

Wie weiter in Fällanden - ohne Umfahrung

Der Verkehr im Glattal wächst stetig weiter, das zeigen alle Prognosen. Eine namhafte Erweiterung des Strassennetzes ist jedoch aus ökologischen und finanziellen Gründen für den in seiner neuen Zusammensetzung gewählten Kantonsrat wohl keine Lösung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs hält nicht Schritt mit der steigenden Nachfrage.

Im Glattal, insbesondere in Fällanden, ist die Strasseninfrastruktur stark ausgelastet und häufig überlastet. Die Folge sind Staus im Innern der Siedlungsgebiete und Schleichverkehr durch Zentren wie die Wigartenstrasse sowie verpasste Anschlüsse im öffentlichen Busverkehr und eine erhöhte Umweltbelastung.

Gemäss der Zweckmässigkeitsbeurteilung des Kantons von 2007/2008 beträgt der Quell-/Zielverkehr in Fällanden 12'000 Motorfahrzeuge/Tag. Hinzu kommen der Binnenverkehr sowie der Durchgangsverkehr von Maur nach Dübendorf. Gesamthaft über 50 % des jetzigen Verkehrsaufkommens. Diese Werte lassen sich mit der Umfahrung nicht reduzieren.

Ablehnende Haltung zur Umfahrung Fällanden - Schwerzenbach

Der Gemeinderat hat alle relevanten Aspekte, insbesondere auch den Verlust von Naherholungsgebieten, Wald und Kulturland, die finanziellen Folgekosten sowie die Tatsache, dass die geplante Variante wohl Siedlungsgebiete vom Verkehr entlastet, aber neue Wohnzonen mit Lärm eindeckt und die Verkehrsachse über den Dorfkeisel (Maur- und Dübendorfstrasse) weiterhin stark belastet bleibt, geprüft.

Gestützt auf diese fundierten Grundlagen und unter sorgfältiger Abwägung möglicher Auswirkungen ist der Gemeinderat zum Entscheid gelangt, die vom Kanton Zürich geplante Umfahrungsstrasse Fällanden-Schwerzenbach abzulehnen. Er hat dies in der Medienmitteilung vom 5. April 2011 kommuniziert.

Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich ist in der Folge ersucht worden, die Planungsarbeiten an der Umfahrungsstrasse Fällanden-Schwerzenbach aufgrund der ablehnenden gemeinderätlichen Haltung einzustellen.

Der Gemeinderat hat zudem zur Gesamtüberprüfung der kantonalen Richtplanvorlage Stellung genommen. Entsprechend seiner ablehnenden Haltung stellte er der Baudirektion des Kantons Zürich den Antrag, den Karteneintrag betreffend der Umfahrung Fällanden ersatzlos aus dem kantonalen Richtplan zu streichen.

Die Verkehrsexperten sind sich einig, zusätzliche Strassen bringen mehr Verkehr und in Fällanden selber kaum Entlastung. Bei einem Verzicht auf die Umfahrungsstrasse bleibt die Frage, mit welchen Massnahmen eine nachhaltige Entlastung von Fällanden möglich ist?

Regionale Verkehrssteuerung (RVS)

Mit Massnahmen der Verkehrssteuerung wird seit einiger Zeit versucht, auf der bestehenden Strasseninfrastruktur die Verkehrsflüsse zu optimieren und letzte Kapazitätsreserven auszuschöpfen.

Optimierungen wie bisher an einzelnen Strassenkreuzungen reichen dazu nicht aus. Der Verkehr in der Agglomeration Zürich hat einen Komplexitätsgrad erreicht, der eine netzweite Steuerung erfordert. Deshalb müssen der Individualverkehr und der öffentliche Verkehr übergreifend neu organisiert werden. Nur so lassen sich Kapazitäten besser nutzen und Verkehrsprobleme mildern.

Ziele der RVS Massnahmen

Mit den Massnahmen der regionalen Verkehrssteuerung verfolgt der Regierungsrat verschiedene Ziele. So sollen Reisezeiten mit Bus und Auto berechenbarer und die Fahrzeiten verkürzt werden. Der Verkehr innerhalb von Siedlungsgebieten soll flüssiger zirkulieren, wodurch die Anschlüsse im öffentlichen Verkehr gewährleistet werden. Diese Ziele sollen vorab durch eine verbesserte Nutzung der vorhandenen Infrastruktur erreicht werden.

