



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 Umfahrungsstrasse 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.

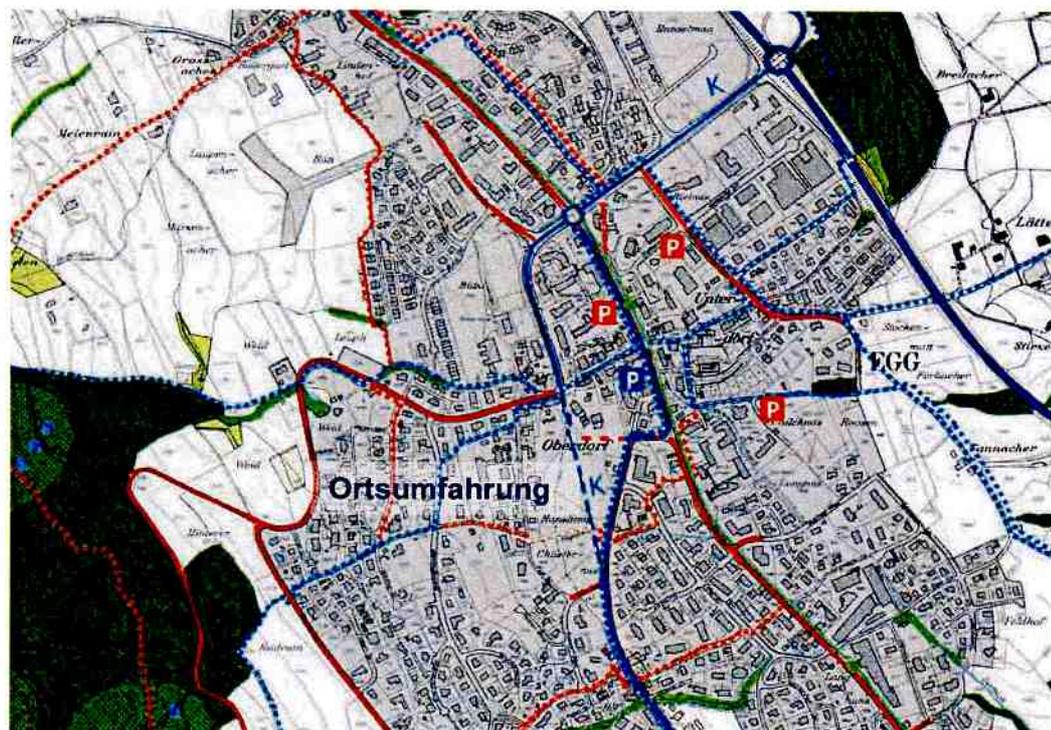


Abb. 1: Ausschnitt kommunaler Richtplan Verkehr

- 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.

