



Volkswirtschaftsdirektion  
des Kantons Zürich

---

Amt für Verkehr

# Gemeinde Egg

## Beurteilung

## Ortskernumfahrung

28. März 2011

**B Ü H L M A N N**  
*Ingenieur- und Planungsbüro*

Schlossbergstrasse 10a  
8702 Z o l l i k o n

Tel. 044 391 95 45 Fax 044 391 95 41  
E-Mail [frbuehlmann@swissonline.ch](mailto:frbuehlmann@swissonline.ch)

## Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage und Auftrag	1
1.1.	Ausgangslage	1
1.2.	Auftrag	2
1.3.	Arbeitsgruppe „Ortskernumfahrung“	2
1.4.	Grundlagen	3
2.	Ist - Analyse	4
2.1.	Siedlung und Verkehr	4
2.2.	Fussverkehr	6
2.3.	Zweiradverkehr	12
2.4.	Motorisierter Individualverkehr	14
2.5.	Öffentlicher Verkehr	21
3.	Verkehrsprognose	22
3.1.	Leistungsengpässe im angrenzenden Netz	22
3.2.	Verkehrsentwicklung 2004 bis 2009	22
3.3.	Entwicklung	23
3.4.	Verkehrsbelastung 2025	23
4.	Nullvariante	25
4.1.	Verkehrsführung	25
4.2.	Verkehrsablauf und Belastungen	25
4.3.	Anpassungen Fussgängerquerungen Forchstrasse	26
4.4.	Verkehrsablauf	27
4.5.	Verkehrsqualität verbessern	28
4.6.	Gute Bedingungen für Mensch, Siedlung und Umwelt	29
4.7.	Optimaler Mitteleinsatz	30
5.	Umfahrung Richtplan optimiert	31
5.1.	Verkehrsführung	31
5.2.	Verkehrsablauf und Belastungen	31
5.3.	Neuer Knoten Meilener- / Neue Meilenerstrasse	33
5.4.	Verkehrsablauf	33
5.5.	Verkehrsqualität verbessern	34
5.6.	Gute Bedingungen für Mensch, Siedlung und Umwelt	35
5.7.	Optimaler Mitteleinsatz	36
6.	Variante Spange	37
6.1.	Linienführung	37
6.2.	Verkehrsablauf	37
6.3.	Neuer Knoten Meilenerstrasse / Spange	39
6.4.	Verkehrsablauf	39
6.5.	Verkehrsqualität verbessern	40
6.6.	Gute Bedingungen für Mensch, Siedlung und Umwelt	41
6.7.	Optimaler Mitteleinsatz	41
7.	Einbahnregime Zentrum	42
7.1.	Vollständiges Einbahnsystem	42
7.2.	Neuer Knoten Meilenerstrasse / Spange	44
7.3.	Funktion im Netz	44
7.4.	Verkehrsqualität verbessern	45
7.5.	Gute Bedingungen für Mensch, Siedlung und Umwelt	46
7.6.	Optimaler Mitteleinsatz	47
7.7.	Optimiertes Einbahnsystem	48
8.	Gesamtbeurteilung	50
8.1.	Vorgehen	50
8.2.	Funktion der Strassen	50
8.3.	Erwartete Verkehrsbelastung	51
8.4.	Beurteilung und Empfehlung	52

# 1. Ausgangslage und Auftrag

## 1.1. Ausgangslage

Zur Entlastung der durch das Dorfzentrum Egg führenden Forchstrasse vom Durchgangsverkehr ist westlich des Zentrums eine Umfahrsstrasse geplant. Ein Teil der Strasse ist bereits realisiert und deren Fortsetzung ist im Regionalen Richtplan Pfannenstil<sup>1</sup> in Richtung Meilenerstrasse eingetragen. Das Gebiet Oberdorf ist baurechtlich nicht erschlossen und muss mit einem Quartierplanverfahren zur Baureife geführt werden. Dabei bilden die planungsrechtlichen Grundlagen für das Quartierplanverfahren die rechtskräftigen Baulinien, welche zur Sicherung des künftigen Strassenraums der Neuen Meilenerstrasse 1978 festgesetzt wurden.

