



Gemeinderat Affoltern am Albis
Postfach
8910 Affoltern am Albis

Affoltern a/A, den 22.08.2011

Verkehrsrichtplan Affoltern am Albis

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Zum Verkehrsrichtplan Affoltern (14. Juni 2011) nehmen wir wie folgt Stellung. Die Nummerierung richtet sich nach den Nummern im Auflagedokument.

Grundsätzlich sind die Ideen und geplanten Festsetzungen sehr zu begrüssen. Der Plan weist eine hohe inhaltliche Qualität und Vollständigkeit auf. Die nachstehenden Einwendungen sind als Ergänzungen und Präzisierungen zu verstehen.

3.2 Temporegime

Antrag

Die kantonalen und regionalen Hauptverkehrsstrassen sollen in der Regel auf eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt sein. **Der Abschnitt vom Kronenplatz bis zur Einmündung Gartenstrasse sowie alle Quartierstrassen sollen als** siedlungsorientierte Strassen hingegen ~~sollen~~ bezüglich Gestaltung und Betrieb auf eine Geschwindigkeit von 20-30 km/h ausgelegt sein (vgl. Achsen-Kammern-Prinzip im Kapitel MIV).

Begründung

Für die Schulwegsicherung und die übergeordneten Fuss- und Veloverbindungen (gemäss Plan Seite 11) muss die Sicherheit für die Querung der Zürichstrasse gewährleistet werden. Dazu sind die Geschwindigkeiten auch auf den Hauptachsen zu reduzieren. Seit Jahren steht das Thema Schulwegsicherung auf der Traktandenliste der Schule. Immer wurde auf die Zeit nach Eröffnung der A4 verwiesen. Dann würden Massnahmen ergriffen, welche es erlauben, dass die Schüler einen sicheren Schulweg haben und weder mit Überführungen, noch mit Lichtsignalanlagen oder Lotsendienste nötig sind. Auf dem Abschnitt zwischen Kronenplatz und Einmündung Gartenstrasse soll daher Tempo 30 eingerichtet werden. Tempo 30 soll auch auf der Jonentalstrasse bis Einmündung Öetlitalstrasse gelten.

Diverse Unklarheiten bei Grafik auf Seite 8

Die Grafik Seite 8 ist sehr schlecht lesbar und weist diverse Unklarheiten auf. Die Farben in der Legende und auf dem Plan stimmen nicht überein und können zudem nur schlecht zugeordnet werden.

- Verkehrsberuhigte Strasse T20
Was für ein Regime soll hier gelten?
Warum ist hier keine Begegnungszone vorgesehen? Begegnungszonen eignen sich auch

in Mischnutzung siehe

http://www.flaneurdor.ch/home/page.aspx?page_id=1812&archive_id=2167

- Weshalb gibt es Siedlungsgebiete (grau) welche nicht mit Tempo 30 signalisiert werden?
- Sollen einzelne Strassen z.B. die Spitalgasse nicht in die Tempo 30 integriert werden? Wir sind dafür, dass diese auch integriert wird, denn Blaulichtfahrzeuge müssen sich in Tempo-30-Zonen nicht an die Geschwindigkeitslimite halten. Es gibt also keinen Grund diese Strasse vom T-30-Regime auszunehmen.
- Warum greifen die Tempo 30-Zonen auch über das Siedlungsgebiet hinaus, z.B. in Zwillikon oder in Affoltern bis in den Wald hinein?

3.3 Parkierung

Eine flächendeckende Regelung für Parkierungsanlagen ist sehr zu begrüssen. Die Formulierung ist zu präzisieren.

Antrag

- Als Parkierungsanlagen gelten nicht nur die im Plan mit P markierten Anlagen, sondern alle öffentlich zugänglichen Abstellplätze (inkl. Strassenparkplätze).
- Die Parkierung bei publikumsorientierten Anlagen ist ab der ersten Minute kostenpflichtig.
- Das Parkierungsreglement ist zu überarbeiten und auf das gesamte Gemeindegebiet (inkl. Industrie- Gewerbezone) auszudehnen.