Entlastung des Siedlungsgebietes

Der Stop and go Verkehr soll in einen fließenden Verkehr innerhalb des Siedlungsgebietes umgewandelt werden. Die mit laufenden Motoren in langen Kolonnen stehenden Fahrzeuge sollen reduziert und die Luftqualität verbessert werden. Dies bedingt eine Verkehrsregulierung an den Siedlungsändern durch intelligente Lichtsignalsteuerungen. Besonders innerhalb der Siedlungsräume wird so der Verkehrsfluss optimiert und die Verkehrsteilnehmenden können von verlässlichen Reisezeiten ausgehen. Von diesen Massnahmen sollen der Binnenverkehr und somit auch das Gewerbe profitieren.

Umsetzung der RVS Massnahmen

Der Kanton Zürich hat entsprechend dieser Zielsetzungen für die am stärksten belasteten Regionen Winterthur, Glattal und Limmattal unter Einbezug der betroffenen Gemeinden konkrete Konzepte für die „Regionale Verkehrssteuerung (RVS)“ erarbeitet.

Realisierte Projekte

Bereits realisiert wurde die Tempo 30 Zone im Wigarten. Dadurch soll der Schleichverkehr reduziert, die Sicherheit des Schulweges verbessert und die Emissionen gesenkt werden. Die Baudirektion des Kantons Zürich hat leider im April die Tempo-30-Zone in der Wigartenstrasse für die gesamte Bauzeit aufgehoben. Mit grossem Bedauern hat der Gemeinderat von diesem Entscheid Kenntnis genommen und unverzüglich bei der Baudirektion interveniert.

Im Zuge der Sanierung der Schwerzenbachstrasse werden beim Gemeindehaus die Fussgängerinseln verbreitert, die Bushaltestellen behindertengerecht erstellt und die Bushaltestelle Richtung Schwerzenbach als Fahrbahnhaltestelle konzipiert. Zusätzlich wird der fehlende Gehweg vom Kreisel Unterdorf bis zur Tankstelle ergänzt.

Geplante Projekte

Die bereits geplanten und durch den Gemeinderat und den Kanton beschlossenen Massnahmen sollen nun zügig umgesetzt werden.

Dazu gehört **eine separate Busspur auf der Maurstrasse** von Fällanden. Das Postulat wurde bereits im Jahre 2006 unter anderem durch Richard Hirt im Kantonsrat eingereicht, es wurde damals eine rasche Realisierung gefordert. Die Zuverlässigkeit der Buslinie 743 von Maur in Richtung Bahnhof Stettbach soll dadurch sichergestellt werden.

Die separate Busspur soll ausserhalb der Siedlung, auf der Maurstrasse zwischen dem Parkplatz bei der Jugendherberge und dem Ortseingang Fällanden realisiert werden. Aus Platzgründen ist eine sonst übliche direkte Anbindung der Busspur an den Kreisel nicht möglich.

Sobald der Rückstau vom Kreisel Sternen die Wigartenstrasse erreicht, wird die Busbevorzugungsanlage vor der Ortseinfahrt aktiviert. Damit kann der Bus einerseits die Kolonne im Ausserortsbereich überholen und anschliessend den Rückstau vor dem Kreisel Sternen über die Wigartenstrasse umfahren.

Die neue Verkehrssteuerung soll jedoch auch die Situation für die Anwohner und das Gewerbe verbessern. Die heutige Stausituation im Innerortsbereich ist unerwünscht und soll an die Ortseingänge von Fällanden verlagert werden. Dadurch kann der Ortskern massgebend entlastet und der Binnenverkehr bevorzugt werden.

Mit der geplanten Busspur auf der Maurstrasse wird Fällanden über Busbevorzugungsanlagen aus 3 Richtungen verfügen.

Fahrbahnhaltestelle Neuhus

Die Umgestaltung der bestehenden, sanierungsbedürftigen Bushaltestelle Neuhus, Fällanden, steht in direktem Zusammenhang mit der Busbevorzugung von Maur nach Fällanden. Das Projekt sieht vor, die Bushaltestelle Neuhus in Fahrtrichtung zum Kreisel Sternen zu einer Fahrbahnhaltestelle umzubauen. Dadurch soll verhindert werden, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) den Bus an der Haltestelle Neuhus wieder überholt. Zur Verbesserung der Sicherheit für die Busreisenden soll das Buswartehäuschen an den Strassenrand versetzt werden. Dadurch wird die Gefahr beim Überqueren des Radweges entschärft.

