

Umsetzung Agendaprozess "Läbigs Ottenbach": Situationsanalyse Verkehr



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	1
2	Situationsanalyse	1
2.1	Unfälle.....	1
2.2	Wunschlinien des Langsamverkehrs	2
2.3	Fahrbahnbreiten	2
2.4	Heutige Verkehrsbelastung	3
3	Mögliche Massnahmen und Empfehlungen.....	4
3.1	Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs.....	4
3.2	Auswirkungen der A4 und Umfahrung Ottenbach	5
3.3	Empfehlungen	10

Anhänge

- A1 Auswertung Unfallstatistik 1997 - 2002
- A2 Wunschlinien Langsamverkehr
- A3 Übersicht Fahrbahnbreiten Hauptachsen
- A4 Verkehrserhebung 2002: Belastungsplots (Gesamtbelastung und Durchgangsverkehr)

1 Ausgangslage

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Agenda „Läbigs Ottebach“ wurde von Ernst Basler + Partner AG vorgeschlagen, im Bereich Verkehr eine Situationsanalyse für das Gemeindegebiet durchzuführen. Der Bereich Verkehr ist für die Agenda ein Schlüsselbereich, da der Handlungsspielraum verschiedener anderer Bereiche von der weiteren Entwicklung im Verkehr betroffen oder sogar direkt abhängig ist.

Folgende Aspekte sollen betrachtet werden: Unfallsituation, Wunschlinien des Langsamverkehrs, Fahrbahnbreiten der Hauptachsen sowie die Ermittlung der heutigen Verkehrsbelastung. Die Verkehrsbelastung interessiert vor allem auch im Hinblick auf die Eröffnung der A4, die laut den Prognosen des kantonalen Verkehrsmodells zu einer beträchtlichen Erhöhung des Durchgangsverkehrs auf den Hauptachsen in Ottenbach führen wird. Im Zusammenhang mit der zur Zeit in Bearbeitung befindlichen Netzstrategie Knonauer Amt möchte die Gemeinde auf solide Grundlagen zur aktuellen Verkehrssituation auf ihrem Gemeindegebiet zurückgreifen können.

2 Situationsanalyse

2.1 Unfälle

Zur Analyse der Unfallsituation wurde die Unfallstatistik 1997 bis 2002 ausgewertet. In dieser Statistik sind alle der Polizei gemeldeten Unfälle verzeichnet, wobei nur die Unfälle mit Personenschaden meldepflichtig sind. Im Anhang A1 ist die Auswertung graphisch dargestellt, wobei die einzelnen Unfälle nicht als Punkte eingezeichnet, sondern eine Unfalldichte pro Strassenabschnitt ermittelt wurde. Es ist zu beachten, dass sich im bezeichneten Innerortsbereich durch die Halbierung der Abschnittslänge eine bessere Auflösung ergibt. Zusätzlich wurden die Unfälle mit Beteiligung des Langsamverkehrs mit speziellen Punkten bezeichnet.

In dieser 5-Jahresperiode hat sich kein tödlicher Unfall ereignet. Es sind total 52 Unfälle mit 19 Verletzten verzeichnet. Bei zwölf Unfällen mit Fussgängern und Radfahrern gab es fünf Verletzte, wobei einer dieser Unfälle ein Selbstunfall eines Radfahrers war. Vier Personen wurden bei Unfällen mit Mofas verletzt. Nur zwei Unfälle ereigneten sich bei starker Verkehrsbelastung, 39 dagegen bei schwacher Verkehrsbelastung. Das deutet darauf hin, dass die doch erhebliche Verkehrsbelastung während den Hauptverkehrszeiten nicht automatisch auch zu mehr Verkehrsunfällen führt, sondern eher die Nebenverkehrszeit, da die Verkehrsteilnehmer offenbar nicht mit derselben Aufmerksamkeit bei der Sache sind.

Unfallschwerpunkt ist trotz der Lichtsignalregelung der Knoten im Dorfzentrum. Ein zweiter Schwerpunkt mit einer Häufung von Unfällen mit Radfahrern ist die Verzweigung zwischen Rikenbacher- und Affolternstrasse.

2.2 Wunschnlinien des Langsamverkehrs

Die Grundlagen für die Wunschnlinien des Langsamverkehrs lieferte die Arbeitsgruppe Dorfzentrum (Jans und Schlegel); die Arbeitsgruppe Verkehr hat diese Grundlagen ergänzt. Im weiteren wurde das Dokument „Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Tempo 30/Freiwillig Tempo 30“ vom 30.03.2002 bezüglich der wichtigen Beziehungen aus den Quartieren zum Schulhaus ausgewertet. Im Anhang A2 sind die wichtigsten Wunschnlinien der Fussgänger sowie die wichtigen Verkehrsachsen dargestellt. Wunschnlinien zeigen, welche Beziehungen von den Verkehrsteilnehmern nachgefragt werden. Für die Fussgänger verlaufen die wichtigsten Wunschnlinien zu den Einrichtungen des öffentlichen Lebens wie Schulhäuser, Bushaltestellen, Kirchen etc. sowie zu den Einkaufsmöglichkeiten. Je näher man zum betreffenden Ziel kommt, desto stärker bündeln sich die Wunschnlinien resp. desto mehr Leute möchten auf einem bestimmten Weg an dieses Ziel gelangen. Im Idealfall existiert entlang einer Wunschnlinie auch effektiv ein sicherer Weg; das ist aber insbesondere bei Strassenquerungen nicht immer der Fall. Ein Plan der Wunschnlinien stellt die Wünsche dar, aber nicht unbedingt die existierenden Verbindungen.

Nicht überraschend kreuzt sich ein grosser Teil der Fussgängerwunschnlinien im Bereich des Dorfzentrums. Dies ist vor allem für Fussgänger heute ein eher unattraktiver Ort, da entweder am Lichtsignal relativ lange Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen oder dann die Überquerung insbesondere der Affolternstrasse trotz Fussgängerstreifen nicht ungefährlich ist. Speziell zu erwähnen ist weiter die Jonenstrasse, die sehr schmal ist und nur ein einseitiges Trottoir aufweist. Die Situation in den Quartieren kann weitgehend als zufriedenstellend bezeichnet werden; es bestehen lediglich an einzelnen Stellen noch Lücken (Fussgängerstreifen, evtl. Mittelinseln). Die Probleme dürften hier eher darin liegen, dass die motorisierten Anwohner für die Verhältnisse zu schnell fahren.