Begründung

- Vereinheitlichung, Vermeiden von Ausweichfahrten, Gleichbehandlung der verschiedenen Quartiere

Antrag

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

Begründung

- Die Zufahrt von der Oberen Bahnhofstrasse her ist falsch. Er belastet die Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse mit motorisiertem Verkehr. Die bestehende Verbindung zwischen dem Parkhaus unter dem Zentrum Strebel ist in beiden Richtungen zu öffnen. Damit kann die Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse aufgewertet werden.

3.4 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Grafik Seite 10 ist sehr schlecht lesbar. Es sollen diejenigen Gebiete hervorgehoben werden, welche heute noch ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind.

Die Haltestellen und deren Einzugsbereiche, welche neu durch den Ortsbus erschlossen werden sollen, sind darzustellen.

3.5 Langsamverkehr (LV)

Die Grundsätze sind sehr zu begrüssen. Der Fuss- und der Veloverkehr sind aber separat zu behandeln.

3.5.1 Fussverkehr

Antrag

Es sind folgende Fusswege zu ergänzen:

- **Verbindung von Wiesengrundstrasse zum Schulhaus Ennetgraben. (vgl. Planausschnitt unten)**

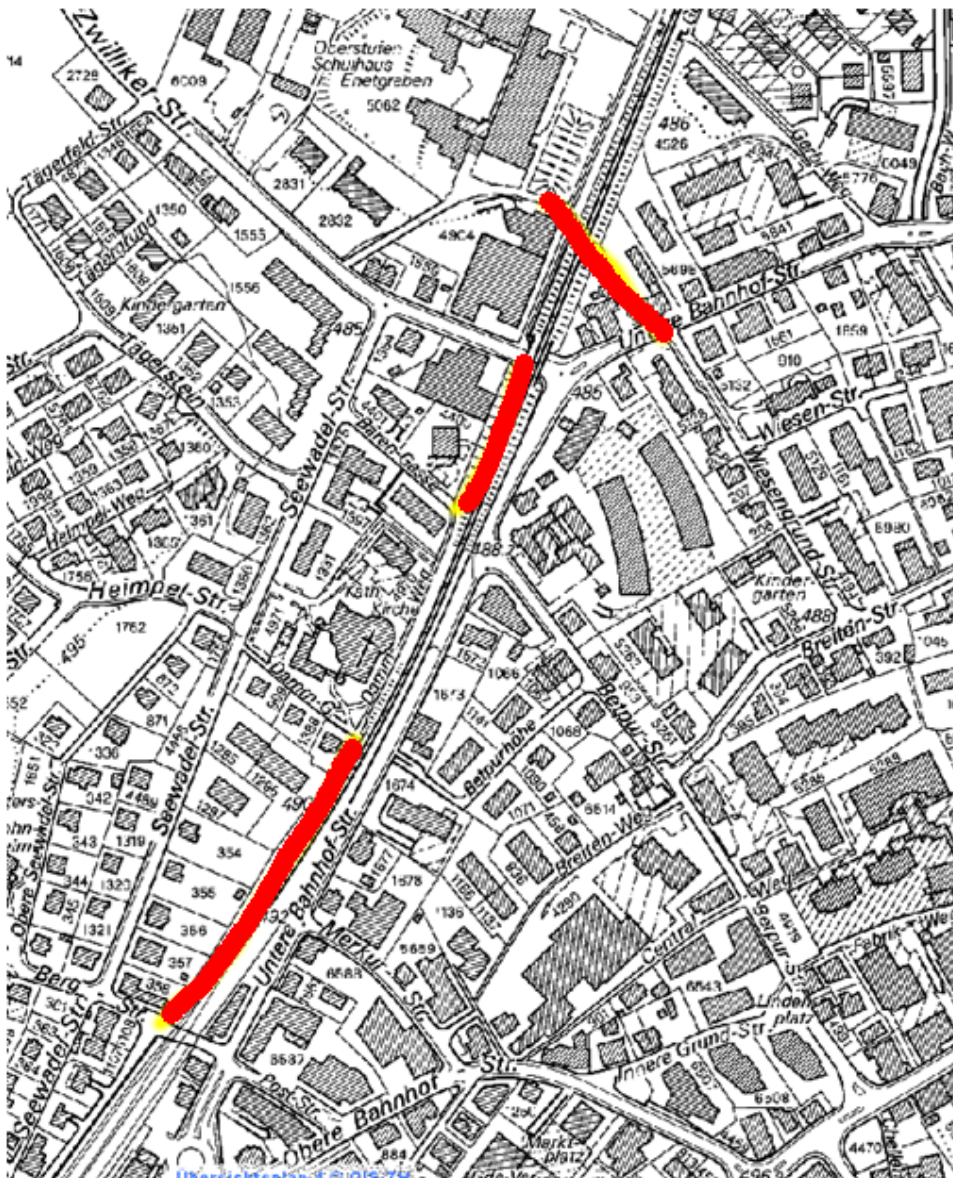
Begründung

Das Schulhaus Ennetgraben ist ungenügend erschlossen. Die Wege vom und zum Dorf sind unattraktiv und mit Umwegen verbunden. Es müssen Strassen an schwierigen Stellen gequert werden.

- **Verbindung vom Bahnhof bis zur Zwillikerstrasse (vgl. Planausschnitt unten)**

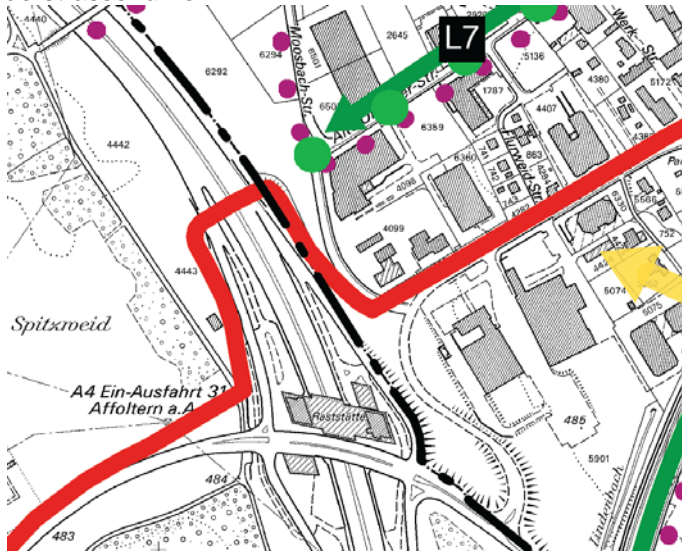
Begründung

Der Dammweg ist entlang dem Bahndamm zu verlängern von der Bärengasse bis zur Zwillikerstrasse. Hier ist zu prüfen, ob der Weg als Überführung über die Zwillikerstrasse geführt werden kann. Richtung Bahnhof ist der Weg bis zur Bergstrasse direkt entlang den Geleisen zu führen. Eine direkte Fussverbindung abseits vom Fahrverkehr vom Bahnhof zum Schulhaus wäre sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit als auch als attraktive direkte Verbindung sehr zu begrüssen.



