



EINSCHREIBEN  
Sekretariat ZPK  
c/o Hochbauabteilung Affoltern am Albis  
Obere Bahnhofstrasse 7  
8910 Affoltern am Albis

Affoltern am Albis, den 16.07.2016

Sehr geehrte Damen und Herren

Zum Regionalen Richtplan Knonaueramt nehmen wir wie folgt Stellung. Die Nummerierung richtet sich nach den Nummern im Auflagedokument: Entwurf für die öffentliche Auflage und Anhörung vom 10. Mai 2016.

Grundsätzlich sind die Ideen und geplanten Festsetzungen sehr zu begrüßen.

### **Situation und Perspektiven Knonaueramt**

Das Knonaueramt nimmt als Wohn- und Erholungsraum eine immer bedeutendere Rolle ein. In Zukunft muss deshalb die Entwicklung nachhaltig und auf die speziellen Qualitäten des Knonaueramt aufbauen. Das Wachstum soll gebremst werden.

Das vorausgesagte Wachstum wird nur dann eintreten, wenn keine entsprechenden Massnahmen ergriffen werden. Wir erachten es deshalb wichtiger, dass das Schwergewicht der Planung auf Nachhaltigkeit, Landschaftsfreundlichkeit, gesunde Entwicklung betreffend Luft, Wasser und Lärm und ökologische, qualifizierte Arbeitsplätze aufgebaut wird. Es darf nicht sein, dass überflüssige Bauten und Infrastrukturen (Strassen) erstellt werden.

#### **1.1 Leitlinien und Entwicklung**

Wir begrüßen mehrheitlich die aufgezählten Punkte in diesem Kapitel. Auf den einzelnen Punkten werden wir kapitelweise eingehen.

#### **1.3.2 Bevölkerung und Beschäftigung**

Wie bereits erwähnt zweifeln wir am erwarteten Einwohnerwachstum. Es hat sich an Hand mehrerer Beispiele gezeigt, dass die Prognosen nicht immer eingetroffen sind. Ein Beispiel sind die erwarteten Verkehrsaufkommen in den Dörfern Ottenbach und Obfelden zur Autobahn. Hier sind die Zahlen weit unter den vorausgesagten. Dafür hat der Verkehr, trotz der Autobahn, in mehreren Dörfern zugenommen (Hedingen, Affoltern). Die erwartete Entlastung ist also nicht eingetroffen.

### 1.3.4 Siedlungscharaktere und Spezialitäten

Ob Hedingen das prognostizierte Wachstum verkraften kann, bezweifeln wir. Das bezeichnete Gebiet enthält gemäss heute geltender Zonenordnung die „Kernzone Unterdorf“. Die Kernzone Unterdorf wurde offenbar ohne weitere Bemerkungen gestrichen und ist auf der Richtplankarte nicht enthalten.

Im bezeichneten Gebiet sind mehrere Gebäude im kommunalen bzw. kantonalen Inventar der schützenswerten Gebäude. Soweit uns bekannt ist, sind einzelne Gebäude geschützt, bzw. sind nicht aus dem Inventar entlassen worden.

Der Übergang der geplanten Zone mit hoher Verdichtung zu den weiteren Bauzonen ist ungünstig. Insbesondere besteht ein Konfliktpotential zwischen der Industriezone und der direkt angrenzenden Wohnzone mit hoher Verdichtung.

#### **Anträge 1 bis 3:**

1. In der Richtplankarte Siedlung und Landschaft, Gemeindegebiet Hedingen, ist die Zone mit hoher baulicher Dichte zu streichen.
2. Die Kernzone Unterdorf soll erhalten bleiben und in der Richtplankarte und im Regionalen Richtplan (Text) S.35, aufgeführt werden.
3. Im Regionalen Richtplan (Text), Seite 42, Abschnitt 2.6.2, Tabelle Gebiete mit hoher baulicher Dichte, ist H3 Hedingen zu streichen.

### 1.3.6 Verkehr und Mobilität

Hier fehlt immer noch ein dichtes Alltagsradwegnetz. Hierfür wurde im Jahr 2008 eine Petition an den Zürcher Regierungsrat eingereicht (vgl. <http://www.velo-amt.ch>). Die Forderungen sind immer noch nicht erfüllt.

#### **Antrag 4:**

Schaffung eines dichten Alltagsradwegnetz im Knonaueramt.

### 2.7.2 Karteneinträge

Das Hedigerfeld zwischen Affoltern a.A. und Hedingen besteht teilweise aus Fruchtfolgeflächen. Es darf daher nicht für die Überbauung freigegeben werden. Es bietet zusätzlich eine sichtbare Grenze zwischen den Dörfern Affoltern und Hedingen. Es ist widersprüchlich, dass gemäss Ausführungen Seite 81/82 eine regionale Freihaltezone zwischen Hedingen, Affoltern und Zwillikon geplant wird, aber die Fläche des Hedigerfeldes nicht einbezogen wird.