Für die Radfahrer stellt sich die Situation ähnlich dar. Auf der sanierten Zwillikerstrasse, der Affoltern- und der Jonenstrasse bestehen zwar im Ausserortsbereich Radstreifen oder -wege; in Nord-Süd-Richtung verläuft zudem eine Radroute auf Nebenstrassen parallel zu den Hauptachsen. Im Dorfzentrum dagegen fehlen Radwege und -streifen.

2.3 Fahrbahnbreiten

Die Fahrbahnbreiten auf den Hauptachsen wurden durch die Arbeitsgruppe Verkehr aufgenommen (Chirco und Häberling). Eine schematische Übersicht ist im Anhang A3 dargestellt.

Generell ist festzuhalten, dass die Fahrbahnbreiten im Zentrumsbereich mit in der Regel maximal 7 m eher schmal sind. Es fehlt insbesondere der Spielraum für Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs im Rahmen der heutigen Fahrbahnaufteilung.

2.4 Heutige Verkehrsbelastung

Zur Ermittlung der heutigen Verkehrsbelastung wurde am 06.06.2002 an verschiedenen Strassenquerschnitten in der Gemeinde eine Verkehrserhebung durchgeführt. Gezählt wurden Querschnitte und Knotenströme an zehn Posten während drei Nachmittagsstunden (Abbildung 1). Die Zählresultate wurden mittels Ganglinien von naheliegenden Automatenzählungen auf Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) hochgerechnet.

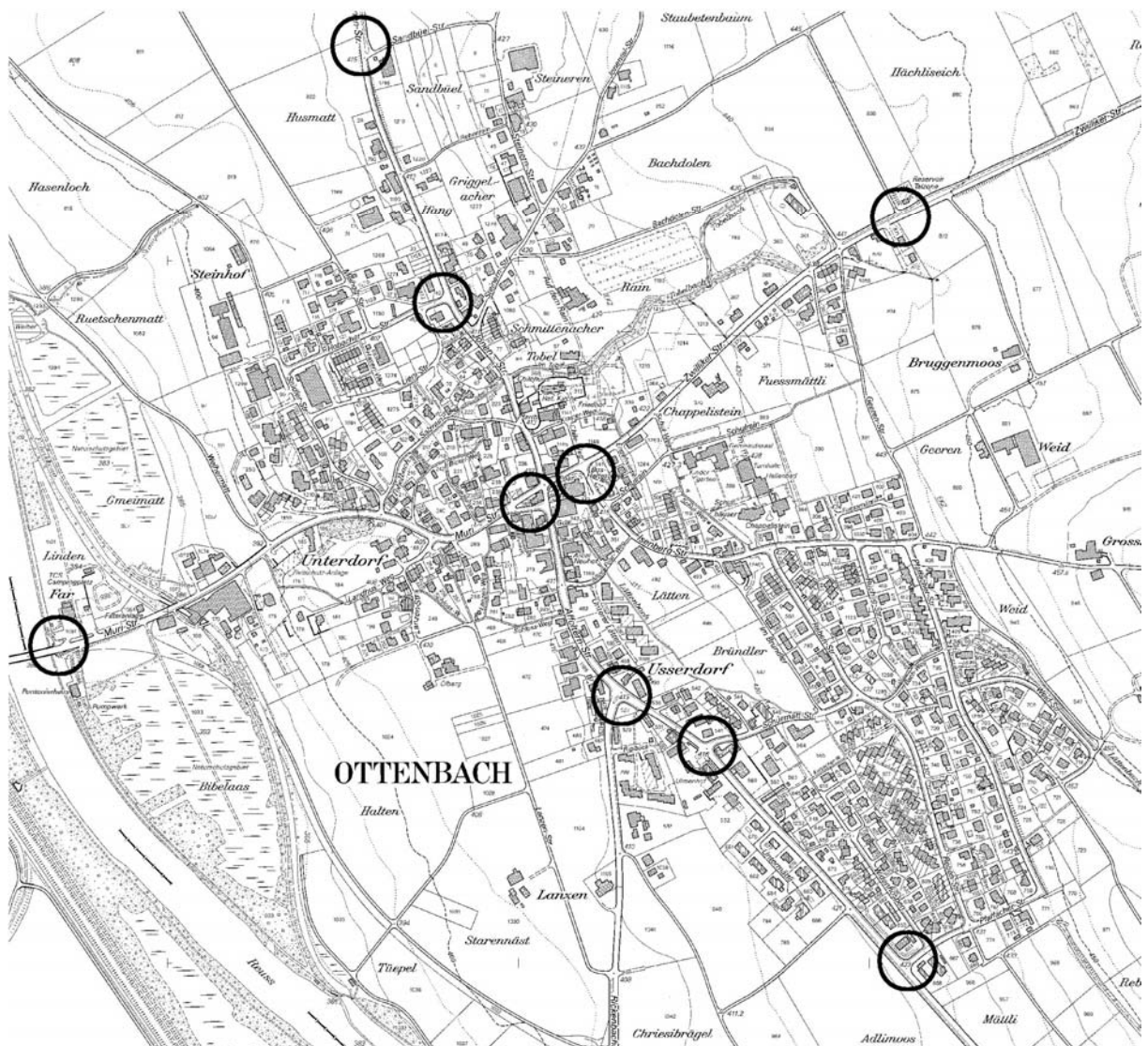


Abbildung 1: Übersicht Erhebungsposten

Anhang A4 enthält zwei Belastungsplots, die aus den Erhebungsergebnissen ermittelt wurden. Der erste Belastungsplot stellt die absoluten Querschnittsbelastungen in Fahrzeugen pro Tag (DTV) dar; im zweiten Plot ist nur der Durchgangsverkehr bezogen auf die Gemeinde Ottenbach dargestellt. Der Anteil des Durchgangsverkehrs an den gesamten Querschnittsbelastungen liegt durchwegs im Bereich von 70%; dies ist als hoch zu betrachten und unter anderem durch die spezielle Lage von Ottenbach an einer Durchgangsachse mit einem Reussübergang begründet. Die Querschnittsbelastung von rund 9'000 Fahrzeugen auf der Affolternstrasse im Dorfzentrum muss angesichts der schmalen Fahrbahnen ebenfalls als hoch bezeichnet werden. Der zentrale Knoten ist heute in der Spitzenstunde auf dem Ast Affolternstrasse bis zur Kapazitätsgrenze belastet.

