauptverkehrsstrasse aufklassiert und ausgebaut wird und auch im Verkehrsrichtplan nicht als Sammelstrasse deklariert ist, kann sie nicht als Entlastungsachse für den Bahnhofplatz genutzt werden.</p>	<p>→ Der Erläuterungstext wird wie folgt angepasst:</p>
<p>Es gilt also, zur Entlastung des Bahnhofplatzes andere Lösungen zu finden, die nicht zulasten des Langsamverkehrs gehen.</p>	<p>[...] Als wichtiges Element dazu soll die Alte Kanzleistrasse soweit ausgebaut werden, dass sie zwischen Bahnhofplatz und Im Grund im Einbahnregime befahrbar wird und den Bahnhofplatz entlasten kann, indem der Verkehr kurze Wege aus dem Dorfzentrum erhält.</p>
<p>Die geplante Einbahnstrassenregelung für die Alte Kanzleistrasse lehnen wir ab, da Anlieferungen dadurch massiv erschwert würden und unsere Kunden einen wesentlich längeren Weg in Kauf nehmen müssten. Auf die drei bestehenden Strassenparkplätze sind wir zudem stark angewiesen.</p>	<p>→ Die Handlungsanweisung wird ergänzt:</p>
<p>Über die Alte Kanzleistrasse ist angedacht, eine zusätzliche Achse aus dem Zentrum zu schaffen = Einbahnstrasse ab Bahnhofplatz bis Zürichstrasse. Auch hier müssen wir darauf bestehen, dass die Verkehrsführung (Gegenverkehr) so belassen wird wie sie heute besteht. Die Begründung liegt darin, dass die Anlieferung der Poststelle mit kleinen Lastwagen sowie Lieferwagen und der ganze motorisierte Verkehr zum und ab dem Grosskundenschalter der Poststelle über die Alte Kanzleistrasse erfolgen. Sollte die Einbahnführung realisiert werden ist zudem mit postbetrieblichen und sicherheitstechnischen Problemen zu rechnen, weil kleine Lastwagen und Lieferwagen wohl in die bestehende Anlieferungshalle einfahren, darin jedoch nicht wenden können und daher rückwärts von der Alten Kanzleistrasse über eine Rampe hinunter auf das Grundstück Grundregister Blatt 265, Kat. Nr. 1906 fahren müssen. Nicht zuletzt bringt die Einbahnführung ebenfalls hier eine für Postkunden mühsame und wenig attraktive Zugangsmöglichkeit zur Poststelle.</p>	<p>Der Bahnhofplatz soll ist vom motorisierten Verkehr zu entlasten entlastet werden, indem eine verkehrsberuhigte Zone (Begegnungszone) siedlungsorientierte Gestaltung umgesetzt wird und eine zusätzliche Achse aus dem Zentrum (Alte Kanzleistrasse) geschaffen werden, um den der ÖV-Knoten für seine eigentliche Funktion als Umsteigeplattform zwischen Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr aufzuwerten aufgewertet wird.</p>

<p>Alte Kanzleistrasse Die Zu- und Wegfahrt zur Liegenschaft Bahnhofplatz 11, gemäss heutigem Verkehrsregime, ist zu belassen. Ebenso die Zu- und Wegfahrt über den Bahnhofplatz. Die Zu- und Wegfahrt von LW darf nicht eingeschränkt werden. (→ „LW-Fahrverbot denkbar“ ist zu streichen) Mit dem vorgesehenen Verkehrsregime wird der Betrieb der Poststelle und des Gewerbes in Frage gestellt.</p>	<p>Um die Gewährleistung der Zufahrt zu verdeutlichen, ist der Erläuterungstext anzupassen.</p> <p>→ Der Erläuterungstext wird wie folgt ergänzt:</p> <p>[...] bleiben gewährleistet. Als Zusatz <i>sind</i> ist ein Lastwagenfahrverbot, <i>eine zeitlich beschränkte Lastwagenzufahrt oder die Beschränkung des Lastwagenverkehrs auf den Zubringerdienst</i> über den Bahnhofplatz denkbar, <i>wobei die Möglichkeit von Sonderbewilligungen für einzelne Betriebe in Betracht gezogen werden können.</i></p>
<p>UBS nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass beim Bahnhofplatz gemäss Verkehrsrichtplan Anlieferungen und Zufahrten für Geschäfte gewährleistet bleiben. Vor dem Hintergrund der in Aussicht gestellten Verkehrsberuhigungsmassnahmen weisen wir aber darauf hin, dass die Möglichkeit einer uneingeschränkten Zu- und Wegfahrt über den Bahnhofplatz durch Geldtransporter und andere Lieferanten bis direkt zur Geschäftsstelle von UBS als unabdingbar erachtet wird.</p>	
<p>Über den Bahnhofplatz ist angedacht, dass ein Lastwagenfahrverbot eingeführt werden soll. Dies ist vor allem für die Schweizerische Post aus betrieblicher Sicht nicht möglich, da grosse Lastwagen für die Anlieferung der Poststelle auf dem Grundstück Grundregister Blatt 265, Kat. Nr. 1906, via Bahnhofplatz zu unserer Liegenschaft Bahnhofplatz 11 fahren müssen. Eine direkte Einfahrt in die bestehende Anlieferungshalle ist nicht möglich. Dieselbe Situation besteht bezüglich der sich neben der Poststelle befindlichen Räumlichkeiten, welche an ein Kleidergeschäft vermietet sind und bei welchen die Anlieferung ebenfalls mit Lastwagen erfolgt. Das heute gültige Verkehrskonzept ist somit beizubehalten, nicht zuletzt auch deshalb, weil den Kunden der Post ein attraktiver und möglichst guter Zugang zur Poststelle ermöglicht werden muss.</p>	
<p>Entflechtung Bahnhofplatz Die Staatsstrasse ist eine übergeordnete Verbindung und kann nicht beruhigt werden. Um das Ziel der Entflechtung und der Beruhigung zu erreichen, müsste die Untere Bahnhofstrasse zur Gemeindestrasse abklassiert werden. Eine grosszügige und nachhaltige Lösung wäre sicher nicht einfach, aber durchaus möglich.</p>	<p>Eine siedlungsorientierte Gestaltung der Unteren Bahnhofstrasse ist prinzipiell möglich und wird so angestrebt. Dies erfordert eine Abstimmung mit den übergeordneten Planungen und hat allenfalls eine Anpassung des regionalen Richtplans zur Folge.</p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>
<p>Für eine effektive Reduktion des Verkehrs am Bahnhof aus der Richtung der unteren Bahnhofstrasse muss diese unbedingt schon ab dem Kronenplatz beruhigt werden.</p>	<p>Eine Ausdehnung der verkehrsberuhigten Zone bis zum Kronenkreisel ist zu prüfen. Sofortmassnahmen sind nicht Inhalt des VRP. Die Vorschläge werden geprüft.</p>
<p>Für eine effektive Reduktion des Verkehrs am Bahnhof aus der Richtung der Unteren Bahnhofstrasse muss diese unbedingt schon ab dem Kronenplatz beruhigt werden. Es ist ein offenes Geheimnis, dass auf der Unteren Bahnhofstrasse gerast wird. Dies gilt insbesondere für den von beiden Seiten unübersichtlichen Fussgängerstreifen beim Weingarten bis nach der Unterführung nach Zwillikon. Dazu ist dieser Teil der Unteren Bahnhofstrasse ein Schulweg! → Als Sofortmassnahmen würden ev. eine Hinweistafel „Durchfahrt erschwert“ oder „Schulweg“ sowie öftere Geschwindigkeitskontrollen eine beschränkte Verbesserung bringen. Längerfristig Tempo 30 oder weitere Hindernisse wie Inseln etc.</p>	<p>→ keine Änderungen im VRP</p>

