

Stellungnahme der SP Egg zur Neuen Meilenerstrasse

Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr, hat eine Studie für die Beurteilung der Ortskernumfahrung in der Gemeinde Egg in Auftrag gegeben. Der Gemeinderat liess die Beurteilung durch eine Arbeitsgruppe „Ortskernumfahrung“ beurteilen. Im Workshop vom 11. März 2011 wurden die beiden Varianten „Spange“ und „optimiertes Einbahnregime“ zur vertieften Weiterbearbeitung vorgeschlagen mit der Empfehlung, für diese beiden Varianten Vorprojekte auszuarbeiten.

Der Gemeinderat empfiehlt der Bevölkerung, die neue Meilenerstrasse mit der Meilenerstrasse zu verbinden (sogenannte kleine Spange), um den Durchgangsverkehr auf der Forchstrasse zu entlasten. Dies sei notwendig, weil die Forchbahnübergänge saniert werden müssten und dadurch neue Warteräume notwendig würden. Der Gemeinderat Egg beabsichtigt damit, unter dem Titel „Umfahrungsstrasse“ eine neue Durchgangsstrasse mitten durchs Dorf bauen zu lassen. Die SP Egg stellt sich gegen dieses verfehlte Projekt, welches der Bevölkerung als bahnrrechtlich zwingend notwendige Variante verkauft wird. Der Gemeinderat knüpft damit in Tat und Wahrheit an einer alten und längst überholten Kantonsstrassen-Planung aus den 70iger Jahren an, um sich eine neue Strasse auf Kosten des Kantons – bei der geplanten Strasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse – erstellen zu lassen. Geopfert werden soll dafür die Lebensqualität der Bevölkerung in Egg.

Die SP Egg findet diesen Entscheid falsch. Die SP Egg verlangt vom Gemeinderat, dass er sich beim Kanton aktiv für einen Rückzug des Umfahrungs-Projekts einsetzt sowie, dass die NullPlus-Variante ernsthaft geprüft wird.

Die SP Egg ist für

- die „NullPlus“ Variante (d.h. Status quo plus notwendige Sanierung der Forchbahnübergänge)*
- eine Aufhebung der Baulinien der Neuen Meilenerstrasse und der Spange und befürwortet die Realisierung eines Kreisels bei dem Knoten Forch-/Meilenerstrasse. Sie bittet den Gemeinderat, sich für diese Variante einzusetzen.*

- *Damit wird wertvolles Bauland für Wohnen und nicht für Strassen gebraucht*
- *Kostengünstigste Variante*

Begründung

Hinweis:

Wenn auf die Studie, die die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr, in Auftrag gegeben hat Bezug genommen wird, wird im folgenden Argumentarium nur noch auf „(Bühlmann, Seite....)“ hingewiesen.

- Zunächst kritisiert die SP Egg die Transparenz und die Zusammenstellung der Arbeitsgruppe „Ortskernumfahrung“. Hier wird eine Verkehrsplanung über den Köpfen der Dorfbewohner gemacht. Zum Workshop wurden weder Parteienvertreter, noch direktbetroffene Quartierbewohner, noch Verkehrsexperten von Umweltorganisationen einbezogen, dafür der Gewerbeverband. Die Arbeitsgruppe wurde einseitig zusammengesetzt, zudem ist nicht transparent, wer wirklich anwesend war. Es werden zwölf Personen der Gruppe aufgeführt. Dann folgen „Vertreter von Schule, Forchbahn und Gewerbeverein“ (Bühlmann, S. 2). Die Bevölkerung wurde nur über das Resultat informiert. Die Information des Gemeinderates war zudem einseitig und irreführend. Die NullPlus-Variante wurde an der Informationsausstellung gar nicht präsentiert. Die Umfahrung mittels Spange wurde vom Gemeinderat als bahnrrechtlich zwingend notwendige Variante dargestellt.
- Es trifft nicht zu, dass die Forchstrasse entlastet werden muss, weil die Übergänge der Forchbahn bis 2014 saniert werden müssen. Zur Sanierung der Übergänge würde die NullPlus-Variante, d.h. einige Anpassungen am Bestehenden vorzunehmen, genügen. Es ist nicht notwendig, dass mit der Sanierung der Forchbahnübergänge zwingend eine neue Durchgangsstrasse mitten durchs Dorf gebaut werden muss.
- Die projektierte Durchgangsstrasse ist nicht nutzungsorientiert, sondern verkehrsorientiert. Es wird damit nicht zu einer Verkehrsentslastung kommen. Der Verkehr auf der Forchstrasse wird gleichbleiben oder gar

zunehmen, weil die Durchfahrt durch die teilweise Verlagerung ins Oberdorfquartier erleichtert wird, was zusätzlichen (auswärtigen) Verkehr anzieht. Gleichzeitig wird es unweigerlich zu einer Verkehrszunahme im heute ruhigen Wohn- und Schulhausquartier im Oberdorf kommen.

