



Gesamtrevision kommunale Richtplanung

BERICHT ZUM KOMMUNALEN RICHTPLAN

mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Öffentliche Auflage und 2. kantonale Vorprüfung

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Die Schreiberin:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Obfelden

Bearbeitung

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

Inhalt

1	EINLEITUNG	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Umfang der Revision der kommunalen Richtplanung	7
1.3	Bedeutung der Richtplanung	7
2	ÜBERGEORDNETE VORGABEN	9
2.1	Bund	9
2.2	Kanton	11
2.3	Region	14
3	ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR	22
3.1	Bedeutung	22
3.2	Aktuelle und zukünftige Verkehrssituation	22
3.3	Strategieansätze	24
4	AUFHEBUNG DES KOMMUNALEN SIEDLUNGS- UND LANDSCHAFTSPLANS	27
5	VERKEHRSPPLAN	29
5.1	Allgemeines	29
5.2	Ziele der Gemeinde	29
5.3	Bestehender Verkehrsplan	30
5.4	Kommunale Festlegungen	31
6	PLAN DER ÖFFENTLICHEN BAUTEN UND ANLAGEN	62
6.1	Gesamtstrategie	62
6.2	Öffentliche Verwaltung und Werke	63
6.3	Kultuspflege und Bestattungswesen	65
6.4	Erziehung und Bildung	66
6.5	Kultur und gemeinschaftliche Begegnungen	68
6.6	Sozial- und Gesundheitswesen	69
6.7	Erholung und Sport	70
6.8	Wirkung der Festlegungen	73
7	AUSWIRKUNGEN	74
8	KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN	75
8.1	Allgemeines	75
8.2	Umsetzung Bereich Verkehr	75
8.3	Umsetzung Bereich öffentliche Bauten und Anlagen	77
8.4	Übersicht der geplanten Anlagen	77
8.5	Übersicht der Anträge an die Planungsgruppe Knonaueramt	78
9	MITWIRKUNG	79
9.1	1. Kantonale Vorprüfung	79
9.2	2. Kantonale Vorprüfung	80
9.3	Öffentliche Auflage	80
9.4	Anhörung	81
9.5	Festsetzung und Genehmigung	81

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Stand der Richtplanung

Der Siedlungs- und Landschaftsplan sowie der Verkehrsplan sind Bestandteile des kommunalen Gesamtplans (kommunaler Richtplan), der im Jahr 1985 durch die Gemeindeversammlung festgesetzt wurde und seither unverändert in Kraft ist.

Revision der Richtplanung

Der Siedlungs- und Landschaftsplan wird im Rahmen der vorliegenden Revision aufgehoben, da die Zielsetzungen und Anliegen neu im räumlichen Entwicklungskonzept 2040 enthalten sind.

Der bestehende rechtskräftige Verkehrsplan ist nie den veränderten Verhältnissen angepasst worden und soll deswegen revidiert werden. Die Gesamtrevision des kommunalen Verkehrsplans soll den gewandelten Ansprüchen Rechnung tragen und unter anderem die Grundlage für ortsbaulich ansprechende Strassenräume bilden.

Zusätzlich wird zur Koordination zwischen den verschiedenen Trägern von öffentlichen Bauten und Anlagen bzw. von öffentlichen Funktionen ein Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen erarbeitet.

Gesamtschau – Räumliches Entwicklungskonzept Grundsätzliche Überlegungen als Basis

Als Grundlage für die Revision der Richt- und Nutzungsplanung sowie für Einzelprojekte wurden konzeptionelle Überlegungen zur räumlichen Entwicklung mit Zielen und Vorstellungen im Sinne einer Gesamtschau erarbeitet und in einem räumlichen Entwicklungskonzept festgehalten.

Das räumliche Entwicklungskonzept (REK) ist ein flexibles Orientierungs- und Führungsinstrument der Gemeinde. Es dient den Behörden und der Verwaltung als Wegweiser, um die raumrelevanten öffentlichen Aufgaben und Interessen für die Zukunft zu formulieren, Probleme und Konflikte frühzeitig sichtbar zu machen, konsensfähige Lösungen zu finden und die Bevölkerung von Anfang an in den Planungsprozess einzubeziehen.

Entsprechend den Themen mit den bedeutsamsten räumlichen Wirkungen, geht es primär um die Siedlungsentwicklung. Die Themen Landschaft und Verkehr sind ebenfalls von räumlicher Wirkung und werden daher ins räumliche Entwicklungskonzept einbezogen. Insbesondere die Verkehrsthemen werden in der Vorlage zur Revision des Verkehrsplans weiter vertieft und schliesslich behördenverbindlich festgesetzt.

Zu den zu vertiefenden Themen zählen unter anderem:

- die Sicherstellung der Groberschliessung für das Siedlungsgebiet,
- die siedlungsverträgliche Gestaltung von Strassennetzen,
- die gestalterische Aufwertung der Muri- und Dorfstrasse,
- der Erhalt, der Ausbau und die ansprechende Gestaltung von Naherholungszugängen,
- die Organisation der Parkierung für Auto und Velo und die Sicherung des Angebots sowie
- die Ergänzung und sichere Gestaltung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes.

Andere Themen der Gemeindeentwicklung wie Kultur, Soziales, Wirtschaft, Gesellschaft usw. wurden im Bereich der öffentlichen Bauten berücksichtigt, sofern sie einen Bedarf an Bauten oder Anlagen aufweisen.

Einbezug der Bevölkerung

Das räumliche Entwicklungskonzept wird der Bevölkerung an einer Informationsveranstaltung am 9. November 2020 vorgestellt.

Planausschnitt

Auf der folgenden Seite wird ein Ausschnitt des Plans des räumlichen Entwicklungskonzeptes 2040 (REK) mit Stand vom 30. April 2020 dargestellt.

1.2 Umfang der Revision der kommunalen Richtplanung

Revisionsbestandteile

Die Revision der kommunalen Richtplanung besteht aus den folgenden Bestandteilen:

- Bericht zum kommunalen Richtplan mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV
- Richtplankarten 1: 5'000:
 - Verkehrsplan
 - Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen
- Aufhebung des Siedlungs- und Landschaftsplans 1985

Die Festlegungen zum kommunalen Richtplan werden im Richtplankarten festgehalten und, soweit möglich, in den zugehörigen Richtplankarten dargestellt.

Grundlagen

Es sind folgende Grundlagen vorhanden:

- Übergeordnete Planungen
 - Kantonaler Richtplan, Stand 22. Oktober 2018
 - Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich, Stand 9. Januar 2018
 - Regionaler Richtplan Knonaueramt, Stand 15. November 2017
- Kommunale Planungen
 - Kommunaler Gesamtplan vom 28. Februar 1985
 - Räumliches Entwicklungskonzept vom 30. April 2020, Suter von Känel Wild
- Weitere Grundlagen
 - Gestaltungskonzept Dorfstrasse, SNZ Ingenieure und Planer AG und Suter von Känel Wild, Stand Juni 2020
 - Bereinigtes Auflageprojekt zum Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach, Stand 15. März 2016

1.3 Bedeutung der Richtplanung

Politische und rechtliche Bedeutung

Die Umsetzung der Ziele und Festlegungen im Richtplan ist als Auftrag für den Gemeinderat zu verstehen. Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich. Für die Grundeigentümer hat der Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.

Der Gemeinderat, die übrigen Behörden und die Verwaltung haben bei ihren Entscheidungen auf die Richtplanung zu achten und sich im Rahmen ihres Ermessensspielraums an die Festlegungen der Richtplanung zu halten. Die Entwicklung und Lenkung der Bereiche Verkehr sowie öffentliche Bauten und Anlagen sollen somit im Rahmen der Festlegungen der Richtplanung erfolgen.

Richtplanung als Zwischenstufe

Inhalte	Konzepte	Richtplanung	Nutzungsplanung
Bauen: wo, was, wie, wie viel Schützen: Ortsbilder, Natur, Bäume, Einzelobjekte, Landschaft, Erholungsgebiete, Aussicht	Entwicklungsleitbild Vernetzungsprojekt	Siedlungs- und Landschaftsplan (Inventare)	Bau und Zonenordnung: - Zonenplan - Bauordnung - Kernzonenpläne - Ergänzungspläne (WAL/GAL) - Gestaltungspläne - Sonderbauvorschriften
Verbinden: (Verkehr) Strassen / Wege / Velo / öffentliche Verkehrsmittel		Verkehrsplan	Erschliessungsplan Baulinien Quartierpläne
Versorgen: (Infrastruktur) Wasser/Entwässerung, Energie, Abfall	Energieprogramm	Versorgungsplan (Energieplan)	
Ausstatten: Parkierung, Bildung, Jugend, Alter, Kultur, Erholung, Verwaltung usw.		Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen	Werkpläne

Planungshorizont

Die Richtplanung war bis anhin auf einen Entwicklungszeitraum von 20–25 Jahren ausgerichtet, d.h. die Richtplanung zeigt die langfristige Entwicklung auf. Heute erfolgen Anpassungen in der Regel in einem Zeitraum von ca. 10–15 Jahren. Für dringliche Anliegen sind schnellere Anpassungen im Rahmen von Teilrevisionen möglich.

Raumsicherung und Landerwerb

Einträge in den Richtplänen bilden die Basis für den Erschliessungsplan, Projekte sowie gegebenenfalls die Raumsicherung und den Landerwerb.

Angestrebt wird immer eine einvernehmliche Lösung auf dem Verhandlungsweg. Sollte die Verhandlung nicht zielführend sein, kann auch ein Werkplan im Sinne von §§ 114 ff PBG ausgearbeitet werden, um die benötigten Flächen zu sichern.

Werkpläne bewirken innerhalb ihres Geltungsbereichs ein Veränderungsverbot und erteilen dem anordnenden Gemeinwesen das Enteignungsrecht. Der private Grundeigentümer hat im Bereich einer Festlegung gemäss kommunaler Richtplanung jederzeit das Recht, einen Werkplan zu verlangen, damit er Klarheit über das Ausmass der beanspruchten Landfläche erhält. Er hat zudem das Heimschlagrecht für das vom Werkplan erfassten Grundstück.

Festsetzung durch Gemeindeversammlung

Die Revision der kommunalen Richtplanung erfordert einen formellen Festsetzungsbeschluss der Gemeindeversammlung und die Genehmigung durch die Baudirektion.

2 ÜBERGEORDNETE VORGABEN

2.1 Bund

Smaragdgebiete

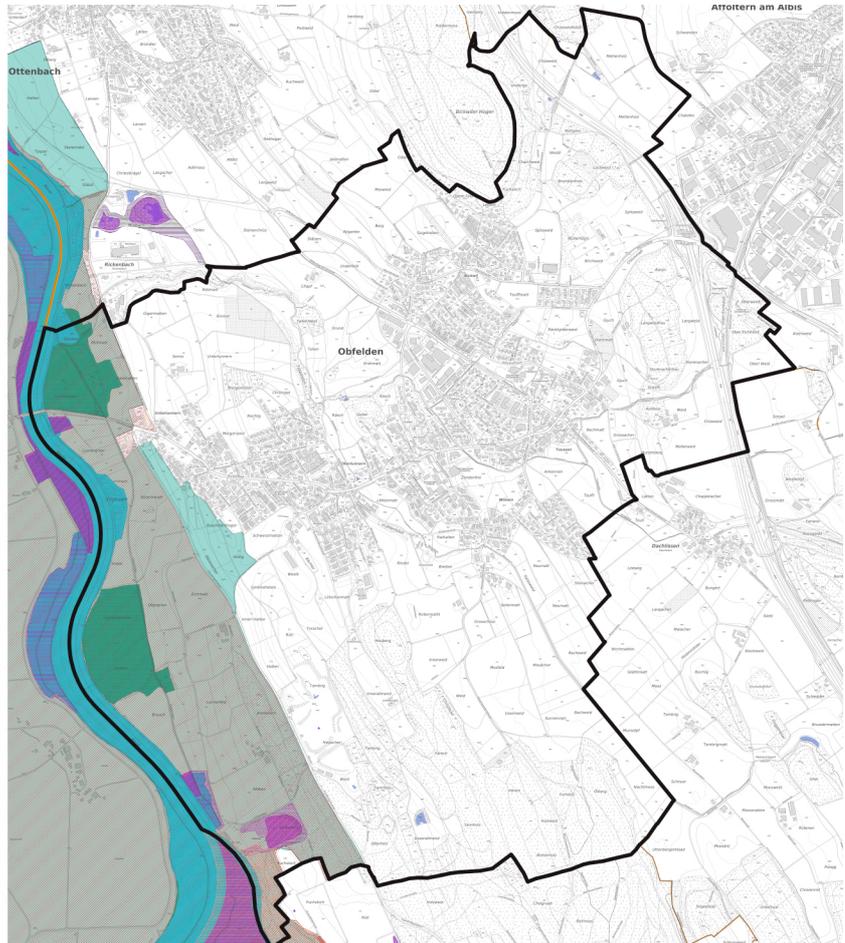
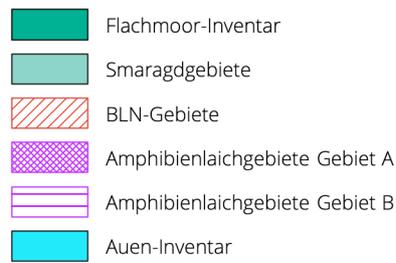
Grosse Flächen entlang der Reuss sind Teil des Schutzgebietsnetzwerks Smaragd, welches dazu dient, die europäisch besonders wertvollen Lebensräume und Arten zu schützen.

Flachmoor-Inventar

Entlang der Reuss befinden sich zwei Flachmoore, namentlich das "Lunnergrien" und die "Lunnerallmend", im Bundesinventar von nationaler Bedeutung.

BLN

Grosse Gebiete im westlichen Teil der Gemeinde Obfelden entlang der Reuss liegen im Inventarobjekt "Reuslandschaft" des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN).



Quelle: GIS-Browser (maps.zh.ch)
Abrufdatum: 10. Dezember 2019

Folgerungen

Beim Smaragdgebiet sind gemäss BAFU die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um den spezifischen Wert des Gebietes zu erhalten. Im Beschrieb zum Smaragdgebiet Reusstal wird festgehalten, dass die intensive Landwirtschaft und die Freizeitaktivitäten eine Konfliktquelle sind.

Die Flachmoore sind ungeschmälert zu erhalten und bestehende Beeinträchtigungen rückgängig zu machen oder zu mildern.

Beim BLN-Gebiet sind die sechs formulierten Schutzziele zu berücksichtigen. Diese umfassen die Erhaltung der Flusslandschaft, der naturnahen Flussabschnitte, der Trocken- und Feuchtlebensräume sowie der Waldbiotope, der standortangepassten landwirtschaftlichen Nutzung, der historischen Verkehrswege sowie der weiträumigen, parkartig geprägten Landschaft.

Die Inventare sind bei der Neuerstellung von Fusswegen und allfälligen Ausbauten von bestehenden Fusswegen zu berücksichtigen und in die Interessenabwägung einzubeziehen. Im Rahmen der Nutzungsplanung ist auf sorgfältig gestaltete Übergänge zwischen der Siedlung und den Inventargebieten zu achten und es sind entsprechende Massnahmen zu ergreifen.

IVS

In Obfelden sind drei Strassenabschnitte Teil des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS). Hinzu kommen zwei Strassenabschnitte von regionaler Bedeutung und zwei Strassenabschnitte von lokaler Bedeutung.

Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung (Bundesinventar)

Historischer Verlauf mit Substanz

Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung (nicht Bestandteil des Bundesinventars)

Historischer Verlauf

Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung

Historischer Verlauf

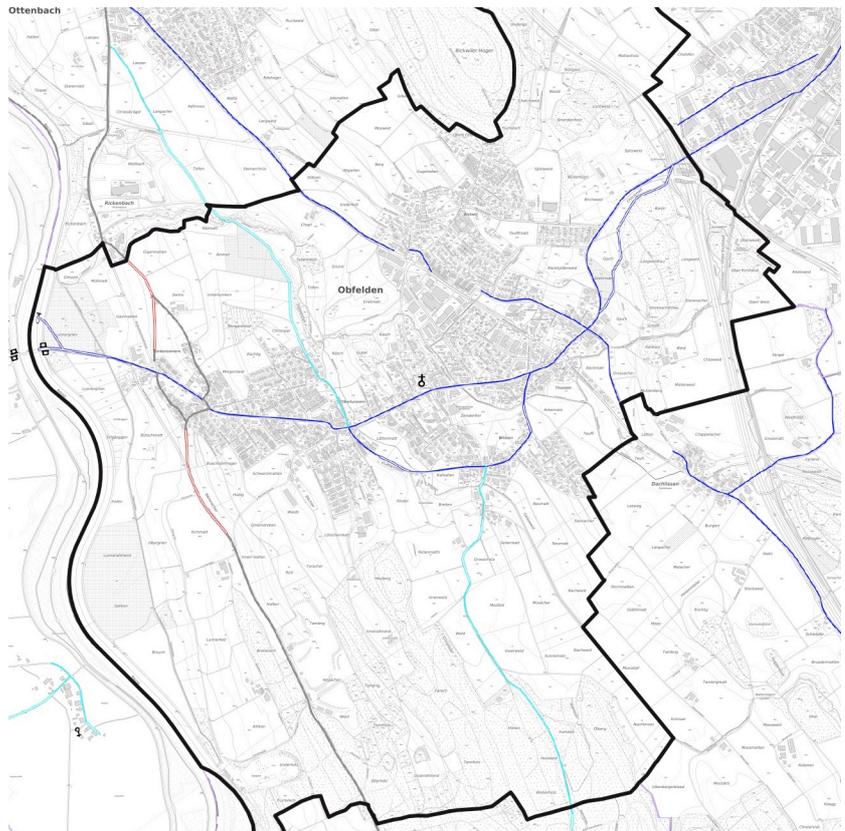
Historischer Verlauf mit Substanz

Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung

Historischer Verlauf

Historischer Verlauf mit Substanz

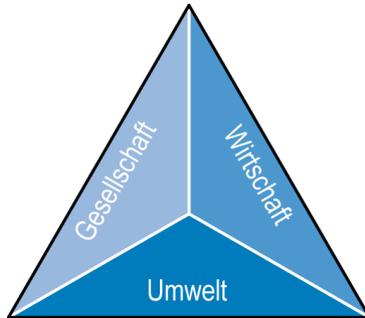
Quelle: Swisstopo (map.geo.admin.ch)
Abrufdatum: 28. April 2020



Folgerungen

Die Wegbeziehungen der historischen Verkehrswege sind zu erhalten. Dabei ist insbesondere deren Substanz und die Einbettung in die Landschaft zu berücksichtigen.

ROK-ZH – Kantonales Raumordnungskonzept



Dreieck der Nachhaltigkeit
Quelle: SKW



Ausschnitt ROK aus der Karte
Handlungsräume
Quelle: GIS-Browser (maps.zh.ch)

- Stadtlandschaft
- urbane Wohnlandschaft
- Landschaft unter Druck
- Kulturlandschaft
- Naturlandschaft

2.2 Kanton

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK-ZH), das in den kantonalen Richtplan integriert ist, entwirft eine Gesamtschau der räumlichen Ordnung im Kanton. Für die zukünftige Raumentwicklung gelten folgende Leitlinien:

1. Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern.
2. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.
3. Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und zu fördern.
4. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten ist auf allen Ebenen zu intensivieren und zu unterstützen.
5. Die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit.

Im ROK-ZH werden fünf Handlungsräume definiert und die angestrebte Raumordnung aufgezeigt. Das Siedlungsgebiet von Obfelden ist dem Handlungsraum "Landschaft unter Druck" zugeordnet. Für diesen ergibt sich insbesondere folgender Handlungsbedarf nach dem Prinzip "stabilisieren und aufwerten":

- Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs aktivieren
- Bauzonenverbrauch verringern
- Attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Zersiedlung eindämmen und Übergänge zur offenen Landschaft so gestalten, dass sich die Siedlungen gut in die Umgebung einfügen
- Landschaftliche Qualitäten erhalten und wiederherstellen
- Eingriffe in die Landschaft auf ihre Notwendigkeit prüfen sowie vermehrt koordinieren und planen
- Landwirtschaftliche Produktionsflächen sichern
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten

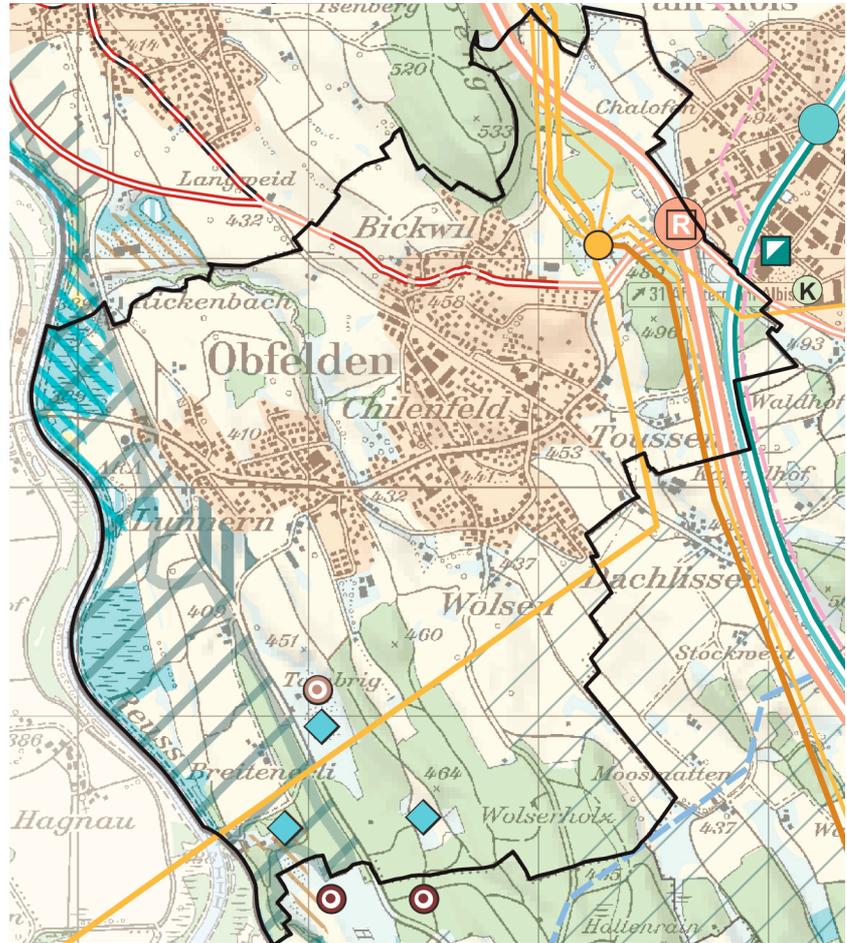
Die 80/20-Regel im Kanton Zürich besagt, dass 80 % des Bevölkerungswachstums in den gut erschlossenen urbanen Gebieten, also den Stadtlandschaften und den urbanen Wohnlandschaften angesiedelt werden soll. In den übrigen Landschaften soll 20 % der Entwicklung stattfinden. Für Obfelden bedeutet das, hauptsächlich auf die Strategie der Stabilisierung und Aufwertung der bestehenden Siedlung sowie der Innenentwicklung zu setzen.

Kantonaler Richtplan

Stand: 22. Oktober 2018

In der Richtplankarte sind die räumlichen Elemente von kantonalen Bedeutung festgelegt. Der wichtigste Inhalt betrifft die Festlegung des Siedlungsgebietes.

bestehend	geplant	Siedlung
		Siedlungsgebiet
		Landschaft
		Fruchtfolgefläche im Landwirtschaftsgebiet
		Übriges Landwirtschaftsgebiet
		Erholungsgebiet
		Naturschutzgebiet (in Gewässern)
		Gruben- und Ruderalbiotop
		Gewässerrevitalisierung
		Landschaftsschutzgebiet
		Landschaftsförderungsgebiet
		Landschaftsverbinding
		Verkehr
		Hochleistungsstrasse
		Hauptverkehrsstrasse
		Autobahnraststätte
		Bahnlinie doppelt- oder mehrspurig
		Ausbau Bahnlinie
		Station / Haltestelle
		Versorgung, Entsorgung
		Materialgewinnungsgebiet
		Unterwerk
		Hochspannungsleitung
		Höchstspannungsleitung
		Gastransportleitung
		> 5 bar
		Deponie



Siedlung

- Siedlungsgebiet

Landschaft

- Gewässerrevitalisierung Ottenbach/Obfelden Reuss (geplant)
- Landschaftsschutzgebiet SVO zürcherisches Reusstal
- Landschaftsförderungsgebiet Knonaueramt
- Freihaltegebiet Obfelden, Buechbärlihofer
- Gruben- und Ruderalbiotop
- Landschaftsverbinding Obfelden Chilmatt
- Landschaftsverbinding Obfelden Schlifi

Verkehr

- Ortsdurchfahrt Bickwil, Hauptverkehrsstrasse: Tieferlegung mit Überdeckung im Kernbereich, Begleitmassnahmen, kurzfristiger Realisierungshorizont
- Altstetten – Zug, S-Bahn: Vollständiger Ausbau auf Doppelspur, langfristiger Realisierungshorizont (Trasseesicherung)

Versorgung

- Materialgewinnung Maschwanden/Obfelden, Fuchsloch
- Höchstspannungsleitung Obfelden-Baar, Altgass (Neubau)
- Deponie Obfelden, Tambrig (bestehend)

Folgerungen

Die Festlegungen des kantonalen Richtplans sind in der kommunalen Richtplanung, im generellen Wasserversorgungsprojekt (GWP) und in der Bau- und Zonenordnung (Zonenplan) zu berücksichtigen. Bauzonen können nur innerhalb des Siedlungsgebietes ausgeschrieben werden. Die künftige Siedlungsentwicklung erfolgt über ein Stabilisieren und Aufwerten.