<p>Mit der Verkehrsberuhigung auf dem Bahnhofplatz ist dieser nicht nur als Umsteigeplattform zwischen Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr aufzuwerten, sondern auch städtebaulich als Platz. In der Festlegung S1 ist dies entsprechend zu ergänzen.</p>	<p><i>Städtebauliche Aufwertung ist sinnvoll, wird unterstützt. Ist jedoch Teil der Ortsplanung und hat keine Anpassungen des VRP zur Folge.</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>
<p>Vorschlag Umformulierung: Der Bahnhofplatz wird mit der bestehenden Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse zusammengeschlossen. In seiner Hauptfunktion dient der Bahnhofplatz als sichere Umsteigeplattform vom Langsamverkehr zum öffentlichen Verkehr. Um dies zu gewährleisten wird die Möglichkeit der Durchfahrt für den individuellen Motorfahrzeugverkehr aufgehoben. Durch zusätzliche Parkplätze und Wendemöglichkeiten soll jedoch die Hin- und Wegfahrt zum Bahnhof (Kiss+Ride) sowie die Zufahrt zu den am Bahnhofplatz ansässigen Firmen in grösstmöglichem Mass gewährleistet sein. Es werden zusätzliche Möglichkeiten der Fahrradparkierung erstellt, um den Anreiz ohne Motorfahrzeug zum Bahnhof zu gelangen zu steigern.</p>	<p><i>Eine Ausdehnung der verkehrsberuhigten Zone ist möglich und in der Strategie bereits plangrafisch angedacht. Eine komplette Sperrung des Bahnhofplatzes für den motorisierten Individualverkehr ist nicht beabsichtigt und soll auch nicht umgesetzt werden.</i></p> <p>→ Der Erläuterungstext wird wie folgt ergänzt:</p> <p>[...] auf die Zürichstrasse erfolgt. <i>Auch die Untere Bahnhofstrasse wird im Abschnitt Büelkreisel bis Zwillikerstrasse der Entwicklung im festgelegten Gebiet für autoarmes bis autofreies Wohnen entsprechend möglichst verträglich für Siedlung und Langsamverkehr ausgestaltet. Um eine effektive Verkehrsberuhigung zu erreichen ist denkbar, dass die siedlungsorientierte Gestaltung des Bahnhofplatzes flächendeckend, mit Integration der Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse, bis zum Kronenkreisel ausgedehnt wird.</i></p>
<p>Der Autobahnwegweiser Richtung Zürcherstrasse ist am Kronenplatz vom Mühleberg herkommend verdeckt. Wer im Kreisel ist, hat wegen Verkehr von rechts, Fussgängerstreifen mit anschliessender Postautohaltestelle sowie Mittelinsel bei der Ausfahrt keine Zeit, um den im letzten Moment sichtbaren grünen Wegweiser noch zu beachten. → Autobahnwegweiser bei der Einfahrt in den Kreisel von Hedingen kommend montieren, Büsche in der Höhe dauerhaft begrenzen oder Vorwegweiser installieren.</p>	<p><i>Sofortmassnahmen sind nicht Inhalt eines VRP, werden aber für den Unterhalt vorgemerkt.</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>

S2) Es ist zu prüfen, wie autoarmes bis autofreies Wohnen in Gebieten mit hoher ÖV-Güte gefördert werden kann. Die Gemeinde passt ihre Planungsinstrumente (Parkraumverordnung, BZO) entsprechend an.	
Dies steht im Widerspruch zum Ausbau der Alten Kanzleistrasse (S1).	<i>Autoarmes bis autofreies Wohnen bezieht sich nicht auf den fließenden Verkehr und dessen Immissionen. Es geht darum, weniger bis keine Parkfelder anzubieten. Das Ziel von autoarmem bis autofreiem Wohnen ist die Reduktion der Fläche für den ruhenden Verkehr sowie die Reduktion der Zu- und Wegfahrten ins Zentrum und die gleichzeitige Aufwertung der Wohnqualität.</i>
<p>BZO ist anzupassen</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro 120 m² 1 Parkfeld erstellen - Anzahl Besucherparkfelder revidieren - Minimalvorschriften für Velo festlegen 	<p>→ Der Erläuterungstext wird wie folgt ergänzt:</p> <p>[...] autofreies Wohnen gefördert werden. <i>Das Ziel von autoarmem bis autofreiem Wohnen ist die Reduktion der Fläche für den ruhenden Verkehr sowie die Reduktion der Zu- und Wegfahrten ins Zentrum und die gleichzeitige Aufwertung der Wohnqualität.</i> Damit würde ein wichtiger Beitrag [...] geleistet. <i>Dazu sind in der Parkraumverordnung und der Bau- und Zonenordnung die Regelungen für Pflichtparkfelder, Besucherparkfelder und Veloabstellplätze zu revidieren bzw. festzulegen.</i></p>
Die Bestrebungen zur Reduktion von (Pflicht-) Parkplätzen in Gebieten mit sogenannt hoher ÖV-Güte tangiert die Eigentumsгарantie. Aus unserer Sicht ist auf solche Regelungen zu verzichten.	<p><i>Reduktion von Pflichtparkplätzen ist ein wesentlicher Bestandteil zur Verkehrsverminderung auf dem Bahnhofplatz und wird deshalb beibehalten. Es soll die Möglichkeit zur Reduktion der Parkfelder gegeben werden.</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>
Vorschlag Umformulierung: Im Umfeld zum Bahnhof wird eine autoarme bis autofreie Zone definiert. Die Gemeinde passt dementsprechend ihre Planungsinstrumente (Parkraumverordnung, BZO) an.	<p><i>Einwand ist berechtigt, die Zone kann im VRP jedoch nicht parzellenscharf definiert werden, weshalb eine Überarbeitung der BZO notwendig ist. Im Rahmen dieser Überarbeitung kann eine neue Zone geschaffen werden, welche auch parzellenscharf definiert werden kann.</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>