Das Hedigerfeld ist zudem mit öffentlichem Verkehr nur ungenügend erschlossen. Auch die Erschliessung für den MIV ist ungenügend und nur mit grossem Aufwand zu realisieren.

#### **Antrag 5:**

Auf die Siedlungsentwicklung im Hedigerfeld ist zu verzichten.

### 3.2.2 Landwirtschaftsgebiet

#### Karteneinträge

##### Antrag 6:

Die Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzbezeichnung auf dem Gebiet der Huser Allmend sei zu streichen. Dieses Gebiet ist von Hoch- und Flachmooren von nationaler Bedeutung umgeben, und liegt im Bereich eines Vernetzungskorridors.

### 4. Verkehr

#### 4.1.1 Ziele

Wichtig ist hier auch, dass beim ÖV keinen Abbau stattfindet. Gewisse Buslinien sind bereits weniger attraktiv. Gleichzeitig soll der MIV reduziert werden.

##### Antrag 7:

Der Anteil motorisierten Verkehr am Modalsplit muss entsprechend dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons von 2013 auf unter 80% gesenkt werden. Auf die Erstellung neuer Strassen ist zu verzichten.

##### Antrag 8:

Auf Die Umfahrungsstrasse Ottenbach zwischen Muristrasse und Rickenbach ist zu verzichten. Der Autobahnzubringer (Umfahrung Obfelden) ist zurückzustellen

#### Begründung

Das Verkehrsaufkommen ist zu gering, die neue Strasse weist ein sehr ungünstiges Kosten/Nutzenverhältnis auf. Es zerstört Landschaftsschutzgebiete und Landschaftsfördergebiete sowie Naherholungsgebiete.

#### 4.2.2 Karteneinträge

##### Verbindungsstrassen

##### Affoltern am Albis

Die geplante zweite Autobahnquerung wird mehr Verkehr erzeugen. Zudem ist die Auswirkung auf die Ökologie und die Wildtiere erheblich.

##### Antrag 9:

Keine zweite Autobahnquerung in Affoltern a. A.

##### **Bonstetten, Verbindungsstrasse Islisbergstrasse Karteneintrag**

Die Islisbergstrasse (im Kanton Aargau Bonstetterstrasse genannt), verbindet Arni-Islisberg mit Bonstetten und den Autobahnanschlüssen Zürich West. Im Kanton Aargau ist die Strasse eine Kantonsstrasse (K408). Die Islisbergstrasse wird zudem vom Bus (NFB205) Verbindung Arni – Islisberg – Bahnhof Bonstetten-Wettswil wie auch vom Schulbus benutzt, weil die Schüler von Islisberg in Bonstetten in die Schule gehen. Zu Recht hat die ZPK das Konfliktpotential erkannt, weil die Strasse im Kanton Aargau Kantonsstrasse ist und deshalb zu einem Verkehrsdruck auf der Islisbergstrasse führen kann

oder muss (vgl. Erläuterungsbericht Seite 25) und hat deshalb gegen die Anträge des Kantons die Islisbergstrasse als Verbindungsstrasse im Richtplan aufgenommen.

Im letzten Abschnitt (ca. 210 Meter) quert die Islisbergstrasse das Hof-Areal des Landwirtschaftsbetriebs von Werner Locher. Ausserdem befindet sich hier die Bushaltestelle Lätten.

Zwangswise spielt sich der grösste Teil des hofinternen Verkehrs auf der Strasse ab. Da die Fahrbahnbreite ein Kreuzen von zwei Fahrzeugen nicht zulässt, muss das ausweichende Fahrzeug die (privaten) Hofeinfahrten befahren. Überdies muss sich der landwirtschaftliche Betrieb am Fahrplan der Busse ausrichten, welche 42 mal pro Tag durchfahren, wenn sie nicht gar an der Haltestelle Lätten im Hofbereich anhalten.

Laut einer Studie der Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft (BUL) hat sich der Verkehr in 20 Jahren auf 2000 Fahrzeuge täglich verdreifacht (Stand 2013).

Das BUL zählt in seiner Studie die Risiken auf: Kollisionsrisiko mit dem hofinternen Verkehr, Kollisionsrisiko beim Viehbetrieb auf und über die Strasse, Kollisionsrisiko mit spielenden Kindern, Befahren eines ausgeprägten Engnisses.