Ausnahmetransportrouten

In Obfelden bestehen mehrere Ausnahmetransportrouten. Vom Unterwerk Obfelden entlang der Dorfstrasse bis zum Knoten Rickenbacherstrasse sowie entlang der Mettmenstetterstrasse sind Ausnahmetransportrouten vom Typ II festgelegt. Ausnahmetransportrouten vom Typ II sind Versorgungsrouten, welche eine lichte Höhe von mindestens 4.80 m sowie eine lichte Breite von mindestens 6.50 m aufweisen müssen.

Die Dorfstrasse im Abschnitt Knoten Rickenbacherstrasse bis Reussbrücke sowie die Rickenbacherstrasse gelten zudem als Ausnahmetransportrouten vom Typ I. Dies sind Exportrouten, welche eine lichte Höhe von mindestens 5.20 m sowie eine lichte Breite von mindestens 7.50 m aufweisen müssen.

Im Zuge der abschnittweisen Abklassierung der Dorfstrasse zwischen Knoten Toussen und Knoten Rickenbacherstrasse soll 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.

Folgerungen

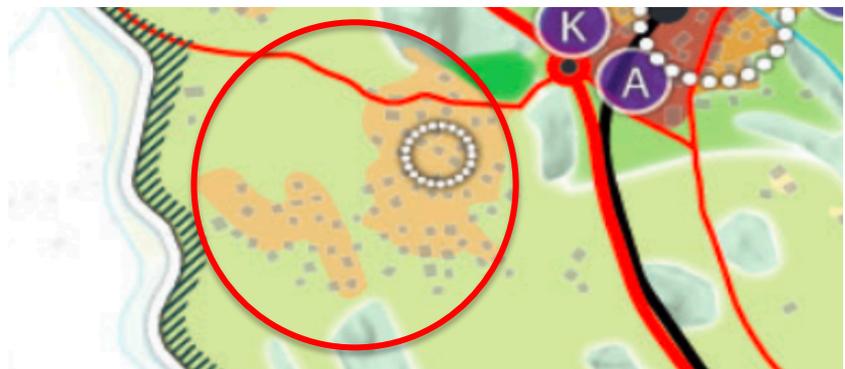
Die Linienführung der Ausnahmetransportrouten und die entsprechenden Anforderungen (z.B. an die lichte Höhe und die lichte Breite) sind bei der Planung von baulichen und betrieblichen Massnahmen entlang der betroffenen Strassen zu berücksichtigen.

2.3 Region

Zielbild Regio-ROK Knonaueramt

Das Regionale Raumordnungskonzept (Regio-ROK) präzisiert das ROK-ZH. Es betrachtet die Situation und Perspektiven des Knonaueramts und legt fest, an welchen Leitlinien sich die räumliche Entwicklung orientieren soll. Beschrieben wird im Sinne eines Zielbilds das Zukunftsbild Knonaueramt 2030. Als Teil des Gebietes der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) ist das Gesamtbild Knonaueramt 2030 im Gesamtbild des RZU-Gebiets eingebettet. Das Regio-ROK dient als konzeptioneller Überbau für die regionalen Teilrichtpläne (Siedlung und Landschaft, Verkehr sowie Versorgung, Entsorgung, öffentliche Bauten und Anlagen).

Ausschnitt Regio-ROK Obfelden samt Umgebung
 (Quelle: ZPK)



Legende zum Regio-ROK



Siedlungscharaktere und Spezialitäten

Das Siedlungsgebiet von Obfelden besitzt den Siedlungscharakter "Wohnen im ländlichen Umfeld". Es wird definiert, dass die Dichte in diesem Siedlungscharakter, unter Berücksichtigung landschaftlichen Gegebenheiten und Körnigkeit traditioneller Baustrukturen, möglichst hoch ist. Die sorgfältig gestalteten Siedlungsränder betten die Siedlung harmonisch in den Landschaftsraum ein, welcher der Bevölkerung auch als Naherholungsraum dient.

Nutzungsdichte in Abhängigkeit des öffentlichen Verkehrs

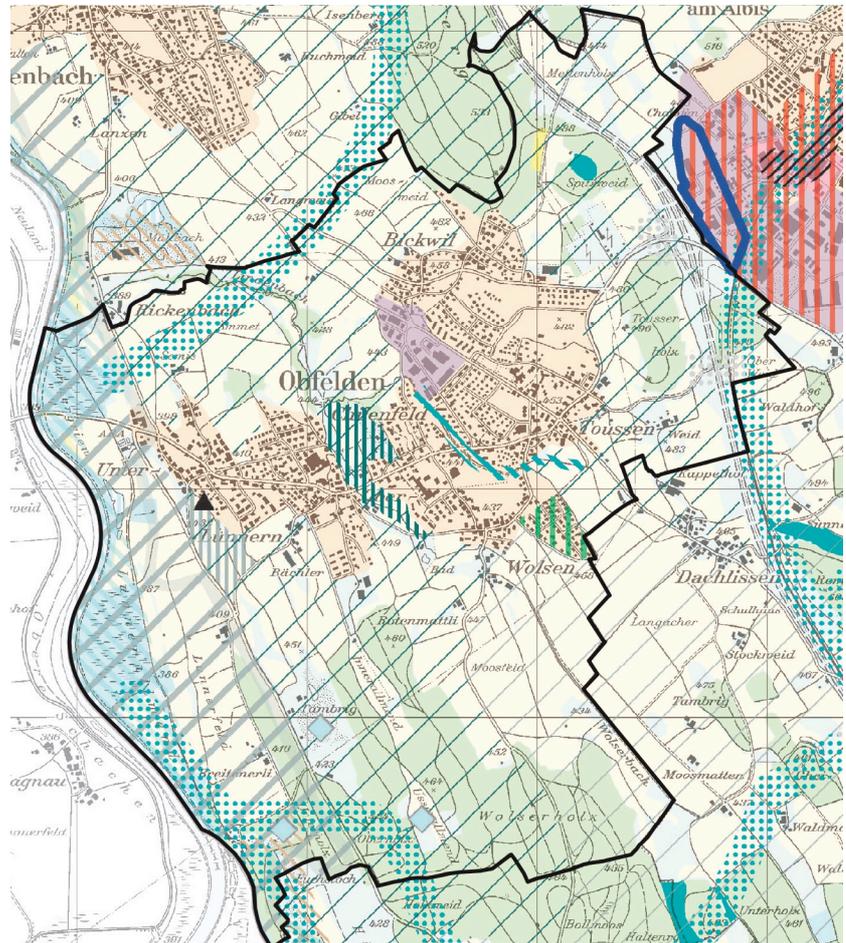
Die Nutzungsdichte orientiert sich an der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr (ÖV). Das Siedlungsgebiet von Obfelden weist eine geringe Dichte auf, was 50 bis 100 Einwohner und Beschäftigte pro ha Bauzone bedeutet.

Regionaler Richtplan

In den Richtplankarten des regionalen Richtplans Knonaueramt (Fassung Festsetzung vom 15. November 2017) zu den Themen Siedlung und Landschaft, Verkehr, Ver- und Entsorgung sowie öffentliche Bauten und Anlagen sind die räumlichen Elemente von regionaler Bedeutung festgelegt.

Festlegungen Siedlung und Landschaft

Kantonal bestehend geplant	Regional bestehend geplant	Siedlung
		Siedlungsgebiet
		Arbeitsplatzgebiet
		Niedrige bauliche Dichte
		Landschaft
		Fruchtfolgefläche im Landwirtschaftsgebiet
		Übriges Landwirtschaftsgebiet
		Erholungsgebiet
		Aussichtspunkt
		Naturschutzgebiet (in Gewässern)
		Gruben- und Ruderalbiotop
		Gewässerrevitalisierung
		Vernetzungskorridor
		Landschaftsschutzgebiet
		Landschaftsförderungsgebiet
		Freihaltegebiet



Quelle: GIS-Browser (maps.zh.ch)
 Abrufdatum: 12. Dezember 2019

Gesamtstrategie

- Weiterentwickeln, Handlungsanweisungen: Dichten mehrheitlich beibehalten.

Arbeitsplatzgebiete

- Obfelden Nidermatt (Erhaltung und Neuansiedlung von Arbeitsplatzeinrichtungen, keine weitere Ansiedlung von flächenintensiven Betrieben)

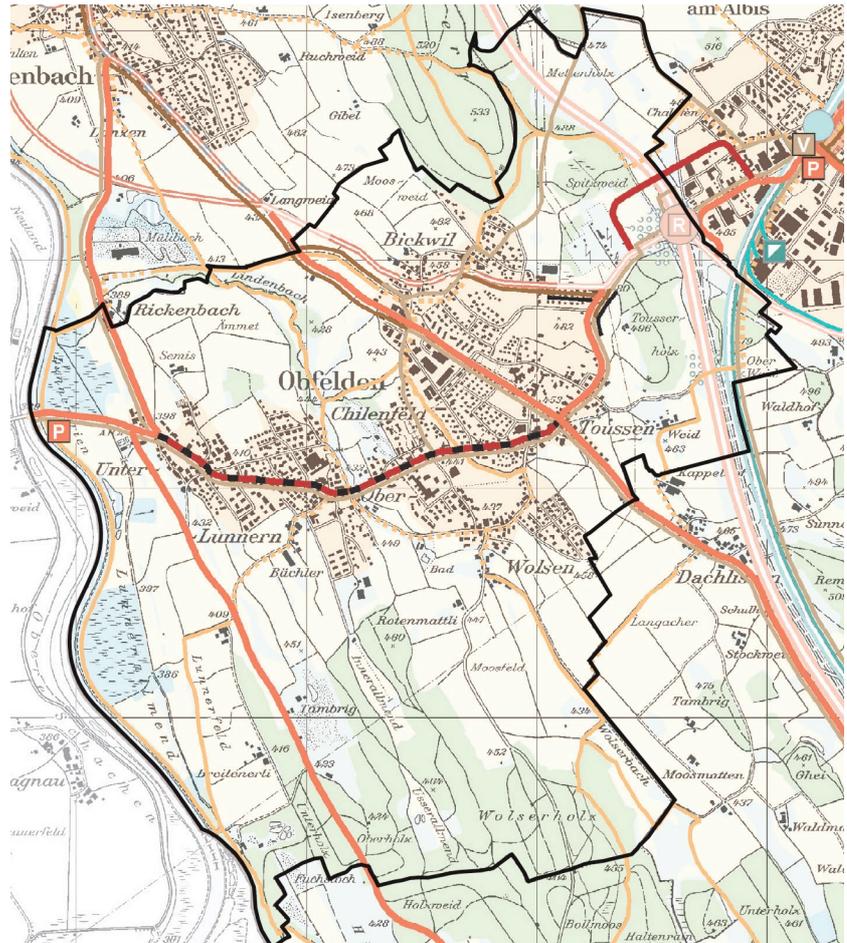
Gebiete mit niedriger baulicher Dichte

- Obfelden Gebiet Flug/Wolsen, lockere Bebauung, gut durchgrünt. Die Zonenvorschriften bezüglich Gebäudelänge, Geschoszahl und Abständen sollen sich in der Regel am Bestand orientieren. Bei Bedarf können dazu die Dichtevorgaben von § 49a PBG unterschritten werden.

Dorfzentren	<ul style="list-style-type: none">• Schaffung eines attraktiven, gut funktionierenden Dorfzentrums
Entwicklungsgebiete	<ul style="list-style-type: none">• Obfelden Hölibach
Siedlungsränder	<ul style="list-style-type: none">• Mehrere prägende Siedlungsränder
Gewässerrevitalisierung	<ul style="list-style-type: none">• Lindenbach• Reuss
Erholungsgebiete	<ul style="list-style-type: none">• Obfelden/Ottenbach, Reussufer• Obfelden, Chalchweid
Aussichtspunkte	<ul style="list-style-type: none">• Obfelden, Buchbärlihoger
Naturschutzgebiete	<ul style="list-style-type: none">• Lunnergrien• Lunnerallmend• Ried bei Unterlunnern• Altwasser bei Lunnerallmend (Schlänggen)• Waldsumpf bei Spitzweid (regionale Bedeutung)
Gruben- und Ruderalbiotop	<ul style="list-style-type: none">• Tambrig, Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung• Lorzenspitz, Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung• Usserallmend, Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung
Landschaftsschutzgebiete	<ul style="list-style-type: none">• Reusstal
Landschaftsförderungsgebiet	<ul style="list-style-type: none">• Isenberg–Reusstal
Landschaftsverbindung	<ul style="list-style-type: none">• Chilmatt A4, Unterführung 25 m• Schlifi A4, Unterführung 35 m
Vernetzungskorridor	<ul style="list-style-type: none">• Buechholz–Reuss• Türlensee–Homberg-Wolserholz–Reusstal• Eisenbahnlinie
Freihaltegebiet	<ul style="list-style-type: none">• Obfelden Buechbärlihoger• Obfelden Räsch–Lättenmatt–Breiten

Festlegungen Verkehr

Kantonal		Regional		Verkehr
bestehend	geplant	bestehend	geplant	
				Hochleistungsstrasse
				Hauptverkehrsstrasse
				Abklassierung
				Hauptverkehrsstrasse
				Verbindungsstrasse
				Abklassierung
				Verbindungsstrasse
				Anschluss
				Autobahnraststätte
				Parkierungsanlage
				Radweg
				Fuss- / Wanderweg
				Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
				Busstrasse
				Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
				Ausbau Bahnlinie



Quelle: GIS-Browser (maps.zh.ch)
 Abrufdatum: 12. Dezember 2019

Strassenverkehr

- Zweite Autobahnquerung – "Jumbo"-Kreisel, Verbindungsstrasse: Erstellung einer zweiten Autobahnquerung für den regionalen Verkehr als Ergänzung zum zu knapp bemessenen Autobahnananschluss. Beachtung der Auswirkungen auf die Ökologie, insbesondere die Wildtierkorridore, kurzfristiger Realisierungshorizont
- Dorfstrasse, Abklassierung Verbindungsstrasse zu einer kommunalen Strasse nach Erstellung der Ortsdurchfahrt Bickwil (K13): Rückbau, ortsbildgerechtere Gestaltung (Raumbildung, Bepflanzung, Querungen), kurzfristiger Realisierungshorizont

Öffentlicher Personenverkehr

- Muristrasse vor dem Knoten Hirschen, Rückstaugefahr infolge Dosierung des Verkehrsstroms von Süden beim Autobahnananschluss Affoltern: Verkehrsorganisatorische Busbevorzugung auf der Knotenzufahrt, kurzfristiger Realisierungshorizont
- Dorfstrasse vor dem Knoten Hirschen, Rückstaugefahr infolge Dosierung des Verkehrsstroms von Süden beim Autobahnananschluss Affoltern: Verkehrsorganisatorische Busbevorzugung auf der Knotenzufahrt, kurzfristiger Realisierungshorizont
- Angebotsstandard "Landschaft unter Druck": 15'-Takt bis Bahnhof Affoltern a. A.

Veloverkehr

- Muristrasse:
 Seitlicher Veloweg als Teil des Projekts Ortsdurchfahrt Bickwil, mittlere Priorität
- Langweidstrasse:
 Asphaltierung und Instandstellung Flurweg als Teil des Projekts zum Autobahnzubringer, mittlere Priorität
- Affoltern-/Ottenbacherstrasse:
 Erneuerung und Verbreiterung Veloweg auf durchgehend 2.5 m, mittlere Priorität

Parkierung

- Parkierungsanlage für Erholungssuchende:
 Reussbrücke mit 55 PP

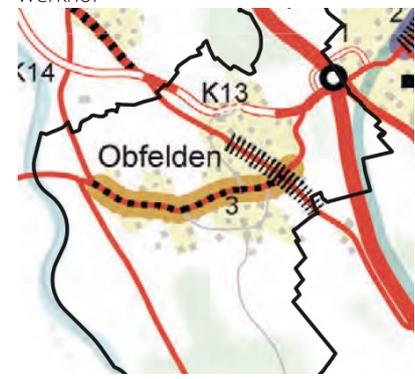
Quelle:
 Regionaler Richtplan Knonaueramt
 (Festsetzung vom 15.11.2017)

Strassenverkehr – Netzstrategie



- Verkehrnetz**
- Hochleistungsstrasse mit Anschlüssen
 - Übriges Strassennetz
 - S-Bahn
- Verkehrslenkung**
- ↔ Kanalisierung
 - ▨ Netzwidestand

Strassenverkehr – Strassennetz und Werkhof

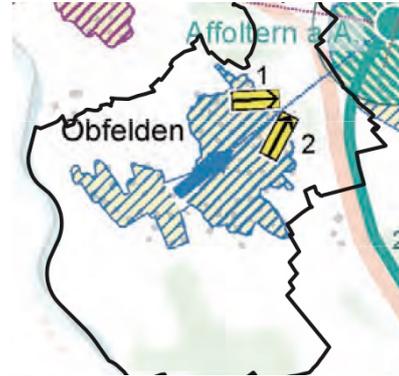


- Übergeordnetes Verkehrsnetz**
- best. ● geplant
 - Hochleistungsstrasse mit Anschlüssen
 - Hauptverkehrsstrasse
 - Hauptverkehrsstrasse Tunnelstrecke
 - Abklassierung Hauptverkehrsstrasse Rückbau bei Ersatz
 - S-Bahn
- Festlegungen Region**
- best. ● geplant
 - Verbindungsstrasse
 - Abklassierung Verbindungsstrasse Rückbau bei Ersatz
- Hinweise**
- ▨ Beachtung Ortsbild / Siedlungsverträglichkeit
 - ▨ Netzwidestand

K13 – Ortsdurchfahrt Bickwil
 3 – Abklassierung Dorfstrasse

Quelle:
Regionaler Richtplan Knonaueramt
(Festsetzung vom 15.11.2017)

Öffentlicher Personenverkehr –
Raumsicherung und Angebot öffentlicher
Verkehr

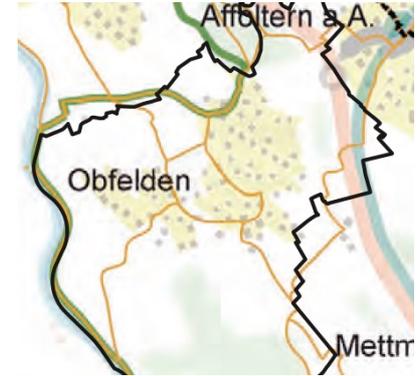


- ÖV-Angebot**
- S-Bahn**
 - Einzugsbereich S-Bahn (750 Meter)
 - Busanschluss an Haltepunkt S-Bahn**
 - | Gebiet | Haupterschliessungsrichtung |
|--------|-----------------------------|
| | 15'-Takt |
 - Bahn
 - Umsteigeknoten Bahn-Bus
 - Raumsicherung für Busbevorzugung

- 1 – Obfelden, Muristrasse vor dem Knoten Hirschen
- 2 – Obfelden, Dorfstrasse vor dem Knoten Hirschen

15'-Takt Richtung Bahnhof Affoltern a. A.

Fuss- und Wanderwege



- Bestehendes Fuss- und Wanderwegnetz**
- Fuss-/Wanderweg
 - regionale Wanderroute (kantonaler Richtplan)
 - hindernisfreie Wanderwege
 - Ämtlerweg**
 - Verlauf auf Fuss- und Wandernetz
 - Verlauf ausserhalb Fuss- und Wanderwegnetz

Quelle:
Regionaler Richtplan Knonaueramt
(Festsetzung vom 15.11.2017)

Velowege – Velorouten mit Schwachstellen



- Alltagsverbindungen**
- Hauptverbindung
 - Hauptverbindung mit Schwachstelle
 - Nebenverbindung
 - Nebenverbindung mit Schwachstelle
 - Freizeitrouten**
 - SchweizMobil-Route
 - (IVS)**
 - Regionale Bedeutung

- 20 – Obfelden Muristrasse
- 21 – Obfelden Langweidstrasse
- 22 – Obfelden, Ottenbach Affoltern-/ Ottenbacherstrasse

Parkierung - Parkierungsanlagen

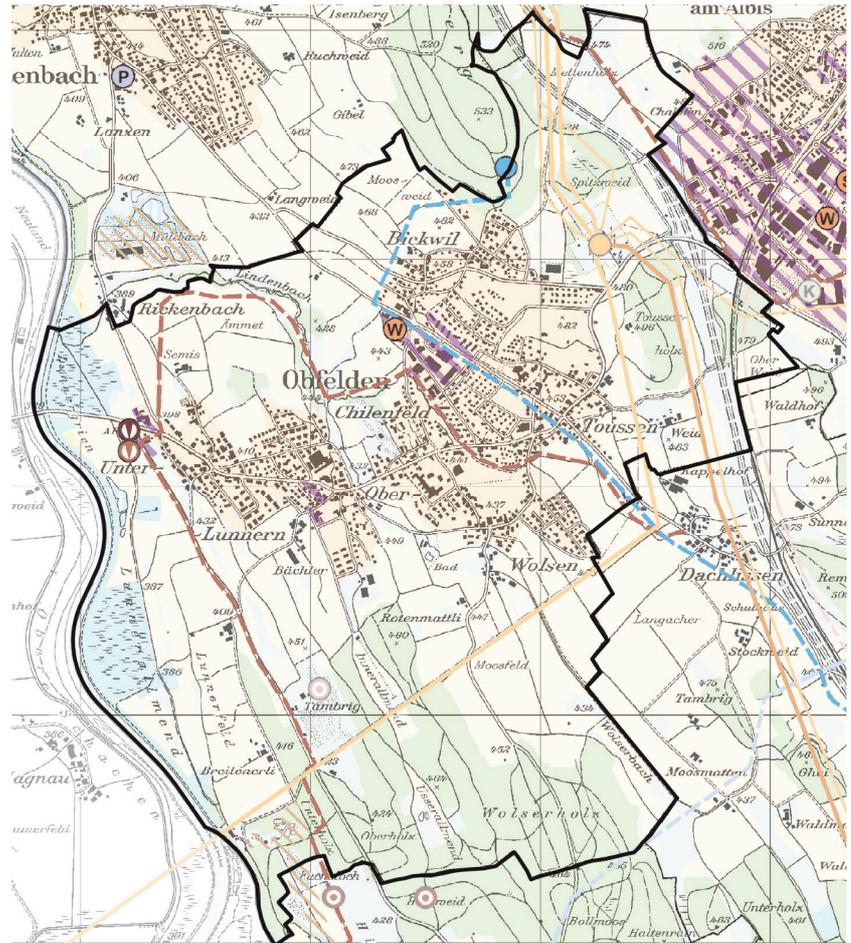


- Parkierungsanlagen**
- Erschliessung Erholungsgebiete

12 – Obfelden Reussbrücke (55 PP)

**Festlegungen
Ver- und Entsorgung,
Öffentliche Bauten und Anlagen**

Kantonal		Regional		Versorgung Entsorgung
bestehend	geplant	bestehend	geplant	
				Grundwasserschutzgebiet
				Grundwasseranreicherung
				Grundwasserfassung
				Wassertransportleitung
				Materialgewinnungsgebiet
				Unterwerk
				Hochspannungsleitung
				Höchstspannungsleitung
				Prioritätsgebiet für rohrleitungsgebundene Energieträger
				Erdgastransportleitung ≤ 5 Bar
				Deponie
				Schmutz- oder Mischwasserleitung
				Abwasserreinigungsanlage
				Öffentliche Bauten
				Weitere öffentliche Dienstleistungen
				W Werkhof



Quelle: GIS-Browser (maps.zh.ch)
Abrufdatum: 12. Dezember 2019

Wasserversorgung

- Obfelden Bickwil, Reservoir Isenberg
- Obfelden, Mettmenstetten, Wassertransportleitung Eigi-Obfelden

Materialgewinnung

- Maschwanden/Obfelden, Fuchsloch

Unterwerke sowie Hoch- und
Höchstspannungsleitungen

- Obfelden Bickwil, Unterwerk
- Höchstspannungsleitung Unterwerk Obfelden-Unterwerk Altgass in Baar (geplant)
- Höchstspannungsleitung Unterwerk Obfelden-Unterwerk Niederwil (Verstärkung geplant)
- Höchstspannungsleitung Unterwerk Obfelden-Gjuch in Birmensdorf (EWZ)
- Hochspannungsleitung Unterwerk Obfelden-Unterwerk Thalwil

Niederwertige Abwärme aus Abwasser

- ARA Obfelden, 3'400MWh/a

Prioritätsgebiete für rohrleitungs-
gebundene Energieträger

- Obfelden Gewerbegebiet und Küferweg, Holzenergie
- Obfelden ARA, ARA-Abwärme

Abwasserreinigungsanlagen

- Gemeinde Obfelden, Anschlussvertrag mit Maschwanden, ARA Obfelden
- Regionale ARA Reuss, möglicher Standort für Gross-ARA Reuss (in Abklärung) [Hinweis: Standort wurde mittlerweile verworfen]
- Mettmenstetten, Obfelden, Kanalisation Dachlissen–Obfelden–ARA Obfelden
- Maschwanden, Obfelden, Kanalisation Maschwanden–ARA Obfelden

Deponien

- Obfelden, Tambrig
- Maschwanden/Obfelden, Fuchsloch (geplant)
- Maschwanden/Obfelden, Holzweid (geplant)
- Bedingung: Maximal ein Standort pro Deponietyp in Betrieb

Weitere öffentliche Dienstleistungen

- Werkhof Obfelden

Folgerungen

Die Festlegungen des regionalen Richtplans in der Karte und im Text sind in der kommunalen Richtplanung, im generellen Wasserversorgungsprojekt (GWP), im generellen Entwässerungsplan (GEP), in der Hochwasserplanung (Gewässermanagement), in der Bau- und Zonenordnung (Zonenplan) sowie bei Einzelprojekten zu berücksichtigen.