- Die jetzige Verkehrsführung hat „während der Abendspitze eine Leistungsreserve von knapp 400 Fz/h. Bei einer Belastung dieser Fahrstreifen von rund 750 Fz/h während der Abendspitze beträgt die Reserve beim Knoten rund 30%.“ (Bühlmann, S. 22). Also ist ein Aus- bzw. Umbau der jetzigen Strassenführung nicht notwendig, wenn bei der Spitzenzeit sogar eine Reserve von 30% vorhanden ist.
- Obwohl „.....eine deutliche Verkehrsabnahme“ (Bühlmann, S. 22) auf der Rällikerstrasse und der Bergstrasse (Uetikon am See) festgehalten sind, geht der Bericht von der allgemeinen Feststellung „In Agglomerationen nimmt der Strassenverkehr gemäss schweizerischer Entwicklungsindizes durchschnittlich um 2% pro Jahr zu“ (Bühlmann, S. 22) aus, obwohl dies in Egg nachweislich für die Rällikerstrasse nicht zutrifft. Denn zwischen 2007 und 2009 nahm die Verkehrsbelastung auf der Rällikerstrasse ab (Bühlmann, S. 22). In absoluten Zahlen heisst das für 2004: 9`380 Fz/Tag und 2009: 8`985 Fz/Tag (- 4,5%), welche die Rällikerstrasse benützt haben und dies trotz der Annahme von einem Zuwachs von 2% pro Jahr! Mit einer neuen Durchgangstrasse wird der Verkehr jedoch wieder zunehmen, weil die Dorfdurchfahrt erleichtert wird. Derart wird Mehrverkehr angezogen.
- An verschiedenen Stellen des Berichtes wird der Schulweg als etwas das „.... besondere Beachtung....“ verdient angeführt (Bühlmann, S. 6). Die neue Umfahrungsstrasse würde jedoch direkt am Schulhaus Bützi vorbeiführen. Beim Bau der Verlängerung der Neuen Meilenerstrasse müsste bei der jetzigen Einmündung der Pfannenstielstrasse/Neue Meilenerstrasse „....ebenfalls eine Querung für die Zufussgehenden eingerichtet werden“ (Bühlmann, S. 8). In Variante „optimiertes Einbahnregime“ wird erläutert „Trotz dem Einbahnregime für den MIV muss die Neue Meilenerstrasse für den Zweiradverkehr in beiden Richtungen befahrbar bleiben.“ (Bühlmann, S. 46). „Insbesondere die Oberstufenanlage ist ein wichtiges Ziel für Zweiradfahrende.“ (Bühlmann, S. 12). Eine Änderung der jetzigen Strassenführung würde ein erhöhtes

Verkehrsaufkommen bei der Schulanlage Bützi zur Folge haben. Bei der Variante „optimierte Spange“ ist am Abend mit einer Querschnittsverkehrsbelastung von 1`300 Fz/h zu rechnen (Bühlmann, S. 34). In den letzten fünf Jahren ereigneten sich keine gravierenden Unfälle im Zentrum. Die Statistiken bestätigen unsere Meinung, dass der Verkehr sich sehr „anpasst“ bei der jetzigen Durchfahrt durch die Gemeinde Egg. Denn die jetzige Strassenführung „...verläuft hauptsächlich entlang von Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben“ (Bühlmann, S. 29). Durch die Höhe und Masse der Gebäude entlang der Forchstrasse wird dem motorisierten Verkehrsteilnehmer signalisiert, dass sich hier ein intensives Dorfleben abspielt. Bei den projektierten Varianten wäre das nicht der Fall, da die Bauzone im Oberdorf diese Bauweise nicht zulässt. Die Autofahrer werden schneller fahren. Es müsste vermehrt mit Unfällen mit involvierten Schulkindern gerechnet werden. Der Schulweg würde unsicherer.

- Die Variante“ Umfahrung Richtplan“ zerschneidet ein unbebautes Gebiet und erschwert so eine zusammenhängende Nutzung der Baulandreserve. Diese Variante bedingt einen Landverbrauch (inklusive Baulinienabstand) von rund 13`300 m² (Auskunft Bauamt Egg). Somit geht wertvolles Bauland verloren.
- Der geplante Einbahnverkehr ist städtisch und nicht geeignet für ein Dorf. Er wird zwingend zu mehr bzw. längeren Fahrten führen, weil im Kreis gefahren werden muss.