3 Mögliche Massnahmen und Empfehlungen

3.1 Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs

Auf Grund der Unfallanalyse ergeben sich keine Unfallschwerpunkte des Langsamverkehrs mit dringendem Handlungsbedarf. Im Sinne einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr lassen sich zwei Unfallschwerpunkte identifizieren:

- Die Jonenstrasse auf Höhe Pfarrhaus; dieser Bereich ist allgemein als gefährliche Stelle für Fussgänger bekannt
- Die Einmündung der Rickenbacher- in die Affolternstrasse mit drei Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern

Für diese beiden Bereiche sollten gezielte Massnahmen zur verbesserten Führung des Fussgänger- und Radverkehrs untersucht werden.

Es wurde bereits festgestellt, dass die Fahrbahnbreiten auf den Hauptachsen generell kaum Spielraum für Massnahmen aufweisen. Ein Lösungsansatz wäre allenfalls die Einrichtung einer Kernfahrbahn, die mittels Aufhebung der Mittellinie und Reduktion der Fahrbahnbreite für den MIV die Markierung von Radstreifen bei den vorhandenen Fahrbahnbreiten erlauben würde.

Die Situation im Bereich des Dorfplatzes ist vor allem für Fussgänger unattraktiv und vor allem im Bereich des Bypass zwischen Muri- und Affolternstrasse gefährlich. Hierzu werden Lösungen im Rahmen der Untersuchung zu den Gestaltungsmöglichkeiten gesucht.

Im Bereich der Wohnquartiere insbesondere im Usserdorf sollten die bestehenden Lücken gemäss dem Dokument „Verkehrsberuhigungsmassnahmen Tempo 30/Freiwillig Tempo 30“ geschlossen werden.

Empfehlungen

- Hauptachsen Muri- und Affolternstrasse: Kernfahrbahn mit Markierung von Radstreifen prüfen, Zusammenarbeit mit Kanton erforderlich
- Jonenstrasse: Bessere Sichtverhältnisse für Fussgänger mittels Trottoirnase und Fussgängerstreifen prüfen lassen, evtl. Fahrbahn lokal einengen zwecks Geschwindigkeitsreduktion des MIV
- Knoten Affoltern-/Rickenbacherstrasse: Möglichkeiten für Radfahrerführung prüfen

3.2 Auswirkungen der A4 und Umfahrung Ottenbach

3.2.1 Situation heute

Auf Grund der Verkehrserhebung wurde untersucht, welche Auswirkungen die Umfahrung im Südwesten von Ottenbach auf das Verkehrsgeschehen im Dorfzentrum hat. Auf Grund der heute relativ starken Beziehung zwischen der Jonen- und der Affolternstrasse lässt sich nur ein vergleichsweise kleiner Anteil auf eine Umfahrung verlagern (vgl. dazu Knotenströme in Abbildung 2). Die Entlastung des Dorfkerns liegt bei weniger als 3'000 Fahrten pro Tag.

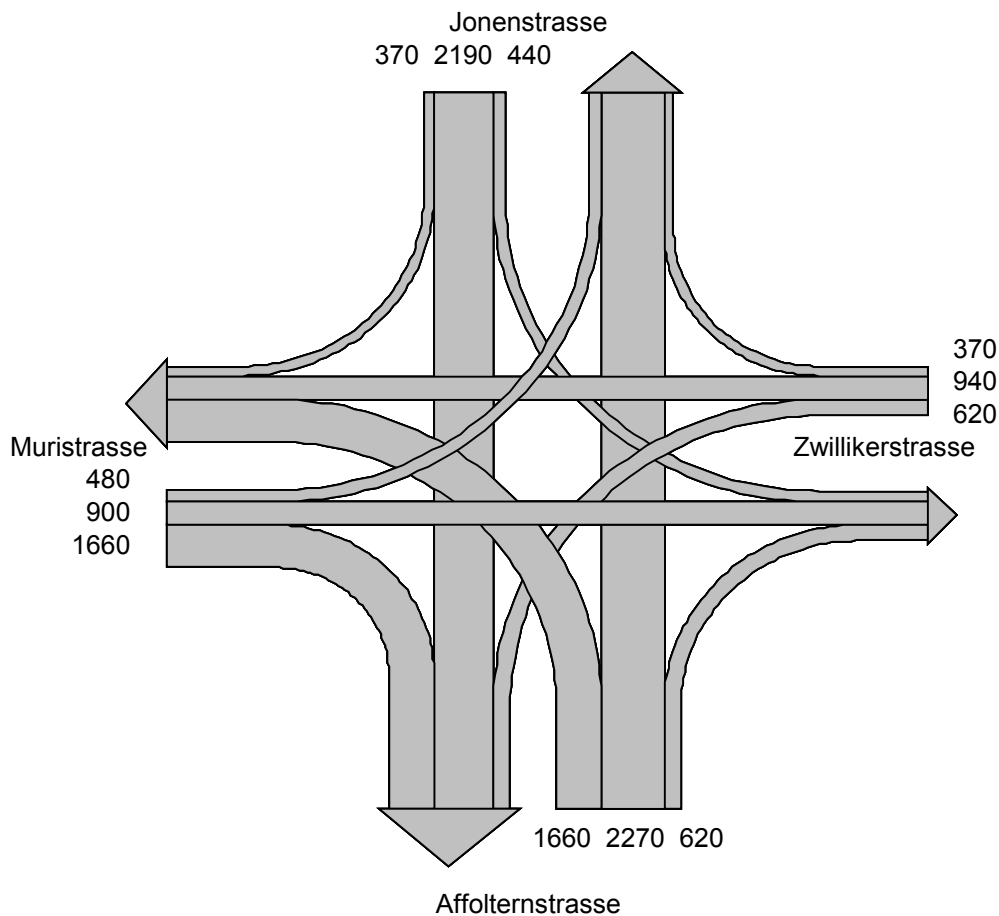


Abbildung 2: Knotenströme Ortszentrum (inkl. Bypass Muri-/Affolternstrasse)