Für den Neubauabschnitt zwischen Neue Meilener- und Meilenerstrasse wurde im regionalen Richtplan eine direkte Linienführung vorgesehen. Dabei wurden auch die Baulinien für eine Spange zur Forchstrasse festgesetzt und gesichert. Im Rahmen der Ortsentwicklung wurde die direkte Linienführung der Entlastungsachse in Frage gestellt und verschiedene Varianten für einen möglichst sicheren und siedlungsverträglichen Verkehrsablauf ausgearbeitet. In der folgenden Abbildung ist der kommunaler Richtplan Verkehr der Gemeinde Egg<sup>2</sup> aus dem Jahr 2000 dargestellt.

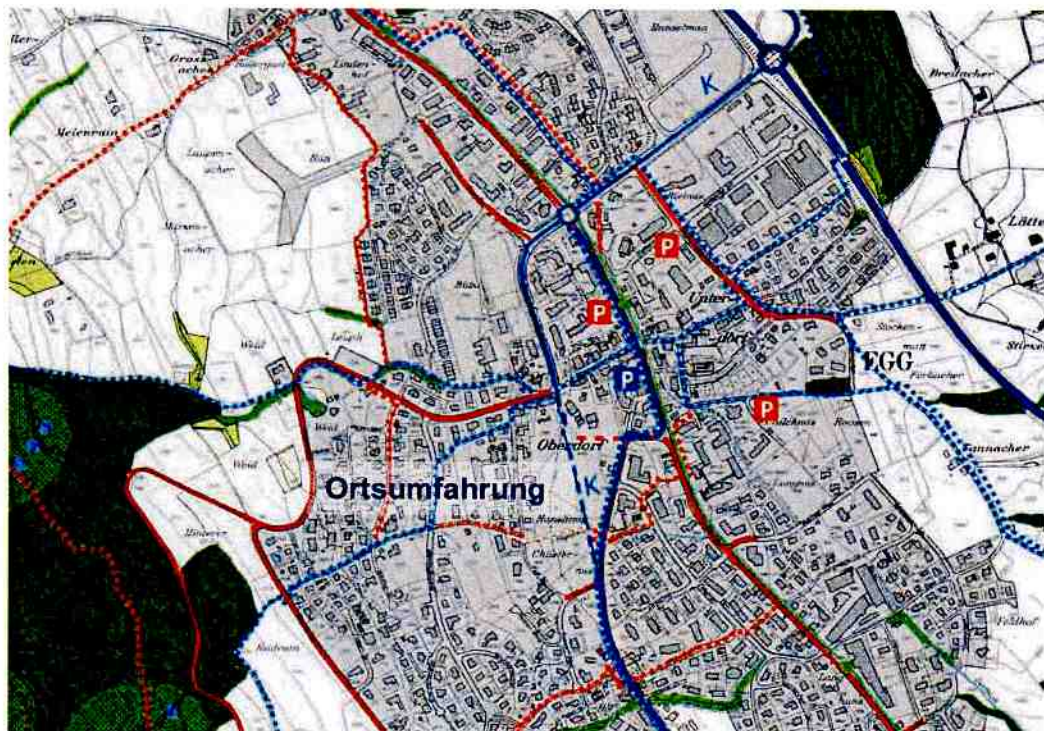


Abb. 1: Ausschnitt kommunaler Richtplan Verkehr

- 1 Kanton Zürich: Regionaler Richtplan, Region Pfannenstil Verkehr, 1998  
In Kanton Zürich, kantonalen Richtplan Verkehr, 26. März 2007 wurde gegenüber dem regionalen Richtplan eine kürzere Linienführung bis zum Knoten Meilener- / Zelgmattstrasse eingetragen
- 2 Gemeinde Egg: Kommunalen Richtplan Verkehr, 2000

## 1.2. Auftrag

Die Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr, will die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten der Linienführung der Hauptverkehrsstrasse durch das Zentrum von Egg verkehrstechnisch untersuchen lassen. Dabei stehen die folgenden Fragen im Vordergrund:

1. Welche Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und die Verkehrsqualität der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden hat die gegenüber dem Richtplaneintrag geänderte Führung der Umfahrung?
2. Welche Auswirkungen und Folgen sind für die Gemeinde und den Kanton zu erwarten?
3. Können die übergeordneten Anforderungen auch einer geänderten Führung befriedigt werden?