Antrag

Die Wegführung von Obfelden über die Autobahn soll in direkter Fortsetzung in die alte Obfelderstrasse führen.



Begründung

Die alte Obfelderstrasse soll als Fuss- und Veloachse aufgewertet werden. Entsprechend ist auch die Fortführung direkt zur Brücke über die Autobahn zu führen. (heute nur mit Umwegen möglich siehe Plan oben.)

3.5.2 Veloverkehr

Antrag

Es ist eine Masterplanung Velo durchzuführen

Begründung

Im Verkehrsrichtplan sind einige Elemente für eine Verbesserung der Situation für die Velofahrenden enthalten. Damit aber die Attraktivität des Velos gestärkt werden kann, sind verschiedene weitere Massnahmen nötig. Diese sind im Rahmen eines Gesamtkonzeptes auszuarbeiten und aufeinander abzustimmen. Neben diversen infrastrukturellen Verbesserungen (Schwachstellenanalyse) sind auch eine Velostation am Bahnhof, Veloabstellplätze vor allen öffentlichen Gebäuden oder Gebäuden mit Publikumsnutzung vorzusehen. Entsprechend ist die Bauordnung anzupassen. Sie soll einen Minimalbedarf an Veloabstellplätzen beinhalten.

Es soll auch mit kommunikativen Massnahmen die Veloförderung unterstützt werden.

Antrag

Es ist eine durchgehende Verbindung von Hedingen entlang der Bahn bis zum Bahnhof Affoltern zu schaffen. (Planeintrag falsch: Diese Verbindung ist nicht bestehend)

Begründung

Von Hedingen (ab Gemeindegrenze) her kommend ist die Verbindung mit einem ungeeigneten Belag versehen (bis Fussballclubhaus). Ab Giessenstrasse ist die Verbindung für Velos nicht geöffnet. Zwei Absperrungen verhindern die Befahrbarkeit für die Velos.