<p>S3) Die zweite Autobahnquerung ist zu realisieren. Ein Projekt mit Variantenstudium soll die genaue Wegführung der Autobahnquerung (mit Landsicherung durch Baulinien) und Möglichkeiten zur Sicherstellung des Verkehrsflusses, inkl. flankierenden Massnahmen auf der Moosbach- und der Obfelderstrasse, aufzeigen. Es ist ein Finanzierungskonzept mit dem Kanton und den Eigentümern verkehrsintensiver Einrichtungen zu erstellen.</p>	
<p>Die Anzahl Fahrten pro verkehrsintensive Einrichtung (VE) darf gemäss Nutzungskonzept für die verkehrsintensive Zone nicht mehr als 4000 Fahrten pro Tag erreichen. Die Gemeinde Affoltern wirkt darauf hin, damit eine zweite Autobahnquerung nicht nötig ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> - planerische Massnahmen - Mobilitätskonzepte - Finanzielle Steuerungsmassnahmen <p>Verkehr soll auf dem heutigen Strassennetz abgewickelt werden können.</p>	<p><i>Aufgrund der begrenzten Kapazität des Anschlussbauwerks an die A4 ist eine zweite Autobahnquerung zwingend notwendig. Da auch der zusätzliche Verkehr von VE nicht auf dem heutigen Strassennetz abgewickelt werden kann und eine Entlastung des Bahnhofplatzes erreicht werden soll, ist eine entsprechende Dimensionierung der zweiten Autobahnquerung sinnvoll.</i></p> <p><i>Die Begrenzung auf 4000 Fahrten pro Tag ist im regionalen Richtplan festgelegt und sollen bis zur Erstellung der zweiten Autobahnquerung nicht überschritten und auf dem bestehenden Netz abgewickelt werden. Die entsprechende Anpassung der BZO liegt zurzeit zur Genehmigung beim Kanton.</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>
<p>Die alte Obfelderstrasse zwischen Werkstrasse und Schwandenstrasse ist für den allgemeinen Fahrverkehr in beiden Richtungen zu sperren.</p>	<p><i>Gemäss „Erschliessungskonzept Alte Obfelderstrasse“ (23.11.2009) wurde entschieden, dass auf der Alten Obfelderstrasse zwischen Obstgarten und Schwandenstrasse ein Fahrverbot (Anwohner gestattet) erstellt werden soll. In Fahrtrichtung Autobahn ist Einbahnverkehr vorgesehen, die Erschliessung der neuen Wohnungen auf dem OVA-Areal erfolgt über die Alte Obfelderstrasse (vgl. Gestaltungsplan). Zudem soll die Alte Obfelderstrasse eine Veloverkehrsachse werden. Für den Fussverkehr soll eine attraktive Gestaltung in Richtung Bahnhof gefördert werden.</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>
<p>Der Verkehr von und zu der verkehrsintensiven Zone aus der Obfelderstrasse darf nur über Rechtsabbieger realisiert werden.</p>	<p><i>Rückmeldung vom Amt für Verkehr: Das vorgeschlagene Verkehrssystem entspricht nicht dem gemeinsam erarbeiteten Verkehrskonzept (Gemeinde/Kanton). Die Kreuzung Obfelder- / Moosbachstrasse wird mit einer LSA geregelt und ist dementsprechend leistungsfähig. Entsprechende Berechnungen liegen vor.</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>

<p>Der Verkehr innerhalb der verkehrsintensiven Zone (VIZ) muss autark sein. Das heisst für Fahrten innerhalb der verkehrsintensiven Zone darf die Fläche der Obfeldenstrasse oder anderer, VIZ externer Quartierstrassen nicht benutzt werden. Die VIZ muss gegen die Wohnquartiere für den MIV abgeschlossen werden.</p>	<p><i>Das Ziel der neuen Autobahnquerung ist, dass der bestehende Autobahnanschluss entlastet wird und die ÖV-Achse sichergestellt wird. Im Rahmen des Achsen-Kammern-Prinzips ist anzustreben, dass die Wohnquartiere keine übermässigen Belastungen zu tragen haben. Damit dies sichergestellt werden kann, sind die flankierenden Massnahmen auf der Moosbach- und der Obfelderstrasse notwendig.</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>
<p>Die Linienführung auf dem Gebiet Obfelden wird entlang der Autobahn festgelegt. Die Überquerung der Autobahn erfolgt auf einer Bogenbrücke, die an die Landwirtschaftsbrücke anschliesst.</p>	<p><i>Die Linienführung der zweiten Autobahnquerung ist im regionalen Richtplan festgelegt und ist deshalb so zu übernehmen. Auch ist ein 5. Knoten direkt am Anschlussbauwerk zur A4 nicht sinnvoll bzw. nicht erwünscht.</i></p> <p><i>Rückmeldung Amt für Verkehr: Die Linienführung ist unrealistisch, da der Anschlusspunkt aus verkehrstechnischen Gründen nicht unmittelbar beim Autobahnanschluss liegen darf. Ferner würde der, im Zusammenhang mit dem Autobahnbau erstellte, Wildtierkorridor dadurch zerschnitten bzw. überlagert.</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>
<p>Vorab ist im vorliegenden Verfahren zu bemängeln, dass bereits unzulässigerweise vor Erlass des rechtskräftigen verbindlichen Verkehrsrichtplanes flankierende Massnahmen zu diesem Verkehrsrichtplan, insbesondere hinsichtlich der zweiten Autobahnquerung und bezüglich der Erschliessung des Gebietes Schwanden geplant und initiiert wurden.</p> <p>Dies betrifft einerseits die Verlegung der Moosbachstrasse: [...] Solche Projekte mit Variantenstudium wurden in der Öffentlichkeit aber bislang nie vorgelegt.</p>	<p><i>Die flankierenden Massnahmen auf der Moosbach- und der Obfelderstrasse beziehen sich im Rahmen des Achsen-Kammern-Prinzips auf die Sicherstellung, dass der durch die VE generierte Mehrverkehr nicht durch die Quartiere sondern über die neue Autobahnquerung abfließt.</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>
<p>Es sei auf die Festlegung des im Verkehrsrichtplanentwurf östlich der Moosackerstrasse vorgesehenen Teils der Spange zu verzichten; eventuell sei die nordöstliche Kurve der Spange zwischen Pkt. 482 und der Alten Obfelderstrasse derart flacher auszubilden, dass bei einem Bau der Strasse die Planungswerte der Lärmschutzverordnung eingehalten werden können.</p>	<p><i>Die Linienführung der zweiten Autobahnquerung ist im regionalen Richtplan festgelegt und ist deshalb so zu übernehmen. Änderungen, die sich aus dem aktuellen Baulinienverfahren zur zweiten Autobahnquerung ergeben, werden selbstverständlich eine Anpassung des VRP zur Folge haben.</i></p> <p><i>Hinweis: Im Rahmen des Baulinienverfahrens zur zweiten Autobahnquerung werden zurzeit die eingegangenen Rekurse (betreffend Linienführung und Lärm) behandelt.</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>

