

Kontaktperson: Franziska Gutknecht
Direktwahl: 044 826 70 36
franziska.gutknecht@schwerzenbach.ch

A-Post

Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt, Projektieren und Realisieren
Walcheplatz 2
8090 Zürich

Schwerzenbach, 1. Dezember 2023

165 / S3.4

**Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Schwerzenbach,
Stellungnahme des Gemeinderats Schwerzenbach, gem. §13 StrG**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nimmt der Gemeinderat Schwerzenbach zu der Projektauflage gem. §13 StrG, Vorprojekt BGK Ortsdurchfahrt Schwerzenbach, Stellung. Das Projekt soll sowohl für den Kanton wie auch für die Bevölkerung von Schwerzenbach eine befriedigende Lösung für die nächsten 50 Jahre sein.

Ausgangslage und allgemeine Einschätzung

Der Sanierungsbedarf der Ortsdurchfahrt Schwerzenbach ist augenscheinlich gegeben. Wir begrüßen es sehr, dass der Gemeinderat gleichzeitig mit dem Sanierungsprojekt eine generelle Verbesserung der Situation anstrebt.

In den Jahren 2016 und 2021 konnte sich die Gemeinde Schwerzenbach bereits zu dem BGK Ortsdurchfahrt Schwerzenbach einbringen. Das Projekt wurde laufend überarbeitet und den neuen Planungsgrundsätzen angepasst. Das Vorprojekt BGK Ortsdurchfahrt Schwerzenbach, welches nun im Sinne des Mitwirkungsverfahrens gemäss §13 aufliegt, wurde gem. Publikationstext mit folgenden Planungszielen ausgearbeitet:

- Vereinigung der unterschiedlichen Ansprüche an den Strassenraum
- Einführung Geschwindigkeitsreduktion für die verbesserte Verkehrsabwicklung
- Aufwertung des Strassenraums für den Langsamverkehr
- Lückenschliessung des Radwegnetzes
- Hindernisfreier Ausbau der Bushaltestelle Dorf

Diese Planungsziele für die Ortsdurchfahrt decken sich vollumfänglich mit den Ansprüchen der Gemeinde Schwerzenbach. Aus unserer Sicht werden diese Ziele aber nicht konsequent im ganzen Projektperimeter verfolgt. Gerne äussern wir uns wie folgt zu dem Vorprojekt BGK Ortsdurchfahrt Schwerzenbach:

Grundsätzliches

Gemeindestrassen, Einführung Tempo 30 geplant 2024

2021 wurde in Schwerzenbach an der Gemeindeversammlung dem Richtplan Verkehr, mit der flächendeckenden Einführung von Tempo 30, auf allen Gemeindestrassen zugestimmt. Am 17. November 2023 wurde an der Gemeindeversammlung der Kredit für die Umsetzung gutgeheissen. Die flächendeckende Einführung des Tempo 30 soll und kann, keine Einsprachen vorausgesetzt, im nächsten Jahr umgesetzt werden.

Vorgaben Hitzeminderung und Biodiversität

Im Juli 2022 hat die Baudirektion eine Wegleitung zur Hitzeminderung bei Strassenprojekten veröffentlicht. Massnahmen wie Begrünung oder die Reduktion von versiegelten Flächen/ Strassenräumen sind zur Hitzeminderung bei neuen Projekten zu berücksichtigen. Das Projekt liegt gem. technischem Bericht in einem Raumtyp mit hohem Handlungsbedarf.

Zentrumszone

Die Ortsdurchfahrt führt sowohl durch bewohntes Gebiet als auch durch Gebiet mit öffentlicher Nutzung. In der öffentlichen Zone stehen das Gemeindehaus, Kindergärten sowie die Schulhäuser der Gemeinde Schwerzenbach. Diese Zone wird durch die Kantonsstrasse durchschnitten. Neben dem Gemeindehaus Schwerzenbach befindet sich noch ein unbebautes Grundstück die ebenfalls für öffentliche Bauten, wie z.B. eine Kindertagesstätte, ein Familienzentrum oder ähnliches, in sehr absehbarer Zeit genutzt wird.