Bushaltestelle Benglen

Der Gemeinderat hat im März 2010 einer im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich ausgearbeiteten Studie zu den Bushaltestellen in der Gemeinde zugestimmt.

Mit den geplanten Bushaltestellen am Kreisel Binzstrasse beim Ortseingang Benglen wird die Möglichkeit geschaffen, die Ortsteile Benglen und Teile von Pfaffhausen an die direkte Buslinie 744 zum Bahnhof Stettbach sowie ins Zentrum von Ebmatingen und in die Forch anzubinden.

Die Nachtbusverbindung N19 von Zürich, Bellevue–Pfaffhausen–Benglen–Fällanden, Gemeindehaus verkehrt über Benglen, d.h. sie führt bis ins Zentrum von Benglen.

Bushaltestelle Dübendorfstrasse

Der Bus von Stettbach Richtung Scheuren - Forch verkehrt nicht über die Haltestellen Gemeindehaus und Wigartenstrasse. Aus diesem Grunde standen den Fahrgästen nur die vom Dorfzentrum entfernten Haltestellen Zil oder Egger zur Verfügung.

Mit der geplanten Haltestelle an der Dübendorfstrasse beim alten Schulhaus, wird die Möglichkeit geschaffen, das Dorfzentrum Fällanden auch mit der Buslinie 744 bequem zu erreichen. Zudem

bietet diese Haltestelle für das projektierte reformierte Kirchenzentrum eine optimale Verbindung Richtung Benglen.

Sicherheit der Fussgänger

Durch Markierungen an diversen Stellen auf den Radwegen sollen die schnellen Rennvelofahrer und Inlineskater verlangsamt und die Sicherheit der Fussgänger verbessert werden.

Weitere Massnahmen

Insgesamt betragen die in Fällanden in den nächsten Jahren durch den Kanton geplanten Investitionen mehrere Millionen Franken.

Um die Pünktlichkeit der Busse weiter zu verbessern wird mit den kantonalen Stellen geprüft, ob bei den Haltestellen Zil und Egger in Fahrtrichtung Zentrum Fällanden eine Verlegung der Haltestellen auf die Fahrbahn realisiert werden kann.

Im Auftrag der Abteilung Planung + Bau der Gemeinde Fällanden wird ein Ingenieurbüro für Verkehrsplanung prüfen, welche weiteren Massnahmen zur Verkehrsoptimierung sinnvoll und realisierbar sind. Der Gemeinderat wird die Bevölkerung diesbezüglich informieren.

Der Kanton ist am Zug

Noch vor wenigen Jahren war Tempo 30 oder Tempo 40 auf einer Kantonsstrasse ein Tabu. Der Verkehr flosse nicht mehr, und die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger werde eingeschränkt, lautete damals die allgemeine Überzeugung. Heute hat sich die Einsicht durchgesetzt, dass Temporeduktionen in Ortszentren allen Verkehrsteilnehmenden – auch den Autofahrenden – nur Vorteile bringen. Damit wird die Lebensqualität im öffentlichen Raum deutlich erhöht.

Bereits am 10.7.2008 hielt der Regierungsrat in einer Medienmitteilung fest, dass die Busspur auf der Maurstrasse in zwei bis drei Jahren in Betrieb genommen werden soll. Gleichzeitig hielt der Regierungsrat fest, dass der Verkehr auf der Maurstrasse durch die Umfahrung nicht unmittelbar abnimmt, weshalb die Busspur unabhängig davon zu erstellen sei.

Auch bezüglich der Vorteile von Umfahrungen ist ein Umdenken im Laufe der Zeit möglich geworden. Nach der Ablehnung der projektierten Teilumfahrung durch den Gemeinderat und durch weite Teile der betroffenen Bevölkerung ist es nun an den kantonalen Amtsstellen die diesbezüglichen Rückmeldungen zur Richtplanung auszuwerten und die bereits beschlossenen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Fällanden mit hoher Priorität umzusetzen. Parallel dazu wird von den kantonalen Amtsstellen erwartet, dass sie mit ebenso hoher Priorität zusammen mit den Fälländer Behörden und den regionalen Gremien Alternativen zur geplanten Umfahrung Fällanden – Schwerzenbach vorschlagen.

Der Gemeinderat Fällanden wird seinerseits alles unternehmen, um der Bevölkerung in Fällanden eine verbesserte Verkehrssituation zu verschaffen.

Viktor Niederöst, Ressortvorsteher Planung + Bau