

### **Vorgeschichte:**

Birmensdorf litt seit vielen Jahren unter einem massiven Durchgangsverkehr von rund 25'000 Fahrzeugen im Tag. Im Hinblick auf die im Sommer 2006 geplante Teileröffnung der Zürcher Westumfahrung, sollte im Rahmen der Flankierenden Massnahmen Birmensdorf (FLAMABI) auch die Ortsdurchfahrt und das Dorfzentrum umgebaut werden. Am 25. September 2005 fand dazu eine Volksabstimmung statt. Alle Vorlagen wurden massiv angenommen. Kaum jemand interessierte sich für die negativen Aspekte des Projektes. Einerseits schwebte ganz Birmensdorf im Vorfeld der Teileröffnung auf einer beinahe irrationalen Glückswolke. Andererseits wurde von den Befürwortern beinahe erpresserisch der Aspekt hervorgehoben, dass es vom Kanton nur jetzt Geld für Bauarbeiten in diesem Umfang gebe. Es gibt nicht wenige Birmensdorfer, welche ihre damalige Zustimmung sehr bedauern.

### **Kleiner Erfolg:**

Wir müssen zugeben, dass wir in der Folge resigniert die Hände in den Schoss gelegt haben, dafür mit Beginn der Bauarbeiten um so unsanfter aufgeschreckt worden sind. Besonders die Aufhebung einer Lichtsignalanlage bei der Primarschule und ein absolut unsinnig angelegter Fussgängerstreifen liessen die Emotionen hoch gehen. In der Folge wurde immerhin der Fussgängerstreifen wieder an die alte Stelle verschoben.

### **Bestehende Probleme:**

Trotz dieses kleinen Erfolges bleiben viele Ärgernisse bestehen. Eine Auswahl davon wollen wir hier festhalten.

#### **A) Strassenbreite:**

Die Durchgangsstrasse ändert ihre Breite andauernd wieder über eine Strecke von 100 bis 200 Meter. Einmal ist es eine normale Strasse mit Fahrradstreifen. Dann wird sie in schmalste Fahrbahnen und einen gepflasterten Mittelstreifen aufgeteilt. Der Fahrradstreifen entfällt dort, Lastwagen und Postauto haben knapp Platz. Auf die Frage, wie denn Fahrräder gefahrlos überholt werden könnten, meinte der Architekt bloss, dass sich die Fahrräder in der Mitte des Fahrstreifens aufhalten sollten, damit die Autofahrer gar nicht zum Überholen kämen. Die Verkehrsteilnehmer müssten eben Rücksicht aufeinander nehmen. Die Aussage mit der Forderung nach Rücksichtnahme ist ohnehin die Standardauskunft des Architekten, wenn er auf konkrete Sicherheitsmängel angesprochen wird.

#### **B) Pflästerungen**

Nicht nur die Mittelstreifen wurden mit Kopfsteinpflaster versehen, sondern auch die Trottoirs im eigentlichen Dorfzentrum, welches gemäss Abstimmungsprospekt zur Begegnungszone werden sollte. Die Pflästerungen verursachen Seh- und Gehbehinderten massive Probleme. Unsicher gehende Senioren mit oder ohne Stock meiden diese "Gehwege", Rollstuhlfahrer lassen sich auch nicht gerne herumschütteln. Sehbehinderte können sich mit dem Blindenstock kaum mehr orientieren, da dieser ständig herumspickt.

#### **C) Breite der Trottoirs**

Die Trottoirs wurden zulasten der Strasse im Zentrumsbereich massiv verbreitert (Stichwort Begegnungszone). Das bedeutet nun aber nicht, dass sie vollständig den Fussgängern zur Verfügung stehen. Es entstehen darauf Autoparkplätze und solche gehören unserer Meinung nach grundsätzlich auf die Strasse. Kommentar des Architekten: "Es stehen ja nicht immer Autos auf den Parkplätzen. Leere Parkfelder können natürlich von den Fussgängern genutzt werden." Die

Autofahrer werden sich freuen, wenn sie zuerst Fussgänger verscheuchen müssen, um parken zu können. Und die Fussgänger werden sich noch viel mehr darüber freuen.