3 ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR

3.1 Bedeutung

Grosse Bedeutung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr

In der Gesamtstrategie zur Siedlung im kantonalen Richtplan ist in Bezug auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr Folgendes festgehalten:

"Der Bedarf an Geschossflächen für Wohnungen und Arbeitsplätze ist vorrangig durch bauliche Erneuerung der Entwicklung innerhalb des Siedlungsgebietes an mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossenen Lagen zu decken."

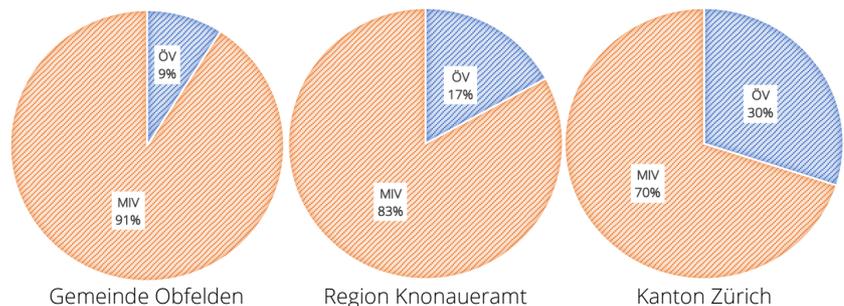
An gut erschlossenen Lagen bestehen heute vielerorts bereits hohe Verkehrs- und Umweltbelastungen, welche sich durch das verdichtete Bauen ohne weitere Gegenmassnahmen noch verstärken. Deswegen ist die Abstimmung der Themen Siedlung und Verkehr von grosser Bedeutung.

3.2 Aktuelle und zukünftige Verkehrssituation

Aktuelles Verkehrsverhalten

Anhand der Daten des statistischen Amtes des Kantons Zürich lässt sich festhalten, dass der Anteil, der mit dem ÖV zurückgelegten Wege im Vergleich mit der Region Knonaueramt und dem Kanton Zürich in der Gemeinde unterdurchschnittlich ist. So haben die ÖV-Wege einen Anteil von etwa einem Zehntel in Obfelden, etwa einem Sechstel in der Region und einem Drittel im Kanton Zürich.

Bi-Modalsplit (Anteil der ÖV-Wege an allen MIV- und ÖV-Wege) der Gemeinde, der Region und des Kantons im Jahr 2016
(Quelle: Eigene Darstellung mit Daten des Statistischen Amtes des Kantons Zürich)



Beabsichtigte Entwicklung

Im regionalen Richtplan wird festgehalten, dass in der Region beim Bi-Modalsplit (Total der Wege im MIV und ÖV) der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 16 Prozent (Stand 2013) auf 20 Prozent im Jahr 2030 erhöht werden soll. Der Anteil des Veloverkehrs bei den kurzen und mittleren Distanzen (<15 km) soll beim Tri-Modalsplit (Total der Wege im MIV, ÖV und LV) bei 7 Prozent (Stand 2013) gehalten werden.

Diese Entwicklungen sind 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.

Aktuelle Verkehrsschwachstellen

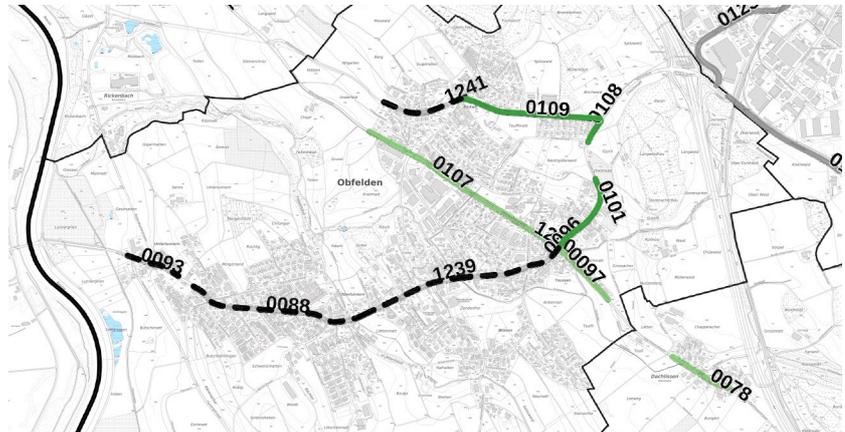
Gemäss GIS-Browser-Tool "Monitoring Siedlung und Verkehr" besteht in Obfelden am Knoten Dorf-/Muristrasse ein mittlerer Fahrzeiterlust für den ÖV.

Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrassen

Die Kantonsstrassenabschnitte im Siedlungsgebiet von Obfelden werden vom Kanton als siedlungsverträglich beurteilt. Entlang der Dorf- und der Muristrasse stehen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Muristrasse zu einem Autobahnzubringer und der gleichzeitigen Abklassierung und Umgestaltung der Dorfstrasse Nutzungsänderungen (bauliche Veränderungen) bevor.

Ausschnitt der Karte der Siedlungsverträglichkeit Strassenraum (Quelle: GIS Browser ZH)

-  kritisch
-  verträglich
-  verträglich, ohne Faktenblatt (DTV < 4000)
-  Industrie oder ohne Bezug zur Strasse
-  Nutzungsänderung bevorstehend



3.3 Strategieansätze

Angebotsorientiertes Strassennetz für den MIV

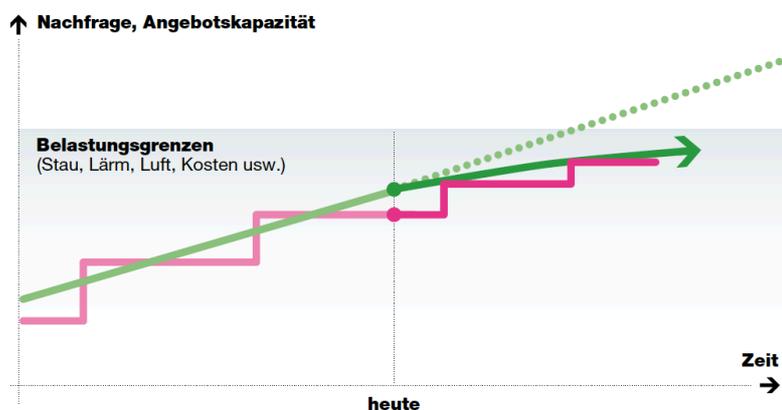
Der motorisierte Individualverkehr führt, wie bereits erwähnt, mit Zunahme des Verkehrs zu erheblichen Belastungen – insbesondere bezüglich Lärm und Luftqualität. Die Verkehrsbelastung muss daher unter der Belastungsgrenze gehalten werden.

Das Strassennetz kann nachfrageorientiert oder angebotsorientiert bereitgestellt werden. Bei einem nachfrageorientierten Strassennetz wird mit einem Strassenausbau auf die Verkehrszunahme reagiert. Erfahrungsgemäss führt dies jedoch zu noch mehr Verkehr, was sich bezüglich der Belastungsgrenzen Lärm und Luftqualität negativ auswirkt und der angestrebten Verlagerung auf den ÖV zuwiderläuft. Beim angebotsorientierten Strassennetz wird das Strassenangebot optimiert vorgegeben und die Verkehrsmenge (Nachfrage) dadurch gesteuert. Es wird in Kauf genommen, dass das Netz in Spitzenstunden an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Damit wird das Umsteigen auf den ÖV oder nach Möglichkeit die Fuss- und Veloverkehrsnetze attraktiver.

Im Sinne der angestrebten Verlagerung des Verkehrs weg vom MIV, orientiert sich Obfelden im Sinne des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts weitgehend an einem angebotsorientierten Strassennetz.

Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich,
Nachfrageentwicklung unter
Berücksichtigung der Belastungsgrenzen

- Nachfrage Trend
- Nachfrage Ziel
- Angebot optimiert



Hohe Dichte im Bereich der gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiete

Wie im räumlichen Entwicklungskonzept der Gemeinde festgehalten wird (Leitlinie 2), sollen sich höhere bauliche Dichten schwerpunktmässig auf das erweiterte Dorfzentrumgebiet in Toussen und stellenweise entlang der Muri- und Dorfstrasse konzentrieren.

Ausschnitt aus dem räumlichen
Entwicklungskonzept

- Entwicklungsgebiete
- Gebiete mit Verdichtungspotenzial
- ÖV-Güteklasse C
- ÖV-Güteklasse D



Aufwertung der Ortsdurchfahrten

Im Rahmen der geplanten Ortsdurchfahrt durch Bickwil als Teilabschnitt des neuen Autobahnzubringers soll die Muristrasse abschnittsweise überdacht werden. Für den überdachten Bereich wurde im räumlichen Entwicklungskonzept in der Leitlinie 12 das Ziel der Aufwertung des Strassenraums formuliert. Da die Dorfstrasse aufgrund des Verlaufs des Autobahnzubringers abklassiert wird, soll diese ebenfalls aufgewertet werden.

Primär sollen hierfür die betroffenen Strassenabschnitte entlang der Dorfstrasse und entlang der Muristrasse im Bereich Bickwil umgestaltet werden, damit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Aufenthaltsqualität gesteigert und Begegnungsmöglichkeiten geschaffen werden können.

Zusätzlich soll auch die Situation am Knoten Dorf-/Ottenbacher-/Mettmenstetterstrasse bezüglich der Stausituation und der Gestaltung im Übergang zum gestalteten Abschnitt der Dorfstrasse optimiert werden. Im Rahmen der Entwicklung des angrenzenden Postareals soll zudem die Trennwirkung der Dorfstrasse vermindert, die Durchlässigkeit verbessert und dadurch eine höhere Aufenthaltsqualität erzielt werden. Das Anordnen der Bushaltestellen im Bereich des Postareals soll das Vorhaben unterstützen (siehe Leitlinie 3 des räumlichen Entwicklungskonzepts).

Ausschnitt aus dem räumlichen Entwicklungskonzept

-  Strassenraumgestaltung
-  Orte der Begegnung
-  Dorfzentrum



Verkehrsberuhigte Wohngebiete

Wie im räumlichen Entwicklungsleitbild (Leitlinie 13) formuliert, soll der innerörtliche Verkehr mit hoher Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden siedlungsverträglich abgewickelt werden. Hierfür werden Strassenräume gezielt aufgewertet, die Koexistenz im Strassenverkehr mit baulichen und gestalterischen Massnahmen gefördert und je nach Bedarf verkehrsberuhigte Zonen (Tempo-30-Zonen) in Wohngebieten geprüft und eingerichtet.

Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

Mit einem zweckmässigen Fussweg- und Velonetz, der Aufwertung von einzelnen Strassenzügen und dem Schliessen von Netzlücken für Velofahrer und Fussgänger werden gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr im Siedlungsgebiet geschaffen. Freizeit- und erholungsbezogene Wege führen entlang der Aussichtslagen und

sollen nötigenfalls gesichert werden. Attraktiv gestaltete Naherholungszugänge verbessern das Fusswegnetz für den Freizeitverkehr und diese sollen punktuell ergänzt werden (siehe Leitlinie 13 des räumlichen Entwicklungskonzepts).

Ausschnitt aus dem räumlichen
Entwicklungskonzept

 Aussichtslagen



Optimierung des öffentlichen Verkehrs

Wie im räumlichen Entwicklungskonzept der Gemeinde in der Leitlinie 14 formuliert, sollen zur Erhöhung des Anteils der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege die Buslinien, wo möglich, optimiert und zusätzliche Bushaltestellen geprüft werden. Zudem soll die Ausstattung, die Erreichbarkeit und die Barrierefreiheit der Haltestellen überprüft und bei Bedarf verbessert werden.

Zudem sollen zur Verbesserung und Erleichterung der Umsteigemöglichkeiten vom Velo auf den Bus bei den Bushaltestellen nach Möglichkeit genügend dimensionierte, witterungsgeschützte Veloparkierungsanlagen vorgesehen werden.

Ausschnitt aus dem räumlichen
Entwicklungskonzept

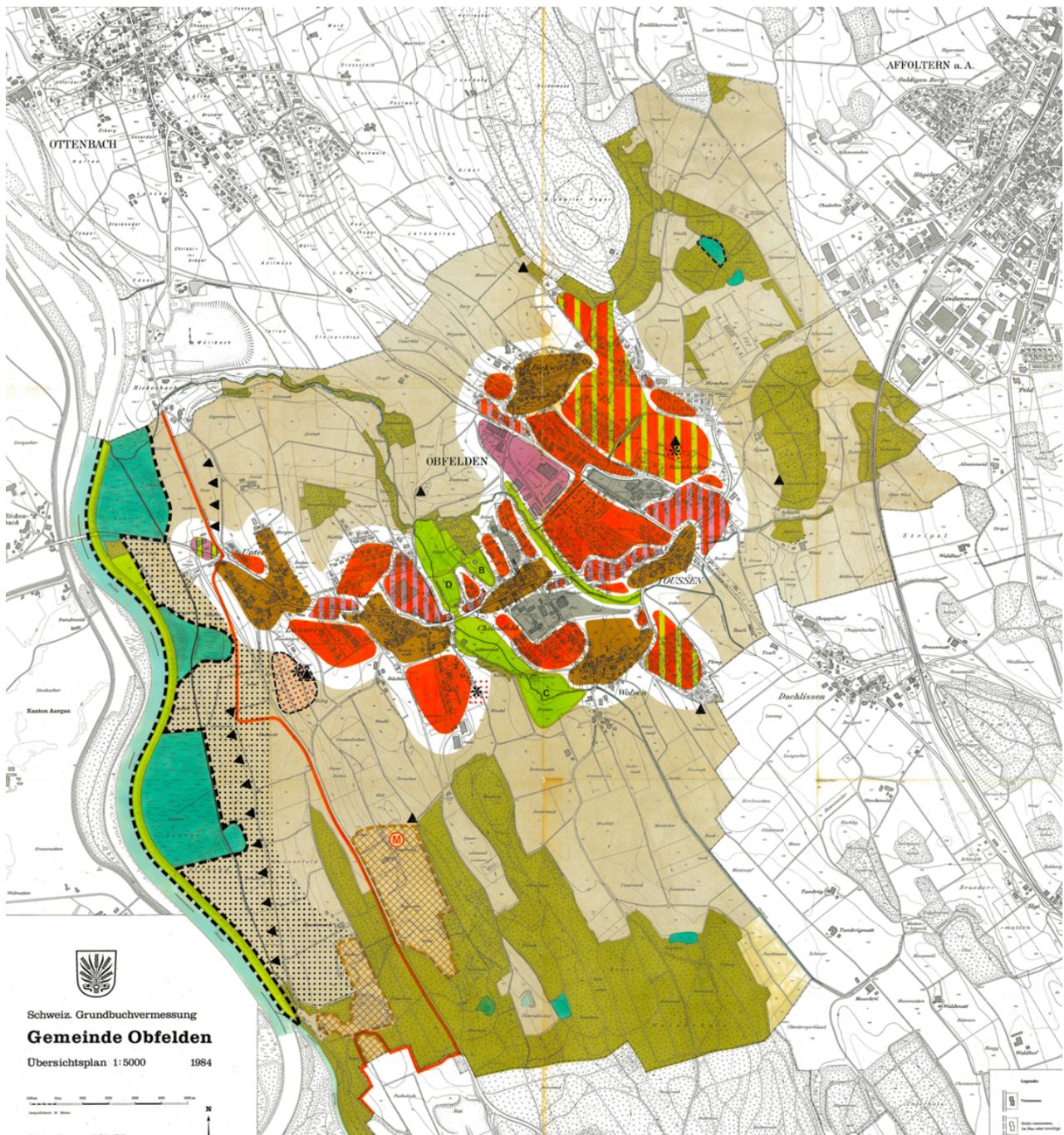
 Mangelhafte ÖV-Erschliessung



4 AUFHEBUNG DES KOMMUNALEN SIEDLUNGS- UND LANDSCHAFTSPLANS

Vom Gesetzgeber nicht mehr gefordert und genügend Grundlagen vorhanden

Da genügend konzeptionelle Grundlagen zur Siedlungs- und Landschaftsentwicklung vorliegen und nur der Verkehrsplan gesetzlich gefordert ist (§ 31 Abs. 2 PBG), hat sich der Gemeinderat dazu entschlossen, der Gemeindeversammlung zu beantragen, den Siedlungs- und Landschaftsplan von 1985 ersatzlos aufzuheben.



Auswirkungen der Aufhebung:



Auf die Themenbereiche des Siedlungs- und Landschaftsplans hat die Aufhebung folgende Auswirkungen:

Das Wohn- und Gewerbegebiet, das Gebiet mit hohem Anteil öffentlicher Bauten sowie das schutzwürdige Ortsbild werden durch den Zonenplan gesichert und sind auch Teil des räumlichen Entwicklungskonzepts.

Gebiete in einer landschaftlich empfindlichen Lage wie die Gebiete Fleug und Gasimatten werden durch übergeordnete bzw. kommunale Festlegungen in der Nutzungsplanung ausreichend gesichert.

Das Landwirtschaftsgebiet und der Wald werden durch die übergeordneten Planungen genügend gesichert.

Die allgemeinen und besonderen Erholungsgebiete sind im Zonenplan bereits einer Freihaltezone respektive einer Landwirtschaftszone zugewiesen.

Die kommunalen Naturschutzgebiete sind in den überkommunalen Natur- und Landschaftsschutzverordnungen enthalten. Die drei kommunalen Naturobjekte werden nach der Aufhebung des kommunalen Siedlungs- und Landschaftsplans im kommunalen Natur- und Landschaftsschutzinventar gesichert, welches aktuell erarbeitet wird (Stand Mai 2020) und daher noch nicht rechtskräftig ist.

Dem Umgebungsschutzgebiet sind im Zonenplan bereits Freihaltezonen oder Landwirtschaftszonen zugewiesen.

Die Gebiete für Materialgewinnung und eventuell Auffüllung sowie die Multikomponentendeponie sind im Zonenplan mittels kantonalen Gestaltungsplänen gesichert, weshalb auf diese Festlegung in der Richtplanung verzichtet werden kann.

5 VERKEHRSPLAN

5.1 Allgemeines

Übergeordnete Richtpläne Verkehr

Im kantonalen Richtplan Verkehr (Stand: 22. Oktober 2018) und in der Karte Verkehr des regionalen Richtplans Knonaueramt (Stand: 15. November 2017) sind die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

Kommunaler Richtplan Verkehr

Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebietes und des übrigen Gemeindegebiets aufzuzeigen. Er legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen die Verkehrsanlagen von kommunaler Bedeutung fest.

5.2 Ziele der Gemeinde

Strategieansatz

Gemäss Leitlinien des kantonalen Richtplans ist die künftige Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf die Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs auszurichten.

Nicht nur das künftige, sondern auch das heutige Verkehrsverhalten sollen sich stärker auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr ausrichten. Die geplanten Massnahmen beim Verkehr gehen dementsprechend von der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und von Verbesserungen im öffentlichen Verkehr aus. Beim motorisierten Verkehr liegt die Priorität bei der siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassenräume sowie der Aufwertung der öffentlichen Räume.

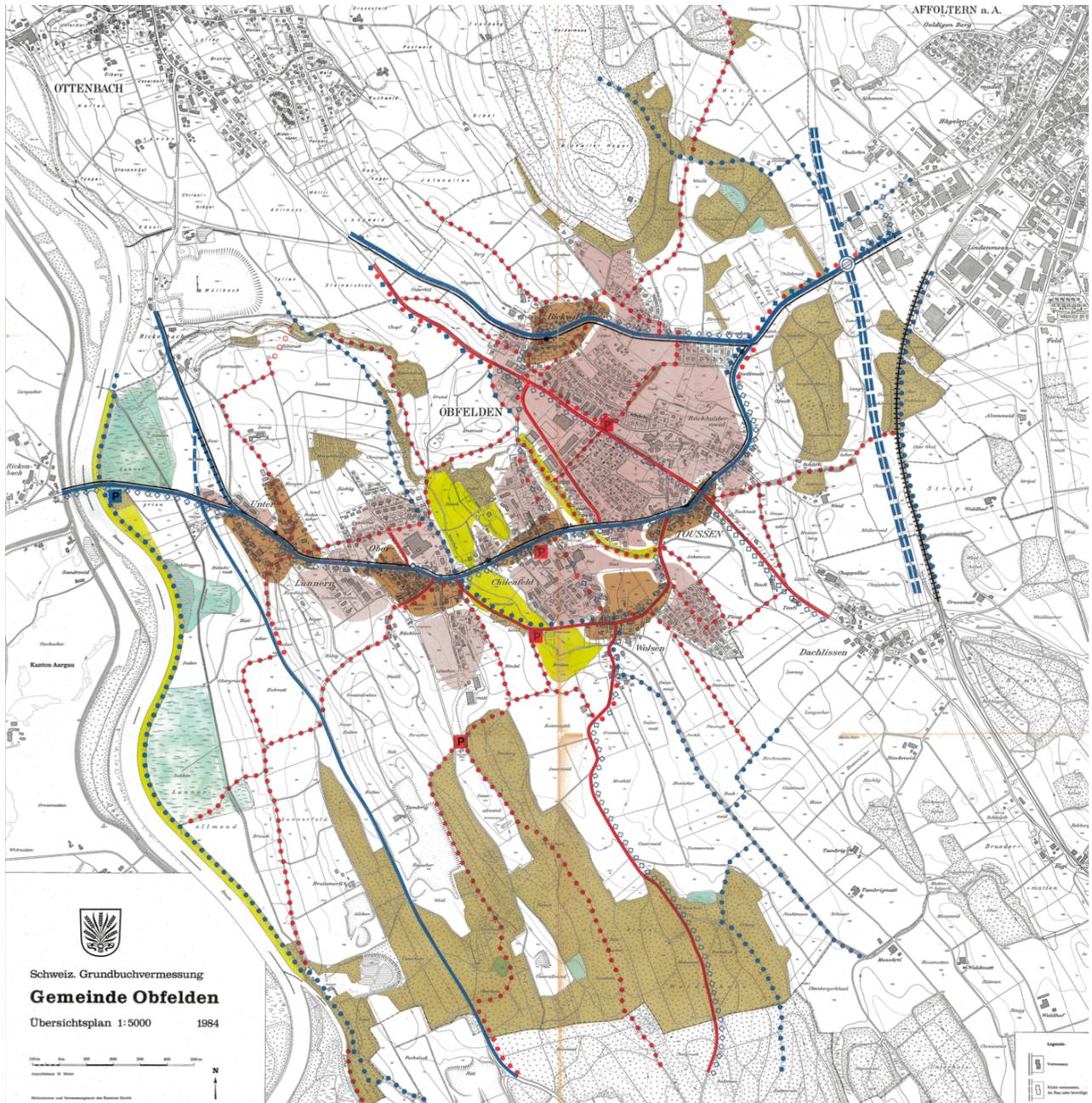
Die Hauptziele lauten entsprechend dieses Strategieansatzes und der Leitlinien 12–15 des räumlichen Entwicklungskonzeptes wie folgt:

Fahrenden MIV bewältigen und beruhigen	Siedlungsverträgliche Abwicklung des innerörtlichen Verkehrs mit hoher Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
	Bauliche und gestalterische Massnahmen für eine verbesserte Koexistenz im Strassenverkehr
	Gestalterische Aufwertung der Muri- und Dorfstrasse im Sinne des Prinzips "Koexistenz im Strassenverkehr"
Ruhenden Verkehr steuern und organisieren	Bedarfsgerechtes öffentliches Parkplatzangebot
	Pflege des aussenräumlichen Charakters in den Kernzonen dank ortsbildgerechter Platzierung der Parkieranlagen
	Attraktive, rege genutzte Angebote an Veloparkieranlagen
Alternativen zum MIV fördern	Optimiertes, kundenfreundliches Angebot an Busverbindungen und Haltestellen
	Attraktive Anschlussverbindungen an den Bahnhöfen in Affoltern a. A. und Muri
	Attraktive, durchlässige und sichere Netze für Fussgänger und Velofahrer mit attraktiv gestalteten Zugängen zu den Naherholungsgebieten

5.3 Bestehender Verkehrsplan

Kommunaler Gesamtplan
 Verkehrsplan

Der bestehende Verkehrsplan wurde von der Gemeindeversammlung am 28. Februar 1985 festgesetzt und am 11. April 1985 von der Baudirektion des Kantons Zürich genehmigt.