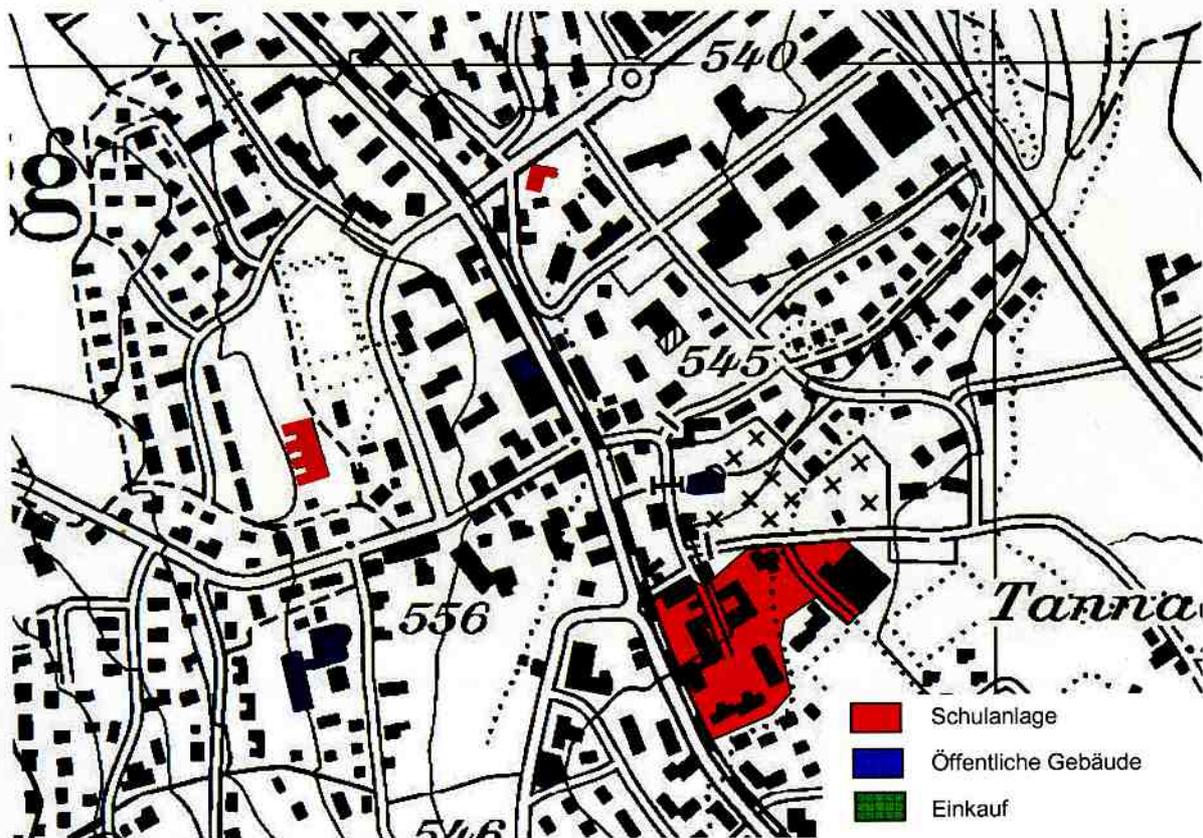


Abb. 2: wichtige Ziele im Zentrum von Egg

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.