Schule Schwerzenbach

Die Schulanlagen befinden sich direkt an der Ortsdurchfahrt, an zentraler Lage. Etwa die Hälfte der Kinder von Schwerzenbach müssen auf dem Schulweg die Kantonsstrasse Fällanden-, Dorf- oder Bahnhofstrasse überqueren. Es befindet sich noch Landreserven auf der südlichen Seite der Kantonsstrasse. Auch hier haben die Grundeigentümer ihre Bauabsichten angemeldet. Deshalb ist in den nächsten Jahren von einer markanten Zunahme der Schulkinder, die die Strasse queren müssen, auszugehen.

Planungsgrundsätze Temporegime gem. § 108 Signalisationsverordnung (SSV)

Der Artikel 108 in der SSV sieht bei besonderen Gefahren im Strassenverkehr die Möglichkeit der Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit vor.

Art. 108 Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten

- 1 *Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das ASTRA für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV304) anordnen.*
- 2 *Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:*
 - a. *eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;*
 - b. *bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;*
 - c. *auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;*
 - d. *dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren*

Konkrete Anliegen:

1.	Anregung / Einwendung	Tempo 30 ist im gesamten Projektperimeter umzusetzen.
	Begründung	Die Vereinigung der unterschiedlichen Ansprüche, auch der Verkehrssicherheit, an den Strassenraum und die Verbesserung der Verkehrsabwicklung sind auf dem gesamten Projektperimeter wichtig. Ebenso ist die Verminderung der Lärmbelastung sowohl in den Wohngebieten wie auch bei den Schulgebäuden (Unterricht bei offenem Fenster) und den öffentlichen Gebäuden umzusetzen. Diese Belastung endet u.E. nicht in der Hälfte des Projektes. Im

		<p>Gegenteil. Die Lärmbelastung wird zunehmen, weil das Ende der Tempo 30 Strecke in der Steigung liegt. Die Beschleunigung auf Tempo 50 wird deshalb eher noch mehr Lärm verursachen.</p> <p>Dass jedes Kind einen sicheren Schulweg hat, dafür ist die Gemeinde Schwerzenbach zuständig. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, ist bei dem bestehenden hohen Verkehrsaufkommen gem. §108 1.b. der SSV («<i>bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen</i>») für die Kinder sowie für alle zu Fussgehenden, die Reduktion des Tempos auf 30, insbesondere bei der Schulanlage, zwingend angezeigt.</p> <p>T30 auf der Ortsdurchfahrt würde auch mit der flächendeckenden Einführung T30 auf allen Gemeindestrassen korrespondieren. Im technischen Bericht, Seite 17, ist der T30 Perimeter bereits auf der gesamten Strecke ausgewiesen (grün = T30 Perimeter).</p> <p>Ausgerechnet in diesem sensiblen Strassenabschnitt mitten in der Gemeinde und bei den Schulen und Gemeindehaus auf Tempo 30 zu verzichten, ist in keiner Art und Weise nachvollziehbar.</p>
2.	Anregung / Einwendung	Strassenquerschnitt auf die tatsächlichen Bedürfnisse optimieren/Hitzeminderung realisieren
		<p>Gem. technischem Bericht befindet sich das Projekt in einem Raumtyp mit hohem Handlungsbedarf. Eine entsprechende Umsetzung diesbezüglich vermissen wir in dem aktuellen Projekt. Der Verkehr kann heute ungehindert durch Schwerzenbach fahren. Die Ortsdurchfahrt hat die Kapazitätsgrenze nicht erreicht. Die Engpässe entstehen bekanntlich in Fällanden und bei der Ortsausfahrt Volketswil. Trotzdem ist der neue Strassenquerschnitt grossmehrheitlich für einen noch zügigeren Verkehrsdurchfluss und T50 dimensioniert. Der breite Strassenquerschnitt kann und soll aufgrund der örtlichen, historisch gewachsenen Randbebauung aber nicht durchgängig umgesetzt werden und muss stellenweise verengt werden, was zu sehr unruhigen, häufig wechselnden Strassenbreiten führt. Aus diesem Grund und zu Gunsten der Verkehrssicherheit und Hitzeminderung sollte die Strasse durchgängig auf T30 geplant und im vorliegenden Projekt verschmälert werden. Damit könnten die örtlichen Einengungen entfallen und ein Beitrag zur sicheren Verkehrsführung geleistet werden. Die Trottoirs sind stellenweise, insbesondere vor dem Kreisel, überbreit (bis ca. 3.50 Meter), geplant. Aus Sicht der Hitzeminderung und der Biodiversität sollten diese auf eine durchgängige Breite von 2 Metern reduziert und die Restflächen entsiegelt und biodivers begrünt werden. Bei sämtlichen Begrünungs- und Bepflanzungsmassnahmen sind immer auch Sichtweiten und Unterhaltsaufwand zu beachten.</p>
3.	Anregung / Einwendung	Veloführung Fällandenstrasse Richtung Fällanden optimieren
	Begründung	<p>Uns scheint die Lösung mit dem zunächst separaten rechtsseitigen Radstreifen ortsauswärts Richtung Fällanden schwierig befahrbar und unsicher. Die Velos können auf der Dorfstrasse im Normalfall nicht überholt werden. Die Autos, LKW's oder Busse sind auf dieser Strecke im Rücken des Velofahrenden. Genau im Abschnitt, wo die Velos nach links auf den Radweg abbiegen sollen und wollen, müssen die VelofahrerInnen zuerst nach rechts auf den Radstreifen ausweichen. Mit dem überholenden Verkehr wird das Wiedereinspuren und Abbiegen über die Mittelinsel auf den Radstreifen, der auf der anderen Strassenseite liegt, nicht einfacher oder sicherer. Wir bitten die Veloführung nochmals zu überprüfen.</p>