Legende

KANTONALE FESTLEGUNGEN

- | | | |
|-----------|---------|---|
| bestehend | geplant | |
| | | Kantonale Hochleistungsstrasse (vierspurig) |
| | | Kantonale Hauptverkehrsstrasse (zweispurig) |
| | | Anschluss |
| | | Bahnlinie (einspurig) |

REGIONALE FESTLEGUNGEN

- | | | |
|-----------|---------|--|
| bestehend | geplant | |
| | | Regionale Hauptverkehrsstrasse |
| | | Kantonale Hauptverkehrsstrasse, bei Ersatz zur Umklassierung in regionale Hauptverkehrsstrasse |
| | | Regionale Hauptverkehrsstrasse, bei Ersatz zur Umklassierung in kommunale Strasse |
| | | Parkierung im öffentlichen Interesse |
| | | Regionaler Radweg |
| | | Regionaler Fuss- und Wanderweg |
| | | Buslinie |

KOMMUNALE FESTLEGUNGEN

- | | | |
|-----------|---------|--------------------------------------|
| bestehend | geplant | |
| | | Kommunale Sammelstrasse |
| | | Parkierung im öffentlichen Interesse |
| | | Kommunaler Fuss- und Wanderweg |
| | | Bushaltestelle |

5.4 Kommunale Festlegungen

Kommunaler Richtplan Verkehr

Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebietes und des übrigen Gemeindegebiets sicherzustellen. Er dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Baulinien und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen.

Auf kommunaler Stufe werden neben der eigentlichen Festlegung von Verkehrsanlagen auch Angaben über die Aufgabe der entsprechenden Anlage und den Ausbaustandard gemacht. Damit werden die Festlegungen genauer definiert. Dies ergibt mehr Transparenz, einerseits für die Nachvollziehbarkeit durch die Bewohner von Obfelden, andererseits für die Umsetzung durch die Behörden und die Verwaltung. Der langfristig ausgelegte Richtplan definiert jedoch nur konzeptionelle Inhalte und Ziele, er legt keine konkreten Massnahmen fest. Dies ist Sache der stufengerechten Umsetzung in nachfolgenden Planungen und Projekten.

Die gemäss kommunaler Planung festgelegten Strassen, Fusswege, Parkierungsanlagen etc. sind Sache der Gemeinde. Landsicherung, Bau und Unterhalt gehen damit zulasten der Gemeinde. Die bezeichneten und im kommunalen Verkehrsplan dargestellten Strassen sind die Sammelstrassen (rot) in der Gemeinde. Sie bilden zusammen mit den übergeordneten Strassen (blau) wichtige Elemente der Groberschliessung. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt der Sammelstrassen gehen zu Lasten der Gemeinde, wobei diese gemäss Strassengesetz bei neuen Strassen bzw. bei auszubauenden Strassen, die damit erstmalig den gesetzlichen Anforderungen genügen, einen Teil der Erstellungskosten in Form von Erschliessungs- bzw. Mehrwertbeiträgen auf die nutznussenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Verbindliche Festlegungen

Die Festlegungen werden einerseits im vorliegenden Dokument umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, im Verkehrsplan dargestellt. Ergänzend wird im vorliegenden Bericht auch die Wirkung der Festlegungen aufgezeigt.

Punktuelle Verbesserungen, Aufwertungen und Ergänzungen bereits bestehender Verkehrsanlagen sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans.

Die eingerahmten und grau hinterlegten Textteile sind verbindliche Festlegungen, die durch die Gemeindeversammlung zu beschliessen sind.

Öffentlicher Verkehr

Bahn

Festlegungen

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional) [nur geplante Vorhaben]

- Altstetten-Zug K, geplant
Vollständiger Ausbau auf Doppelspur
Realisierungshorizont langfristig, Trasseesicherung

Kommunal

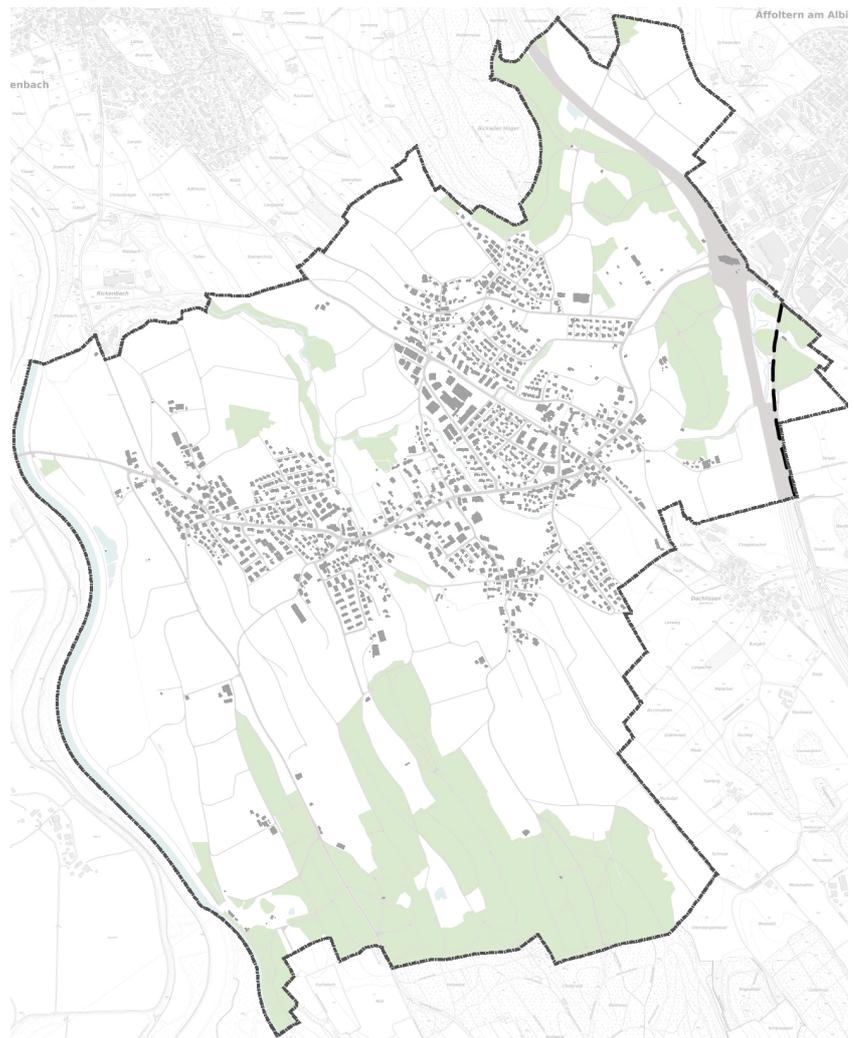
Die Gemeinde Obfelden

- wirkt auf eine gute ÖV-Erschliessung hin.
- berücksichtigt den Landbedarf für den Ausbau zur Doppelspur planerisch.

Wirkungen und Erläuterungen

Der Gemeinderat beachtet den Landbedarf für einen Doppelspur-ausbau bei den weiteren Planungen und sorgt für erschwernisfreie Rahmenbedingungen.

--- Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
geplant



Buslinien

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Angebotsstandard "Landschaft unter Druck": R
15 '-Takt bis Bahnhof Affoltern a. A.
- Buslinie 212
Affoltern a. A., Bahnhof – Ottenbach, Engelwiese bestehend
- Buslinie 215
Zürich, Bahnhof Wiedikon – Affoltern a. A., Bahnhof bestehend
- Buslinie 217
Affoltern a. A., Bahnhof – Muri AG, Bahnhof bestehend
- Buslinie N22
Birmensdorf ZH, Bahnhof – Obfelden, Unterlunnern bestehend

Kommunal

Auf kommunaler Stufe 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.

Wirkungen:

Es sollen folgende Punkte erreicht werden:

- Gewährleistung des Angebotsstandards (15 '-Takt)
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen auf die S-Bahn
- Erhalt des Nachtangebotes
- Verbesserung der Anbindung des Quartiers Bickwil

Erläuterungen:

Die Feinerschliessung mit dem Bus, eine gute Abdeckung und vielerlei Verbindungsmöglichkeiten sowie direkte Umsteigebeziehungen bilden ein weiteres wichtiges Element, damit der öffentliche Verkehr genutzt wird. Mit weiteren Angeboten der Gemeinde (GA-Flexicards, Informationen etc.) soll die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zusätzlich verbessert werden.

Gemäss Angebotsverordnung (§ 4 AGV) sind zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete ab 300 Einwohnern sowie Arbeits- und Ausbildungsplätze mit mindestens einer Haltestelle zu erschliessen. Die Luftlinienentfernungen sollen 400 m zu Bushaltestellen nicht überschreiten.

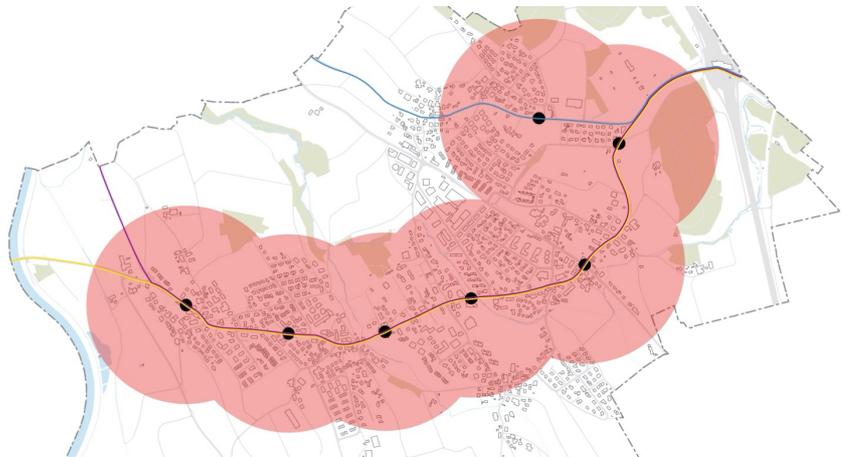
Ausschnitt aus dem Übersichtsplan mit den überlagernd eingezeichneten Gebieten mit ÖV-Erschliessung gemäss Angebotsverordnung und dem alten Standort der Bushaltestelle Bickwil

-  ÖV-Erschliessung gemäss Angebotsstandard (400 m)
-  Bushaltestelle
-  Buslinie 212
-  Buslinie 215
-  Buslinie 217



Ausschnitt aus dem Übersichtsplan mit den überlagernd eingezeichneten Gebieten mit ÖV-Erschliessung gemäss Angebotsverordnung und dem neuen Standort der Bushaltestelle Bickwil

-  ÖV-Erschliessung gemäss Angebotsstandard (400 m)
-  Bushaltestelle
-  Buslinie 212
-  Buslinie 215
-  Buslinie 217



Im Rahmen der baulichen Umsetzung des Autobahnzubringers wird die Bushaltestelle Bickwil an der Verzweigung Brunnenstrasse, infolge der Teilüberdachung der Muristrasse, von einer Verlegung betroffen sein. Nach Fertigstellung des Autobahnzubringers wird sie sich weiter östlich an der Verzweigung Zwillikerstrasse befinden.

Dies führt dazu, dass der westliche Teil der Gebiete Bickwil und Nidermatt danach mehrheitlich über 400 m von der nächsten Bushaltestelle entfernt liegt und diese Gebiete daher als nicht mit dem ÖV erschlossen gelten. Dies ist zudem auch beim Gebiet Flug der Fall.

Mit der Verschiebung der Bushaltestelle "Bickwil" verschlechtert sich die Abdeckung durch den öffentlichen Verkehr in den Siedlungsgebieten Bickwil und Nidermatt. Mit einer zweiten Bushaltestelle im westlichen Abschnitt der Muristrasse könnte die Abdeckung der ÖV-Erschliessung verbessert werden, während eine Erhöhung des Taktes zu einer Verbesserung der Erschliessungsqualität führen würde. Im Zuge der Planung der flankierenden Massnahmen zum Autobahnzubringer (FLAMA) wurde 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.

Bustrassee

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Muristrasse vor dem Knoten Hirschen R, geplant
- Dorfstrasse vor dem Knoten Hirschen R, geplant

Kommunal

Die Gemeinde unterstützt die Bestrebungen zur verkehrsorganisatorischen Busbevorzugung auf der Knotenzufahrt.

Wirkungen:

Die Gemeinde unterstützt die Region in ihrem Anliegen und setzt sich gemeinsam mit der Region dafür ein, dass – wie im regionalen Richtplan festgehalten – im Bereich von Engpässen und Staustellen dem öffentlichen Verkehr genügend Kapazitäten eingeräumt werden, die einen störungsarmen und vom motorisierten Individualverkehr möglichst nicht beeinträchtigten Busbetrieb gewährleisten.

Erläuterungen:

Gemäss regionalem Richtplan wurde das Angebot an regionalen Buslinien stark ausgebaut und die Zubringerfunktion zur S-Bahn verbessert. Durch die zunehmende Überlastung des Strassennetzes in Spitzenstunden und die dadurch entstehenden Engpässe und Staubereiche wird der fahrplanmässige Betrieb der regionalen Buslinien behindert. Das regionale Busliniennetz wird auch in Zukunft schwergewichtig die Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in der Region übernehmen. Es sollen ein störungsfreier, fahrplanmässiger Betrieb der Buslinien gewährleistet und das Angebot bei Bedarf erweitert werden. Zur Raumsicherung werden von der Region Bustrassees festgelegt, welche auf Optimierungspotenzial für den Verkehrsfluss des regionalen Busverkehrs hinweisen.

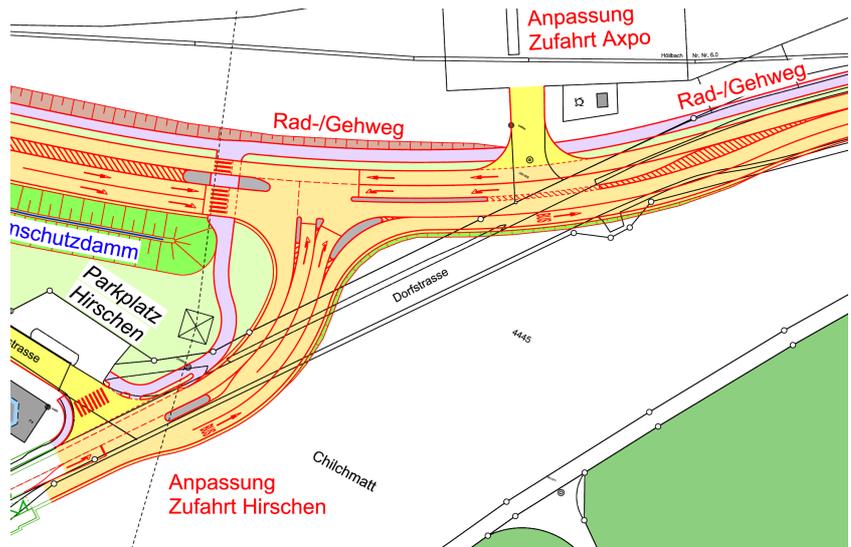
— Bustrassee



Hinweise:

Im Rahmen des Neubaus des Autobahnzubringers Ottenbach – Obfelden wird der Knoten Hirschen umgebaut. Es ist eine LSA-Anlage mit einer separaten Busspur entlang der Dorf-/Muristrasse geplant. Diese kann von Bussen, welche von der Dorfstrasse her in Richtung Affoltern am Albis fahren, befahren werden. Von Bickwil her in Richtung Affoltern am Albis ist hingegen keine Busspur vorgesehen.

Ausschnitt aus dem kantonalen Projekt
"Autobahnzubringer Obfelden/Otten-
bach" mit dem Knoten Hirschen
Quelle: Tiefbauamt Zürich (tba.zh.ch)



Visualisierung Kreuzung Hirschen
Quelle: Tiefbauamt Zürich (tba.zh.ch)



Bushaltestellen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

• Alte Post	bestehend
• Bachstrasse	bestehend
• Bickwil	bestehend*
• Gessnerstrasse	bestehend
• Hölibachstrasse	bestehend
• Toussen	bestehend
• Unterlunnern	bestehend

* Standortverschiebung

Wirkungen:

Die Haltestellen werden im kommunalen Plan bezeichnet, wobei die Vorgaben des ZVV beachtet werden müssen. Das Angebot ist laufend zu überprüfen. Die Festlegung im Plan ist die Grundlage für die Sicherung des Raumes, um allfällige Haltestellenausbauten/Wartehäuschen erstellen zu können. Die Ausstattung (Wartehäuschen, Veloabstellanlagen und dergleichen) ist Sache der Gemeinde. Für den Ausbau der Haltestelle (Anlegekante) liegt die Verantwortung beim jeweiligen Strasseneigentümer (Kanton oder Gemeinde).

Erläuterungen:

Nebst den effizienten Buslinien ist die Qualität und Lage der Haltestellen ein wichtiger Qualitätsfaktor der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Bei Sanierungen oder Neuanlagen werden die Haltestellen überprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Licht, Fahrplan, Abfalleimer und ggf. Veloabstellanlage). Die bestehenden Haltestellen sind noch nicht alle hindernisfrei ausgebaut.

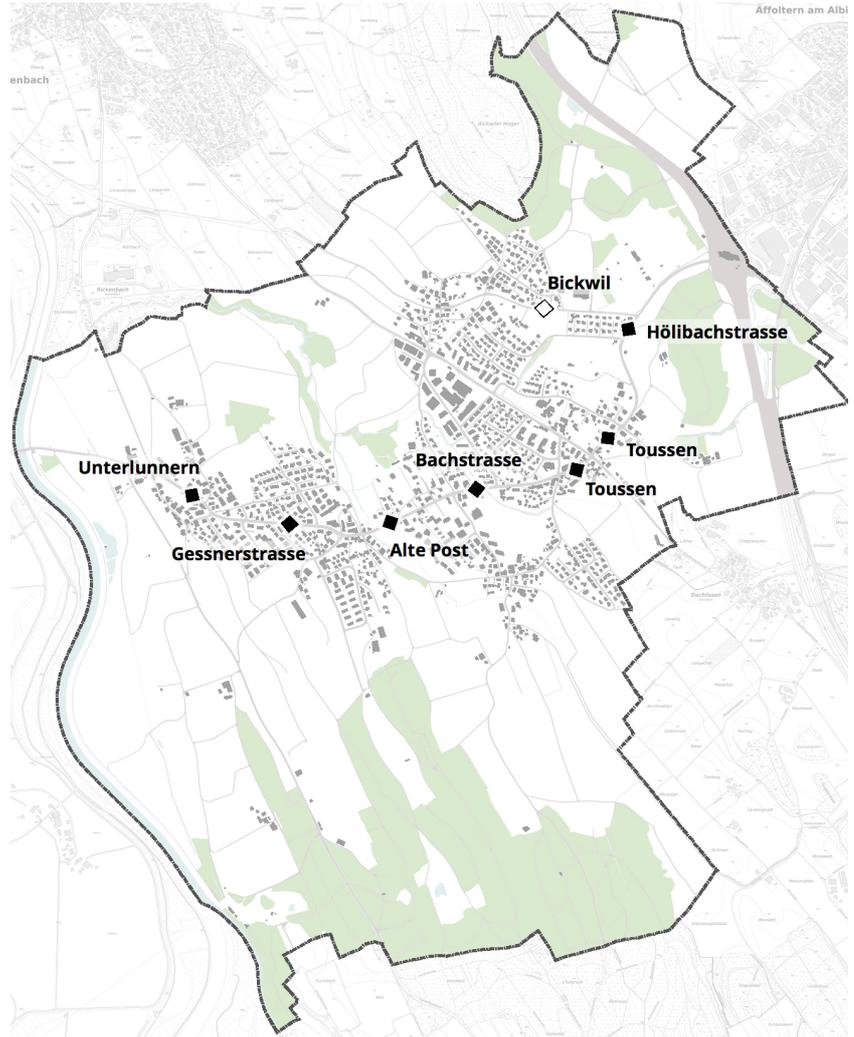
Im Rahmen der Umgestaltung der Dorfstrasse wurde im Sinne eines Variantenstudiums die Verschiebung der Bushaltestelle Toussen (Richtung Affoltern am Albis) zum Postareal geprüft. Aktuell wird davon ausgegangen, dass die Bushaltestelle am bestehenden Standort verbleibt. Dies wird auch von der Gemeinde befürwortet.

Infolge der Teilüberdachung der Muristrasse wird die Bushaltestelle Bickwil von einer Verlegung betroffen sein. Sie wird sich nach Fertigstellung des Autobahnzubringers an der Verzweigung Muri-/Zwilerkerstrasse befinden.

Die Bushaltestellen Toussen (links) und
Bachstrasse (rechts)



◆ ◇ Bushaltestelle bestehend / geplant



Motorisierter Individualverkehr

Strassenzüge

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Hochleistungsstrasse A4 K, bestehend
- Autobahnraststätte A4 K, bestehend
- Anschluss A4 K, bestehend
- Muristrasse (Abschnitt Anschluss A4 bis Landi und Verzweigung Landweg bis Gemeindegrenze Ottenbach) HVS K, bestehend
- Ortsdurchfahrt Bickwil (Muristrasse) HVS K, geplant

- Zweite Autobahnquerung Obfelden – "Jumbo"-Kreisel R, geplant
- Abklassierung Dorfstrasse (Abschnitt Verzweigung Ottenbacher-/Mettmenstetterstrasse bis Verzweigung Rickenbacherstrasse) R, geplant
- Mettmenstetterstrasse R, bestehend
- Ottenbacherstrasse R, bestehend
- Dorfstrasse (Abschnitt Verzweigung Muri- strasse bis Verzweigung Ottenbacher-/ Mettmenstetterstrasse) Verbindungsstrasse R, bestehend
- Dorfstrasse (Abschnitt Verzweigung Rickenbacher- strasse bis Reussbrücke) R, bestehend
- Rickenbacherstrasse R, bestehend
- Tambrigstrasse R, bestehend

Kommunal

Sammelstrassen	
• Bachstrasse	bestehend
• Wolserstrasse	bestehend
• Bächlerstrasse (Abschnitt Verzweigung Dorfstrasse bis Verzweigung Im Bächler)	bestehend
• Fabrikstrasse	bestehend

Wirkungen:

Die übergeordneten Strassen (blau) entsprechen den Festlegungen der überkommunalen Richtplanung. Der Erlass von Baulinien, Bau und Unterhalt sind Sache des Kantons. Dies gilt auch für die Projektierung und Festsetzung der Ausbauprogramme.

Die übrigen bezeichneten Strassen (rot) sind kommunale Sammelstrassen. Diese stellen die Groberschliessung des Siedlungsgebietes sicher. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zu Lasten der Gemeinde, wobei diese einen Teil der erstmaligen Erstellungskosten mittels Mehrwertsbeiträgen gemäss Strassengesetz auf die nutzniehenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Der Ausbau bzw. der Neubau von Feinerschliessungsanlagen ist i.d.R. Sache der Grundeigentümer.