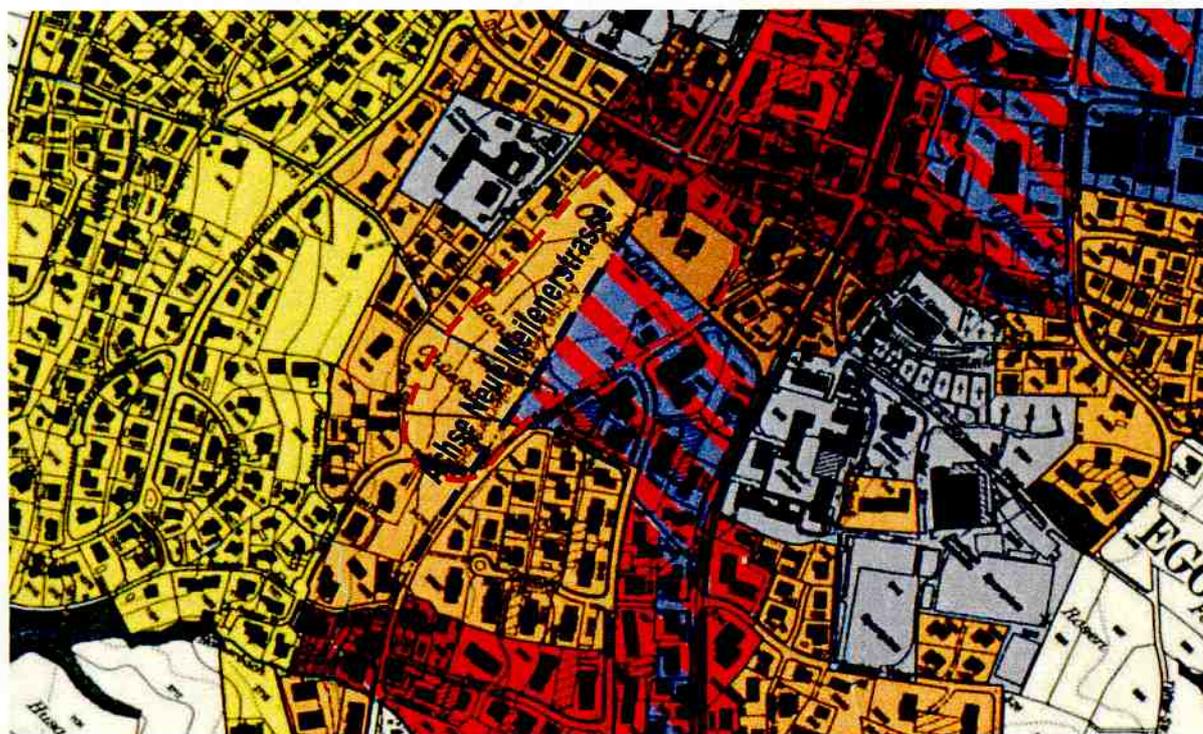


Abb. 3: Zonenplan mit Baulandreserve Oberdorf und Achse Neue Meilenerstrasse

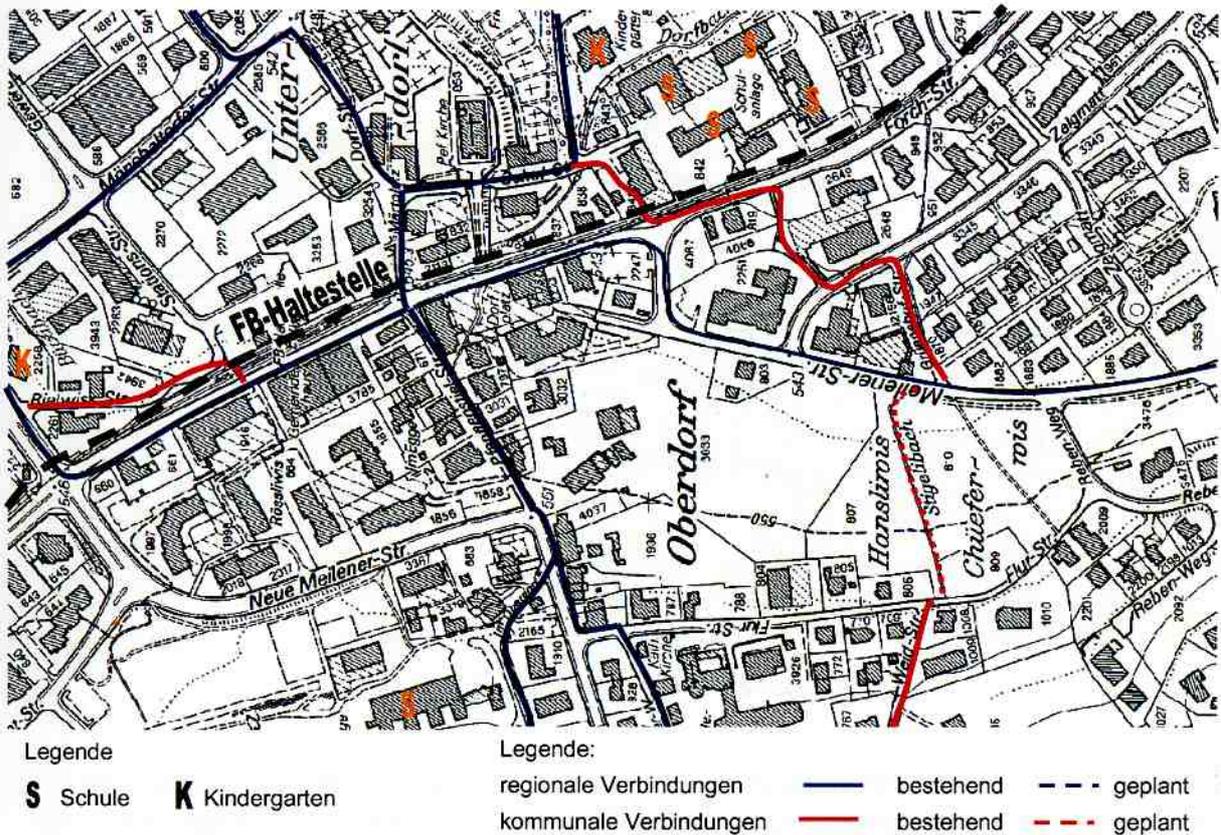
### Bahnübergänge Forchbahn

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.

### Fussgängeraufkommen Forchstrasse

Entlang der Forchstrasse sind zwischen der Rälliker- und der Meilenerstrasse fünf Fussgängerstreifen angeordnet. Über diese Fussgängerstreifen kann auch die Gleisanlage der Forchbahn gequert werden. Zwei Übergänge führen zur Haltestelle der Forchbahn und parallel zu den drei östlich gelegenen Fg-Übergängen kann auch der motorisierte Individualverkehr die Forchbahn queren.