### D) Höhe der Trottoirs

Vom Dorfeingang bis zum Dorfausgang wird die Hauptverkehrsachse (mit künftig erwarteten täglich 10'000 Fahrzeugen!) durchgehend von Trottoirs gesäumt, welche praktisch bis auf Strassen-niveau abgesenkt, respektive abgeschrägt worden sind. Sowohl bei den Pflästerungen wie bei den übrigen Trottoirs, wo rötliche, schräge Randsteine für einen sanften Übergang sorgen, gibt es eine "Stufe" von gerade mal 2 cm. Dies hat drastische Konsequenzen. Im Moment werden alle Trottoirs immer wieder von Autos verstellt. Sie werden von Autofahrern befahren, welche allen ernstes behaupten, es handle sich dabei gar nicht um Trottoirs. Sehbehinderte sind nicht mehr in der Lage, selbständig die Fussgängerstreifen zu finden, da kein tastbarer Trottoirrand mehr existiert. Letzteres wird zur Zeit unter massivem finanziellem Aufwand korrigiert. Es werden auf den Trottoirs nachträglich Aufmerksamkeitszonen erstellt, damit die Fussgängerstreifen gefunden werden können. Zusätzlich werden die Mittelstreifen bei den Fussgängerstreifen erhöht, damit man überhaupt spürt, wenn man die Strassenmitte erreicht hat. Ähnliches hat auch früher schon andernorts (z.B. Winterthur, Uster) zu Mehrkosten geführt und trotzdem wurde die Planung in Birmensdorf auf dieselbe Weise gemacht. Die dafür Verantwortlichen (Architekt und kantonale Bewilligungsorgane) werden für diese Mehrkosten wohl kaum zur Rechenschaft gezogen.

Die Situation soll in Zukunft gemäss Gemeinderat verbessert werden. Zitat: "Heute fehlen noch wesentliche Elemente der räumlichen Gestaltung, wie Schutzposten, Beleuchtungsmasten, Bepflanzungen und Markierungen." Uns graut jetzt schon vor dieser räumlichen Gestaltung. Offensichtliche Fehler wie fehlender Platz auf den Fahrbahnen (fehlende Fahrradstreifen), fehlende Randsteine, Autos auf dem Trottoir, diskriminierende Pflästerungen, etc. lassen sich nicht einfach so weggestalten. Eine Bestätigung unserer Ängste wurde schon verwirklicht: Die Beleuchtungsmasten stehen tatsächlich auf den Trottoirs - nicht nur ein Hindernis für die Autos, sondern eben auch für die Fussgänger und für Sehbehinderte ideal zum Beulen sammeln. Die ersten Erfahrungen mit den im Entstehen begriffenen Gestaltungselementen deuten darauf hin, dass sich der Trottoirraum zu einem veritablen Hindernisparcours entwickelt.

Die Erfahrung zeigt ausserdem, dass Lastwagen wegen den viel zu schmalen Fahrbahnen immer wieder aufs Trottoir geraten. Nun lernen aber die Kinder schon im Kindergarten, mit den Füssen bis an den Trottoirrand zu stehen und in dieser Position den Verkehr zu beobachten. Bei normal hohen Trottoirs mit einem ca. 10 cm breiten Randstein, der von den Kindern nicht betreten werden darf, ist das kein Problem. Die Kombination von zu enger Fahrbahn und fehlendem sauberen Abschluss des Trottoirs stellt eine absolut nicht zu tolerierende Gefährdung nicht nur für die Kinder dar.

### E) Einbezug von aussenstehenden Fachkräften

Anfang 2007 erwähnte der Architekt uns gegenüber, um kritische Äusserungen zu entkräften, dass Organisationen wie BfU und die Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen bei der Planung einbezogen worden seien. Spätere Abklärungen haben ergeben, dass dies zumindest bezüglich der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen nicht stimmte. Wir wissen zwar nicht, inwieweit die Vorschriften dieser Fachstelle gesetzlich relevant sind. Immerhin hat diese Lüge dazu geführt, dass diese Fachstelle erst im Herbst 2007, als praktisch schon alles verbaut war, vom Kanton beinahe ultimativ zu einer Baustellenbesichtigung "eingeladen" worden ist. Ihre Vertreterin war entsprechend entsetzt darüber, was sie dabei zu sehen bekommen hat. Wenn man aber nur schon **Artikel 1.1.3 "Abgrenzung zur Fahrbahn"** dieser Fachstelle anschaut, versteht man dieses Vorgehen sofort:

Durchgehender Absatz von min. 3 cm Höhe. Auf verkehrsorientierten Strassen in der Regel hohe Randabschlüsse. Ein Absatz, z.B. Trottoirrand, grenzt den sicheren Gehbereich von der Fahrbahn ab und schützt die Fussgänger/innen vor dem rollenden Verkehr. Er erhöht die Sicherheit für sehbehinderte, blinde und hörbehinderte Menschen. Nach SN 640 212 "Entwurf des Strassenraumes, Gestaltungselemente" sind hohe Randabschlüsse 7 - 14 cm, mittlere Randabschlüsse 4 - 6 cm und niedrige Randabschlüsse unter 4 cm hoch. Nach SN 521 500 "Behindertengerechtes Bauen" darf der Absatz jedoch nicht weniger als 3 cm hoch sein.

Es kann wohl ernsthaft keine Diskussion darüber geben, dass es sich bei der Hauptverkehrsachse durch Birmensdorf um eine verkehrsorientierte Strasse handelt. Damit wären flache Randabschlüsse nur als Übergang zu Fussgängerstreifen zulässig und diese wären auch von Sehbehinderten mit dem Langstock auffindbar und Personen im Rollstuhl wären damit sicher auch zufrieden.