## 1.3. Arbeitsgruppe „Ortskernumfahrung“

Die Beurteilung der Varianten erfolgt in einem Workshop. Die Arbeitsgruppe setzte sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

- Silvano Murchini, Gemeinderat Egg, Bau- und Planungsvorstand
- Tobias Zerobin, Gemeindeschreiber Egg
- Robert Rupp, Bausekretär Egg
- Heinrich D. Uster, externer Berater der Gemeinde Egg
- Rolf Vaqué, Tiefbauamt, Unterhaltsregion IV, BD Kanton Zürich
- Markus Walt, Tiefbauamt, Projektieren + Realisieren, BD Kanton Zürich
- Monika Hungerbühler, ProVelo Zürich
- Martin Weissert, Verkehrstechnische Abteilung, Kantonspolizei Zürich
- Markus Zimmermann, Verkehrstechnische Abteilung, Kantonspolizei Zürich
- Sara Künzli, Amt für Verkehr, Baupolizei und Beitragswesen, VD Kanton Zürich
- Urs Günter, Amt für Verkehr, Infrastrukturplanung, VD Kanton Zürich
- Marc Laube, Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann, Zollikon
- Vertreter von Schule, Forchbahn und Gewerbeverein

#### 1.4. Grundlagen

- [1] Ortsentwicklung Egg: Lösungsansätze Übersicht 1:1000  
Stratego4 AG, Forchstrasse 181, 8132 Egg, 16. September 2008
- [2] Ortsentwicklung Egg: Situation Neue Meilenerstrasse Spange, 1:500  
Stratego4 AG, Forchstrasse 181, 8132 Egg, 16. September 2008
- [3] Egg: Forch-/ Rälliker-/ Neue Meilenerstrasse,  
Leistungsfähigkeit Fahrbeziehung Esslingen – A52  
Marty + Partner AG, 8702 Zollikon, 14. Dezember 2007
- [4] Gemeinde Egg: Fussgängerübergänge Forchbahn, Kurzbericht  
asa, 24. August 2010
- [5] Kanton Zürich, Regionaler Richtplan,  
Region Pfannenstil, Verkehr, RRB1252-1998
- [6] Kanton Zürich, Kantonaler Richtplan,  
Verkehr 1:50'000, 26. März 2007
- [7] Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr  
Strassenplan, Stand Juni 2008
- [8] Ortsentwicklung Egg: Masterplan Durchgangsverkehr  
Stratego4 AG, Forchstrasse 181, 8132 Egg, 14. Juli 2010
- [9] Ortsentwicklung Egg: Masterplan Gebiet Oberdorf  
- Stratego4 AG, Forchstrasse 181, 8132 Egg, 14. Juli 2010
- [10] Gemeinde Egg: Grundlagen „Ortsentwicklung Egg“  
Ausstellung, September 2008
- [11] Gemeinde Egg: Grundlagen „Ortsentwicklung Egg“  
Informationsveranstaltung Entwicklung Oberdorf  
9. November 2010

## 2. Ist - Analyse

### 2.1. Siedlung und Verkehr

Die Verkehrsinfrastruktur verbindet die Siedlungsräume und ermöglicht den Transport von Gütern sowie das Erreichen von Arbeitsplätzen, ÖV-Haltestellen, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen. Verkehrsinfrastrukturen verbinden nicht nur, sie trennen auch. Innerhalb der Siedlungen können die Verkehrsachsen Querbeziehungen, vor allem für die Zufussgehenden, beeinträchtigen und die Sicherheit einschränken. In Abbildung 3 sind die wichtigsten Ziele im Zentrum der Gemeinde Egg dargestellt.