Anträge**Stellungnahme Planungskommission**

<p>Die Realisation einer zweiten Autobahnquerung ist nur unter Einhaltung klar definierter Voraussetzungen zu realisieren:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Die neue Querung darf nur zur Benützung von öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr verwendet werden.2. Die bestehende Beschränkung von 4000 Fahrten pro Tag bleibt unverändert.3. An der Finanzierung der neuen Querung sind die Eigentümer der verkehrsintensiven Einrichtungen massgeblich (mindestens hälftig) zu beteiligen.	<p><i>Aufgrund der begrenzten Kapazität des Anschlussbauwerks an die A4 ist eine zweite Autobahnquerung zwingend notwendig. Deshalb kann die Querung nicht nur von ÖV und LV benutzt werden. Gemäss regionalem Richtplan ist die Beschränkung auf max. 4000 Fahrten pro Tag und VE bis zur Erstellung der zweiten Autobahnquerung festgelegt. Die Gemeinde kann bei Bedarf Ausfahrtdosierungen vorschreiben (vgl. HA P2). Die Finanzierung wird diskutiert, sobald die detaillierte Projektierung startet (wie in HA vorgesehen).</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>
<p>Ersatzlose Streichung der zweiten Autobahnquerung (Spange), oder Bau (und Finanzierung) der Spange durch deren Nutzniesser in der Zone für verkehrsreiche Einrichtungen, ohne Anschluss an den Jumbo-Kreisel.</p>	<p><i>Die Linienführung der zweiten Autobahnquerung ist im regionalen Richtplan festgelegt und ist deshalb so zu übernehmen. Die Finanzierung wird diskutiert, sobald die detaillierte Projektierung startet (wie in HA vorgesehen).</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>

S4) Die Schleichverkehrswege (ausserorts) sind für den Durchgangsverkehr zu unterbrechen.	
<p>Die Chalchhofenstrasse – Schulrain ist für den allgemeinen Fahrverkehr zu sperren. → Zufahrt zum Schützenhaus kann als Ausnahme zugelassen werden, allenfalls eingeschränkt auf die Zeiten, an welchen dort ein Anlass stattfindet. → Mit einer periodischen Kontrolltätigkeit kann der Schleichverkehr wirksam unterbunden werden.</p>	<p><i>Im Bericht zur Schulwegsicherung wird nur der Teil Chalchhofenstrasse für ein Fahrverbot vorgesehen, da die Zufahrt zum Schützenhaus jederzeit gewährleistet sein soll.</i> <i>Das entsprechende Fahrverbot wird in Kürze von der Kantonspolizei verfügt. Eine Erweiterung auf den Schulrain, mit der Option zur temporären Aufhebung für die Aktivitäten des Schützenvereins, müsste neu geprüft werden.</i></p>
<p>In diesem Zusammenhang [gefährliche Schulwegquerungen] ist nochmals darauf hin zu weisen, dass alles unternommen werden muss, den Schleichweg zur Autobahn über den Schulhausrain in Zwillikon zu unterbinden.</p>	<p>→ Der Erläuterungstext wird wie folgt ergänzt:</p> <p>[...] zu verhängen, <i>wie es bereits für die Chalchhofenstrasse vorgesehen ist. Einzige Schwierigkeit ist, dass der Auf dem Schulrain gleichzeitig Schulweg und Zufahrt zum Schützenhaus ist. Gemäss (vgl. Bericht zur Schulwegsicherung [...]), ist eine alternative Erschliessung nicht denkbar, da [...] ist. Da die Aktivitäten eines Schützenvereins normalerweise nicht während der Schulzeit stattfinden, ist zu prüfen, ob das Fahrverbot auf den Schulrain ausgeweitet und jeweils temporär für die Anlässe aufgehoben werden kann, ohne den Schülerverkehr zu beeinträchtigen.</i></p>
<p>Der Sagenrain und die Ferenbacherstrasse zwischen Ende Siedlungsgebiet und Litzistrasse ist für den allgemeinen Fahrverkehr zu sperren.</p>	<p><i>Das Ziel des VRP ist die Unterbrechung des Schleichverkehrs, die konkrete Umsetzung ist zwischen den entsprechenden Gemeinden und der Polizei abzusprechen. Dieser Einwand wird für die entsprechenden Gespräche vorgemerkt.</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>
<p>Die angestrebte Unterbrechung von Schleichverkehrswegen (ausserorts) für den Durchgangsverkehr ist zu begrüssen. Gegebenenfalls sind auch auf dem Gemeindegebiet Hedingen entsprechende Massnahmen zu ergreifen; namentlich im Gebiet zwischen Zwillikon, Ferenbach, Weid und dem Gemeindegebiet Hedingen (u.a. Litzistrasse, Ismatt). Es wäre zu begrüssen, wenn die Ferenbacherstrasse und Sälenhölzlistrasse von Ferenbach und von Zwillikon via Weid zur Litzistrasse beidseitig als Zubringerstrasse (d.h. nicht durchgehend) bezeichnet wird. Somit wäre der Schleichverkehr von beiden Seiten her untersagt. Der Gemeinderat Hedingen möchte mit Affoltern eine geeignete Lösung finden, um den Schleichverkehr zu unterbinden und bittet daher um einen frühzeitigen Einbezug.</p>	<p><i>Der Einbezug wird sichergestellt, die Änderungsvorschläge sind bei der Umsetzung zu prüfen.</i></p> <p>→ Die Handlungsanweisung wird ergänzt:</p> <p>Beteiligte: Gemeinde, Gemeinden Mettmensstetten, <i>Hedingen</i> und Obfelden, Polizei</p>

S5) **Kommunale Strassen** sind der Klassierung entsprechend zu gestalten und auszubauen. (ohne Karteneintrag)

Die Abklassierung regionaler Strassen zu Sammelstrassen ist im Bericht darzulegen. Dabei ist die Funktion der zweiten Autobahnquerung im regionalen Strassennetz unter Berücksichtigung der kantonalen Kriterien zur Festlegung von Verbindungsstrassen aufzuzeigen oder die Strassenklassierung entsprechend anzupassen.

Die Differenzen bei der Darstellung der übergeordneten Festlegungen werden ausgeräumt.

→ Die Richtplankarte MIV wird angepasst

4.3 Anschlusspunkte neue Erschliessung

A1) Das Gebiet **Schwanden** wird über die bestehenden Strassen **Schwandenstrasse** und **Moosbachstrasse** erschlossen.

Das Gebiet Schwanden wird über die bestehenden Strassen angeschlossen. Das Gebiet Schwanden kann nicht direkt über die VIZ über die Moosbachstrasse angeschlossen werden.

Die Anschlusspunkte für die Erschliessung des Gebiets Schwanden wird beibehalten (über beide Strassen), um alle Möglichkeiten zu behalten.

→ keine Änderungen im VRP

A2) Für das Gebiet **Hedigerfeld** ist bei einer Einzonung die Erschliessung im Rahmen einer **Studie** nachzuweisen. Die Gemeinde Hedingen ist einzubeziehen.

Im kommunalen Richtplan Verkehr der Gemeinde Hedingen ist die Alte Affolternstrasse nicht durchgehend bis zur Gemeindegrenze zu Affoltern am Albis hin als Sammelstrasse ausgewiesen. Entsprechend weist im Bereich der Liegenschaften Alte Affolternstrasse Nrn. 41 bis 55 der Strassenkörper nicht die Abmessungen einer Sammelstrasse auf.