Die Fortsetzung vom Schulhaus zur Seewadelstrasse ist so zu führen, dass sie für Velos tauglich ist (und nicht durch Fahrverbote und Zickzackkurs unattraktiv gemacht wird.)

Antrag

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

Begründung

Velofahrende von Obfelden sollen die Möglichkeit erhalten, ihr Velo auf der „richtigen“ Seite abzustellen. Es macht keinen Sinn, wenn diese jedes Mal die Geleise 2x queren müssen.

Antrag

Beim Bahnhof ist eine Velostation zu planen (siehe 4.6.1)

Begründung

Affoltern weist eine genügende Grösse auf für die Realisierung einer Velostation. (siehe www.velostation.ch). Mit einem geeignet attraktiven Angebot würde die Zentrumsfunktion von Affoltern gestärkt.

Antrag

Die Radverbindung entlang dem Dürrenbach (beim Lamahof Richtung Mühleberg) ist zu streichen.

Begründung

Die Verbindung ist heute bestehend und braucht weder einen Ausbau noch eine besondere Erwähnung. Sie ist von untergeordneter Bedeutung und soll nicht aufgewertet werden.

Die Verbindung über die Bahngleise zwischen Industriezone West (Obfelderstrasse) und Industriezone Ost (Lindenmoss) ist parzellenscharf zu projektieren und festzusetzen.

Die Umsetzung der Tempo 30 Zonen sei dringend anzugehen! Die Bevölkerung hat Ja gesagt und wartet nun schon sehr lange auf die Umsetzung. Wenn man bedenkt, dass Tempo 30 sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt, versteht man nicht, weshalb es so langsam vorwärts geht.

4.2.2 Autoarmes/autofreies Wohnen

Hinweis Autofreies/ autoarmes Wohnen

Der autofreie/autoarme Bereich ist ausdrücklich zu begrüssen. Es sind die entsprechenden planerischen Schritte einzuleiten. Es muss dringend die Bauverordnung bezüglich Parkierung angepasst werden. Heute muss pro Wohnung bzw. für 90m² Wohnfläche ein PP erstellt werden. (In Zürich sind es 120m²). Zudem ist eine äusserst hohe Anzahl von Besucherparkplätzen vorgeschrieben. Für Velos gibt es hingegen keine Minimalvorschriften.

4.2.3 Zweite Autobahnquerung

Antrag

Die Anzahl Fahrten pro verkehrsentensive Einrichtung (VE) darf gemäss Nutzungskonzept für die verkehrsentensive Zone ~~im Anfangsstadium~~ nicht mehr als 4000 Fahrten pro Tag erreichen. Die Gemeinde Affoltern wirkt darauf hin, damit eine zweite Autobahnquerung nicht nötig ist.

Begründung

Ein Verkehrswachstum, welches eine zweite Autobahnquerung nötig macht, ist nicht anzustreben. Im Gegenteil: Es soll mittels planerischen Massnahmen, Mobilitätskonzepten und finanziellen Steuerungsmassnahmen darauf hingewirkt werden, dass der motorisierte Verkehr auf dem heutigen Strassennetz abgewickelt werden kann.

4.2.4 Schleichverkehrswege ausserorts

Antrag

Die Chalofenstrasse – Schulrain ist für den allgemeinen Fahrverkehr zu sperren.

Begründung

Es ist nicht einzusehen, warum eine Sperrung für den motorisierten Verkehr dieser Strasse nicht möglich sein soll. Die Zufahrt zum Schützenhaus kann als Ausnahme zugelassen werden – allenfalls eingeschränkt auf die Zeiten, an welchen dort ein Anlass stattfindet. Mit einer periodischen Kontrolltätigkeit kann der Schleichverkehr wirksam unterbunden werden.

Der Schulrain ist ein wichtiger Schulweg. Zudem ist es eine Velolandroute (Mittelländer Hügelroute Nr. 84). Auch aus dieser Sicht ist eine möglichst motorfahrzeugfreie Linienführung anzustreben.