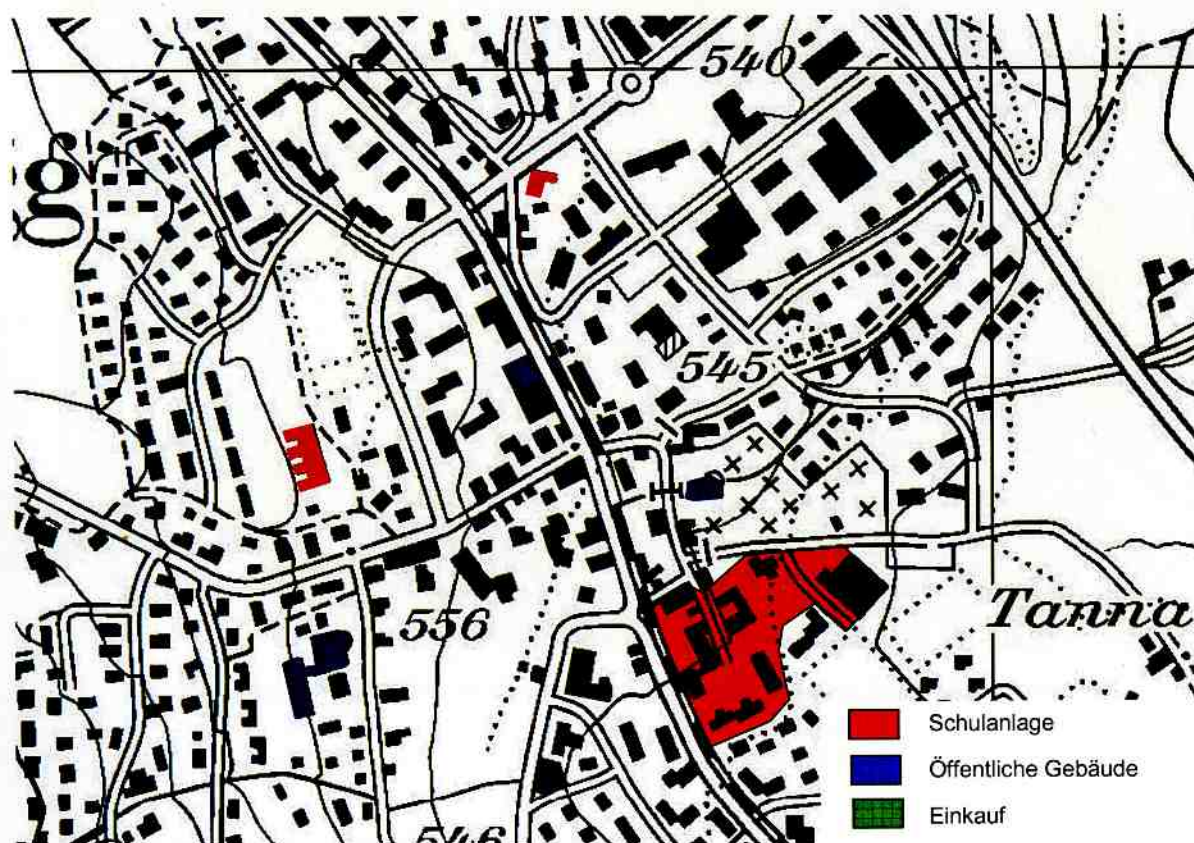


Abb. 2: wichtige Ziele im Zentrum von Egg

Das Zentrum von Egg liegt im Oberdorf entlang der Forchstrasse zwischen dem Dorfplatz und der Rällikerstrasse. Mit dem Umzug des Einkaufsladens Migros vom Ober- ins Unterdorf hat die Funktion und Bedeutung des Unterdorfs stark zugenommen und zu einem zweiten Zentrum in Egg geführt. Aufgrund dieser Entwicklung und den vorhandenen Entwicklungspotenzialen im Unterdorf müssen die beiden Siedlungsgebiete möglichst gut miteinander verbunden werden. In Anbetracht dieser Entwicklung gewinnt die Funktion und Gestaltung der Forchstrasse, die das Ober- und Unterdorf voneinander trennt, an Bedeutung.