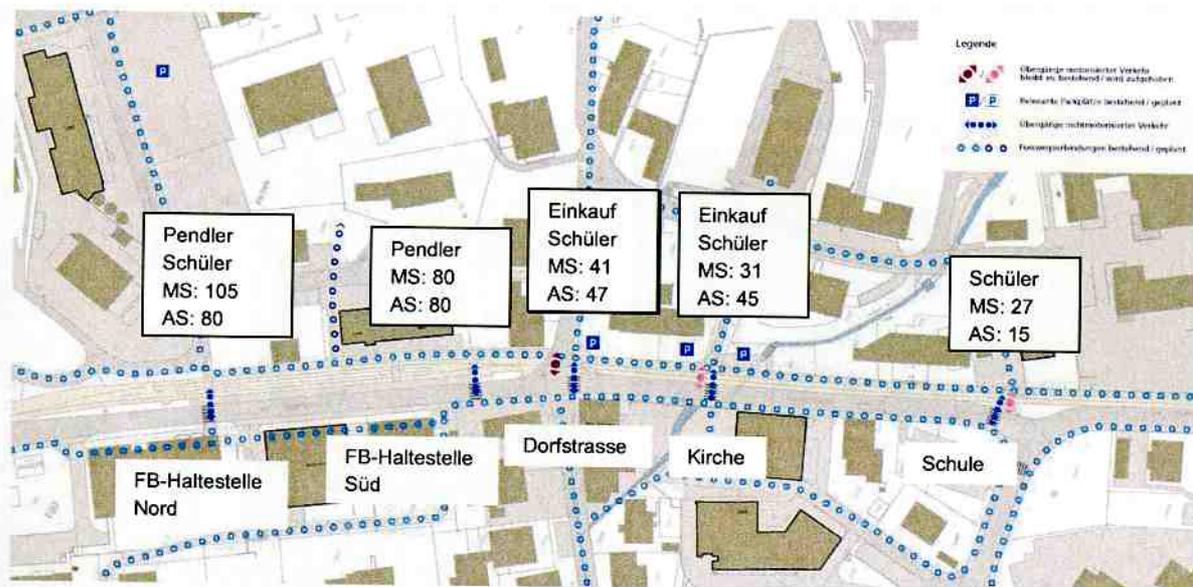


Abb. 5: Fussgängerstreifen Forchstrasse (aus [4])

Gemäss [1] queren während der Hauptverkehrszeit am Morgen 290 und am Abend 270 Fg/h die Forchstrasse. Dabei weisen die beiden Übergänge zur Haltestelle der Forchbahn mit zusammen 185 beziehungsweise 160 Fg/h knapp zwei Drittel der Querungen auf. Der südlich gelegene Übergang „Schule“ wird hauptsächlich von Kindern auf dem Weg zur Schule genutzt.

Aufgrund des hohen Fussgängeraufkommens, der Bedeutung der Übergänge als Schulwege sowie dem hohen Verkehrsaufkommen sollten insbesondere die von Kindern frequentierten Übergänge mit Schutzinseln ausgerüstet werden. Mit dem Sichern der Querungen der Gleisanlage sind somit auch die Fg-Übergänge über die Forchstrasse sicherer zu gestalten.

### Fussgängeraufkommen Neue Meilenerstrasse

Über die Neue Meilenerstrasse führt ein Fussgängerstreifen im Bereich des Schulhauses Bützi. Dieser wird hauptsächlich von Primarschülern auf dem Weg zur Schule genutzt. Mit einer seitlichen Einengung wurde die Querungsdistanz reduziert und die Sichtverhältnisse zwischen den Zufussgehenden und den Fahrzeuglenkenden verbessert.

Da die Neue Meilenerstrasse bei der Einmündung in die Pfannenstielstrasse endet, ist in diesem Bereich kein Fussgängerstreifen notwendig. Bei einer allfälligen Verlängerung der Strasse muss an dieser Örtlichkeit ebenfalls eine Querung für die Zufussgehenden eingerichtet werden.