Es wird begrüsst, dass die Erschliessung des Hedigerfeldes im Rahmen einer Studie nachzuweisen und in diesem Zusammenhang der Einbezug der Gemeinde Hedingen entsprechend vorgesehen ist. Wünschenswert ist, dass der Einbezug möglichst frühzeitig im gesamten Arbeitsprozess erfolgt.

Die Verbindungsstrasse alte Affolternstrasse wurde damals von Hedingen her als Durchgangsstrasse in Absprache mit der Gemeinde Affoltern mit Schanken geschlossen. Dies soll auch in Zukunft mit der Erschliessung vom Hedigerfeld so bleiben. Eine Erschliessung via Gemeindegebiet Hedingen kommt aus heutiger Sicht des Gemeinderates Hedingen nicht in Frage. Insbesondere da das Gebiet Widen kommunale Landwirtschaftzone ist und ev. später eingezont wird. Es sind die letzten eingezonten Landreserven, die in Hedingen zur Verfügung stehen.

Wird zur Kenntnis genommen, der Einbezug der Gemeinde Hedingen wird sichergestellt.

→ keine Änderungen im VRP

4.4 Parkierungsanlagen

<p>P1) Die Parkraumverordnung ist dahingehend anzupassen, dass die Bewirtschaftung aller öffentlichen und öffentlich zugänglichen privaten Parkplätze harmonisiert und der Verkehrsstrategie lenkungswirksam angepasst wird. Die Liste der Parkplätze ist laufend zu aktualisieren. (ohne Karteneintrag)</p>	
<p>Als Parkierungsanlagen gelten nicht nur die im Plan mit P markierten Anlagen, sondern alle öffentlich zugänglichen Abstellplätze (inkl. Strassenparkplätze).</p>	<p>→ Der Erläuterungstext wird wie folgt präzisiert:</p> <p>Die Bewirtschaftung der einzelnen aller Parkmöglichkeiten [...] zusammenzufassen (inkl. der Parkfelder im Strassenbereich). Das bedeutet, [...].</p>
<p>Die Parkierung bei publikumsorientierten Anlagen ist ab der ersten Minute kostenpflichtig.</p>	<p>Wird für die Überarbeitung der Parkraumverordnung vorgemerkt.</p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>
<p>Das Parkierungsreglement ist zu überarbeiten und auf das gesamte Gemeindegebiet (inkl. Industrie- und Gewerbezone) auszudehnen.</p>	<p>Ist so vorgesehen, indem die Bewirtschaftung aller öffentlichen und öffentlich zugänglichen privaten Parkplätze harmonisiert wird und in der Parkraumverordnung zusammengefasst wird.</p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>
<p>Bei der Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen ist den Bedürfnissen des Gewerbes Rechnung zu tragen. Für das Gewerbe ist eine kostenverträgliche Dauerparkierungsbewilligung zu organisieren. Ausserdem ist mittelfristig die Erstellung eines öffentlichen Parkhauses an geeigneter Lage zu erstellen. Die Parkgebühren sind kostengünstig zu gestalten.</p>	<p>Es besteht zur Zeit kein Bedarf für ein neues Parkhaus, da bereits genügend Parkmöglichkeiten bestehen. Die Tarife werden bei der Anpassung der Parkraumverordnung überarbeitet.</p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>

P2) (NEU) *Es ist zu prüfen, wie die **Erschliessung der Gemeindeparkierungsanlage** einzig über die Zürichstrasse sichergestellt werden kann.*

Die Parkierungsanlage beim Gemeindehaus soll einzig über die Zürichstrasse erschlossen werden.

Die Tiefgarage ist so konstruiert, dass für die Aufhebung der Tiefgarageneinfahrt obere Bahnhofstrasse bauliche Massnahmen notwendig wären.

→ Ergänzung Erläuterungstext

Zur Erschliessung des Gemeindeparkhauses bestehen zwei Zufahrten und eine Ausfahrt. Eine Zu- und Ausfahrt besteht von der Zürichstrasse her und eine Zufahrt besteht von der Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse her. Um den Verkehr in der Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse weiter zu reduzieren ist zu prüfen, ob die Parkhauseinfahrt über die Begegnungszone aufgehoben werden kann.

→ neue Handlungsanweisung

Es ist zu prüfen, wie die Erschliessung der Gemeindeparkierungsanlage einzig über die Zürichstrasse sichergestellt werden kann.

P3) Bei Übertretungen der bewilligten Fahrten oder bei starker Verkehrsüberlastung in Affoltern am Albis sind für verkehrsintensive Einrichtungen **Ausfahrtsdosierungen** anzuordnen. Die Belastungsgrenze ist periodisch zu überprüfen. (ohne Karteneintrag)

Keine Einwände.

Die zu genehmigende BZO enthält einen Artikel zur Ausfahrtsdosierung.

→ Der Erläuterungstext wird wie folgt ergänzt:

[...] und Ausfahrtsdosierungen *gemäss Bau- und Zonenordnung* angeordnet werden sollen.

4.5 Öffentlicher Verkehr

O1) Der Bahnhof als **Knoten des öffentlichen Verkehrs** ist zu stärken, indem bei der Verkehrsberuhigung des Bahnhofplatzes die Belange des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs besser berücksichtigt werden.

Es ist eine gesamtheitliche Bahnhofplanung an die Hand zu nehmen, welche den Anforderungen an ein regionales Zentrum mit ÖV-Knotenpunkt genügt.

- Gebäude am Bahnhof genügen den Anforderungen an ein regionales ÖV-Zentrum nicht
- Aufenthaltsbereiche in geschlossenen Räumen oder mit Überdachung sind zu klein
- Ausbau Busnetz stösst überall an Grenzen

→ Der Erläuterungstext wird wie folgt ergänzt:

[...] verkehrstechnisch unbefriedigend. Bei der siedlungsorientierten Gestaltung des Bahnhofplatzes sind neben den Belangen des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs jedoch auch weitergehende Überlegungen zu machen. Der Fokus ist insbesondere auf die Erfüllung der Anforderungen an ein regionales ÖV-Zentrum zu legen. Dazu gehören die Gebäude, genügend gedeckte Aufenthaltsbereiche für den Langsamverkehr sowie ein gut ausgebautes Busnetz.

O2) Die Gemeinde ist bestrebt, die **Taktdichte**, sowie **Takte an Randzeiten** gemeinsam mit dem ZVV zu verbessern oder valable Alternativen zu finden (für Bahn und Bus). (ohne Karteneintrag)

Seit der Eröffnung des Uetlibergtunnels im Jahre 2009 verkehrt zwischen Zürich Enge und Affoltern am Albis die ZVV Linie 200; auf dem Gemeindegebiet Hedingen werden die Haltestellen Hausacker und Güp in Fahrtrichtung Zürich Enge, sowie die Haltestelle Dorf in Fahrtrichtung Affoltern am Albis bedient. Im kommunalen Verkehrsplan der Gemeinde Hedingen fehlt ein entsprechender Eintrag.

Wird zur Kenntnis genommen.