4.	Anregung / Einwendung	Trottoirbreite Fällandenstrasse 2 optimieren.
	Begründung	Die Verschmälerung des Trottoirs bei der Fällandenstrasse 2 auf 0.68m, zu Gunsten des Rad-/Fussgängerweges auf der gegenüberliegenden Seite, betrachten wir kritisch. Auf der schmalen Seite ist die Durchgängigkeit mit Kinderwagen oder Rollstühlen nicht gegeben (Vorgabe mind. 0.90 Meter), während auf dem Radweg die Verbreiterung für ein erhöhtes Tempo der Fahrzeuge bei der Einmündung Kirchstrasse führt.
5.	Anregung / Einwendung	Veloführung Einmündungsbereich Greifenseeestrasse optimieren
	Begründung	Die Veloführung beim Einlenker Greifensee-/Dorfstrasse, im speziellen die Abfahrt vom Gehweg auf die Dorfstrasse, neben der direkten Veloführung auf der Dorfstrasse, ist unserer Meinung nach für die Verkehrsteilnehmer verwirrend, unpraktisch und führt nicht zu einer Verbesserung der Situation. Wir bitten um Anpassung.
6.	Anregung / Einwendung	Trottoirbreite Dorfstrasse 9 optimieren
	Begründung	Bei der Liegenschaft Dorfstrasse 9 erachten wir die Durchgangsbreite mit 1.29 m zu schmal. Ev. könnte die Eingangstreppe um 90 Grad gedreht werden. Es müssten diesbezüglich Gespräche mit der privaten Eigentümerschaft geführt werden.
7.	Anregung / Einwendung	Aufstellfläche für Velo Dorfstrasse in Richtung Gfennstrasse optimieren.
	Begründung	Die Aufstellfläche für die Velofahrenden ist mit einer Breite von 2.50 und einer Länge von 19 Meter sehr grosszügig geplant. Die klare Zuweisung der Fläche ist nicht gegeben. Es ist zu befürchten, dass anstelle von Velofahrenden, die Aufstellfläche durch einbiegende motorisierte Fahrzeuge genutzt würde und in der Folge die Fläche für die Velofahrenden blockiert wäre und damit nicht zur Verfügung steht.
8.	Anregung / Einwendung	Einfahrt Gfennstrasse in die Dorf-/Bahnhofstrasse verschmälern
	Begründung	Auf der Gfennstrasse wird voraussichtlich ab 2024, im Zuge der flächendeckenden Einführung von T30 auf den Gemeindestrassen, Tempo 30 eingeführt. Auf die Doppelaufstellung im Einmündungsbereich Gfennstrasse (gegenseitiges Verdecken der Sicht) in die Dorf-/Bahnhofstrasse soll verzichtet werden. Es soll kein grosszügiger Einmündungsbereich in die Dorf-/Bahnhofstrasse entstehen, der zudem den Schleichverkehr über die Gfennstrasse attraktiv macht.
9.	Anregung / Einwendung	Hauszugang Bahnhofstrasse 10 sicherstellen
	Begründung	Der Hauszugang zur Liegenschaft Bahnhofstrasse 10 wurde bei dem letzten Strassenprojekt bereits auf 1.80 Meter verschmälert. Eine erneute Verengung auf 1.13 Meter ist nicht zumutbar. Ein sicherer Zugang, direkt neben der Strasse mit Einkaufstaschen, einem Kinderwagen oder Rollstuhl, ist so nicht möglich. Warentransporte wären nur mit der Sperrung eines Fahrstreifens der Bahnhofstrasse möglich.