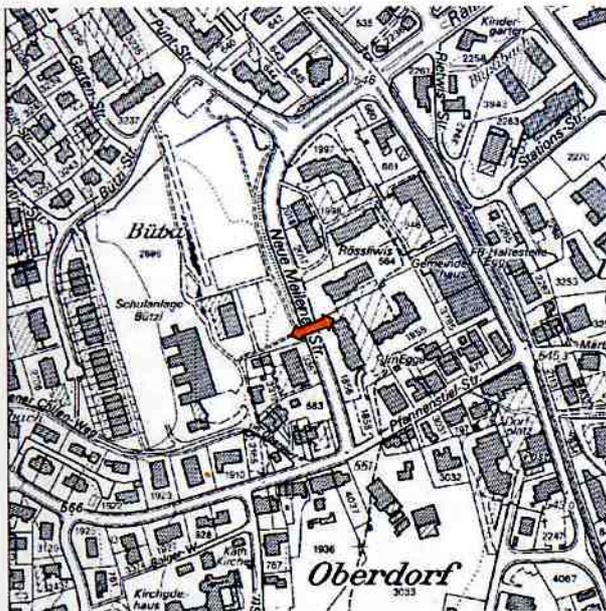


Abb. 6: Fussgängerstreifen Neue Meilenerstrasse (aus [1])

### Fussgängeraufkommen Forchstrasse

Gemäss einer Zählung der Gemeinde Egg am Donnerstag 20. Januar 2011 queren während der Hauptverkehrszeit am Morgen rund 130 und am Abend 110 Fg/h die Neue Meilenerstrasse. Dabei erfolgten rund 10 bis 20% der Querungen beim Fussgängerstreifen zum Schulhaus Bützi.

In der folgenden Abbildung sind die Anzahl Querungen während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend sowie über die Mittagszeit dargestellt.



[Fg/h]	Morgen 7 – 8 Uhr	Mittagszeit 11.30 – 12.30 Uhr	Abend 17 – 18 Uhr
[1] FG Streifen Büti	15	22	9
[2] Pfannenstielstr.	118	99	99
[3] FG Pfannenstielstr.	63	80	54

Das Fussgängeraufkommen auf der Neuen Meilenerstrasse beträgt rund ein Drittel der Querungen über die Forchstrasse.

Insbesondere beim Schulanfang und Schulschluss queren viele Kinder auf dem Weg zum Schulhaus Büti die Neue Meilenerstrasse.

### Unfallgeschehen

In der Gemeinde Egg ereigneten sich während der letzten fünf Jahre (1.1.2006 bis 31.12.2010) zehn polizeilich registrierte Unfälle mit Zufussgehenden (davon zwei mit fahrzeugähnlichen Geräten) mit acht verletzten Personen. Drei Unfälle ereigneten sich im Zentrum, davon zwei beim Überqueren der Forchstrasse. Ein Kind verunfallte auf dem Weg zur Schule jedoch ausserhalb des Zentrums. In Abbildung 7 sind die Unfälle mit Zufussgehenden im Zentrum dargestellt.