3.2.2 Auswirkungen der Inbetriebnahme A4

Abbildung 3 zeigt, welche grossräumigen Verkehrsumlagerungen auf Grund der Inbetriebnahme der A4 zu erwarten sind. Es sind vor allem die folgenden Effekte, die diese Verlagerungen verursachen:

- Die A4 wird die Verkehrsbeziehungen Innerschweiz – Region Zürich neu kanalisieren; es wird insbesondere der Verkehr, der heute durchs Sihltal fährt, auf die neue Achse verlagert
- Für die Ortschaften entlang der Achse Knonau – Bimensdorf wird eine Entlastung eintreten
- In geringerem Masse werden auch die Nord/Süd-Verbindungen parallel zur Reuss durch die neue Autobahn entlastet, d.h. diese Strassen werden einen wesentlich kleineren Anteil an langen Fahrten aufweisen als heute

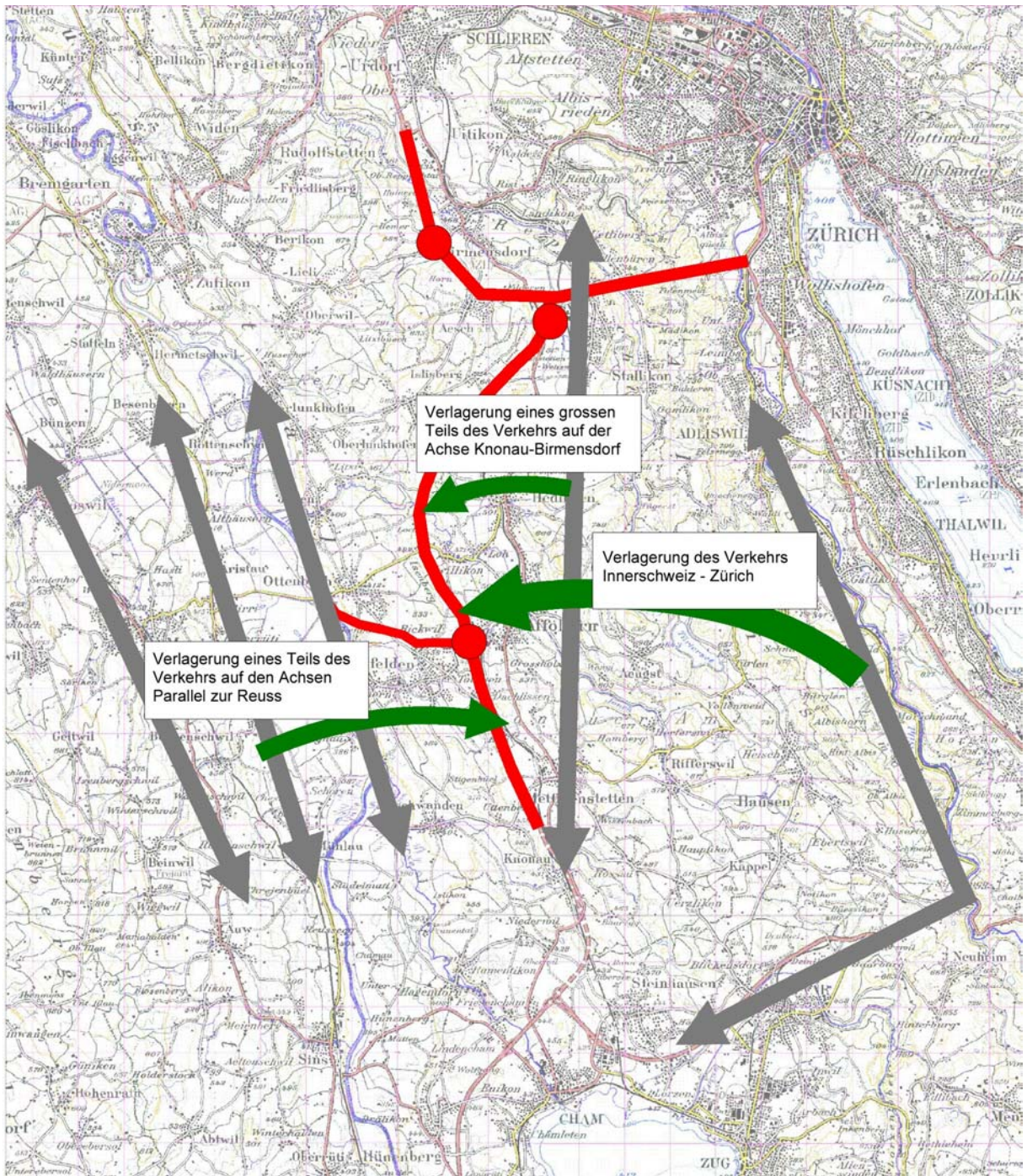


Abbildung 3: Grossräumige Kanalisierung des Verkehrs Nord-Süd (und Süd-Nord) durch die A4

Abbildung 4 zeigt, welche Auswirkungen im unmittelbaren Einzugsbereich von Ottenbach zu erwarten sind. Die Beziehungen aus dem Raum Muri nach Zürich werden neu nicht über die Zwillikerstrasse in Ottenbach abgewickelt, sondern über die Affolternstrasse und die Muristrasse zum Anschluss Affoltern. Die Beziehungen aus dem Raum Wohlen in Richtung Innerschweiz werden zumindest zum Teil ebenfalls via Ottenbach den Anschluss Affoltern benützen.