Erläuterungen:

Die Strassenkategorie Sammelstrasse entspricht der Kategorie Erschliessungsstrasse, welche im Anhang 1 der Verkehrserschliessungsverordnung definiert ist (Stand Beschluss Regierungsrat vom 17. April 2019). Im Siedlungsgebiet erschliessen diese Strassen in der Regel Gebiete mit über 600 Wohneinheiten bzw. über 1'200 Wohneinheiten, wenn das Gebiet dicht besiedelt und mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen ist. In Anlehnung an die Verkehrserschliessungsverordnung haben die Strassen im Siedlungsgebiet in der Regel folgende Anforderungen zu erfüllen:

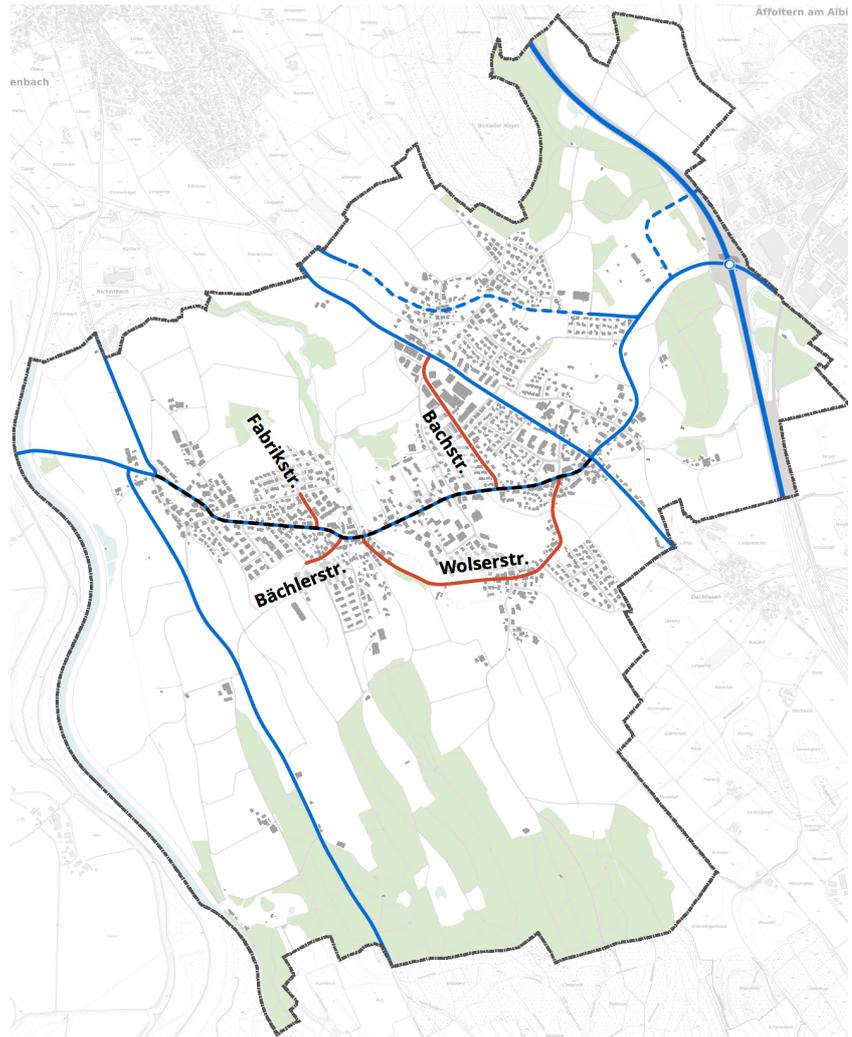
Massgebender Begegnungsfall	Begegnungsfall Personenwagen-Lastwagen durchgehend gewährleistet (teilweise aber nicht durchgehend Begegnungsfall Lastwagen-Lastwagen)
Ausbaugrössen	Radius min. 15.00 m Fahrbahnbreite: 4.80 – 6.10 m (örtliche Einengungen möglich)
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	Trottoir beidseitig oder einseitig
Weitere Hinweise	Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sind zu berücksichtigen.

Die im Verkehrsplan aus dem Jahr 1984 als kommunale Sammelstrasse klassierte Maschwanderstrasse wird als solche aufgehoben. Die Aufhebung erfolgt, da der Strasse keine Groberschliessungsfunktion, sondern nur eine untergeordnete Verbindungsfunktion zwischen den Gemeinden Obfelden und Maschwanden zukommt. Die Verbindung zwischen den beiden Gemeinden ist über die Tambrig- und Dorfstrasse (beide Kantonsstrassen) gewährleistet. Zudem sind keine Ausbauten erwünscht. Vor Ort hat die Aufhebung keinerlei Auswirkungen und die Strasse bleibt unverändert bestehen.

Die kommunalen Sammelstrassen Wolserstrasse (links) und die kommunale Verbindungsstrasse Maschwanderstrasse (rechts)



-  Hochleistungsstrasse
-  Hauptverkehrsstrasse/Verbindungsstrasse bestehend / geplant
-  Abklassierung Verbindungsstrasse
-  Sammelstrasse



Hinweise zu den übergeordneten Festlegungen:

Der Autobahnanschluss Affoltern a. A. ist von Westen her nur über das Strassennetz von Obfelden und Ottenbach erschlossen und führt dort zu erheblichem Mehrverkehr. Um diese Ortschaften vor den Auswirkungen des Durchgangsverkehrs zu schützen, wurde ein Projekt ausgearbeitet, das eine Umfahrung für Obfelden und eine neu gestaltete Ortsdurchfahrt zur Entlastung des Dorfkerns Bickwil mit Absenkung und Überdeckung vorsieht. Das kantonale Tiefbauamt plant den Baubeginn im Herbst 2020 und rechnet mit einer Bauzeit von rund drei Jahren.

Der Kanton Zürich (AFV) beabsichtigt, nach der Realisierung des Autobahzubringers einen Teil der Dorfstrasse abzuklassieren und der Gemeinde zu übertragen. Gemäss regionalem Richtplan soll beim Rückbau auf eine ortsbildgerechte Strassenraumgestaltung geachtet werden. Die Planung der flankierenden Massnahmen (FLAMA) und das Gestaltungskonzept zum Projekt beinhalten verschiedene Massnahmen, welche die Entlastungswirkung, auf dem zur Abklassierung vorgesehenen Strassenabschnitt, langfristig sicherstellen soll.

Als weitere geplante Festlegung ist nördlich der Autobahnquerung zwischen Obfelden und Affoltern a. A. gemäss regionalem Richtplan eine zweite Autobahnquerung für den regionalen Verkehr als Ergänzung zum zu knapp bemessenen Autobahnanschluss vorgesehen. Bei der Erstellung sind die Auswirkungen auf die Ökologie und insbesondere die Wildtierkorridore zu beachten. Die Planung ist mit der Gemeinde sowie den Nachbargemeinden abzustimmen.

Visualisierung Rampe West in Bickwil
Quelle: Tiefbauamt Zürich (tba.zh.ch)



Aufwertung Strassenraum

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional) [nur geplante Vorhaben]

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

• Überdeckung Muristrasse (Abschnitt Sennhüttenstrasse bis Höhe Grundstück Kat. Nr. 3598)	geplant
• Dorfstrasse (Abschnitt Knoten Toussen bis Verzweigung Rickenbacherstrasse)	geplant

Wirkungen:

Die Festlegung "Aufwertung Strassenraum" kann gestalterische wie auch betriebliche Massnahmen umfassen. Ausserdem sollen die Strassenraumgestaltungen auch unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien erfolgen. Für die Aufwertung des zukünftig überdeckten Bereichs der Muristrasse sowie des Abschnitts der Dorfstrasse ist die Gemeinde zuständig. Die weiteren Anforderungen (wie z.B. Buslinien, Veloverkehr, Bepflanzungen etc.) sind bei den Planungen zu berücksichtigen. Aufgrund der Abklassierung erhält die Gemeinde aber einen Betrag vom Kanton für die theoretische Sanierung, da Strassen grundsätzlich in saniertem Zustand zu übergeben sind. Bei der Umgestaltung des überdeckten Bereichs der Muristrasse ist die Finanzierung noch zu klären. Gemäss dem Technischen Bericht zum Vorprojekt, welches vom Ingenieurbüro gpw im Jahr 2019 im Auftrag der Gemeinde erarbeitet wurde, wird festgehalten, dass die Gemeinde mit dem Kanton über Kostenrückerstattungen bzw. Kostenübernahme in Verhandlung treten solle und die Kostenverteilung zu klären sei.

Erläuterungen:

Die Aufwertungen des Strassenraums im Bereich der Dorf- und Muristrasse sind ein wichtiger Bestandteil des räumlichen Entwicklungskonzepts (siehe Leitlinie 12 "Dorf- und Muristrasse aufwerten").

Entlang des bezeichneten Abschnitts an der Muristrasse im Ortskern von Bickwil sollen auf der Überdeckung der Hauptverkehrsstrasse eine Quartierstrasse erstellt und mittels baulichen und gestalterischen Massnahmen Begegnungsorte mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Gemäss Vorprojekt ist eine Tempo-30-Zone im Bereich der neuen Quartierstrasse zu überprüfen.

Im bezeichneten Abschnitt entlang der Dorfstrasse ist nach der Abklassierung eine Umgestaltung und Aufwertung im Sinne des Prinzips "Koexistenz im Strassenverkehr" vorgesehen. Die Koexistenz zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Fuss- und Veloverkehr soll mit baulichen und gestalterischen Massnahmen verbessert und dadurch auch eine Verkehrsberuhigung erreicht werden.

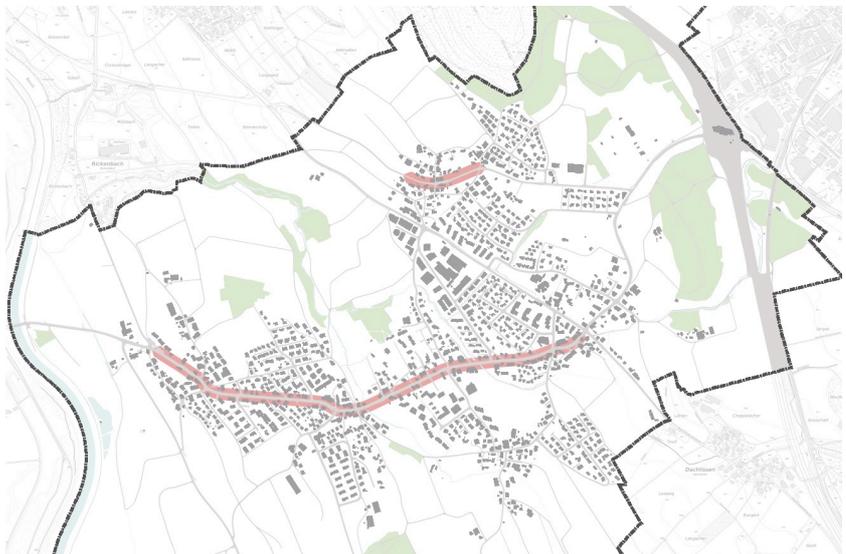
Durch angepasste Querschnitte soll zudem mehr Platz für grosszügige Gehbereiche geschaffen und die Querungsmöglichkeiten zwischen den Strassenseiten verbessert werden. Mit gestalterischen Massnahmen werden Begegnungsorte mit Aufenthaltsqualität geschaffen. Es ist vorgesehen, dass die signalisierte Geschwindigkeit weiterhin 50 km/h beträgt, aber die gefahrene Geschwindigkeit mit der Strassenraumgestaltung deutlich reduziert werden kann.

Die Situation am Knoten Dorf-/Ottenbacher-/Mettmenstetterstrasse ist im Rahmen der Zentrumsentwicklung und im Übergang mit dem gestalteten Abschnitt der Dorfstrasse zu optimieren. Da der Knoten im Verantwortungsbereich des Kantons liegt, gilt es zu prüfen, ob Gestaltungsmaßnahmen durch ihn ermöglicht werden können.

Visualisierung Bereich oberhalb der Überdeckung Muristrasse bei Bickwil
Quelle: Tiefbauamt Zürich (tba.zh.ch)



 Aufwertung Strassenraum



Verkehrsberuhigungszonen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

Tempo-30-Zonen:	
• Bächlerstrasse	bestehend
• Bachstrasse	bestehend
• Bickwil Nord	bestehend
• Breitererli-/Schwerzimatt-/Winkelstrasse	bestehend
• Fabrik-/Alte Landstrasse	bestehend
• Hölibach-/Alte Landstrasse	bestehend
• Muristrasse (Überdeckung)	geplant
• Rainstrasse	bestehend
• Räschstrasse	bestehend
• Wolser-/Maschwanderstrasse	bestehend

Wirkungen:

Die bestehenden Verkehrsberuhigungszonen sind periodisch auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen. Die Prüfung von neuen Begegnungszonen respektive Tempo-30-Zonen gemäss Leitlinie 13 des räumlichen Entwicklungskonzeptes ist Sache der Gemeinde. Da die Kantonspolizei die Zonen verfügt, kann die Gemeindeversammlung im Rahmen der Richtplanung nicht abschliessend über die Einführung beschliessen.

Erläuterungen:

Es wird eine geplante Tempo-30-Zone im Bereich der Überdeckung der Muristrasse festgelegt. Diese soll die beiden bestehenden Tempo-30-Zonen – Bickwil Nord und Rainstrasse – miteinander verbinden. Allfällige Anträge aus Quartieren ohne bestehende Tempo-30-Zone werden durch die Gemeinde geprüft und im Anschluss wird über die Einführung zusätzlicher Tempo-30-Zonen entschieden. Aktuell werden zwei Anträge für das Einführen eines Tempo-30-Regimes auf den Strassen Hölibach- und Wolserstrasse seitens der Anwohnerschaft geprüft (Stand Juni 2020).

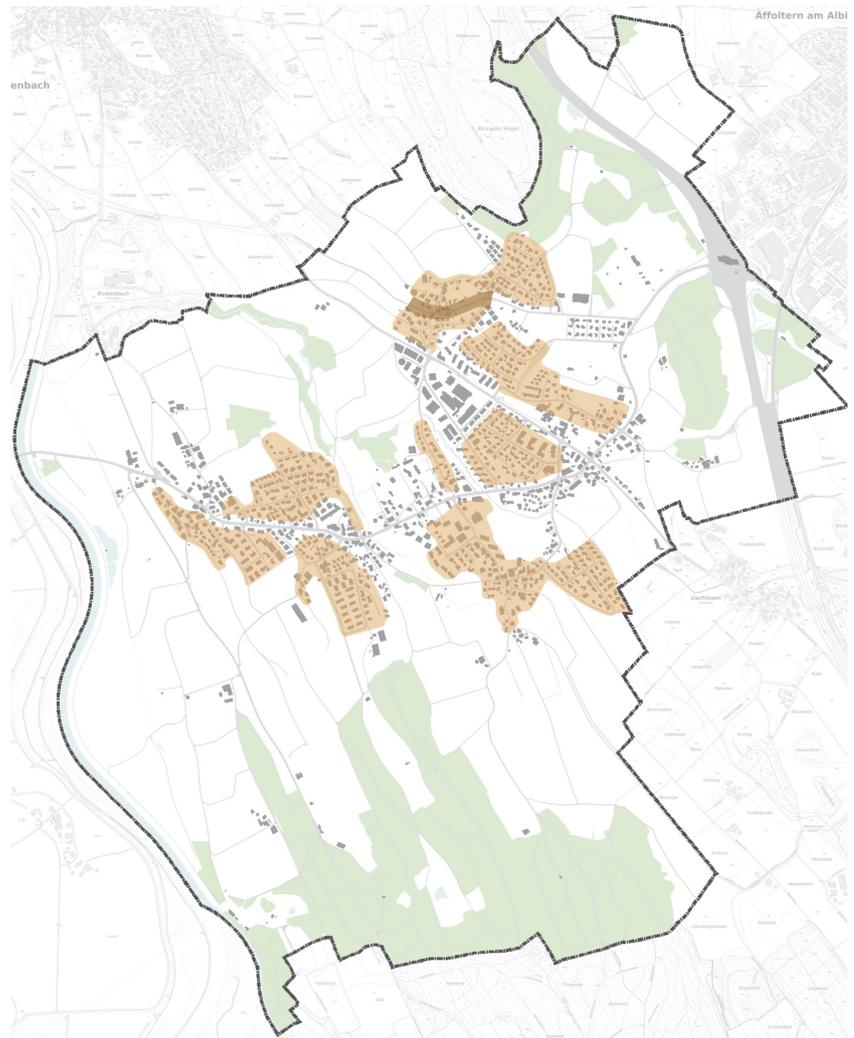
Für jede neu einzuführende Tempo-30-Zone ist gemäss Signalisationsverordnung (Art. 108 SSV) ein Gutachten zu erarbeiten. Es muss aufzeigen, ob die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeiten nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist, ob andere Massnahmen vorzuziehen sind und ob die Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ist fallweise durch bauliche Massnahmen zu ergänzen, soweit dies aus der Sicht der Sicherheit oder der Strassenraumgestaltung zweckmässig erscheint. Für verkehrsberuhigende bauliche Massnahmen stehen diverse Möglichkeiten wie zum Beispiel

Fahrbahnverengungen mit Bäumen, Rinnen zur optischen Verschmälerung der Fahrbahn oder auch vertikale Versätze zur Verfügung.

Die Tempo-30-Zonen Wolser-/
Maschwanderstrasse (links) und
Räschstrasse (rechts)



-  Tempo 30 bestehend
-  Tempo 30 geplant



Eingangstore

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

An folgenden Ortseingängen sind Eingangstore (Einfahrbremsen) zu erstellen:	
Festlegungen an übergeordneten Strassen:	
• Dorfstrasse*	geplant
• Ottenbacherstrasse	geplant
• Mettmenstetterstrasse	geplant
Festlegungen an kommunalen Strassen:	
• Dorfstrasse (im abklassierten Bereich) *	geplant
• Maschwanderstrasse	geplant

* Teil des Strassenprojekts zum Autobahnzubringer respektive des Gestaltungskonzepts zur Dorfstrasse

Wirkungen:

Die Massnahmen befinden sich zum Teil an übergeordneten Strassen. Für die übergeordneten Strassen ist der Kanton zuständig und für die kommunalen Strassen die Gemeinde. Die Gemeinde hat bei den übergeordneten Strassen darauf hinzuwirken, dass die erwähnten Massnahmen für diese Strassen umgesetzt werden. Für die Kosten der Eingangstore wird voraussichtlich auch bei den übergeordneten Strassen die Gemeinde aufkommen müssen. Eine Ausnahme ist die Festlegung an der Dorfstrasse im Norden der Gemeinde, da das Eingangstor dort Teil der flankierenden Massnahmen (FLAMA) des kantonalen Projekts zum Autobahnzubringer ist. Zu prüfen ist zudem, ob die Erstellung eines Eingangstores an der Ottenbacherstrasse im Rahmen der laufenden Planung zur Umgestaltung dieser Strasse integriert wird und die Kosten dadurch nicht oder nur teilweise durch die Gemeinde zu übernehmen sind.

Der Verkehrssicherheit für Velofahrende ist bei der Projektierung hohe Bedeutung beizumessen. Ebenso sind die Linienführung der Ausnahmetransportrouten und die entsprechenden Anforderungen (z.B. an die lichte Höhe und die lichte Breite) bei der Planung der betroffenen Eingangstore ebenfalls zu berücksichtigen.

Erläuterungen:

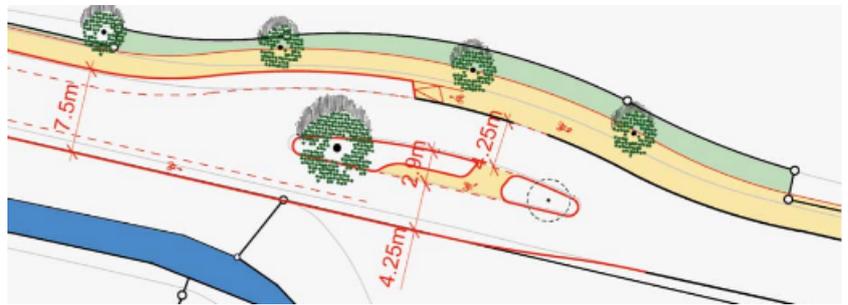
Die Eingangstore sollen dazu dienen, das Geschwindigkeitsniveau auf den überkommunalen und kommunalen Strassen bereits an den Ortseingängen zu senken und so die Verkehrssicherheit innerorts zu verbessern. Zusätzlich dienen sie als Netzwidestände, um den MIV möglichst auf übergeordnete Strassen zu lenken, damit die Wohngebiete und das Dorfzentrum entlastet werden. Diese Lenkung führt zu

einer Steigerung der Lebensqualität und soll über eine lenkungswirksame Ausgestaltung der Strassenräume unterstützt werden.

Bei den Eingangstoren sind unter anderem Mittelinseln, horizontale Verengungen und Baumtore denkbar. Im Bereich von Eingangstoren erfolgen für die Velofahrenden oftmals die Wechsel von Velowegen auf Velostreifen, was gegebenenfalls zu Querungen führt und bei der Planung der Massnahmen berücksichtigt werden muss.

Im Rahmen des Gestaltungskonzepts Dorfstrasse wurde beim Knoten Rütli (Rickenbacher-/Dorfstrasse) bereits ein Eingangstor vorgesehen, damit die Dorfstrasse mittels gestalterischer Massnahmen optisch als untergeordnete Strasse erkennbar sein wird.

Beispiel eines Eingangstors mit Veloführung



 Eingangstore geplant



Ruhender Verkehr – Parkierung

Parkierung im öffentlichen Interesse + Elektroladestationen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Reussbrücke R, bestehend

Kommunal

Parkplätze:	
• Freibad (50 PP)	bestehend
• Schützenhaus (18 PP)	bestehend
• Zendenfrei (44 PP)	bestehend
Elektroladestationen:	
• Freibad	geplant
• Schlossächer	geplant
• Zendenfrei	geplant

Wirkungen:

Mit der Festlegung der Anlagen wird das öffentliche Interesse dokumentiert. Die Festlegungen im Plan bilden die Grundlage für die Landsicherung. Die Arealsicherung sowie der Bau und Unterhalt regionaler Parkplätze sind Sache des Kantons. Die Gemeinde hat die Zufahrt zu gewährleisten. Für den Bau und Betrieb der kommunalen Anlagen ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann.

Erläuterungen:

Die regionale Parkierungsanlage Reussbrücke umfasst 55 Abstellplätze und dient der Erschliessung des Bade- und Wandergebietetes entlang der Reuss. Gemäss regionalem Richtplan soll die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen auf die Erhaltung und den Ausbau der Parkierungsanlagen achten.

Die bestehenden kommunalen Anlagen sollen erhalten bleiben und nicht oder nur unwesentlich vergrössert werden. Die Erstellung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge ist geplant. Zudem soll auf eine bedarfsgerechte öffentliche Parkierung und eine ortsbildgerechte Platzierung der Abstellplätze in den Kernzonen hingewirkt werden. Hierfür sind entsprechende Massnahmen zur Umsetzung auszuarbeiten und gegebenenfalls in der Bauordnung oder anderen Reglementen Vorschriften zu machen (siehe auch Leitlinie 15 "Parkierung regeln" des räumlichen Entwicklungskonzeptes).

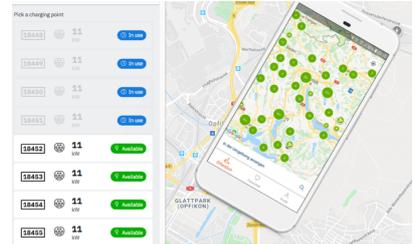
Zur Unterstützung der Entwicklungsstrategie und zur Umsetzung der kantonalen Vorgaben zur Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr, sollen die Bewirtschaftung, die zeitliche Beschränkung und

die Kostenpflicht bei den kommunalen Anlagen geprüft und allenfalls angepasst werden.

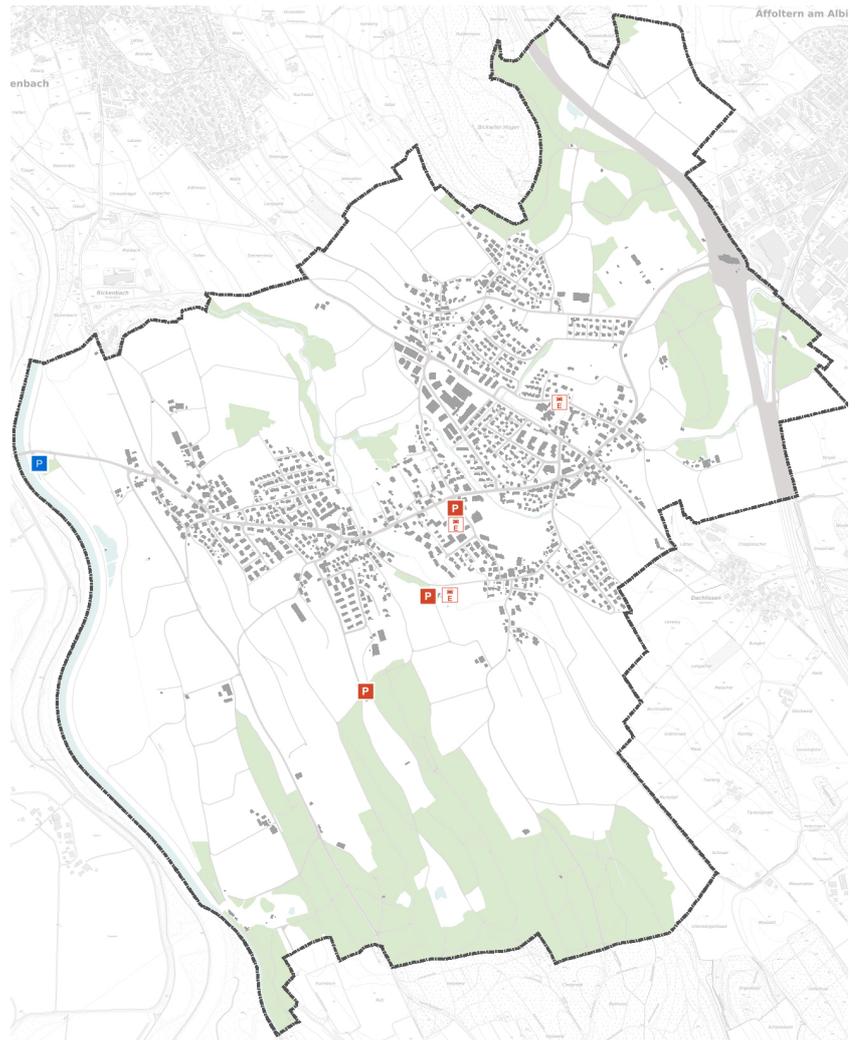
Die kommunale Parkierungsanlage Chilefeld (links) und die regionale Parkierungsanlage Reussbrücke (rechts)



Illustration Elektroladestation
 (Quelle Foto links: www.srf.ch,
 Quelle Foto rechts: chargemap.com)



-  Parkierung im öffentlichen Interesse übergeordnet bestehend
-  Parkierung im öffentlichen Interesse kommunal bestehend
-  Elektroladestation geplant



Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse + E-Bikestationen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

• Veloabstellanlage Schlossacher Nord	bestehend
• Veloabstellanlage Schlossacher Süd	bestehend*
• Veloabstellanlage Bushaltestelle Gessnerstrasse	geplant
• Veloabstellanlage Bushaltestelle Toussen (Nord)	geplant
• Veloabstellanlage Bushaltestelle Toussen (Süd)	bestehend*
• Veloabstellanlage Bushaltestelle Unterlunnern	geplant
• Veloabstellanlage Mehrzweckhalle Zendenfrei	bestehend
• Veloabstellanlage Schulanlage Chilefeld	bestehend*
• Veloabstellanlage Freibad	bestehend*
• Veloabstellanlage Kellerrainstrasse	bestehend*
• Veloabstellanlage Reussbrücke	geplant
• Veloabstellanlage Gemeindeverwaltung	geplant
• E-Bikestation Postareal	geplant
• E-Bikestation Freibad	geplant
• E-Bikestation Gemeindeverwaltung	geplant

* Verbesserung der Funktionalität durch Ausbau / Modernisierung anzustreben.