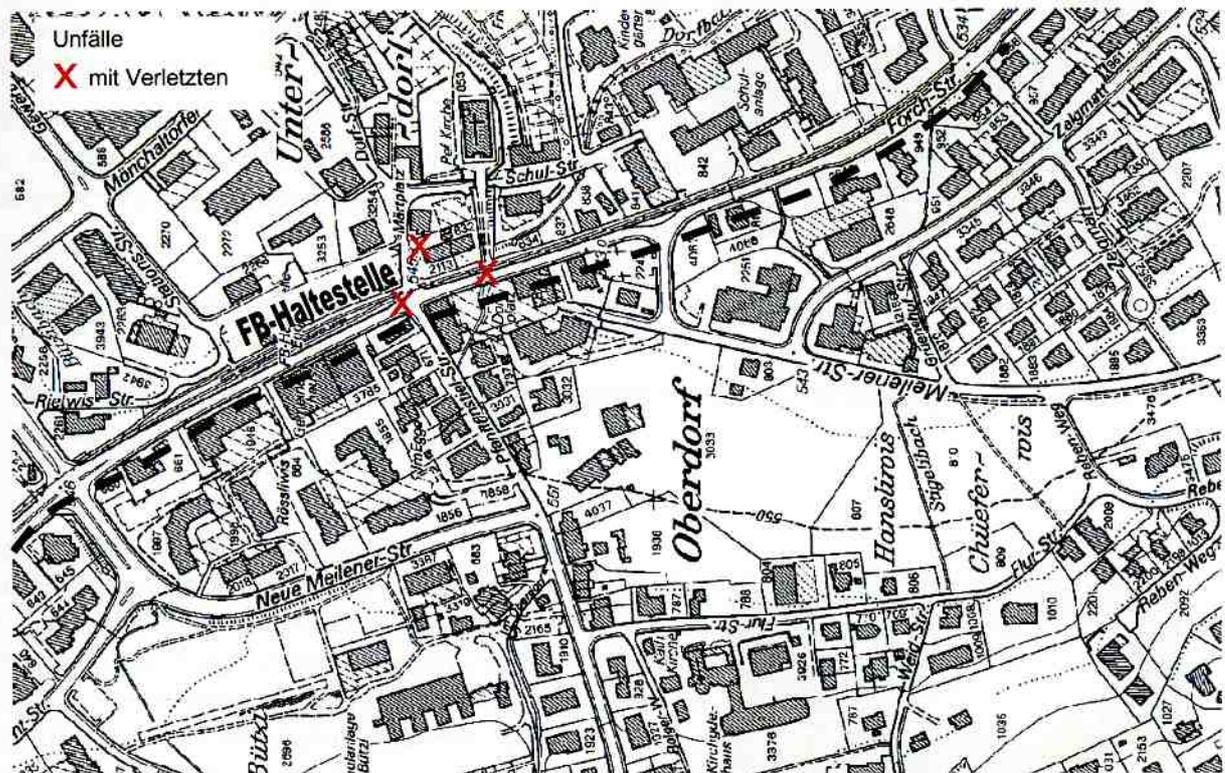


Abb. 7: Unfälle mit Zufussgehenden (5 Jahre) im Zentrum

## Beurteilung

### *Netzstruktur*

Die Forchstrasse mit der Forchbahn trennt das Siedlungsgebiet von Egg in zwei Hälften. Während auf der südlichen Seite vorwiegend Wohnquartiere angesiedelt sind, liegen die Oberstufenschule und der Bahnhof auf der nördlichen Seite der Strasse. Zudem sind verschiedene Dienstleistungsbetriebe auf die nördliche Seite ins Unterdorf umgezogen. Die Bedeutung einer fussgängerfreundlichen Anbindung des Unter- ans Oberdorf nimmt tendenziell zu und ist für ein Zusammenwachsen dieser beider Ortsteile von grosser Bedeutung.

Das Unfallgeschehen mit Zufussgehenden kann als gering beurteilt werden und Örtlichkeiten mit einem hohen Unfallgeschehen können nicht ausgewiesen werden. Trotz der hohen Verkehrsbelastung der Forchstrasse, den vielen Fussgängerquerungen und den fehlenden Schutzinseln bei den Fussängerstreifen über die Forchstrasse wurden während der letzten fünf Jahre nur zwei Unfälle mit Zufussgehenden registriert.

### *Querungen Forchstrasse*

Über die Forchstrasse führen zwischen dem Knoten Rälliker- / Forchstrasse und der Einmündung Meilenerstrasse fünf Fussgängerquerungen. Keine dieser Querungen ist trotz den hohen Verkehrsbelastungen mit einer Fussgängerschutzinsel gesichert. Zudem führen zwei Übergänge direkt von der Strasse über die Gleisanlage der Forchbahn. Eine sichere Wartefläche zwischen der Strasse und der Gleisanlage der Forchbahn ist nicht vorhanden.

Mit dem Sichern der Übergänge über die Gleisanlage ist die Ausgestaltung der Fussgängerstreifen zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.



- ungesicherte Querung über die Forchstrasse (wichtige Schulwegverbindung vom Oberdorf zum Oberstufenschulhaus)
- direkter Übergang von der Strasse zur Gleisanlage Forchbahn (Übergänge Dorfstrasse und Kirche)

### *Querungen Neue Meilenerstrasse*

Auf der Neuen Meilenerstrasse ist der Fussgängerstreifen im Bereich des Schulhauses Bünzi mit einer seitlichen Einengung geschützt. Zudem wurden mit der Anordnung seitlicher Parkierfelder entlang der Neuen Meilenerstrasse Versätze zur Geschwindigkeitsreduktion realisiert. Die Erhebungen der Geschwindigkeiten zeigten, dass die signali-



sierte Geschwindigkeit von 50 km/h von 85% der Fahrzeuglenkenden eingehalten wird.

Trotz der Einengungen und Versätze weist die Strasse einen breiten Querschnitt auf. Das Kreuzen von zwei Fahrzeugen ist auch auf Abschnitten mit seitlicher Parkierung möglich.