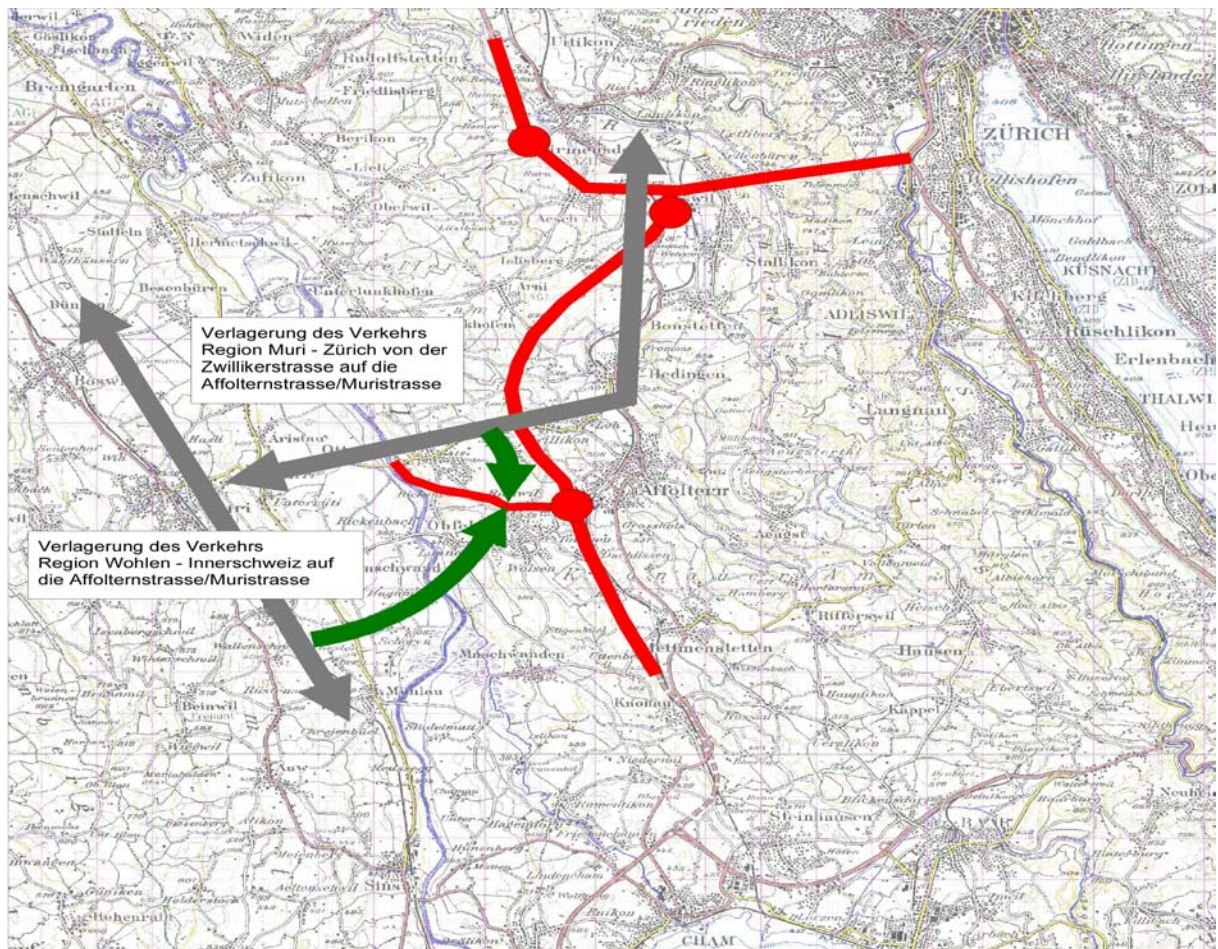


Abbildung 4: Effekte im unmittelbaren Einzugsgebiet von Ottenbach und dem Anschluss Affoltern a.A.

Für Ottenbach ergibt sich aus diesen Verlagerungen eine gegenüber heute erheblich grössere Belastung mit Durchgangsverkehr. Es ist davon auszugehen, dass der Knoten am Dorfplatz mit der vierphasigen Lichtsignalanlage der Belastung nicht mehr genügen kann. Ein Ausbau dieses Knotens auf die für die Bewältigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens erforderliche Kapazität wäre ein schwerwiegender Eingriff ins Ortsbild, der sich kaum mit den im Rahmen des Agendaprozesses formulierten Zielen vereinbaren lässt. Wie bereits erwähnt, fehlt schliesslich insbesondere auf der Affolternstrasse der Spielraum für Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs; diese Problematik wird bei einer sprunghaften Zunahme des Verkehrsaufkommens noch erheblich akzentuiert.

Mit dieser zusätzlichen Verkehrsbelastung würden sich die Rahmenbedingungen für die Umsetzung der Massnahmen aus dem Agendaprozess insgesamt beträchtlich verschlechtern, und verschiedene Ziele, insbesondere bezüglich der Gestaltung des Dorfzentrums, würden grundsätzlich in Frage gestellt.

3.3 Empfehlungen

Im Rahmen der Netzstrategie Knonaueramt ist die Problematik des durch die A4 verursachten Durchgangsverkehrs in Ottenbach vertieft zu untersuchen und in Koordination mit der Gemeinde Obfelden nach Lösungen zu suchen.

A1 Auswertung Unfallstatistik 1997 - 2002

Unfallstatistik 1997 - 2002

Unfälle pro 100m (innerorts pro 50m)