Wirkungen:

Die Festlegungen von Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse verpflichten den Gemeinderat, bei grösseren Bauvorhaben von öffentlichen Bauten und Anlagen sowie an Bushaltestellen die Bedürfnisse der Velofahrenden zu berücksichtigen. Es sind oberirdische Abstellplätze vorzusehen oder zu fordern. Die Gemeinde ist verpflichtet, die festgelegten Anlagen zu erstellen respektive auszubauen. Für den Bau, Betrieb und Unterhalt ist die Gemeinde zuständig.

Bei den als "bestehend*" bezeichneten Veloabstellanlagen ist darauf hinzuwirken, dass die bestehenden Abstellplätze durch geeignetere Lösungen ersetzt oder ergänzt werden. Je nach Situation sind Abstellsysteme, eine Überdachung, eine Beleuchtung und allenfalls ergänzende Massnahmen (z.B. Pumpe) vorzusehen.

Bei der Reussbrücke, beim Postareal, beim Freibad sowie bei der Gemeindeverwaltung sind E-Bike-Stationen (Elektroanschluss, Ladekasten für E-Bike-Batterie) geplant.

Erläuterungen:

Die Festlegung der öffentlichen Veloabstellanlagen und der E-Bikestationen ergänzen die festgelegten öffentlichen Parkieranlagen für Motorfahrzeuge (siehe Parkierung im öffentlichen Interesse + Elektroladestationen). Veloabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil

des Velonetzes, da sie gewährleisten, dass am Zielort oder Umsteigepunkt das Velo sicher abgestellt werden kann. Dies trägt zur Nutzung des Velos als Verkehrsmittel bei. Die Qualität der Veloabstellanlagen in der Gemeinde Obfelden soll deswegen verbessert werden. Dazu gehören namentlich eine genügende Anzahl, eine benutzerfreundliche Lage sowie nach Bedarf eine witterungsgeschützte und diebstahlsichere Ausführung.

Im Rahmen der Neugestaltung der Dorfstrasse und der Zentrumsentwicklung in Toussen ist darauf hinzuwirken, dass jeweils bei den Bushaltestellen bzw. im Dorfzentrum zugängliche und funktionale Veloabstellplätze erstellt werden.

Die Erstellung der E-Bike-Ladestationen soll zu einem attraktiven Velonetz beitragen sowie die Bevölkerung motivieren, vermehrt auf das Auto zu verzichten.

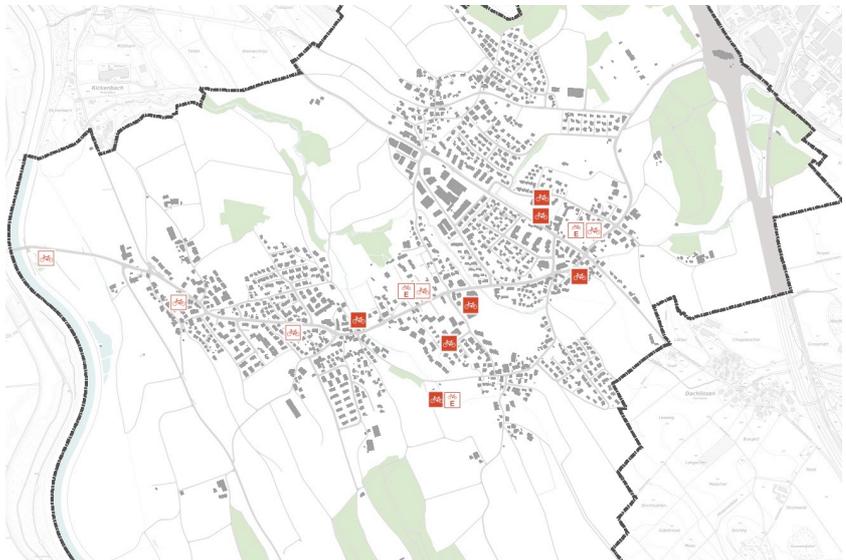
Die Veloabstellanlage Kellerrainstrasse (links) und ein Referenzbild einer Veloabstellanlage bei einer Bushaltestelle (rechts)



Beispiel E-Bikestation mit Stromanschluss und abschliessbaren Kästchen für Akku und Helm
(Quelle: www.fahrrad.de)



-   Veloabstellanlage im öffentlichen Interesse kommunal bestehend / geplant
-  E-Bikestation



Fuss- und Veloverkehr

Fuss- und Wanderwege

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fusswege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Fuss- und Wanderwege eingetragen. In der Gemeinde Obfelden sind keine überkommunalen Fusswege als "geplant" bezeichnet.

Kommunal

Im Plan sind alle festgelegten kommunalen Fusswege eingetragen. Beim bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz handelt es sich entweder um reine Fusswege, um Trottoirs, um Wald- bzw. Flurwege oder um schwach befahrene Erschliessungsstrassen. Es sind einzelne Zwischenstücke als geplant festgelegt, um ein dichtes, geschlossenes Netz sicherzustellen.

Folgende Massnahmen sind zusätzlich vorgesehen:

- Die Fusswegübergänge über die festgelegten Strassenzüge sind angemessen zu sichern. Dies gilt insbesondere bei den Schulwegübergängen.
- Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Wegnetz zu achten. Die Verbindung nach aussen und zum übergeordneten Wegnetz ist sicherzustellen.
- Unter- und Überführungen im Bereich der Fusswegverbindungen sind hinsichtlich Sicherheit und Gestaltung (Beleuchtung, Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit, Hindernisfreiheit etc.) zu überprüfen.

Wirkungen:

Die Bezeichnung der regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bildet die Grundlage für deren Sicherung mit Baulinien, soweit die Wege nicht bereits bestehen. Bau und Unterhalt der regionalen Fusswege sind grundsätzlich Sache des Kantons. Für die kommunalen Wege ist die Gemeinde zuständig. Für Flur- und Genossenschaftswege bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten. Die Wanderwege sowie insbesondere Flur- und Genossenschaftswege sind möglichst auf Naturbelägen zu führen. Ausserdem gilt das Wanderweggesetz.

Im Rahmen der kommunalen Festlegungen ist die Behörde angehalten, bei Planungen und Baugesuchen öffentliche Fusswegverbindungen zu fordern und sich gegenüber dem Kanton für die Umsetzung der Massnahmen an überkommunalen Strassen einzusetzen (Übergänge z.B. mit Mittelinsel sichern), wobei gegebenenfalls eine finanzielle Beteiligung erforderlich ist.

Erläuterungen:

Im kommunalen Verkehrsplan wird das grobmaschigere regionale Fusswegnetz mit den kommunalen Verbindungen ergänzt. Das bestehende Fuss- und Wanderwegnetz ist bereits heute engmaschig angelegt. Nicht nur Wege, die im Richtplan bezeichnet sind, können von Fussgängern begangen werden, sondern alle Strassen mit Trottoirs, deren Ausbau den Vorgaben der Verkehrserschliessungsverordnung entsprechen. Die aufgeführten geplanten Fusswegverbindungen dienen sowohl der Erschliessungsverbesserung im Siedlungsgebiet als auch der besseren Erreichbarkeit der Erholungsgebiete. Ausserdem leisten sie einen Beitrag zur Schulwegsicherung. Bei Strassenquerungen und an Knoten ist den Bedürfnissen der Fussgänger besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Nach Möglichkeit sollen zudem die Wegverbindungen entlang der Bäche ausgebaut werden.

Die geplanten Fuss- und Wanderwege sind im Siedlungsgebiet mindestens 2.00 m und ausserhalb des Siedlungsgebietes mindestens 1.50 m breit vorzusehen.

Gemäss Art. 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) und Art. 6 der ergänzenden Verordnung (FWV) sind alle bitumen- oder zementgebundenen Deckbeläge für Wanderwege ungeeignet. Bei Wegabschnitten, die diesem Grundsatz nicht entsprechen, ist die Belagssituation langfristig anzupassen. Bei steilen Lagen sind befestigte Wegabschnitte im Hinblick auf einen effizienten Unterhalt zweckmässig. Wanderwege müssen möglichst gefahrlos begangen werden können.

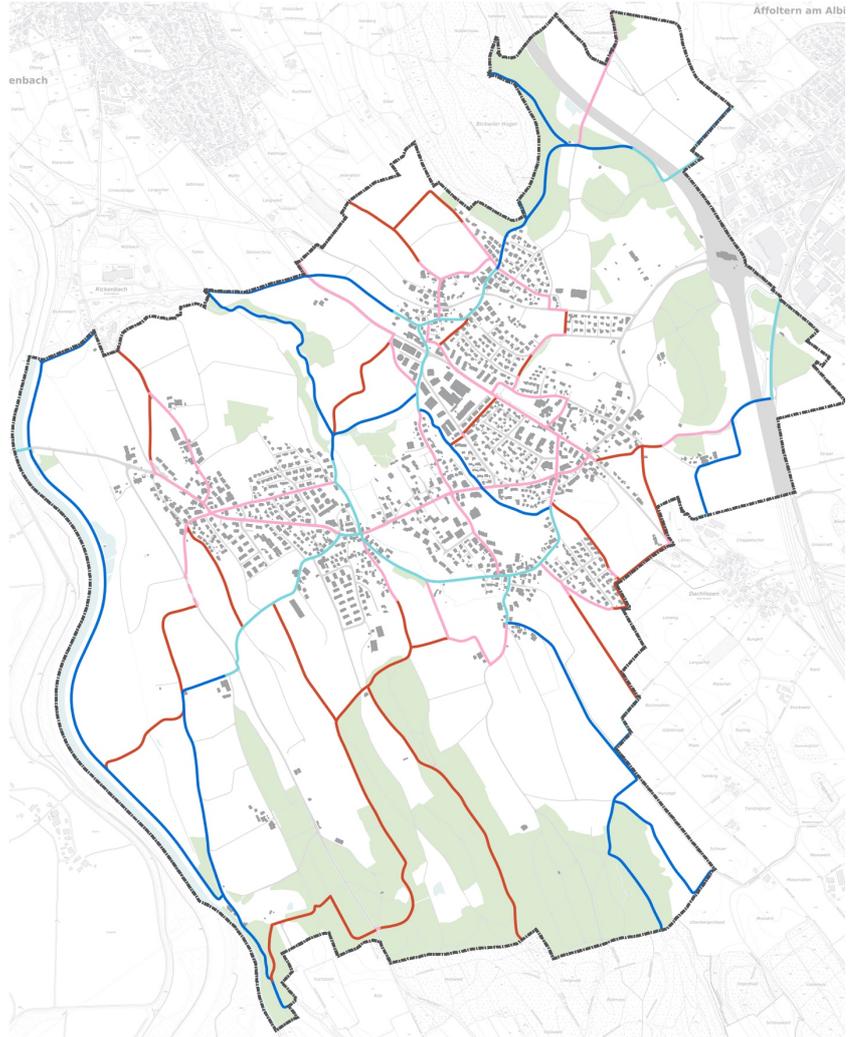
Falls die Begehrbarkeit durch Mehrverkehr oder anderweitige Ursachen eingeschränkt werden sollte, ist ein Ersatz bereitzustellen. Daher ist auf eine räumliche Entflechtung von Wander- und Radrouten zu achten.

Die geplanten und auszubauenden Wegabschnitte sind schrittweise zu realisieren und zu beschildern. Ausbaustandard, Belag und sonstige Gestaltung (z. B. Begrünung am Wegrand) der geplanten Wege sind im Rahmen der Detailprojektierung festzulegen. Ausserhalb des Siedlungsgebietes sind alle noch geplanten Fusswege ohne Hartbelag auszuführen. Bestehende Wege mit Hartbelag sollen bei allfälligen baulichen Sanierungen mit Naturbelag ausgestattet werden. Innerhalb des Siedlungsgebietes ist Hartbelag üblich, doch können abschnittsweise auch Wege ohne Hartbelag sinnvoll sein.

Wegweiser bei der Reussbrücke (links) und ein Wanderweg entlang der Reuss (rechts)



- Fuss- und Wanderweg übergeordnet bestehend
- Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag übergeordnet bestehend
- - - Fuss- und Wanderweg kommunal bestehend / geplant
- - - Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag kommunal bestehend / geplant

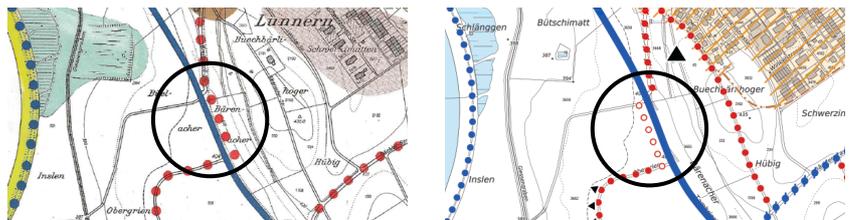


Differenzen zum Verkehrsplan 1985

Nachfolgend werden sämtliche Fuss- und Wanderwege abgebildet und kurz beschrieben, welche im alten Verkehrsplan aus dem Jahr 1985 festgelegt und im neuen, vorliegenden Verkehrsplan nicht mehr enthalten oder anders klassiert sind. Auf die neu im Verkehrsplan enthaltenen Verbindungen wird nicht einzeln eingegangen.

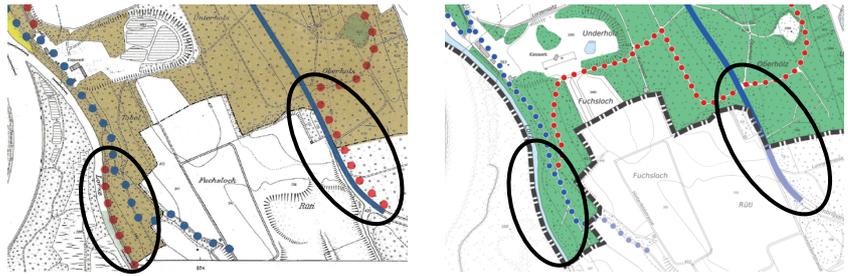
Die Wegverbindung zwischen der Breitenerlistrasse und dem Feldweg Obergrien entlang der Tambrigstrasse war bisher als bestehend eingezeichnet. Da in diesem Bereich kein Trottoir oder Fussweg besteht, ist die Verbindung neu als geplant klassiert.

links: Ausschnitt aus dem Verkehrsplan 1985
 rechts: Ausschnitt aus dem vorliegenden Verkehrsplan



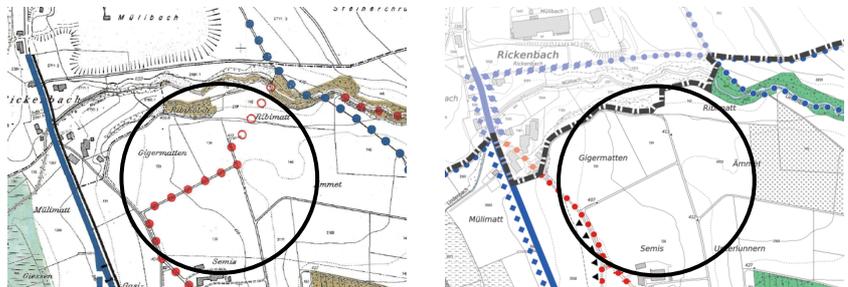
Im Gebiet Fuchsloch werden zwei Wegverbindungen im neuen Verkehrsplan nicht mehr als kommunale Festlegungen klassiert, da diese vor Ort nicht ausgebaut sind und ihnen eine untergeordnete Funktion zu kommt.

links: Ausschnitt aus dem Verkehrsplan 1985
 rechts: Ausschnitt aus dem vorliegenden Verkehrsplan



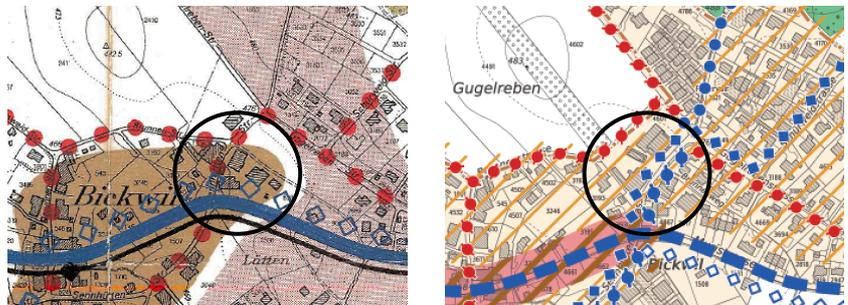
Im Gebiet Gigermatten nördlich von Unterlunnern wird auf die Festlegung eines bestehenden sowie eines geplanten Wegabschnitts zur Verbindung der Mühlestrasse mit dem kantonalen Wanderweg entlang des Lindenbachs verzichtet, da die Erstellung der geplanten Verbindung durch landwirtschaftlich genutzte Fläche nicht verhältnismässig wäre. Zudem ist die Verbindung bereits über den Weiler Rickenbach sichergestellt.

links: Ausschnitt aus dem Verkehrsplan 1985
 rechts: Ausschnitt aus dem vorliegenden Verkehrsplan



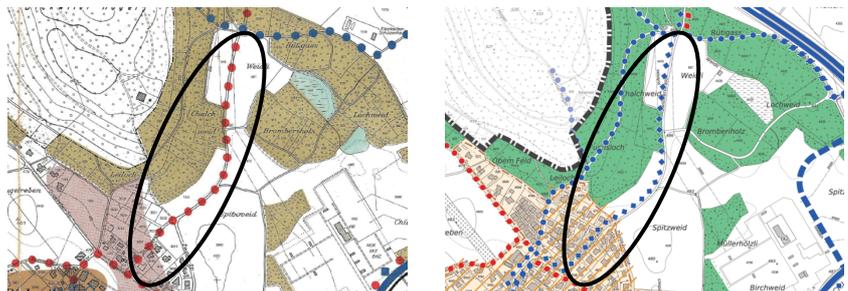
In Bickwil wird die Fuss- und Wanderwegverbindung dem heutigen Verlauf der Brunnenstrasse angepasst.

links: Ausschnitt aus dem Verkehrsplan 1985
 rechts: Ausschnitt aus dem vorliegenden Verkehrsplan



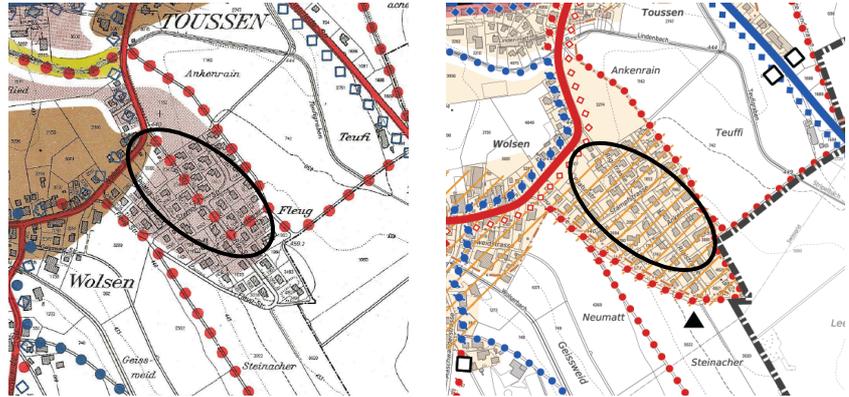
In Gebiet Chalchweid/Spitzweid wird auf die Festlegung eines kommunalen Fuss- und Wanderwegs verzichtet, da in diesem Bereich neu eine regionale Veloverbindung besteht und westlich davon ein regionaler Wanderweg besteht. Die Wegverbindung kann auch ohne Eintrag als kommunale Festlegung weiterhin auch von Zufussgehenden genutzt werden.

links: Ausschnitt aus dem Verkehrsplan 1985
 rechts: Ausschnitt aus dem vorliegenden Verkehrsplan



Im Gebiet Flug wird auf die bisher im kommunalen Richtplan festgelegte Fuss- und Wanderwegverbindung entlang der Rigistrasse verzichtet. Stattdessen wird das Netz entlang der Flugstrasse ergänzt. Diese attraktive Verbindung, welche bei einem Aussichtspunkt vorbeiführt, wird aufgrund des tiefen Verkehrsaufkommens entlang der Flugstrasse im Mischverkehr geführt.

links: Ausschnitt aus dem Verkehrsplan 1985
rechts: Ausschnitt aus dem vorliegenden Verkehrsplan



Koordinationshinweis:

Weiterführung an der Gemeindegrenze

Die kommunalen Fusswege stossen teilweise an die Gemeindegrenze an. Eine Weiterführung ist auf dem Gemeindegebiet der Nachbargemeinden möglich und die Wege bestmöglich.

Weitere Hinweise:

Historische Verkehrswege

Im Übrigen ist auf das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) hinzuweisen. In Obfelden sind Verbindungen von lokaler, regionaler und nationaler Bedeutung verzeichnet. Bei baulichen Massnahmen auf diesen Wegabschnitten ist die überlieferte Substanz und der historische Verlauf von Verkehrswegen zu schonen und möglichst unbeeinträchtigt zu erhalten. Dazu ist eine Vollzugshilfe verfügbar. Veränderungen sind bewilligungspflichtig.

Schulwegstudie Obfelden

Ebenfalls gilt es, die Schulwegstudie "Schulwegsicherheit in Obfelden" (Stand Januar 2010) zu berücksichtigen, in welcher ein Elternteam der Primarschule/Kindergarten zusammen mit der Verkehrskommission Obfelden mittels Schülerumfrage das Mobilitätsverhalten der Schüler untersuchte. Im Rahmen der Schulwegstudie konnten primär Schwachstellen entlang der Staatsstrassen – namentlich der Dorf-, Ottenbacher- und der Muristrasse – festgestellt werden. Für diese Strassenzüge werden aktuell durch den Kanton (Ottenbacherstrasse) und die Gemeinde (Dorfstrasse und überdeckter Bereich der Muristrasse) Betriebs- und Gestaltungsprojekte bearbeitet.

Radwege

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Radwege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Radwege eingetragen. In der Gemeinde Obfelden sind folgende überkommunalen Radwege als "geplant" bezeichnet:

- Muristrasse R, geplant
- Langweidstrasse R, geplant
- Ottenbacherstrasse R, geplant
- Dorfstrasse - Einmündung Muristrasse R, geplant
- Knoten Toussen R, geplant

Kommunal

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden und geplanten festgelegten kommunalen Radwege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Radwege eingetragen. Folgende Massnahmen sind vorgesehen:

- Der Sicherheit der Veloverbindungen, insbesondere bei Kreuzungen, ist hohe Bedeutung beizumessen. Innerorts sind nach Möglichkeit durchgehende, mindestens 1.5 m breite Velostreifen vorzusehen. Es ist auch auf möglichst schnelle Verbindungen für Velopendler zu achten.
- Für die Förderung der e-Bikenutzung ist im Bereich der Velorouten auf Fahrverbote für Kleinmotorräder zu verzichten, soweit keine Konflikte mit Fussgängern zu erwarten sind.
- Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Velowegnetz zu achten. Die Verbindung nach aussen und zum übergeordneten Velowegnetz ist sicherzustellen.

Wirkungen:

Trasseesicherung, Bau und Signalisation sowie der Unterhalt der regionalen Radwege sind Sache des Kantons. Der Ausbaustandard wird mit der Detailprojektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festgelegt. Die Gemeindebehörde hat darauf hinzuwirken, dass ihre Vorstellungen geprüft und umgesetzt werden.