Das BUL kommt in seiner Beurteilung zum Schluss: „Die Verkehrssituation ins in Anbetracht der angestiegenen Fahrzeugfrequenz für alle Beteiligten untragbar geworden. Sowohl für den Landwirt, als auch die anderen Verkehrsteilnehmer ist es nicht mehr zumutbar, diese hohen Risiken in Kauf zu nehmen.“

Das BUL schlägt deshalb eine Umfahrung des Engnisses über die im Süden heute bereits bestehenden Fahrbahnen vor. In Anbetracht des Charakters der Islisbergstrasse sind die Steigung und die zu erwartenden engen Kurvenradien durchaus vertretbar (Beilage BUL-Beurteilung vom 15.10.2013).

### **Anträge 10a bis 10e**

- a) Streichung bzw. Entfernung der Islisbergstrasse als Verbindungsstrasse in der Richtplankarte.
- b) Die ZPK soll mit den zuständigen Stellen im Kanton Aargau Kontakt aufnehmen, und beantragen, dass die Bonstetterstrasse K407 abklassiert wird, damit sie die gleiche Qualität hat wie die Islisbergstrasse im Kanton Zürich und so kein (zusätzlicher) Verkehrsdruck entsteht.
- c) Die ZPK soll mit der Gemeinde Bonstetten und allenfalls mit den zuständigen Stellen des Kanton Zürich Kontakt aufnehmen, um Lösungen zu erarbeiten, damit die für alle Beteiligten untragbare Situation der Hofdurchfahrt entschärft werden kann.
- d) Falls die Islisbergstrasse als Verbindungstrasse im regionalen Richtplan verbleibt (bzw. aufgenommen wird), so wirkt die ZPK darauf hin, dass alle möglichen bzw. geplanten Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dieser Strecke ergriffen werden.
- e) Falls die Islisbergstrasse als Verbindungstrasse im regionalen Richtplan verbleibt (bzw. aufgenommen wird), so wirkt die ZPK darauf hin, dass Varianten für eine optimierte Linienführung geprüft werden vgl. Stellungnahme BUL in der Beilage.

#### 4.4. Fusswege

Fusswegverbindungen, welche Siedlungsgebiete miteinander verbinden sind von regionaler Bedeutung, auch wenn sie keine Aufnahme ins Wanderwegnetz finden. Mit Ausnahme des Ämtlerweges dienen sie auch nicht notwendigerweise der Erholung, sondern sind als Ortsverbindungen (z.B. Affoltern – Hedingen) unter der Bezeichnung "regionale Fuss- und spazierwege" im Richtplan aufzunehmen. Der Eintrag im regionalen Richtplan ist wichtig. Er ermöglicht es, dass der Kanton sich an den Kosten des Ausbaus beteiligt.

#### **Antrag 11**

Wir unterstützen die Zielsetzung, dass im regionalen Richtplan wichtige regionale Fusswegverbindungen aufgenommen werden sollen. (vgl. Erläuterungsbericht Seite 28)

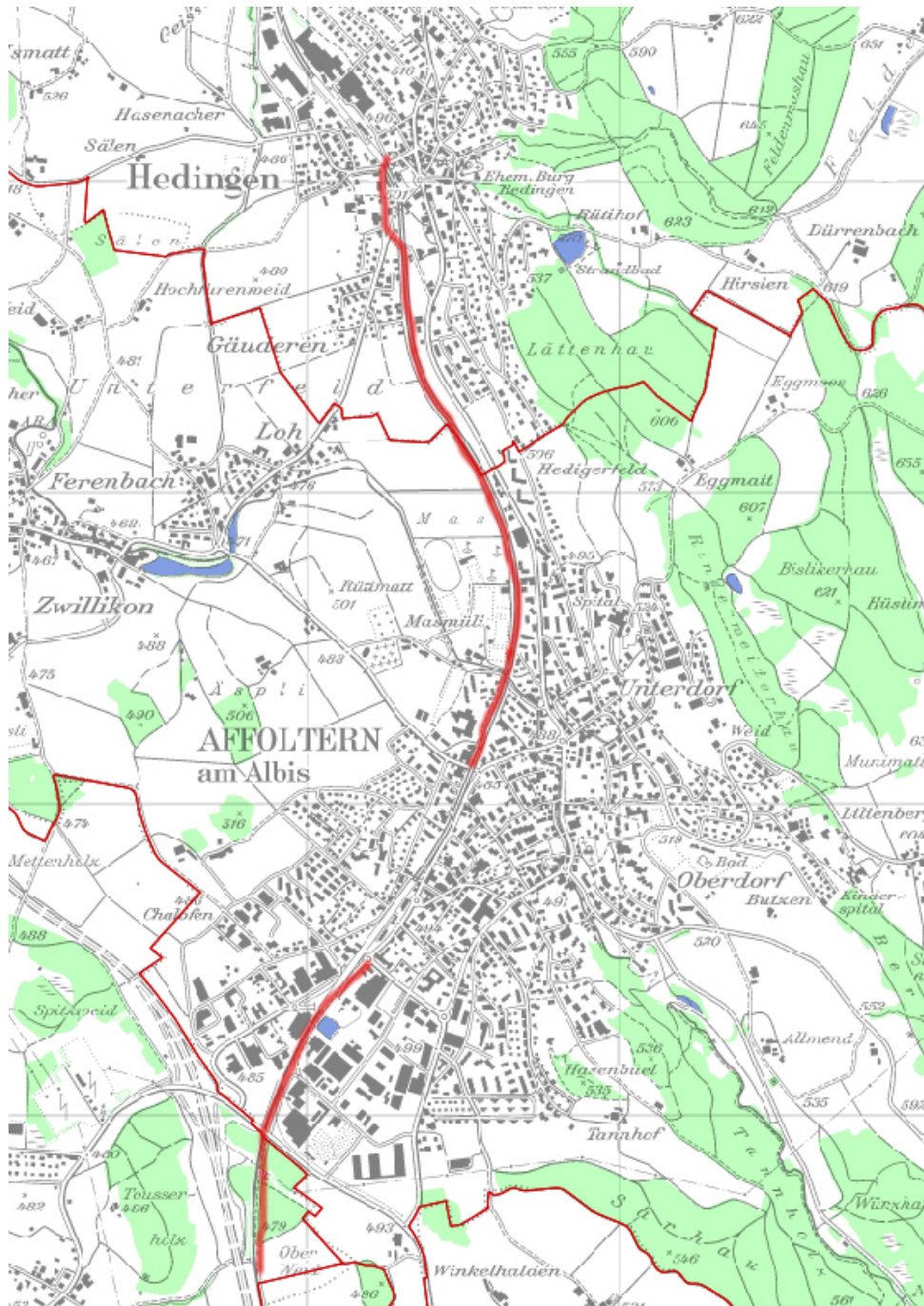
Zur Unterscheidung zu den gelb markierten offiziellen Wanderwegen sollen diese Verbindungen als **"Regionale Fuss- und Spazierwege"** bezeichnet werden.