Antrag

Der Sagenrain und die Fehrenbacherstrasse zwischen Ende Siedlungsgebiet und Litzistrasse ist für den allgemeinen Fahrverkehr zu sperren.

Begründung

Diese Verbindungen dienen als Schleichwege und müssen daher mit einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge belegt werden.

Der Sandrain ist Teil der Velolandroute (Mittelländer Hügelroute Nr 84).

4.5. Öffentlicher Verkehr und Plan Seite 40

Antrag Bushaltestellen Mühlebergstrasse

Die Bushaltestellen an der Mühlebergstrasse sind neu zu platzieren.

- Die **Haltestelle Bezirksspital** soll unmittelbar bei der Abzweigung Spitalweg als Fahrbahnhaltestelle angeordnet werden. Die Busbucht ist aufzuheben. In Fahrtrichtung Kronenplatz ist die Haltestelle zu verschieben unmittelbar gegenüber ebenfalls bei der Verzweigung Spitalweg.
- Die **Haltestelle Stigeli** soll ebenfalls als Fahrbahnhaltestelle ausgestaltet und in beiden Richtungen angeboten werden. Die Busbucht ist aufzuheben.
- Die **Haltestelle Weinberg** soll ebenfalls als Fahrbahnhaltestelle ausgestaltet und in beiden Richtungen angeboten werden.

Begründung

Die Erschliessung des Gebietes Stigeli / Im Weinberg weist heute Lücken auf, da die Haltestellen ungünstig angeordnet sind. Mit den vorgeschlagenen 3 Haltestellen kann die Erschliessung optimiert werden. Haltestellen sollen grundsätzlich in beiden Richtungen möglichst nahe bei einander liegen. Die Postauto-Linie nach Aeugst erfüllt damit die Anforderungen an einen Ortsbus besser. Insbesondere kann damit auch das Schwimmbad Stigeli optimal an den ÖV angeschlossen werden.

Antrag: Neue Bushaltestellen-Standorte Zwillikerstrasse

Die Bushaltestellen auf der Zwillikerstrasse sind neu zu platzieren

- Es ist eine neue Haltestelle Ennetgraben einzurichten. Sie soll beim Parkplatz des Schulhauses Ennetgraben platziert werden.
- Die Haltestelle Friedhof ist zur Abdankungshalle zu verschieben (Einmündung Giesenstrasse). Sie ist als Fahrbahnhaltestelle auszugestalten.
- Die Haltestelle Fehrenbach ist auf die Ottenbacherstrasse zu verschieben, unmittelbar bei der Kreuzung Zwillikerstrasse / Ottenbacherstrasse / Fehrenbacherstrasse. Sie ist als Fahrbahnhaltestelle auszugestalten.

Begründung

Das Quartier Zwillikerstrasse und insbesondere das Schulhaus Ennetgraben erhalten damit einen ÖV-Anschluss.

Der Bedarf für die **Haltestelle Friedhof** – so wie sie heute liegt – ist nicht ausgewiesen. Die Haltestelle Friedhof muss bei der Abdankungshalle platziert werden. Sie kann damit auch als ÖV-Haltestelle für den Sportplatz dienen.

Die **Haltestelle Fehrenbach** liegt falsch. Sie ist mit grossen Anmarschwegen verbunden und die Ottenbacherstrasse muss immer gequert werden. In Fahrtrichtung Affoltern muss zudem auch die Zwillikerstrasse gequert werden. Die Haltestellen Ausstattung ist ungenügend.

Die Haltestelle soll auf der Ottenbacherstrasse bei der Einmündung Fehrenbacherstrasse liegen. Im Sinne einer flankierenden Massnahme soll der Durchfahrtswiderstand auf der Achse Ottenbach – Hedingen erhöht werden. Daher ist dort eine Fahrbahnhaltestelle vorzusehen.

Frage: Ist der Bedarf für die Haltestelle Lochhof auf der Passhöhe Richtung Ottenbach gegeben? Ev. kann diese Haltestelle gestrichen werden.

Antrag Ortsbus

Es sind zusätzliche Haltestellen für den Ortsbus vorzusehen.

Buslinie 1: Ennetgraben, Friedhof, Fehrenbach, Zentrum Zwillikon (siehe oben) und Obere Bahnhofstrasse/Zürichstrasse, Zentrum Oberdorf einzurichten.