Unfälle Langsamverkehr

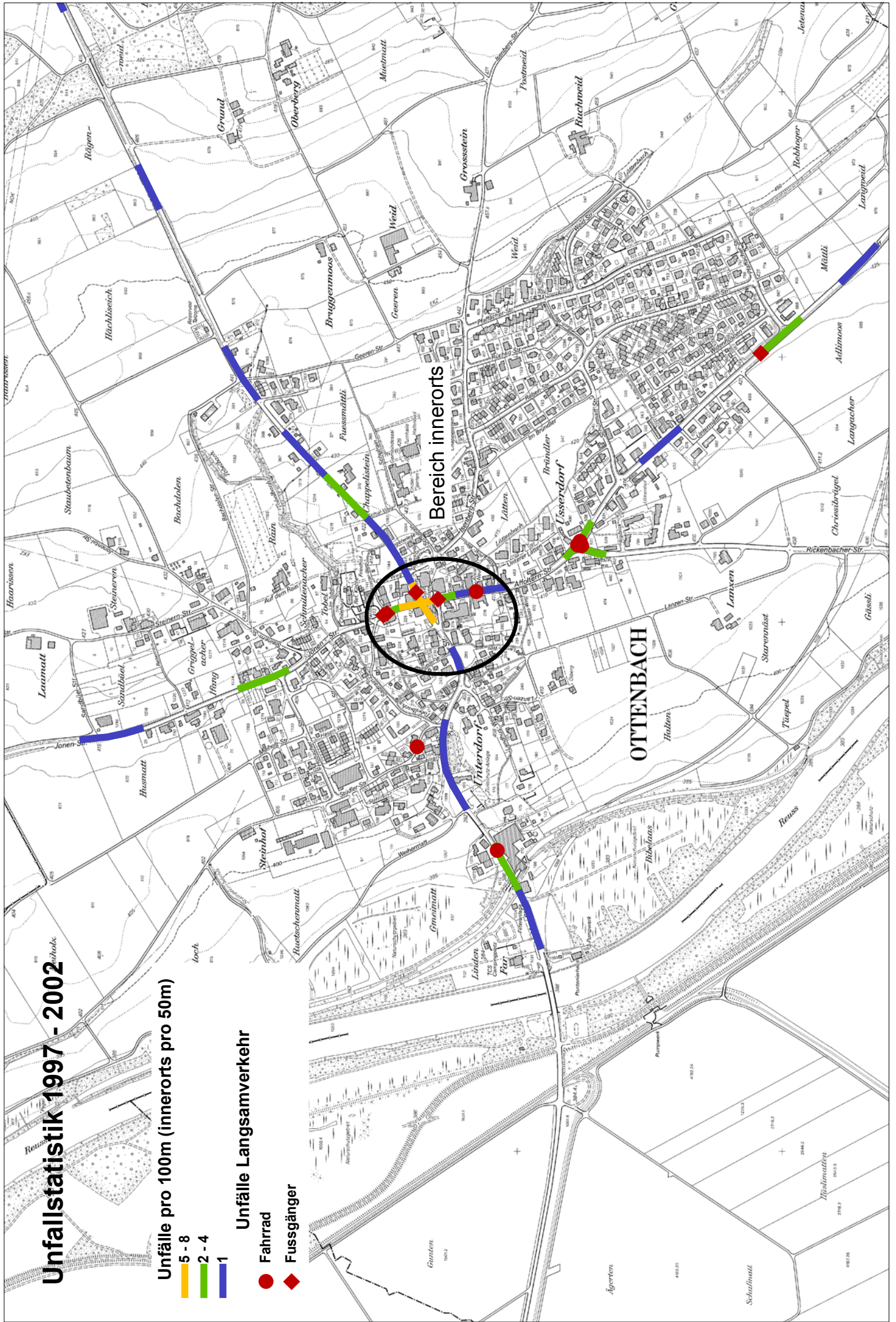
Fahrrad

Fussgänger



Bereich innerorts

OTTENBACH

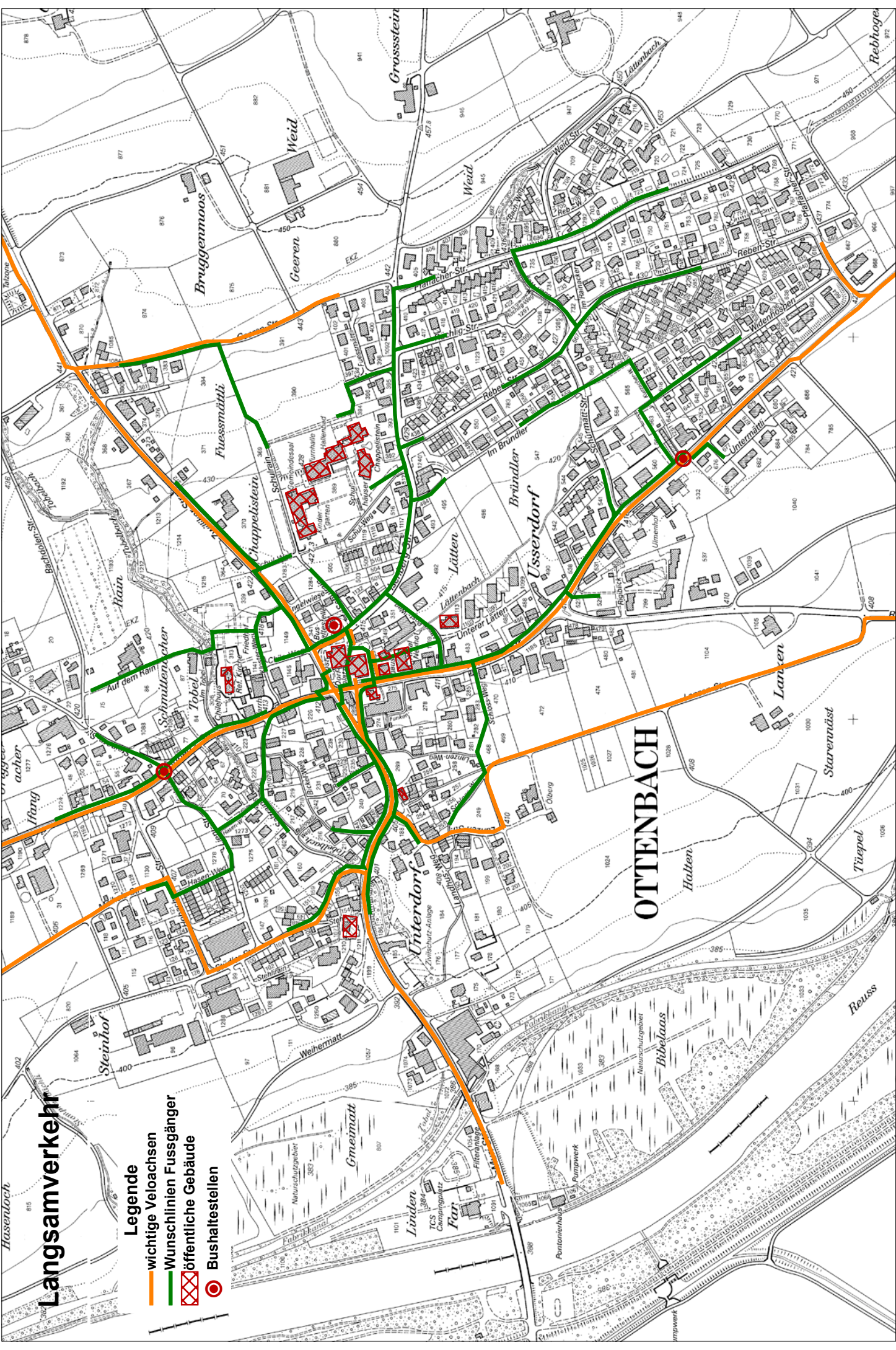


A2 Wunschlinien Langsamverkehr