→ keine Änderungen im VRP

O3) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die **räumliche** und die **zeitliche Erschliessung** der **Randgebiete** durch den öffentlichen Verkehr verbessert werden. Dazu ist die Einführung von Ortsbussen sowie die Lage der neuen Bushaltestellen vertieft zu prüfen. Für eine optimale Umsetzung der **Ortsbuslinien** ist mit den entsprechenden Nachbargemeinden zusammen zu arbeiten.

Ortsbus; die geplante Ortsbuslinie 3 Hedigerfeld - Albispark wird auf dem Gemeindegebiet Hedingen vorläufig nicht abgenommen. Im Verkehrsplan der Gemeinde Hedingen findet sich kein diesbezüglicher Eintrag. Im Zusammenhang mit einer Erschliessung und Einzonung des Hedigerfeldes und der Umsetzung der Ortsbuslinie 3 erscheint eine Buslinienverlängerung durchaus als interessante Ergänzung des Netzes des öffentlichen Verkehrs. Eine diesbezügliche Zusammenarbeit für eine optimal räumliche und zeitliche Abdeckung der lateral gelegenen Gebiete durch den öffentlichen Verkehr ist daher zu begrüssen.

Wird zur Kenntnis genommen. Eine Zusammenarbeit mit der Gemeinde Hedingen wird zu gegebener Zeit stattfinden.

→ keine Änderungen im VRP

Die Haltestelle Bezirksspital soll unmittelbar bei der Abzweigung Spitalweg als Fahrbahnhaltestelle angeordnet werden. Die Busbucht ist aufzuheben. In Fahrtrichtung Kronenplatz ist die Haltestelle zu verschieben unmittelbar gegenüber ebenfalls bei der Verzweigung Spitalweg.	Die Lage der bestehenden Haltestellen sollen mit dem Kanton angeschaut und geprüft werden. Allerdings ist dies im Rahmen der Einführung der Ortsbusse zu überprüfen, und kann nicht im VRP festgelegt werden.
Die Haltestelle Stigeli soll ebenfalls als Fahrbahnhaltestelle ausgestaltet und in beiden Richtungen angeboten werden. Die Busbucht ist aufzuheben.	→ Der Erläuterungstext wird wie folgt ergänzt:
Die Haltestelle Weinberg soll ebenfalls als Fahrbahnhaltestelle ausgestaltet und in beiden Richtungen angeboten werden.	[...] entstehen sollen.
Die Optimierung der Haltestellen der bestehenden Buslinien macht die Schaffung eines Ortsbusses mit grosser Wahrscheinlichkeit überflüssig. Unter Umständen ist die Öffnung der Alten Hedigerstrasse als Buslinie zu prüfen.	Um eine bessere Erschliessung der Randgebiete durch die Regionalbuslinien zu erreichen, ist die aktuelle Lage der heutigen Bushaltestellen vertieft zu prüfen und wenn nötig zu ändern.
Die Haltestelle Friedhof ist zur Abdankungshalle zu verschieben (Einmündung Giessenstrasse). Sie ist als Fahrbahnhaltestelle auszugestalten.	Eine mögliche Alternative oder als Ergänzung zur (verbesserten) Erschliessung durch die Regionalbuslinien sind [...]
Die Haltestelle Fehrenbach ist auf die Ottenbacherstrasse zu verschieben, unmittelbar bei der Kreuzung Zwillikerstrasse / Ottenbacherstrasse / Fehrenbacherstrasse. Sie ist als Fahrbahnhaltestelle auszugestalten.	→ Die Handlungsanweisung wird wie folgt angepasst: [...] Dazu ist die Einführung von Ortsbussen sowie die Lage der neuen und bestehenden Bushaltestellen vertieft zu prüfen. [...]
Es sind zusätzliche Haltestellen für den Ortsbus vorzusehen. Buslinie 1: Ennetgraben, Friedhof, Fehrenbach, Zentrum Zwillikon und Obere Bahnhofstrasse / Zürichstrasse, Zentrum Oberdorf einzurichten Buslinie 2: Untere Bahnhofstrasse im Bereich Abzweigung Zwillikerstrasse, Kronenplatz, Abzweigung Melchior-Hirzelstrasse, Grenze zu Hedingen. Auf dem westlichen Ast ist zusätzlich eine Haltestelle im Bereich Jumbo vorzusehen.	Die Festlegung von neuen Bushaltestellen ist Teil der Umsetzung und nicht Inhalt des VRP. Die Lage der Bushaltestellen kann sich aufgrund der Linienführung noch verändern. Als Vorarbeit dazu ist das ÖV-Konzept der Gemeinde zu betrachten. Dieser Projektstand ist im VRP nur wiedergegeben.
Es ist eine Bushaltestelle Zentrum Oberdorf einzurichten. Diese soll auf der Zürichstrasse im Bereich des alten Gemeindehauses zu liegen kommen. Sie soll sowohl vom Postauto nach Rifferswil – Hausen als auch vom künftigen Ortsbus angefahren werden.	Bei der Anpassung der Linienführung ist auch die Erschliessung der südlichen Gebiete (Quartier Feld) zu optimieren.
Es ist eine neue Haltestelle Ennetgraben einzurichten. Sie soll beim Parkplatz des Schulhauses Ennetgraben platziert werden.	→ keine Änderungen im VRP

Anträge

Stellungnahme Planungskommission

<p>Bezüglich Ortsbus wurde nichts für die Einwohner im südlichen Teil geplant. Die Passagen in der Flaniermeile sind für die Ortsbusse zu eng. Eine Verkehrsberuhigung kann nicht erreicht werden, wenn durch die Ortsbusse Mehrverkehr generiert wird. Welche Konsequenzen haben Veranstaltungen in der Flaniermeile auf die Linienführung der Ortsbusse?</p>	<p><i>Es wurde ein neuer Regionalbus von Mettmenstetten zum Bahnhof Affoltern geplant. Dieser sollte an der Einmündung der Loorenfeldstrasse in die Zürichstrasse halten. Damit der neue Regionalbus die Planung von U3 unterstützen kann, wurde im VRP eine alternative Linienführung über die Industriestrasse mit den entsprechenden Haltestellen (vgl. Plan) angedacht. Die Erschliessung des Quartiers Feld ist damit immer noch gewährleistet.</i></p> <p><i>Sollte sich im Rahmen der Festlegung der Ortsbuslinienführung als sinnvoll erweisen, dass der Ortsbus 1 eine Schlaufe über das Quartier Feld fahren sollte, kann die Erschliessung weiter verbessert werden</i></p> <p><i>Die entsprechenden Passagen auf der Industriestrasse können bei der Erstellung einer Flaniermeile nicht zu eng werden, da immer noch LW/LW als Grundbegegnungsfall gilt.</i></p> <p><i>Verkehrsberuhigung hat primär mit geringerer Grundgeschwindigkeit und Verkehrsverstetigung zu tun und nicht mit Verkehrsreduktion.</i></p> <p><i>Es sind dieselben Veranstaltungen wie heute geplant.</i></p> <p><i>→ keine Änderungen im VRP</i></p>
--	---

<p>O4) Bei Bushaltestellen, die keine Sitzgelegenheit und keinen Personenunterstand aufweisen, soll untersucht werden, ob eine Verbesserung zweck- und verhältnismässig ist. Gegebenenfalls ist die nötige Infrastruktur zu ergänzen. (ohne Karteneintrag)</p>	
<p>Keine Einwände.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>

<p>O5) Die Gemeinde setzt sich bei den entsprechenden Stellen dafür ein, dass Affoltern am Albis im Viertelstundentakt an Zug und Zürich angeschlossen wird und bleibt sowie die Bahnlinien Richtung Zug und Zürich allenfalls auf Doppelspur ausgebaut wird.</p>	
<p>Keine Einwände.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>

4.6 Langsamverkehr

L1) Die **Aufenthaltsqualität** und die **Sicherheit** auf den Strassen und Plätzen im Zentrum sind zu verbessern. (ohne Karteneintrag)

Keine Einwände.