### Siedlungsentwicklung Oberdorf

Das Siedlungsgebiet von Egg weist nur noch geringe Baulandreserven (rund 10%) auf. Im Oberdorf können westlich der Meilenerstrasse noch grössere Baulandreserven für Wohnbauten ausgewiesen werden. Durch dieses Gebiet führt die geplante Verbindung von der Meilener- zur Neuen Meilenerstrasse. Die Achse der Neuen Meilenerstrasse ist im Zonenplan eingetragen.

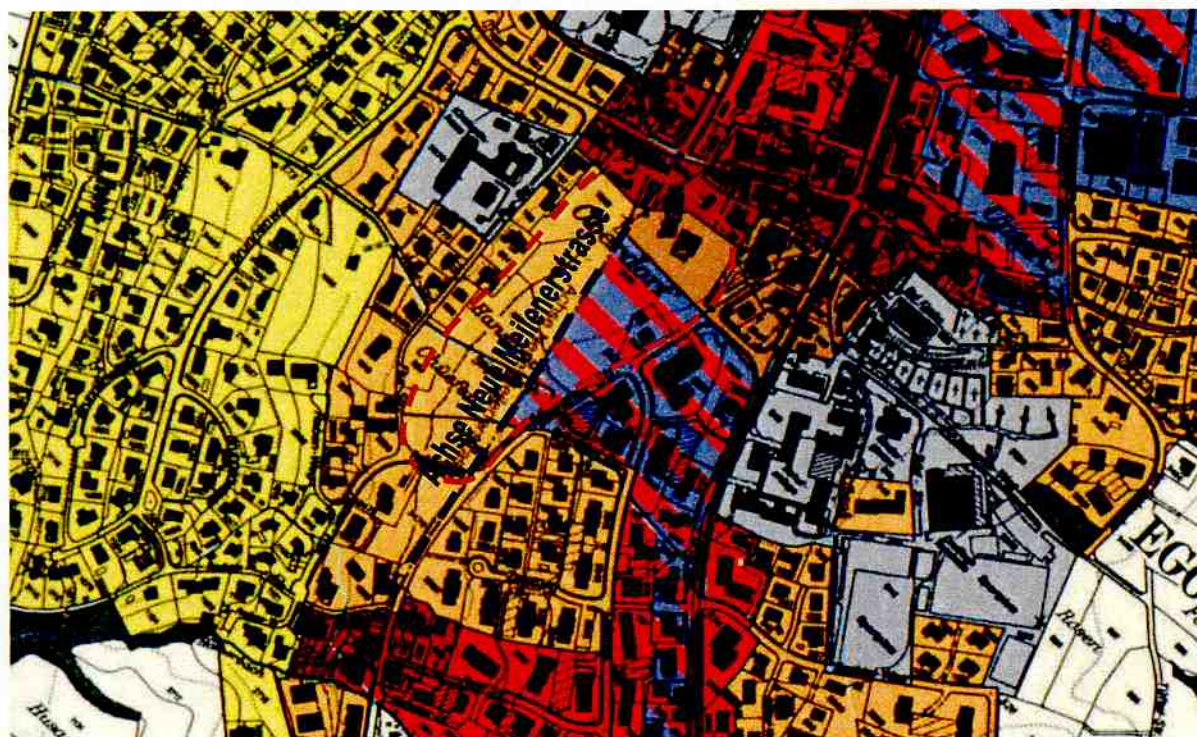


Abb. 3: Zonenplan mit Baulandreserve Oberdorf und Achse Neue Meilenerstrasse

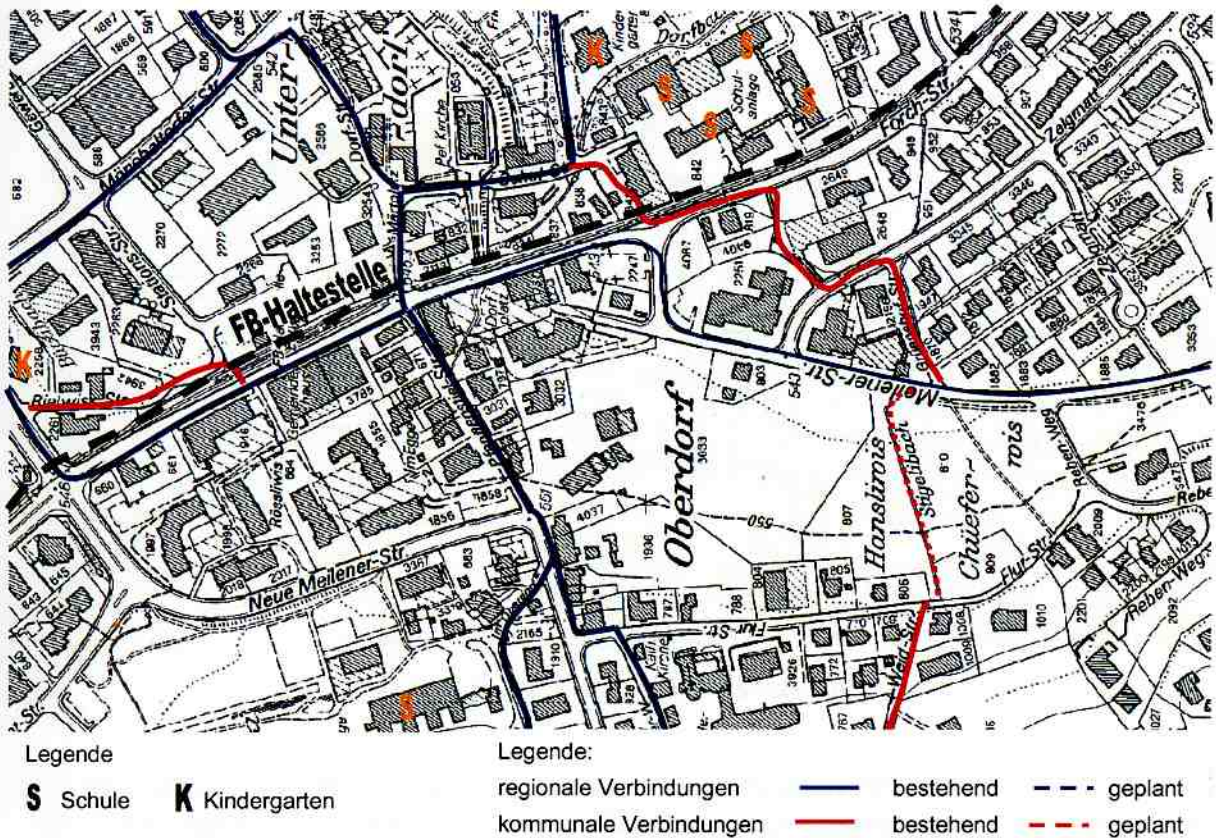
### Bahnübergänge Forchbahn

Aufgrund der veränderten Sicherheitsauflagen der Forchbahn müssen die Übergänge für den motorisierten Verkehr wie auch für den Langsamverkehr künftig durch Schranken gesichert werden. Diese sicherheitstechnischen Anpassungen, die auch geschützte Warteflächen für die Zufussgehenden zwischen der Forchstrasse und der Schranken bedingen, führen im Zentrumsbereich zu erheblichen baulichen Massnahmen und zu einem deutlich höheren Platzbedarf der Übergänge.

## 2.2. Fussverkehr

### Netz

Ein attraktives Fusswegnetz sollte die wichtigsten Quellen und Ziele in der Gemeinde sicher und auf möglichst direktem Weg verbinden. Besondere Beachtung verdienen dabei die Schulwege.



**Abb. 4:** Fusswegnetz gemäss kommunalem Richtplan (2000) und wichtige Ziele

Regionale Verbindungen führen von der Rällikerstrasse parallel entlang der Forchstrasse zur Meilenerstrasse und vom Pfannenstiel entlang der Pfannenstielstrasse über die Dorfstrasse ins Unterdorf. Ergänzt wird das regionale Netz mit lokalen Verbindungen, welche die Forchstrasse im Bereich der Stationsstrasse und dem Schulhaus queren.

Die Forchstrasse stellt somit eine wichtige Achse für die Zufussgehenden dar und die massgebenden Querungen über diesen Strassenzug sind Bestandteil des Fusswegnetzes. Die Neue Meilenerstrasse wird durch das Fusswegnetz nicht tangiert.