Erläuterungen:

Die Radwege sollen ein zusammenhängendes gefahrenarmes Netz bilden, welches dem Nahverkehr (Schüler, Arbeitspendler mit Anbindung ans Netz des öffentlichen Verkehrs, Einkaufen) als auch dem Erholungs- und Sportverkehr (Freizeitrouten) dient.

Die Radwege entlang stark befahrener Strassen werden separat geführt oder mit Radstreifen markiert. Um die Sicherheit auf diesen

Radrouten zu erhöhen, sind an den Gefahrenstellen (z.B. Knoten) allenfalls noch ergänzende Massnahmen zu ergreifen.

Strassenraumgestaltungen auf Abschnitten mit geplanten Radwegen sind mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Velofahrer zu projektieren. Dies ist etwa bei steileren Hangneigungen oder bei wechselseitiger Parkierung von Bedeutung.

Im Übrigen sind bei allen baulichen Massnahmen, welche die Festlegungen siedlungsorientierte Gestaltung und verkehrsberuhigte Quartiere betreffen, die Anliegen des Veloverkehrs zu berücksichtigen. Ebenso sind Schwachstellen in Zusammenhang mit Randsteinen, Ab-sätzen, versetzter Parkierung, Mischverkehr mit Zufussgehenden usw. zu beheben.

Gemäss regionalem Richtplan verläuft entlang der Rickenbacherstrasse ein bestehender regionaler Radweg, welcher im Rahmen des Baus des Autobahnzubringers zu einem parallel geführten, baulich getrennten Radweg ausgebaut werden soll.

Als Teil des Projekts zum Autobahnzubringer / Ortsdurchfahrt Bickwil wird von Affoltern a. A. kommend entlang der Muristrasse ein seitlicher Veloweg geplant, der dann über die Langweidstrasse zur Ottenbacherstrasse geführt und weiter nach Ottenbach führen wird. Während entlang der Muristrasse ein Veloweg geplant wird, soll die Langweidstrasse asphaltiert und als Flurweg instand gehalten werden. Der bestehende Veloweg entlang der Ottenbacherstrasse ab Knoten Bachstrasse soll erneuert und auf durchgehend 2.5 m verbreitert werden.

Bei den bestehenden kommunalen Radwegen handelt es sich um bereits vorhandene Verbindungen, welche noch signalisiert werden müssen. Im Gegensatz dazu sind bei den kommunal geplanten Radwegen neben der Signalisation auch infrastrukturelle Massnahmen notwendig (primär Markierung von Velostreifen). Nachfolgend wird auf einige kommunale Radwegverbindungen detaillierter eingegangen:

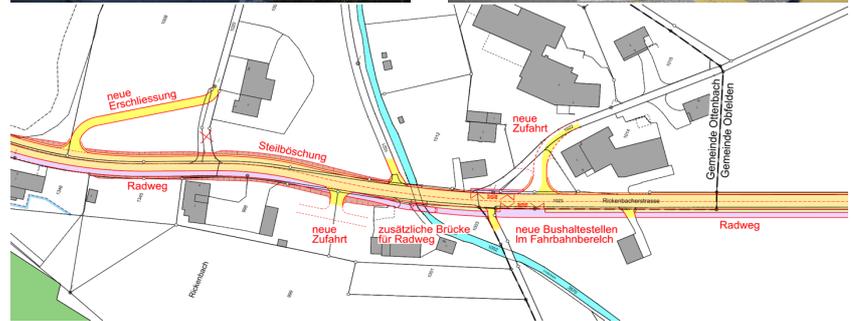
Die Räschstrasse gilt als eine wichtige Schulwegverbindung und soll dementsprechend als kommunaler Radweg gesichert werden. Die Schifflistrasse ist eine sichere, attraktive Alltagsverbindung zwischen Obfelden und Affoltern a. A. und soll ebenfalls als kommunaler Radweg gesichert werden. Aktuell ist die Schliffistrasse im Bereich zwischen der Autobahnunterführung und der Abzweigung zur Schliffistrasse 4 nicht asphaltiert. Gemäss der Koordinationsstelle Veloverkehr Kanton Zürich ist eine Signalisation notwendig, jedoch kein Hartbelag.

Der Ortsteil Toussen wird mit geplanten, kommunalen Radwegen ans übergeordnete Netz erschlossen.

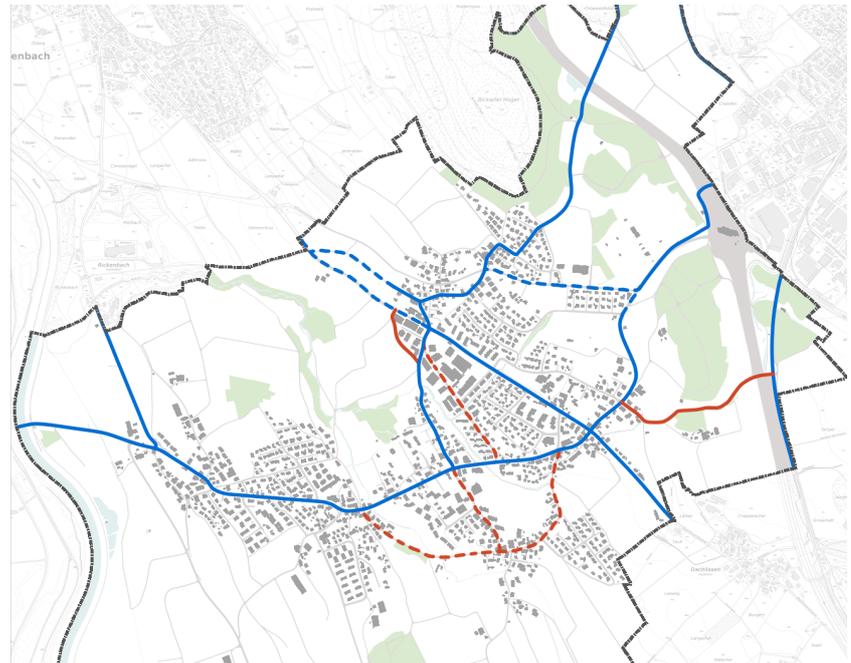
Wegweiser Radweg (links) und
 Aufeinandertreffen mehrerer regionaler
 Radwege im Knoten Toussen (rechts)



Planausschnitt aus dem Projekt
 Autobahnzubringer
 Quelle: Tiefbauamt Zürich (tba.zh.ch)



- — — Radweg übergeordnet
bestehend / geplant
- — — Radweg kommunal
bestehend / geplant



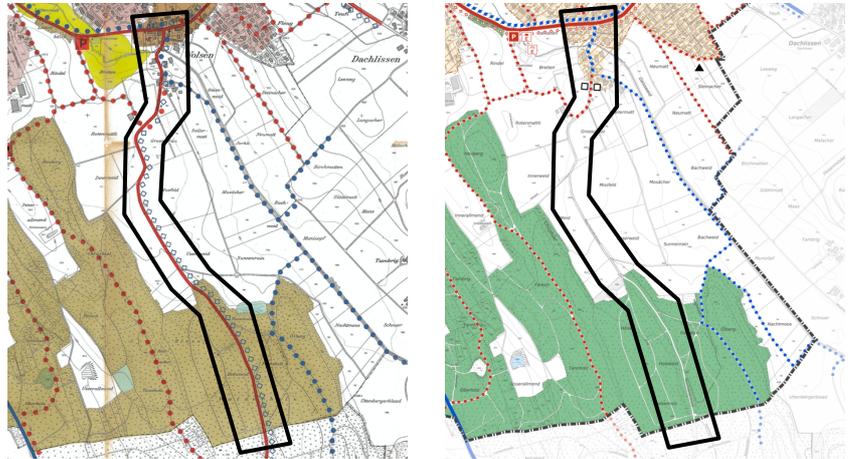
Differenzen zum Verkehrsplan 1985

Nachfolgend wird der Radweg abgebildet und kurz beschrieben, welcher im alten Verkehrsplan aus dem Jahr 1985 festgelegt und im neuen, vorliegenden Verkehrsplan nicht mehr enthalten ist. Auf die neu im Verkehrsplan enthaltenen Radweg-Verbindungen wird nicht einzeln eingegangen.

Im Gebiet zwischen der Wolserstrasse und der Gemeindegrenze wird darauf verzichtet, die bisher im kommunalen Richtplan übergeordnet festgelegte Radwegverbindung entlang der Maschwanderstrasse als kommunale Verbindung in den Richtplan aufzunehmen. Dieser Entscheidung wurde überkommunal mit der Gemeinde Maschwanden im Rahmen der aktuellen Richtplanrevision abgestimmt und koordiniert.

An der bestehenden durchgehenden Veloverbindung, welche aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens im Mischverkehr geführt wird, wird nichts verändert.

links: Ausschnitt aus dem Verkehrsplan
1985
rechts: Ausschnitt aus dem vorliegenden
Verkehrsplan



Weitere Hinweise:

Gemäss GIS Kanton Zürich "Velonetz Alltag" befinden sich entlang der Dorfstrasse zwischen der Verzweigung Muristrasse und Knoten Toussen zwei Schwachstellen. Während zwischen der Muristrasse und der Verzweigung kein Velostreifen und kein klarer Übergang in die Muristrasse bestehen, weist der Knoten Toussen eine ungenügende Führung des Veloverkehrs über die LSA auf.

6 PLAN DER ÖFFENTLICHEN BAUTEN UND ANLAGEN

Gliederung des Plans öffentliche Bauten und Anlagen

Der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen enthält die für die Raumplanung wichtigen Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse von kommunaler Bedeutung, insbesondere für:

- die öffentliche Verwaltung und Werke,
- die Kultuspflge und das Bestattungswesen,
- die Erziehung und Bildung,
- die Kultur und die gemeinschaftliche Begegnung,
- das Sozial- und Gesundheitswesen,
- die Erholung und den Sport.

Bedürfnisgerechtes Angebot und Zusammenarbeit

6.1 Gesamtstrategie

Der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen ist ein Koordinationsinstrument zwischen den verschiedenen Trägern von öffentlichen Bauten und Anlagen bzw. von öffentlichen Funktionen.

Er enthält jene Bauten und Anlagen, die mit der Erfüllung kommunaler öffentlicher Aufgaben im Zusammenhang stehen und Auswirkungen auf die Raumplanung erwarten lassen.

Die öffentlichen Bauten sollen die Bedürfnisse der Bevölkerung abdecken und den Trägern den nötigen Entwicklungsspielraum ermöglichen, wobei in verschiedenen Fällen gemeinschaftliche Nutzungen (z.B. in Zweckverbänden) denkbar sind und angestrebt werden sollen.

6.2 Öffentliche Verwaltung und Werke

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
ARA = ARA Obfelden (R)	bestehend*	Gemeinde
W = Werkhof Obfelden (R)	bestehend	AWEL

*Hinweis: Möglicher Standort ARA Reuss wurde verworfen

Kommunal

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
V = Gemeindeverwaltung	bestehend	Gemeinde
Fw = Feuerwehrgebäude	bestehend	Gemeinde
A = Abfallsammelstelle Brunnmatt	bestehend, Verlegung zu prüfen	Gemeinde
Mz = Mehrzweckgebäude Brunnmatt	bestehend	Gemeinde
W1 = Werkhof Obfelden	bestehend	Gemeinde
ZSA = Zivilschutzanlage	bestehend	Zivilschutz- organisa- tion Albis

Erläuterungen:

ARA Obfelden

Die Abwasserreinigungsanlage (ARA) Obfelden besitzt ein Abwärmepotenzial von 3'400 MWh/a. Gemäss regionalem Richtplan ist die Energiebezugsdichte für Abwärmennutzung aktuell zu gering und jeweils neu zu prüfen, wenn Bauten und Anlagen mit hohem Energiebedarf geplant werden. Weiter wird im regionalen Richtplan im Gebiet der heutigen ARA Obfelden ein möglicher Standort für eine Gross-ARA Reuss festgelegt. Jedoch wird das Projekt Gross-ARA Reuss-Obfelden nicht mehr weiterverfolgt. Somit ist der regionale Richtplaneintrag obsolet. Aktuell werden die Möglichkeiten für zukünftige Zusammenschlüsse mit Studien abgeklärt und die Möglichkeiten diskutiert.

Werkhof AWEL

Der Werkhof (W) ist gemäss regionalem Richtplan eine bestehende Einrichtung für den Gewässerunterhalt im Besitz des kantonalen Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL).

Gemeindeverwaltung

Die Gemeindeverwaltung Obfelden (V) befindet sich an der Dorfstrasse 66 im Chilefeld. Es besteht Ausbaubedarf, aber der Standort ist ausreichend.

Mehrzweckgebäude Brunnmatt,
Feuerwehr, Werkhof und
Zivilschutzanlage

Das Mehrzweckgebäude Brunnmatt (Mz) an der Bächlerstrasse 11 beherbergt die Feuerwehr (Fw), den Werkhof Obfelden (W1) und die Zivilschutzanlage (ZSA). Zudem verfügt das Gebäude zusätzlich über

ein Sitzungszimmer sowie einen Saal für 100 Personen. Der Saal und das Sitzungszimmer stehen für die Raumvermietung zur Verfügung und ermöglichen vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Es besteht kein Ausbaubedarf.

Abfallsammelstelle Brunnmatt

Die kommunale Abfallsammelstelle Brunnmatt (A) befindet sich an der Bächlerstrasse 3 und steht allen Einwohnern der Gemeinde zur Verfügung. Die Ausstattung genügt auch den künftigen Anforderungen, aber in Bezug auf die Zufahrten besteht Ausbaubedarf.

Wie bereits in der Leitlinie 8 "Öffentliche Einrichtungen stützen" im räumlichen Entwicklungskonzept (REK) festgehalten wird, ist eine Verlegung der heutigen Sammelstelle, z.B. in eine Gewerbezone, zu prüfen.

Gemeindeverwaltung V (links) und das Mehrzweckgebäude Brunnmatt MZ (rechts)



Feuerwehrgebäude FW (links) und die Abfallsammelstelle Brunnmatt A (rechts)



6.3 Kultuspfl ege und Bestattungswesen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
K1 = Reformierte Kirche	bestehend	ref. Kirche
K2 = Katholische Kirche	bestehend	kath. Kirche
F = Friedhof Chilefeld	bestehend	ref. Kirche

Erläuterungen:

Kirchen und Friedhof

Das Angebot der Kirchen ergänzt das kulturelle und soziale Leben in der Gemeinde und stellt einen wichtigen Bestandteil im Gemeindeleben dar. Die reformierte und die katholische Kirche (Landeskirchen) sind daher Teil des Plans der öffentlichen Bauten und Anlagen.

Die reformierte Kirche (K1) befindet sich am Chileweg 39, während das Pfarramt gegenüber am Chileweg 12 liegt. Nördlich der reformierten Kirche erstreckt sich der Friedhof (F) entlang der Räschstrasse und verfügt über genügend Platzreserven. Die katholische Kirche (K2) ist gemeinsam mit dem benachbarten "Chilehuus" an der Bachstrasse 18 und 20 vorzufinden.

Reformierte Kirche K1 (links) und die katholische Kirche K2 (rechts)

Quelle K1: obfelden.ch
Quelle K2: kath-affoltern.ch



6.4 Erziehung und Bildung

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
Kg1 = Kindergarten Bächler	bestehend	Gemeinde
Kg2 = Kindergarten Räsch	bestehend	Gemeinde
Kg3 = Kindergarten Schlossächer	bestehend	Gemeinde
MZH = Mehrzweckhalle Zendenfrei	bestehend	Gemeinde
S1 = Primarschule Schlossächer	bestehend	Gemeinde
S2 = Primarschule Chilefeld	bestehend	Gemeinde
S3 = Tagesschule Lernwerkstatt	bestehend	Stiftung
S4 = Sekundarschule Obfelden – Ottenbach	bestehend	Gemeinde
T1 = Turnhalle Schlossächer	bestehend	Gemeinde
T2 = Turnhalle Chilefeld	bestehend	Gemeinde
Z = Kinder- und Jugendtagesstätte ZickZack	geplant	Gemeinde

Erläuterungen:

Öffentliche Schulen

Die Schulraumplanung wird aufgrund von Schülerzahlen und Prognosen regelmässig überprüft und den neuen Erkenntnissen angepasst. Gemäss Leitlinie 7 des räumlichen Entwicklungskonzepts besteht bis ins Jahr 2025 Bedarf an vier bis sechs zusätzliche Klassenzimmer. Der Bedarf an zusätzlichen Schulklassen, neuen Kindergärten und einem Ausbau der schulergänzenden Tagesbetreuung soll gedeckt werden. Hierfür sind ausreichende Flächen an den bestehenden Schulstandorten vorhanden und insbesondere Aufstockungen von bestehenden Schulbauten zu prüfen.

Bei der Kinder- und Jugendtagesstätte ZickZack an der Dorfstrasse 65 ist die Kapazitätsgrenze aktuell erreicht. Deswegen genehmigte die Gemeindeversammlung am 5. Dezember 2019 einstimmig den Kredit zur Erstellung eines Pavillonneubaus unterhalb des Schulhauses Chilefeld A. Die Kinder- und Jugendtagesstätte ergänzt das Tagesstrukturangebot der Schulen in Obfelden.

Die Tagesschule Lernwerkstatt in Bickwil ist eine Tagesschule für Sekundarschüler, die privat geführt wird und von der kantonalen Bildungsdirektion als Tagessonderschule Kategorie A anerkannt ist. Das bedeutet, dass sie Jugendliche mit besonderen Bedürfnissen im

schulischen, sozialen oder emotionalen Bereich aufnimmt, die eine Sonderschulung (Kategorie A) brauchen oder deren Schulabschluss in der öffentlichen Schule nicht gewährleistet ist.

Primarschulhaus Chilefeld S2 (links) und
Sekundarschule Obfelden – Ottenbach
S4 (rechts)



Primarschulhaus Schlossächer S1
Quelle: MN Architekten



Tagesschule Lernwerkstatt S3 (links) und
Turnhalle Chilefeld T2 (rechts)
Quelle S3: sozjobs.ch



6.5 Kultur und gemeinschaftliche Begegnungen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
B = Gemeinde- und Schulbibliothek	bestehend	Gemeinde

Erläuterungen:

Raumangebot

Für Kultur und gemeinschaftliche Begegnung stehen in der Gemeinde mit den Singsälen in den Schulen Chilefeld und Schlossächer, dem Mehrzweckgebäude Brunnmatt und der Schützenstube im Schützenhaus diverse Räume zur Verfügung, welche für verschiedene Anlässe gemietet werden können (siehe Festlegungen in den Kapiteln 6.2, 6.4 und 6.7). Zusätzlich wird auch das Freibad Badi Obfelden mehrmals pro Jahr für kulturelle Veranstaltungen genutzt. Zusätzlich verfügt die Gemeinde mit der Mehrzweckhalle Zendenfrei über eine Räumlichkeit, die auch für grössere Anlässe genügend Platz bietet.

Bibliothek

Die Gemeinde- und Schulbibliothek, die an der Schmittenstrasse 8 liegt, organisiert regelmässige Veranstaltungen und ist ein Ort der Begegnung.

Kulturelle Angebote

Im Auftrag der Gemeinde schafft die Kulturkommission (Kultur Obfelden) vielfältige kulturelle Veranstaltungen in Obfelden und organisiert dutzende Kultur-Events. Sie soll mit ihrem Angebot auch in Zukunft zur Erfüllung der Bedürfnisse der Bevölkerung gemäss der Leitlinie 17 des räumlichen Entwicklungskonzepts beitragen.

6.6 Sozial- und Gesundheitswesen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
Aw1 = Alterswohnungen Alte Landstrasse	bestehend	Gemeinde
Aw2 = Alterswohnungen Postareal	geplant	noch offen
O2 = Offene Jugendarbeit Obfelden- Ottenbach	bestehend	Gemeinde

Erläuterungen:

Alterswohnungen

Gemäss der Leitlinie 7 des räumlichen Entwicklungskonzepts soll der Raum für Altersbauten aufgrund des zunehmenden Seniorenanteils angemessen erhöht und gefördert werden.

Die Gemeinde Obfelden verfügt an der Alten Landstrasse über preisgünstige, gemeindeeigene Alterswohnungen. Zusätzlich sollen im Zuge der Zentrumsentwicklung in Toussen auf dem Postareal weitere Alterswohnungen entstehen.

Das Altersleitbild und die Angebotsbroschüre "Generation 60+" der Gemeinde ermöglicht der Zielgruppe mit einem vielfältigen Angebot die Teilnahme am gemeinschaftlichen Dorfleben.

Jugendarbeit

Die Offene Jugendarbeit Obfelden – Ottenbach, auch genannt O2JUGEND, arbeitet partizipativ und gewährt den Jugendlichen Raum für die Realisierung ihrer Ideen. Sie sorgt für ein attraktives Freizeitangebot für Jugendliche und junge Erwachsene. Der Jugendtreff an der Dorfstrasse 61 ist Teil des Angebots der offenen Jugendarbeit.

Alterswohnungen Alte Landstrasse Aw1 (links) und Offene Jugendarbeit Obfelden O2 (rechts)



6.7 Erholung und Sport

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen. Im regionalen Richtplan ist die Hundeschule im Gebiet Chalchweid als Erholungsgebiet festgelegt und nicht Teil des Teilrichtplans "Öffentliche Bauten und Anlagen".

Kommunal

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
Sa1 Aussensportanlage Schlossächer	bestehend	Gemeinde
Sa2 Aussensportanlage Zendenfrei	bestehend	Gemeinde
Sa3 Aussensportanlage Zendenfrei Erweiterung	geplant	Gemeinde
B1 Freibad	bestehend	Gemeinde
B2 Hallenbad Schlossächer	bestehend	Gemeinde
Fg Familiengartenareal	geplant	Verein
Sh Schützenhaus	bestehend	Verein
Sp = Spielplatz Zendenfrei	bestehend	Gemeinde
Sw = Streetworkout-Anlage	bestehend	Gemeinde

Erläuterungen:

Aussensportanlagen Zendenfrei und Schlossächer

* Gemäss aktueller Bevölkerungsprognose des Statistischen Amtes des Kantons Zürich wird bis ins Jahr 2040 mit 1.8 Millionen Einwohnern im Kanton Zürich gerechnet, was eine Zunahme um rund 300'000 EinwohnerInnen bedeutet. Wenn davon ausgegangen wird, dass 20 % dieses Bevölkerungszuwachses in den Handlungsräumen "Landschaft unter Druck" und "Natur- und Kulturlandschaft" zu verorten ist, ergibt sich bei linearer Aufteilung auf sämtliche 20%-Gemeinden für Obfelden ein theoretischer Zuwachs von rund 950 EinwohnerInnen. Dieser Wert ist als Bezugsgrösse zu verstehen.

Die Gemeinde Obfelden verfügt über ein attraktives Angebot an Sport- und Freizeitanlagen. Bei den Aussensportanlagen Zendenfrei und Schlossächer sind Laufbahnen, Spielwiesen und Hartplätze vorhanden. Zudem bestehen bei der Aussensportanlage Zendenfrei auch Beachvolleyballfelder.

Wie im räumlichen Entwicklungskonzept beschrieben wird, ist bis in das Jahr 2040 mit rund 6'660 EinwohnerInnen* zu rechnen. Dies entspricht einem Zuwachs von rund 950 Personen, was unter anderem auch einen Bedarf an zusätzlichen Flächen für Aussensport und Freizeitaktivitäten bedeutet. Hierfür soll die bestehende Reservezone südöstlich der bestehenden Aussensportanlage Zendenfrei entlang des Lindenbachs als langfristige Reserve und zukünftige Erweiterungsoption für die Aussensport- und Freizeitanlage gesichert werden. Im Rahmen der aktuellen Revision der Nutzungsplanung müssen keine Anpassungen im Zonenplan vorgesehen und die Reservezone kann unverändert belassen werden. Zur Realisierung der Erweiterung ist im Rahmen einer späteren Revision der Nutzungsplanung eine Einzonung der Reservezone respektive einer Teilfläche in eine Erholungszone oder eine Zone für öffentliche Bauten sowie

damit zusammenhängend ein Bedarfsnachweis notwendig. Der Zonentyp und die Grösse der einzuzonenden Fläche sind im Rahmen der jeweiligen Nutzungsplanungsrevision anhand des zukünftigen Bedarfs zu klären. Es ist anzumerken, dass bei der Planung einer Erweiterung und der Einzonung der Reservezone zu beachten ist, dass:

- erhebliche, mittlere und geringe Hochwassergefährdungen bestehen, welche jedoch im Rahmen der Revitalisierungsplanung Lindenbach behoben respektive reduziert werden sollen,
- in nachfolgenden Planungsverfahren eine punktuelle Gefahrenabklärung vorzunehmen ist und
- die Herstellung der Hochwassersicherheit Voraussetzung für die Einzonung der Reservezone ist.

In der Umgebung der Sportanlage Schlossächer bestehen keine Reserveflächen für mögliche grössere Erweiterungen.