Buslinie 2: Untere Bahnhofstrasse im Bereich Abzweigung Zwillikerstrasse, Kronenplatz, Abzweigung Melchor-Hirzelstrasse, Grenze zu Hedingen. Auf dem westlichen Ast ist zusätzlich eine Haltestelle im Bereich Jumbo vorzusehen.

Begründung

Ein Ortsbus kann seine Funktion nur wahrnehmen, wenn er genügend Haltestellen aufweist.

Haltestelle Zentrum Oberdorf soll auf der Zürichstrasse im Bereich des alten Gemeindehauses zu liegen kommen. Sie soll sowohl vom Postauto nach Rifferswil – Hausen als auch vom künftigen Ortsbus angefahren werden. (Erschliessung Zentrum Oberdorf, Reformierte Kirche, Verkehrsberuhigung, Erschliessung Migros neu denken..)

Hinweis Postautolinie nach Rifferswil ist falsch eingezeichnet. (Plan Seite 40)

Plangrafikfehler; sie führt fälschlicherweise über Wengibad anstatt über Jonentalstrasse)

Ortsbusse haben noch keine Haltestellen. Haltestellen festlegen!

4.6.1 Attraktivität des Zentrums / Bahnhofplanung

Antrag

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

Begründung

Die Gebäude am Bahnhof (Avec und Stationsgebäude) sind viel zu klein und vermögen die Anforderungen an ein regionales ÖV-Zentrum nicht zu genügen. Die Aufenthaltsbereiche in geschlossenen Räumen oder mit Überdachung sind zu klein. Beim Umsteigen auf den Bus und beim Warten steht man im Wind und Wetter. Mit einem weiteren Ausbau des Busnetzes stösst man überall an Grenzen.

Es ist daher nach neuen Lösungen zu suchen. Im Bereich Bahnhof ist eine Planung einzuleiten, welche die Entwicklung des gesamten Gebietes umfasst. Namentlich sind Ideen zu entwickeln für ein neues Bahnhofgebäude, einen neuen Busbahnhof und sämtliche Nebennutzungen. Expansionsmöglichkeiten bestehen insbesondere zum Kreisel Bühlstasse und Esso-Tankstelle. Die gesamte Fläche zwischen Coopark und Bahnareal ist für eine Bahnhofzone prädestiniert und soll planungsrechtlich für eine künftige öffentliche Nutzung vorgesehen werden (Verfügen einer Planungszone).

Der Bahnübergang zum OVA-Areal soll mittels einer oberirdischen Querung sichergestellt werden. Als Vorbild kann die Bahnquerung Bergstrasse dienen. Die Querung wird mit einer Bahnschranke gesichert. Mit einer dritten Schranke wird der Mittelperron niveaugleich mit der Strasse verbunden. Damit kann das ehemalige OVA-Areal mit der neuen Nutzung als Alterswohnungen so angebunden werden, dass auch für Leute mit Rollstühlen oder Rollatoren ein selbständiges Erreichen des Zentrums möglich ist.

4.6.3 Überkommunale Langsamverkehrsverbindungen

Antrag

Es ist eine durchgehende Veloverbindung westlich der Bahnlinie Affoltern – Hedingen zu realisieren. (siehe oben 3.5.2)

4.6.5 Schulwege

Antrag

Die Verbesserung der Sicherheit auf den Schulwegen, namentlich der Querung Zürichstrasse ist durch eine Geschwindigkeitsreduktion auf der Zürichstrasse (Tempo 30) umzusetzen. (Vergleich Antrag oben, Punkt 3.2.).

Die Gemeinde Affoltern stellt einen entsprechenden Antrag beim Kanton.

Begründung

Die Reduktion der Geschwindigkeit ist eine kostengünstige und hochwirksame Massnahme zur Hebung der Sicherheit. Die Einhaltung der Geschwindigkeiten ist mit baulichen Massnahmen und mit Kontrollen sicherzustellen. Die Gemeinde soll alles in ihrer Macht stehende unternehmen, um auf ein reduziertes Tempo hinzuwirken. Als erstes braucht es einen offiziellen Antrag von Seiten der Gemeinde, welche hier Tempo 30 einfordert.

Antrag Jonentalstrasse

Die Jonentalstrasse (Abschnitt Sternenkreisel bis Öetistal) ist ebenfalls in das Tempo 30-Regime zu integrieren. Die Querungen muss für Kinder sicherer gemacht werden.