Wird zur Kenntnis genommen.

L2) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass auf dem **Bahnhofplatz** die Belange des Langsamverkehrs besser berücksichtigt werden und die Sicherheit erhöht wird.

Keine Einwände.

Wird zur Kenntnis genommen.

L3) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die **Attraktivität** des **Bahnhofs** für den Veloverkehr mit einer grösseren Anzahl an ideal gelegenen, überdachten und eventuell abschliessbaren Veloabstellplätzen verbessert wird. Ausserdem setzt sich die Gemeinde für die Prüfung einer Velostation ein.

Es ist eine Veloabstellanlage Süd (auf der Westseite der Geleise) zu realisieren.

Veloabstellplätze beidseitig der Bahnlinie sind in Planung (mit OVA-Areal).

→ Der Erläuterungstext wird wie folgt ergänzt:

*[...] bestehenden Angebots **ist** eine Velostation [...] zu prüfen, **sowie Veloabstellplätze beidseitig der Bahnlinie zu erstellen.***

→ Die Handlungsanweisung wird wie folgt angepasst:

*[...] und eventuell abschliessbare Veloabstellplätze **beidseitig der Bahnlinie** verbessert wird. Ausserdem [...]*

Beim Bahnhof ist eine Velostation zu planen.

Die Velostation ist bereits Bestandteil der Handlungsanweisung. Die Notwendigkeit einer Velostation gilt es noch zu prüfen. Sobald diese Prüfung positiv ausfällt, kann eine Velostation geplant werden.

→ keine Änderungen im VRP

L4) Bei **peripheren Bushaltestellen** sind abhängig von der Nachfrage entsprechende **Veloabstellplätze** bereitzustellen. (ohne Karteneintrag)

Keine Einwände.

Wird zur Kenntnis genommen.

L5) Die Gemeinde stellt bei **Freizeitanlagen** genügend **Veloabstellplätze** zur Verfügung.

Keine Einwände.

Wird zur Kenntnis genommen.

L6) Die Langsamverkehrsverbindungen zu den Nachbargemeinden sind zu verbessern. Bei stark befahrenen Strassen sind die Velorouten wo möglich separat, aber parallel zum MIV auszubilden.	
Die Velowege sind mangelhaft.	<i>Deshalb werden die Langsamverkehrsverbindungen zu den Nachbargemeinden verbessert.</i> → keine Änderungen im VRP
Es ist eine Masterplanung Velo durchzuführen. - Gesamtkonzept - Velostation - Veloabstellplätze vor Gebäude mit Publikumsnutzung - BZO anpassen - Minimalbedarf an Veloabstellplätze festlegen (nur 9)	<i>Eine Masterplanung Velo ist nicht vorgesehen, es besteht ein Velokonzept.</i> → keine Änderungen im VRP
Es ist eine durchgehende Verbindung von Hedingen entlang der Bahn bis zum Bahnhof Affoltern zu schaffen. (nicht bestehend!)	<i>Diese Veloverbindung besteht noch nicht, ist jedoch für die Netzergänzungen vorzumerken.</i>
Fortsetzung vom Schulhaus zur Seewadelstrasse ist so zu führen, dass sie für Velos tauglich ist (ohne Fahrverbote und Umwege)	→ keine Änderungen im VRP
Der im kommunalen Verkehrsplan der Gemeinde Hedingen ausgewiesene kommunale Fussweg im Bereich der Zwillikerstrasse findet auf dem Gemeindegebiet Affoltern am Albis im Bereich Ottenbachstrasse, Ortsteil Loo, keine Fortsetzung.	<i>Diese Fusswegverbindung existiert noch nicht, weshalb sie im VRP plangrafisch dargestellt werden soll.</i> → Die Richtplankarte LV ist entsprechend anzupassen.
Der regionale Fussweg entlang der Bahnlinie verläuft in der Fortsetzung auf dem Gemeindegebiet Hedingen westlich der Bahnlinie auf dem Bahnweg und nicht wie im Verkehrsrichtplan eingetragen östlich der Bahnlinie bzw. des Bahndamms.	<i>Die Plangrafik ist entsprechend zu korrigieren, auch wenn die Lage der Fusswege in einem VRP nicht parzellenscharf dargestellt werden kann und muss.</i> → Die Richtplankarte LV ist entsprechend anzupassen.
Der Knonauer Radweg führt zu einem Teil über die gefährliche Untere Bahnhofstrasse zum Gerbiweg. → Radweg vom Bahnhof kommend auf die westliche Seite der Geleise verlagern und vom Dorf kommend über den Bachweg / Kronenplatz zur Giessenstrasse führen.	<i>Dies ist eine übergeordnete Festlegung, die im VRP wiedergegeben wird.</i> → keine Änderungen im VRP
L7) Die Gemeinde ist zuständig dafür, dass die im regionalen Richtplan geplanten Langsamverkehrsverbindungen , welche auf Sammel- oder Quartierschliessungsstrassen liegen, erstellt werden.	
Keine Einwände.	Wird zur Kenntnis genommen.

L8) Die Gemeinde ist bestrebt, ein engmaschiges Langsamverkehrsnetz anzubieten, indem sie geplante netzergänzende Verbindungen umsetzt und innerörtliche Verbindungen direkt führt. Dazu sind Grundstücke zu bezeichnen, bei denen eine Fusswegverbindung zu sichern ist. (ohne Karteneintrag)	
Ergänzender Fussweg: Verbindung von Wiesengrundstrasse zum Schulhaus Ennetgraben (vgl. Planausschnitt)	<i>Diese Ergänzungen werden für die Bezeichnung der Grundstücke (vgl. Handlungsanweisung) vorgemerkt, was Teil der Umsetzung des VRP ist, nicht aber dessen Inhalt.</i>
Ergänzender Fussweg: Verbindung vom Bahnhof bis zur Zwillikerstrasse auf der Westseite der Bahngleise, Dammweg (vgl. Planausschnitt)	
Ergänzende Autobahnquerung für FG: Obfelderstrasse direkt weiterführen über die Autobahn, da heute nur mit Umwegen möglich.	
Das Niedrigtemporegime im Achsen-Kammern-System begünstigt den Veloverkehr. Deshalb sind diesbezüglich keine besonderen Massnahmen im Vordergrund. Dem Fusswegnetz ist die nötige Beachtung zu schenken, soweit es besteht ist es zu erhalten und wo nötig sinnvoll auszudehnen.	<i>Das Niedrigtemporegime begünstigt die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren. Die positive Haltung gegenüber der Ergänzung des Fusswegnetzes wird zur Kenntnis genommen.</i> → keine Änderungen im VRP

L9) Wichtige Langsamverkehrswege , welche über private Grundstücke führen, sind rechtlich zu sichern. (ohne Karteneintrag)	
Keine Einwände.	Wird zur Kenntnis genommen.