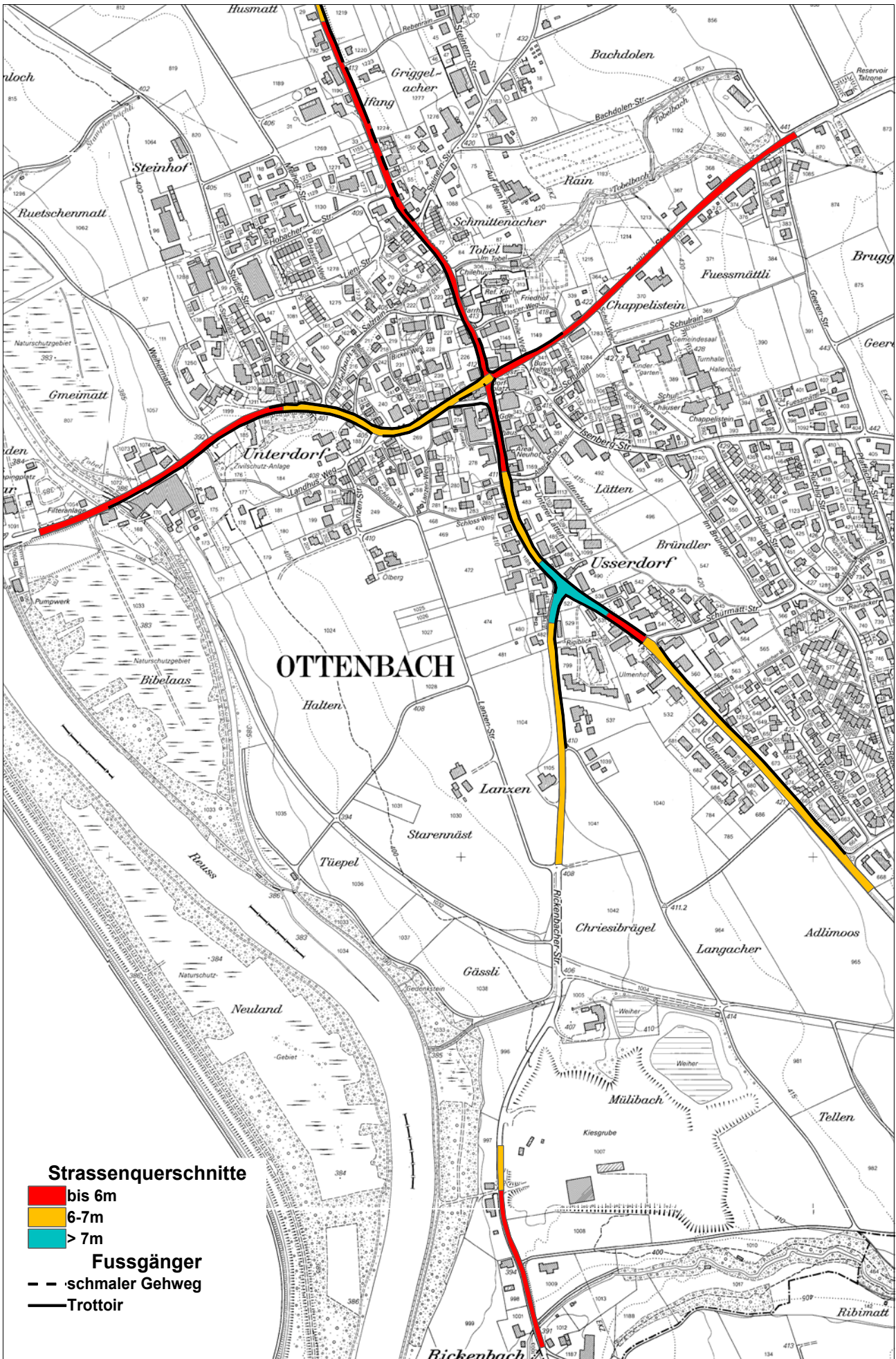
Langsamverkehr

Legende

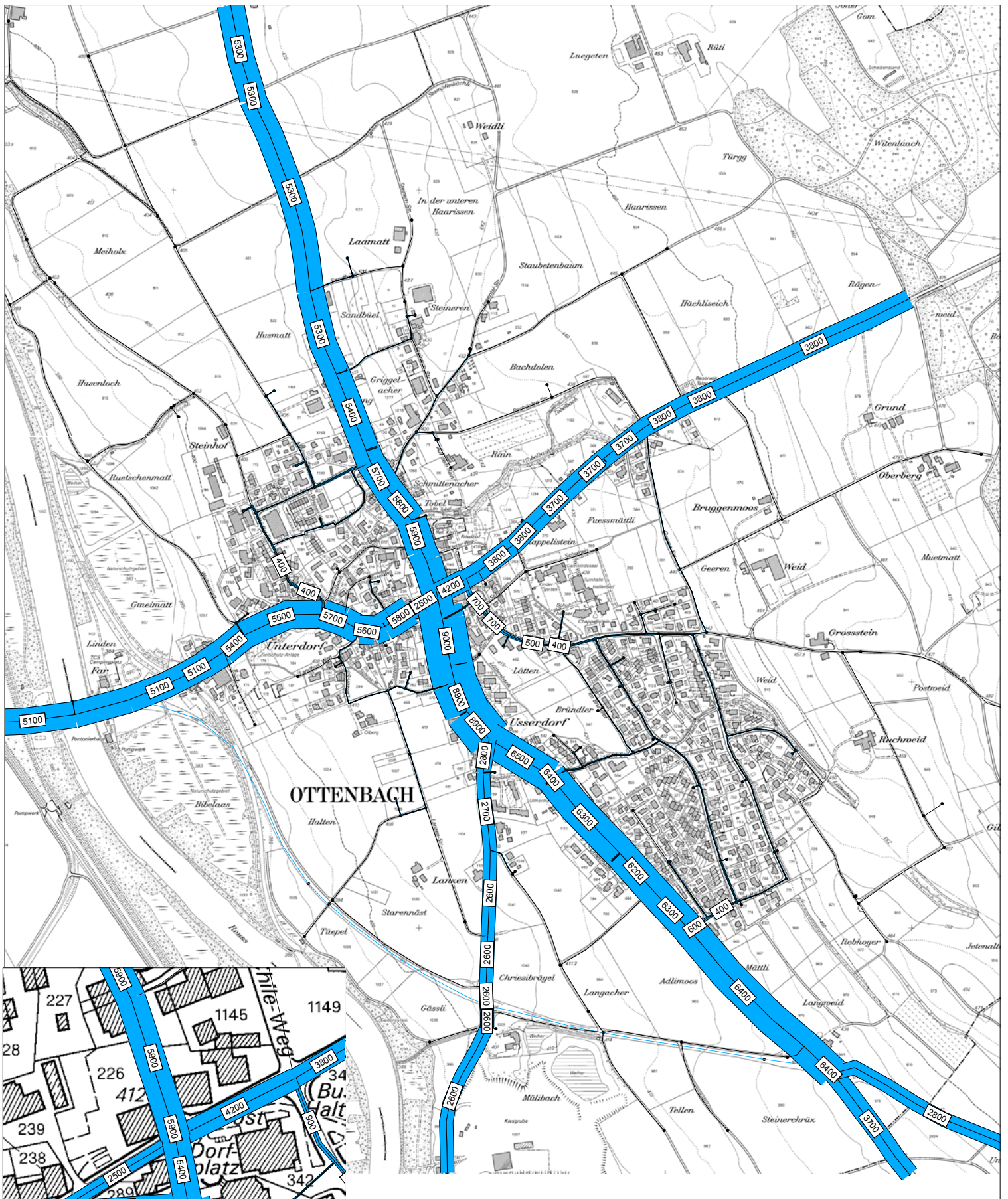
- wichtige Veloachsen
- Wunschlinien Fussgänger
- öffentliche Gebäude
- Bushaltestellen