Begründung

Laut Verkehrssicherheitsdienst handelt es sich beim besagten Fussgängerstreifen um den gefährlichsten in der gesamten Gemeinde. Es sollte nicht gewartet werden, bis der erste Unfall passiert. Dieser Fussgängerstreifen ist stark frequentiert und der motorisierte Verkehr, der von Rifferswil/Aeugst kommt weist eine hohe Geschwindigkeit auf. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen muss die Geschwindigkeit auf dem Abschnitt Sternenkreisel bis Öetistal reduziert werden.

Antrag alte Obfelderstrasse

Die alte Obfelderstrasse zwischen Werkstrasse und Schwandenstrasse ist für den allgemeinen Fahrverkehr in beiden Richtungen zu sperren.

Begründung

Die alte Obfelderstrasse ist eine wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Sie soll gemäss Planung noch an Bedeutung gewinnen. Eine hohe Sicherheit – namentlich auch als Schulweg – ist nur gegeben, wenn diese attraktiv gestaltet und vom motorisierten Verkehr befreit ist. Gleichzeitig kann der Schleichverkehr wirksam unterbunden werden. Eine gestalterische Aufwertung ist vorgesehen, was ausdrücklich zu begrüssen ist. Die Gestaltungsmöglichkeiten sind viel grösser, wenn nur noch der Anliegerverkehr abgewickelt werden muss.

Hinweis Untere Bahnhofstrasse

Die Aufwertung der unteren Bahnhofstrasse zu einer siedlungsorientierten Strasse ist ausdrücklich zu begrüssen. Ebenso die Rückstufung der Obfelderstrasse und der Bühlstrasse zu einer Sammelstrasse. Der Plan Seite 9 stimmt aber bezüglich Obfelderstrasse nicht mit der Verkehrsrichtplankarte motorisierter Individualverkehr überein (Seite 39). Ist die Bahn-Unterführung Sammelstrasse? Unklar sind auch die Besitzverhältnisse. Gehen diese Strassen in den Besitz der Gemeinde über?

Antrag Niveauübergang von Obstgartenstrasse zum Bahnhof

Die Bahn-Unterführung Süd zwischen Obstgartenstrasse (OVA-Areal) und Bahnhof (Obfelderstrasse) ist durch eine Bahnquerung à Niveau zu ergänzen.

Begründung

Mit der Überbauung des ehemaligen OVA-Areals wird ein neuer Siedlungsschwerpunkt im Südwesten geschaffen. Die Anbindung an den Bahnhof und das Ortszentrum ist durch die bestehende Unterführung aber nicht gewährleistet. Die Unterführung ist unattraktiv, oft schmutzig, weist mit ihrer geschwungenen Führung keinen Durchblick auf und ist daher bezüglich sozialer Sicherheit ungenügend. Die Rampen sind für Rollstühle und Rollatoren zu steil.

Es soll ergänzend zu dieser Unterführung eine Lösung à Niveau geschaffen werden. Als Vorbild kann die Bahnquerung Bergstrasse dienen. Diese weist drei 3 Barrieren auf. Die dritte Barriere sichert die Verbindung zum Mittelperron. Eine identische Lösung soll auch zwischen OVA-Areal und Bahnhof realisiert werden. Damit

Antrag

Kein Ausbau und keine Öffnung der Alten Kanzleistrasse für den motorisierten Verkehr. Gestalterische Aufwertung des Abschnittes zwischen „Im Grund“ und Zürichstrasse

Begründung

Die Alte Kanzleistrasse ist heute eine wichtige und attraktive Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr und verbindet das Quartier Hasenbühl / Zeughausstrasse mit dem Bahnhof. Heute ist ein kurzer Abschnitt mit einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge belegt. Dies soll so bleiben, denn das ist das Kernstück, welches die Verbindung attraktiv macht. Es darf auf keinen Fall eine Öffnung für den motorisierten Verkehr erfolgen, auch nicht als Einbahnstrasse. Im Gegenteil. Die Verbindung soll als Fuss und Veloverbindung aufgewertet werden. Auf dem Abschnitt vom Im Grund bis zur Zürichstrasse ist die Verbindung zurückzubauen und nur noch für den Anlieferverkehr zuzulassen.