Dies betrifft die in Tabelle 4.7 aufgeführten Ergänzungen.

#### 4.5. Velowege

(Vgl. auch Punkt 1.3.6) Wir unterstützen die Zielsetzung (vgl. Erläuterungsbericht Seite 31), dass im regionalen Richtplan folgende ergänzenden Velowegverbindungen aufgenommen werden. Wir beantragen folgende Spezifikationen (vgl. nachfolgende Skizze) aus folgenden Gründen:

- Direkte steigungsarme Verbindung abseits vom Motorfahrzeugverkehr.
- Die Verbindung ist als gemeinsamer Fuss- und Radweg auszugestalten. Der Eintrag im regionalen Richtplan ermöglicht es, dass der Kanton sich an den Kosten des Ausbaus beteiligt.



**Antrag 12a) Affoltern a.A. – Mettmenstetten entlang der Bahn.**

Diese Verbindung ist in Affoltern den Gleisen entlang direkt zum Bahnhof zuführen und nicht über die Industriestrasse.

**Antrag 12b) Affoltern – Hedingen entlang der Bahn**

Die Verbindung ist von Affoltern in gleicher Weise entlang der Bahn fortzusetzen und zwar westlich der Bahn von der Zwillikerstrasse bis Hedingen Bahnhof.

#### **4.8.2 Karteneinträge**

##### **Pisten, Flugplatzperimeter und Lärmbelastungskurve**

Das Flugfeld Hausen a.A. liegt in einer Moorlandschaft und einem der schönsten Erholungsgebiete des Knonaueramts.

##### **Antrag 13:**

Es muss sichergestellt werden, dass keine Ausbauten des Flugbetriebs und der Nebenanlagen erfolgt.

#### **4.8.3 Massnahmen**

a) Region

Diese sind aus unserer Sicht positiv, und werden von uns unterstützt.

#### **5.5.2 Kommunikation**

##### **5.5.1 Ziele**

##### **Antrag 14:**

Alle neu zu erstellenden Hochspannungsleitungen sind unterirdisch zu legen in der Nähe von Strassen- oder Bahntrassens, wie auch der Bund nach neusten Erkenntnissen empfiehlt.

### **6 Öffentliche Bauten und Anlagen**

#### **6.2.2 Karteneinträge**

Wir begrüßen den Neubau einer Mittelschule im Knonaueramt.

Die SchülerInnenzahlen können den Bedarf für eine Mittelschule auch klar ausweisen.

Aus diesem Grund, muss der Realisierungshorizont gekürzt werden.

##### **Antrag 15:**

Der Realisierungshorizont für die Mittelschulen muss kurzfristig angesetzt werden.

Wir bitten Sie, unsere Anträge gutzuheissen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Vorstandes von Pro Amt

Verena Berger

Beilage erwähnt (BUL-Beurteilung)