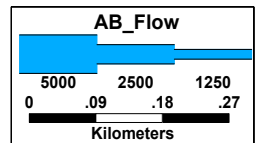
A3 Übersicht Fahrbahnbreiten Hauptachsen

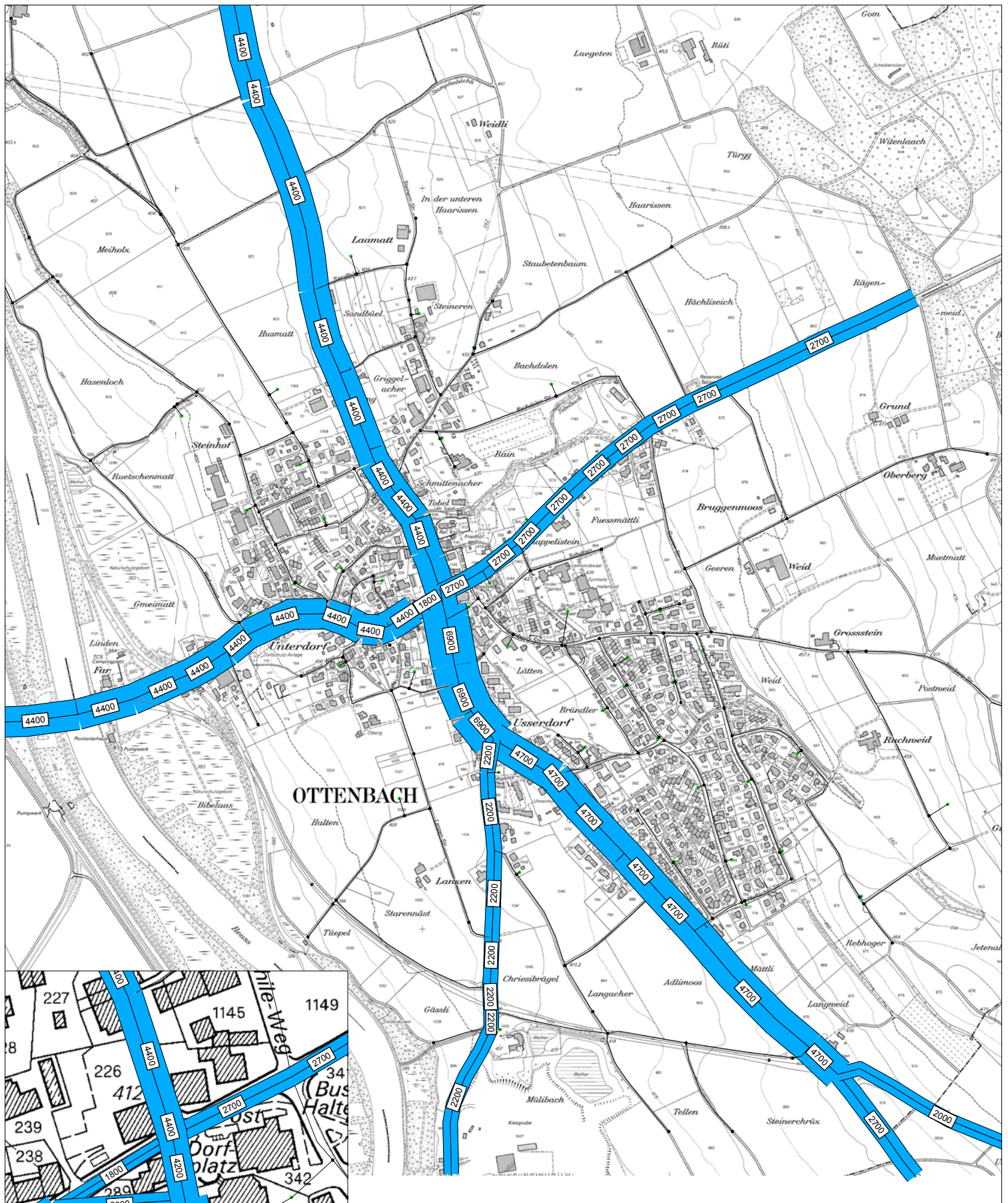


**A4 Verkehrserhebung 2002: Belastungsplots
(Gesamtbelastung und Durchgangsverkehr)**



Belastungen DTV 2002





Durchgangsverkehr DTV 2002