10.	Anregung / Einwendung	Linienführung Bereich Schossackerstrasse bis Kreisel optimieren
	Begründung	Mit der geplanten Linienführung weist die Strasse auf der südlichen Seite mehrere Konfliktpunkte auf, z.B. bei der Bahnhofstrasse 10 (siehe oben) und vor dem Gemeindehaus. Wir bitten um die Prüfung, ob die Strassenachse etwas nördlicher verlaufen könnte.
11.	Anregung / Einwendung	Fussgängerübergänge Bahnhofstrasse mit Markierung und Schutzinseln schützen
	Begründung	Wir sind mit den geplanten Fussgängerübergängen auf der Bahnhofstrasse einverstanden. Diese ermöglichen, mit den Schutzinseln und entsprechender Markierung, eine sichere Querung. Auch bei T30 sollen die Fussgängerübergänge, mit Schutzinsel und Markierung, realisiert werden.
12.	Anregung / Einwendung	Radstreifen auch bei Tempo 30 realisieren
	Begründung	Wir begrüßen die Realisierung der Radstreifen auch auf der Bahnhofstrasse. Diese sollten auch bei T30 ausgeführt werden, damit die Radfahrenden nicht während der gesamten Ortsdurchfahrt den MIV, die Busse und LKW's im Rücken haben und sich bedrängt fühlen.
13.	Anregung / Einwendung	Auf Velomassnahme Trottoir auf- und -abfahrt beim Kreisel Bahnhof-/Alte Bahnhofstrasse Zufahrt von/nach Volketswil verzichten
	Begründung	Auf dem Trottoir ist das Velofahren aktuell verboten. Das Trottoir ist viel zu schmal für Velo im Gegenverkehr sowie Fussgänger auf gemeinsamer Fläche. Das Trottoir ist eine wichtige Fussverbindung zum Perronzugang des Bahnhofs Schwerzenbach sowie zum nordseitig der Bahn gelegenen Bushof, die aufgrund der Zugangsrampen für Personen mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrer von besonderer Bedeutung sind. Zudem fehlt für die geplanten Velomassnahmen eine Anschlusslösung.

Fazit und Schlussbemerkungen

In der Gesamtheit vermag das vorliegende Projekt aus unserer Sicht die Anforderungen aus den Nutzungen des Raumes sowie der eingangs aufgestellten Planungsziele noch nicht ausreichend zu erfüllen. Wir bitten Sie, unsere Hinweise in der weiteren Projektbearbeitung zu berücksichtigen. Zudem wünschen wir uns einen engen Einbezug der Gemeinde, um zeitnah eine realisierbare und konsensfähige Lösung zu finden. Seien Sie versichert, dass wir unseren Beitrag dazu leisten werden.

Freundliche Grüsse

NAMENS DES GEMEINDERATES

Martin Hermann
Gemeindepräsident

Martin Noser
Gemeindeschreiber