L10) Es sind sichere und direkte Schulwegquerungen über die Zürichstrasse zu gewährleisten. Die Schulwege sind fussgänger- und schülerfreundlich zu gestalten.	
Der Abschnitt [der Zürichstrasse] vom Kronenplatz bis zur Einmündung Gartenstrasse, sowie alle Quartierstrassen sollen als siedlungsorientierte Strasse bezüglich Gestaltung und Betrieb auf eine Geschwindigkeit von 20-30 km/h ausgelegt sein.	<i>Die Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren ist in Planung und sollte kurzfristig umgesetzt werden. Die Jonentalstrasse ist in die Tempo 30 Zone integriert. Die Umsetzung der sicheren und schülerfreundlichen Querungen ist vorgemerkt, wobei das Ziel ist, dass mindestens Mittellinseln erstellt werden. Vgl. nächste Eingabe. Umsetzung ist nicht Inhalt eines VRP.</i> → keine Änderungen im VRP
Die Jonentalstrasse (Abschnitt Sternenkreisel bis Öetistal) ist ebenfalls in das Tempo 30 Regime zu integrieren. Die Querungen muss für Kinder sicherer gemacht werden.	

<p>Was heisst sichere Schulwegquerung? Was heisst schülerfreundlich? Diese Aussagen sind uns zu wenig konkret. Wir fordern, dass die Schulwegquerungen durch diverse Massnahmen sicherer gemacht werden. Welche der unterstützenden Massnahmen jeweils Sinn machen, ist vor Ort zu prüfen. An dieser Stelle möchten wir festhalten, dass es nicht nur um die Übergänge an der Zürichstrasse geht. Wir betrachten die folgenden Schulwegquerungen als besonders gefährlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zürichstrasse Sternkreisel, sowohl beim Migrosbrüggli, wie auch Einfahrt Jonentalstrasse - Zürichstrasse, Übergang Breitenstrasse - Zürichstrasse Kronenkreisel - Mühlebergstrasse bei der alten Hedingerstrasse - Mühlebergstrasse beim Kindergarten Spittel - Mühlebergstrasse bei Wilgibelweg/Wolhausenstrasse - Jonentalstrasse Oetlistal (sehr gefährlich!) - Untere Bahnhofstrasse beim Bachweg - Zwillikon Ottenbacherstrasse Schulrain 	<p><i>Im Erläuterungstext ist ersichtlich, was „sichere“ und „schülerfreundliche“ Querungen heisst, nämlich niveaugleich, umweglos, in regelmässigen Abständen und mit Schutzinseln, damit die Strasse in zwei Etappen gequert werden kann. Die detaillierte Ausführung ist bei der Umsetzung zu erarbeiten, wobei die genannten Querungen berücksichtigt und im Detail geprüft werden. Schülerfreundliche Schulwege berücksichtigen die geringe Körpergrösse der Schüler, ihr Spielverhalten und weisen Automobilisten auf die spezielle Situation hin.</i></p> <p>→ Die Handlungsanweisung wird wie folgt ergänzt:</p>
<p>Fussgängerstreifen beim Restaurant Weingarten ist unübersichtlich und auch ein Schulweg!</p>	<p>Es sind sichere und direkte Schulwegquerungen <i>vor allem</i> über die Zürichstrasse zu gewährleisten.</p>

<p>L11) Es sind sichere und attraktive Langsamverkehrsverbindungen über die Bahnlinie zu erstellen. Es ist unter anderem eine neue Verbindung zwischen den Industrien Moosbach und Lindenmoos zu erstellen sowie die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem ehemaligen OVA-Areal aufzuwerten. Dazu ist eine neue rollstuhlgängige Verbindung zu prüfen.</p>	
<p>Die Bahn-Unterführung Süd zwischen Obstgartenstrasse (OVA-Areal) und Bahnhof (Obfelderstrasse) ist durch eine Bahnquerung à Niveau zu ergänzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - bestehende Unterführung ist unattraktiv, oft schmutzig, hat ungenügende soziale Sicherheit und ist für Rollstühle und Rollatoren zu steil - Querung vgl. Bergstrasse: 3 Barrieren 	<p><i>Die detaillierte Verbindung ist Teil der Umsetzung des VRP und nicht dessen Inhalt. Die beste Linienführung ist noch zu bestimmen. Deshalb werden die Ergänzungen für die Umsetzung vorgemerkt.</i></p>
<p>Die südliche Personen- und Velounterführung am Bahnhof Affoltern ist mit einem Abzweiger Ost zu ergänzen, der den Coop-Park erschliesst.</p>	<p>→ keine Änderungen im VRP</p>

<p>L12) Die Zugänglichkeit zu den öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen soll für den Fussverkehr attraktiver gestaltet und wo nötig ausgebaut werden. (ohne Karteneintrag)</p>	
<p>Keine Einwände.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Weitere Anträge

Nord-West Umfahrung	
<p>Für die sichere Vermeidung von Schleichverkehr und die nachhaltige Entlastung des Bahnhofplatzes ist eine Nordumfahrung auf der Linie Hedingen (Industrie) – Zwillikon – Aespli – Schwandenhölzli – Moosbachstrasse in die Planung aufzunehmen. Dieses Projekt ist fraglos mit der Gemeinde Hedingen zu koordinieren.</p>	<p><i>Dieser Einwand wird abgelehnt, da eine Nord-West-Umfahrung zurzeit weder erwünscht noch notwendig ist und deshalb erst in der nächsten Richtplangeneration wieder diskutiert wird.</i></p> <p><i>Ob mit einer Nord-West-Umfahrung der Schleichverkehr vermieden werden kann ist fraglich.</i></p> <p><i>Wird die Nord-West-Umfahrung einmal geplant, ist die vorgeschlagene Linienführung zu prüfen.</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>
<p>Antrag, dass die untere Bahnhofstrasse und die Durchfahrt über den Bahnhofplatz auf dem heutigen Stand belassen wird bis eine Nord-West Umfahrung realisiert ist.</p>	<p><i>Dieser Einwand wird abgelehnt, da eine Nord-West-Umfahrung zurzeit weder erwünscht noch notwendig ist und deshalb erst in der nächsten Richtplangeneration wieder diskutiert wird. Die untere Bahnhofstrasse und die Durchfahrt über den Bahnhofplatz können nicht auf dem heutigen Stand belassen werden, weil sonst wichtige Anpassungen für LV und ÖV blockiert werden.</i></p> <p><i>Eine Attraktivierung des Bahnhofs ist schon vor der nächsten Richtplangeneration anzustreben.</i></p> <p>→ keine Änderungen im VRP</p>