Freibad

Das öffentliche Freibad erfreut sich grosser Beliebtheit und soll weiterhin attraktiv und im Sommer ein stark frequentiertes Ziel Obfeldens bleiben. Dieses Vorhaben wird unter anderem von der Kulturkommission unterstützt, indem das Freibad als Ort für das Austragen von kulturellen Veranstaltungen benutzt wird.

Hallenbad Schlossächer

Das Hallenbad Schlossächer an der Alten Landstrasse 39 ist Teil des Schulhauses Schlossächer und verfügt über ein Lernschwimmbecken mit den Massen 16.33 m * 8 m. Es ist ausserhalb der regulären Schulzeiten während den Schulwochen für die Öffentlichkeit zugänglich.

Familiengartenareal

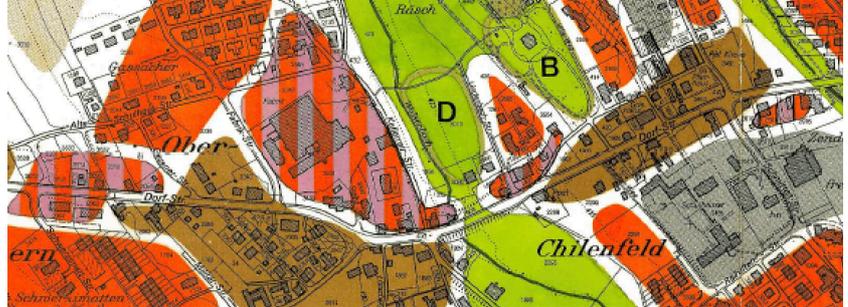
Im bestehenden Siedlungs- und Landschaftsplan der Gemeinde, welcher mit dieser Revision aufgehoben wird, ist in Oberlunnern ein Familiengartenareal bezeichnet (siehe unten). Mit der steigenden Bevölkerungszahl und der verdichteten Bauweise gewinnen Familiengärten zunehmend an Bedeutung und Beliebtheit. Mit dem Richtplaneintrag soll die Möglichkeit zur Erstellung eines Familiengartenareals gesichert werden. Hierfür ist zusätzlich auch die Umzonung einer Teilfläche der Freihaltezone in eine Erholungszone notwendig, was ebenfalls eines Gemeindeversammlungsbeschlusses in der nachgelagerten Revision der Nutzungsplanung bedarf. Die Umzonung ist mit der geplanten Revitalisierung des Wolserbachs (2. Priorität) in diesem Abschnitt abzustimmen.

Das Familiengartenareal soll grundsätzlich so genutzt werden, dass die Fruchtfolgeflächen mehrheitlich erhalten bleiben können. Es ist festzuhalten, dass die Gemeinde beabsichtigt, im Familiengartenareal Gartennutzungen, Gartenhäuser und Schöpfe mit einer maximalen Fläche von 6m² und einer maximalen Höhe von 3m sowie das Aufstellen von Gartenboxen zuzulassen. Betonfundamente für die Gartenhäuser und Schöpfe sollen nicht zulässig sein. Für das Familiengartenareal sind ausserdem Wasserleitungen zu erstellen und eine Parkierungsfläche mit wasserdurchlässigem Belag bereitzustellen. Falls hierfür Fruchtfolgeflächen beansprucht werden müssen, sind

diese Flächen – bei Überschreitung einer Gesamtfläche von 5000 Quadratmeter im gesamten Gemeindegebiet – zu kompensieren.
Für das Familiengartenareal ist ein Nutzungsreglement zu erstellen.

Ausschnitt aus dem Siedlungs- und
Landschaftsplan aus dem Jahr 1985

B,C,D Besonderes Erholungsgebiet
Familiengartenareal (D)



Spielplatz Zendenfrei / Lindenbach

Der bestehende Spielplatz Zendenfrei, welcher direkt neben der Aus-sensportanlage und der Mehrzweckhalle Zendenfrei liegt, bietet ein attraktives Angebot für Kinder und Jugendliche. Im Rahmen des Revi-talisierungsprojekts am Lindenbach muss der Spielplatz am beste-henden Standort leicht verschoben werden und wird zukünftig durch eine Böschung gegen Hochwasser geschützt.

Schützenhaus Sh (links)
und das Freibad B1 (rechts)



Sportanlage Zendenfrei S2 (links) und
Luftbild der Sportanlage Schlossächer S1
(rechts, Quelle: GIS ZH)



6.8 Wirkung der Festlegungen

Wirkung

Mit dem Richtplaneintrag wird dokumentiert, dass ein öffentliches Interesse am Fortbestand, an einer Erweiterung, einer Verlegung oder einem Neubau am festgelegten Standort besteht. Mit den Festlegungen werden die langfristig notwendigen Handlungsspielräume gesichert und die ersten Voraussetzungen für den Landerwerb geschaffen.

Die Landsicherung für die geplanten öffentlichen Bauten und Anlagen erfolgt durch Werkpläne gemäss § 114 ff. PBG, soweit das Land nicht bereits im Besitz der Trägerschaft ist oder freihändig erworben werden kann. Werkpläne bewirken innerhalb ihres Geltungsbereichs ein Veränderungsverbot und erteilen dem anordnenden Gemeinwesen das Enteignungsrecht.

Der private Grundeigentümer hat im Bereich einer geplanten öffentlichen Baute oder Anlage jederzeit das Recht, einen Werkplan zu verlangen, damit er Klarheit über das Ausmass der beanspruchten Landfläche erhält. Er hat zudem das Heimschlagrecht für das vom Werkplan erfasste Grundstück.

Mit den nachgeordneten Planungen, insbesondere im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung, sind die Möglichkeiten zur Realisierung der Bauten mittels geeigneter Zonierung und Verkehrserschliessung offenzuhalten. Als Zonen kommen die Erholungszone und die Zone für öffentliche Bauten in Frage. Andere Zonen dürfen aufgrund des Richtplaneintrages nicht ausgeschieden werden.

7 AUSWIRKUNGEN

Verkehrsplan

Die Festlegungen im Verkehrsplan sichern die Groberschliessung des Siedlungsgebietes, die Verbindungen für den motorisierten Individualverkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr und stellen dar, wo und wie die Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewährleistet sein soll. Sie sollen zu einem verträglichen Verkehr beitragen und die Qualität der Verkehrsanbindung an die umliegenden Gemeinden sowie auch die Durchgängigkeit sichern.

Durch die Verbesserungen beim Fuss- und Veloverkehr und die Festlegungen betreffend öffentlichen Verkehr kann der Modalsplit verbessert werden.

Durch die verschiedenen Massnahmen werden die Siedlungsentwicklung und der Verkehr bestmöglich aufeinander abgestimmt und die Wohnquartiere geschont, indem weiterer Verkehr vermieden wird. Im Innerortsbereich und insbesondere im Bereich der kommunalen Sammelstrassen werden Massnahmen vorgesehen, um die Verkehrssicherheit weiterhin zu gewährleisten oder gar zu verbessern.

Die Festlegungen zum Thema "Aufwertung im Strassenraum" reagieren auf den Bau des Autobahnzubringers und der damit verbundenen Abklassierung der Dorfstrasse. Durch gestalterische und bauliche Massnahmen werden ein grosser Teil des Verkehrs auf die übergeordneten Strassen gelenkt, die Koexistenz zwischen dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr verbessert, für einen verkehrsberuhigten Strassenraum gesorgt und hohe Aufenthaltsqualität geschaffen. Gleichzeitig fördern die Massnahmen den Fuss- und Veloverkehr und die Verkehrssicherheit, indem anhand angepasster Querschnitte mehr Platz für grosszügige Gehbereiche und Radwege geschaffen und Querungsmöglichkeiten zwischen den Strassenseiten verbessert werden.

Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen

Mit dem Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen werden die Raumbedürfnisse der Gemeinde für die absehbare Zukunft gesichert und der erforderliche Entwicklungsspielraum gegeben.

Siedlungs- und Landschaftsplan (Aufhebung)

Die Aufhebung des Siedlungs- und Landschaftsplans hat keine negativen Auswirkungen auf die Entwicklung in der Gemeinde Obfelden, da die Zielsetzungen und Anliegen in den übergeordneten Planungen, in kommunalen Inventaren und im räumlichen Entwicklungskonzept enthalten sind.

8 KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN

8.1 Allgemeines

Kosten mit Nachfolgevorlagen

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt nur schwer beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren ist. In aller Regel kann die Stimmbürgerschaft vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entsprechenden Sachverhalt befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- Umsetzung in der Nutzungsplanung (z.B. Erschliessungsplan)
- Planungs- und Projektierungskredite
- Baukredite (z.B. Radweg, Strassenraumgestaltung)
- Landerwerb (z.B. Freihaltung)
- Entschädigungen oder Beiträge (z.B. Mehrwertbeiträge)

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

Kosten, über die der Souverän nicht mehr abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz des Gemeinderates liegende Ausgaben gemäss Gemeindeordnung. Solche Kosten können sein:

- Infrastrukturanlagen, die mit dem Erschliessungsplan als gebundene Kosten beschlossen wurden (z.B. Trottoirbau)
- Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Sanierungen)
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte
- Feinerschliessung (z.B. öffentlicher Weg in Quartierplan)

8.2 Umsetzung Bereich Verkehr

Punktuelle Massnahmen

Punktuelle Verbesserungen, Aufwertungen und Ergänzungen bereits bestehender Verkehrsanlagen sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans.

Prioritäten

Die einzelnen Massnahmen sind bedürfnisorientiert und zeitlich gestaffelt umzusetzen. Dementsprechend sind sie verschiedenen Prioritäten zuzuordnen:

sofort	2020–2023	Priorität 1
kurzfristig	2020–2025	Priorität 2
mittelfristig	2020–2030	Priorität 3
langfristig	nach 2030	Priorität 4

Umsetzung

Zur Umsetzung der geplanten Festlegungen auf kommunaler Stufe sind folgende Massnahmen und Prioritäten vorgesehen:

	Nr.	Code	Festlegung	Priorität
Aufwertung Strassenraum	1	MIV	Muristrasse (Abschnitt Sennhüttenstrasse bis Höhe Grundstück Kat. Nr. 3598)	2
	2	MIV	Dorfstrasse (Abschnitt Knoten Toussen bis Verzweigung Rickenbacherstrasse)	2
Verkehrsberuhigungszonen	3	MIV	Muristrasse (Überdeckung)	2
Eingangstore	4	MIV	Dorfstrasse	2
	5	MIV	Ottenbacherstrasse	2
	6	MIV	Mettmenstetterstrasse	3
	7	MIV	Dorfstrasse (im abklassierten Bereich)	2
	8	MIV	Maschwanderstrasse	3
Elektroladestationen	9	P	Freibad	3
	10	P	Schlossächer	3
	11	P	Zendenfrei	3
Öffentliche Veloabstellanlagen	12	P	Bushaltestelle Gessnerstrasse	3
	13	P	Bushaltestelle Toussen (Nord)	2
	14	P	Bushaltestelle Unterlunnern	3
	15	P	Reussbrücke	3
	16	P	Gemeindeverwaltung	3
E-Bikestationen	17	P	Postareal	3
	18	P	Freibad	3
	19	P	Gemeindeverwaltung	3
Fuss- und Wanderwege	20	LV	Wegverbindung zwischen Breitenerlistrasse und Obergrien entlang der Tambrigstrasse	4
Radwege	21	LV	Wolserstrasse	3
	22	LV	Schmittenstrasse	3
	23	LV	Bachstrasse	3

8.3 Umsetzung Bereich öffentliche Bauten und Anlagen

Zur Umsetzung der geplanten Festlegungen auf kommunaler Stufe sind folgende Massnahmen und Prioritäten vorgesehen:

	Nr.	Code	Festlegung	Priorität
Erziehung und Bildung	24	Z	Kinder- und Jugendtagesstätte ZickZack	1
Sozial- und Gesundheitswesen	25	Aw2	Alterswohnungen Postareal	3
Erholung und Sport	26	Sa3	Aussensportanlage Zendenfrei Erweiterung	4
Erholung und Sport	27	Fg	Familiengärten	4

8.4 Übersicht der geplanten Anlagen

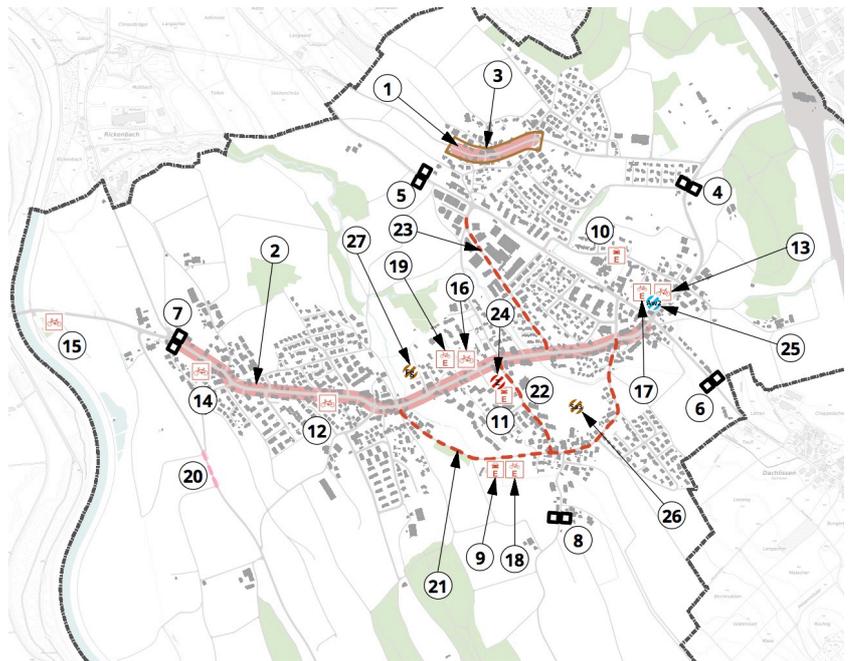
Im nachfolgenden Plan sind sämtliche geplanten Festlegungen auf kommunaler Stufe ersichtlich:

Verkehrsplan

-  Aufwertung Strassenraum
-  Tempo 30 geplant
-  Eingangstore geplant
-  Elektroladestation geplant
-  Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag kommunal geplant
-  Radweg kommunal geplant
-  Veloabstellanlage im öffentlichen Interesse kommunal bestehend / geplant
-  E-Bikestation

Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen

-  Kinder- und Jugendtagesstätte ZickZack
-  Alterswohnungen Postareal
-  Aussensportanlage Zendenfrei Erweiterung
-  Familiengärten



8.5 Übersicht der Anträge an die Planungsgruppe Knonaueramt

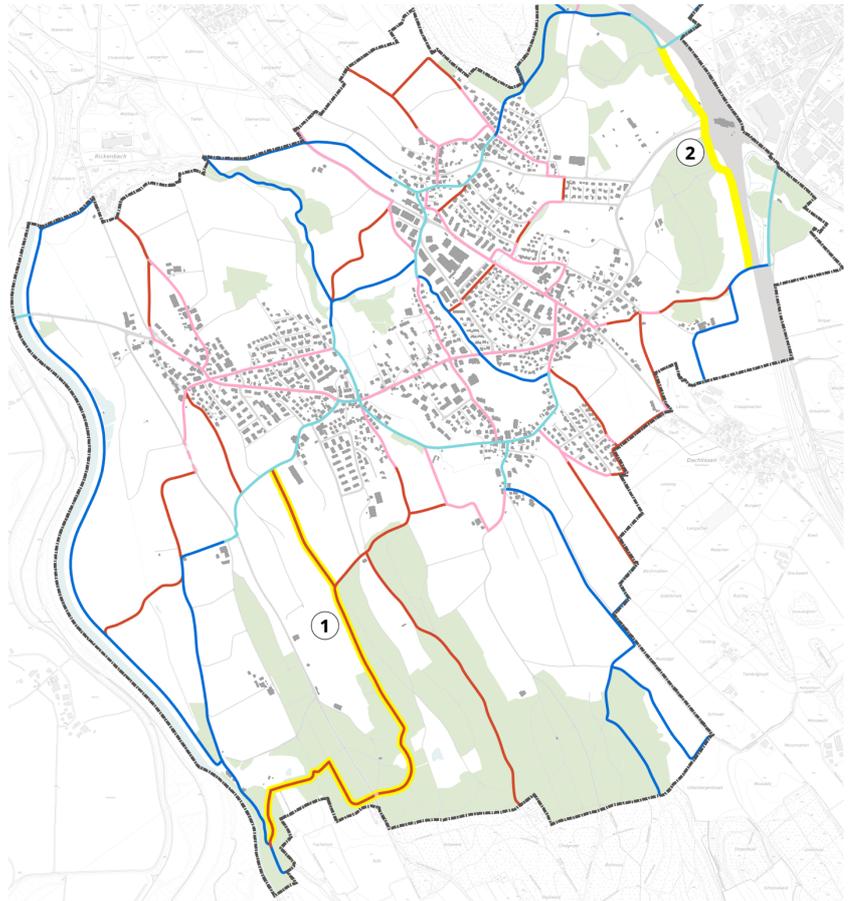
Anträge zur Ergänzung des regionalen Richtplans

Im Rahmen der Erarbeitung des kommunalen Verkehrsplans konnten verschiedene Fuss- und Wanderweg- sowie Radwegverbindungen eruiert werden, bei welchen es aus Sicht der Gemeinde Sinn machen würde, wenn diese auf regionaler Stufe festgelegt und im regionalen Richtplan ergänzt werden würden. Aus diesem Grund wird der Region beantragt, die in den beiden nachfolgenden Plänen gelb markierten Verbindungen bei der nächsten Revision des regionalen Richtplans als regionale Verbindungen aufzunehmen.

Ausschnitt aus dem Netzplan zu den Fuss- und Wanderwegen mit den gelb markierten Anträgen an die Region

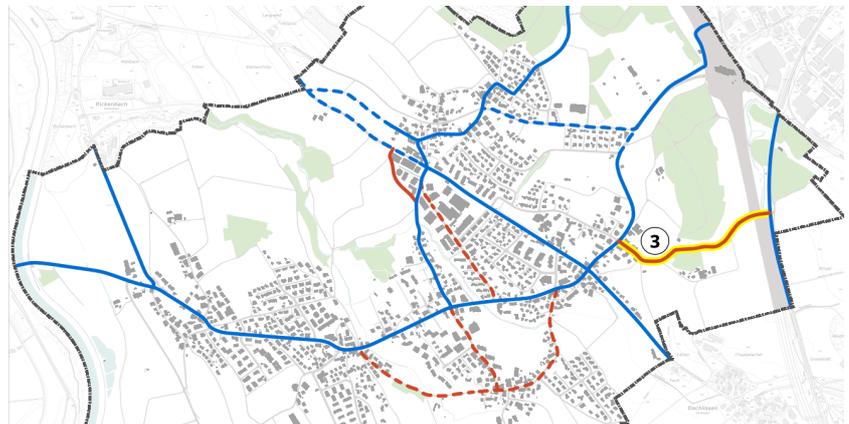
Antrag Nr. 1: Aufnahme der bestehenden kommunal festgelegten Fusswegverbindung, welche vom Dorf zu einem Aussichtspunkt und weiter zum Wanderweg entlang der Lorze und Reuss führt

Antrag Nr. 2: Aufnahme der Fusswegverbindung, welche zwei regionale Fusswege verbindet



Ausschnitt aus dem Netzplan zu den Radwegen mit dem gelb markierten Antrag an die Region

Antrag Nr. 3: Aufnahme der Radwegverbindung, welche zwei regionale Radwege verbindet und eine wichtige Bedeutung für den Alltagsverkehr hat



9 MITWIRKUNG

9.1 1. Kantonale Vorprüfung

Vorprüfungsbericht vom
20. Juli 2020

Die Revisionsvorlage des kommunalen Richtplanes mit Datum vom 10. März 2020 wurde am 17. März 2020 dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht.

Über die Haltung und die Anliegen des Kantons gibt der Vorprüfungsbericht vom 20. Juli 2020 Auskunft.

Aufgrund der Vorprüfung wurde in der Folge folgende Anpassungen vorgenommen:

Richtplankarte

Bericht zum
kommunalen Richtplan mit
Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

- Die Waldfläche in der Kiesgrube auf dem Grundstück Kat.-Nr. 2393 wurde angepasst.
- Bei den festgelegten Inhalten zum Veloverkehr wurde ergänzt, dass die Schwachstellen in Zusammenhang mit Randsteinen, Absätzen, versetzte Parkierung, Mischverkehr mit Zufussgehenden usw. zu beheben sind.
- Die Beschreibung der E-Bike-Ladestationen wurde aufgrund der Hinweise angepasst.
- Die Ausführungen zur Aufwertung des Strassenraums wurden dahingehend ergänzt, dass die Strassenraumgestaltung auch unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien erfolgen soll.
- Die Ausführungen zur Veloverkehrsverbindung entlang der Schliffstrasse wurden ergänzt. Da die Schliffstrasse in einem Teilabschnitt nicht asphaltiert ist, wurde der Hinweis der Koordinationsstelle Veloverkehr beibehalten.
- Auf die Festlegung der Veloverbindung zwischen Obfelden und Maschwanden wurde im Sinne der interkommunalen Koordination verzichtet, da die Gemeinde Maschwanden entschieden hat, keine kommunal bezeichnete Veloverbindung entlang der Wolserstrasse nach Obfelden festzulegen.
- Der Begriff "Langsamverkehr" wurde im gesamten Dokument durch "Fuss- und Veloverkehr" ersetzt.
- Im Kapitel 6.2 wurde festgehalten, dass aktuell die Möglichkeiten für zukünftige Zusammenschlüsse mit Studien abgeklärt und die Möglichkeiten diskutiert werden. Die Studie zum Zusammenschluss der ARA Obfelden mit der ARA Reuss-Schachen in Merenschwand ist noch nicht soweit fortgeschritten, um konkret im kommunalen Richtplan Bezug nehmen zu können.
- Beim Kapitel 6.7 wurde bei den geplanten Familiengärten der Koordinationshinweis angebracht, dass die Umzonung mit der geplanten Revitalisierung des Wolserbachs (2. Priorität) in diesem Abschnitt abzustimmen ist. Zusätzlich wurde ergänzt, wieso Bedarf nach Familiengärten besteht und auch welche Infrastruktur beabsichtigt wird.
- Im Abschnitt zur Erweiterung der Aussensportanlage Zendenfrei im Kapitel 6.7 wurden Ergänzungen bezüglich der Hochwassergefährdung vorgenommen. Ebenso wurde festgehalten, welche

Zonentypen auf Stufe der Nutzungsplanung auszuscheiden wären und wie das Vorgehen aussehen würde.

Nicht beachtete Anliegen

Folgenden vom ARE empfohlenen Regelungen wird nicht entsprochen:

- Der Hinweis, dass die an der Muristrasse neu vorgesehene Bushaltestelle voraussichtlich im ersten Teil der Rampe der Umfahrung liegt und weitere Abklärungen zu treffen seien, wurde nicht berücksichtigt, da die Lage der Bushaltestelle dem bereinigten Auflageprojekt des Kantons zum Autobahnzubringer entnommen wurde. Gespräche mit der Postauto AG haben im Rahmen der Planung der flankierenden Massnahmen zum Autobahnzubringer bereits stattgefunden.
- Die Signaturen für die Aufwertung des Strassenraums wurden in der Legende sowie im Plan nicht unterschieden und nicht mit einem Hinweis versehen, dass es um die Gestaltung der Überdeckung (und nicht der Staatsstrasse) geht. Stattdessen wurde die Bezeichnung des Abschnitts für die Aufwertung des Strassenraums im Bericht von "Muristrasse" auf "Überdeckung Muristrasse" umbenannt. Ausserdem wird die künftige Erschliessung des heute über die Muristrasse erschlossenen Gebiets nicht im Bericht dargestellt, da dies Teil einer separaten Planung ist.
- Der Hinweis zur Finanzierung der Eingangstore wurde zu Kenntnis genommen.

9.2 2. Kantonale Vorprüfung

Noch offen

9.3 Öffentliche Auflage

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung wird während 60 Tagen öffentlich aufgelegt.

Sämtliche Einwendungen werden eingehend geprüft. Soweit sich die Gemeinde der Meinung der Einwender anschliessen kann, wird dies durch eine entsprechende Korrektur der Planungsunterlagen berücksichtigt. Zu den Einwendungen wird mit einem Bericht zu den Einwendungen Stellung genommen.

9.4 Anhörung

Während der öffentlichen Auflage findet die Anhörung der nach- und nebeneordneten Planungsträger, namentlich der Nachbargemeinden und der Region, statt.

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung vom xx.xx.2021 wird von den Nachbargemeinden und der Planungsgruppe Knonaueramt zur Kenntnis genommen.

9.5 Festsetzung und Genehmigung

Festsetzung durch die Gemeindeversammlung

Die Festsetzung der Revision der kommunalen Richtplanung erfolgt auf Antrag des Gemeinderates durch die Gemeindeversammlung.

Kantonale Genehmigung

Die Revision der kommunalen Richtplanung wird mit der kantonalen Genehmigung für die Behörden verbindlich. Sie entfaltet noch keine Rechtswirkung für die Grundeigentümer.