- optischer Eindruck des Strassenraumes ist auch mit den angeordneten Massnahmen als verkehrsorientiert zu beurteilen

## 2.3. Zweiradverkehr

### Netz

In der Gemeinde Egg sind keine kommunalen Zweiradverbindungen ausgeschieden. Entlang der Meilenerstrasse führt ein regionaler Radweg, der über die Forchstrasse in die Rällikerstrasse und weiter Richtung Hinteregg beziehungsweise Mönchaltorf führt. Die Neue Meilenerstrasse ist nicht Bestandteil des Zweiradnetzes.

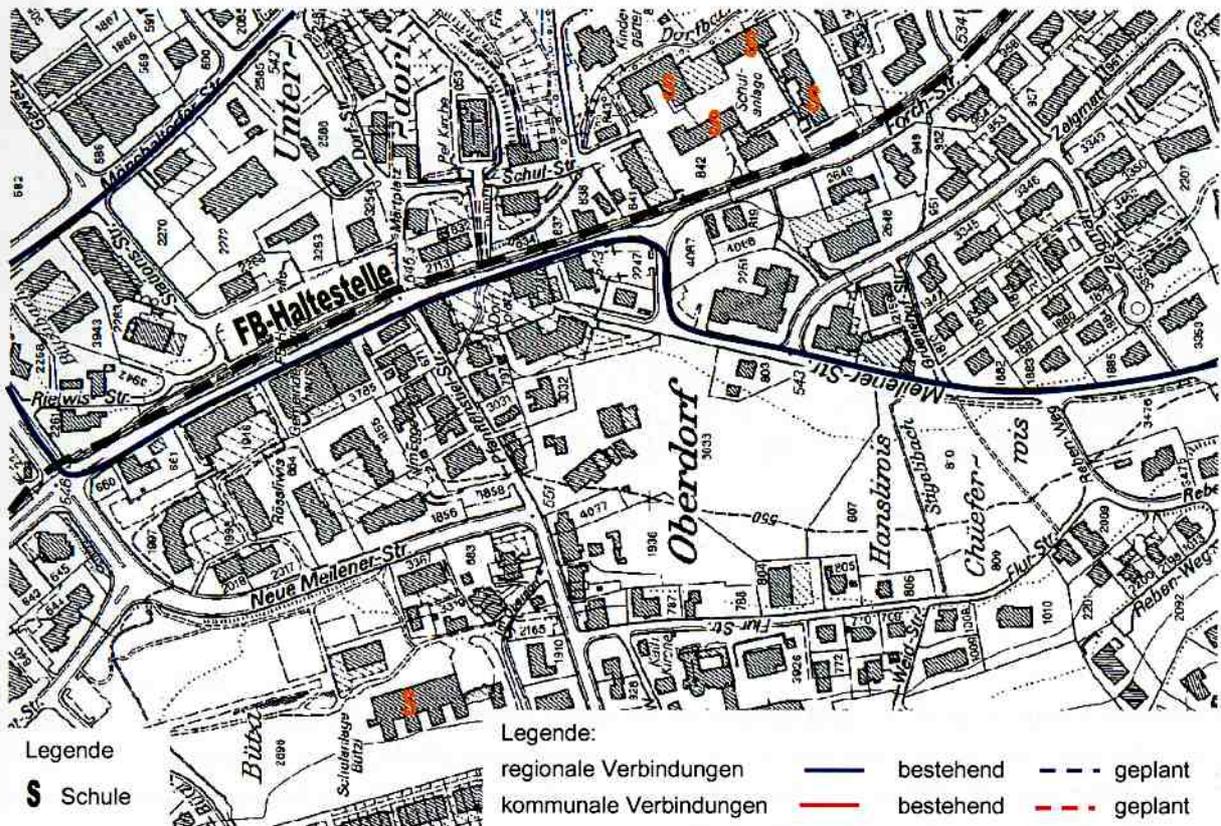


Abb. 8: Zweiradnetz gemäss kommunalem Richtplan (2000) und wichtige Ziele

Insbesondere die Oberstufenschulanlage ist ein wichtiges Ziel für die Zweiradfahrenden. Aufgrund von Auswertungen in [1] queren die Zweiradfahrenden die Forchstrasse bei den Übergängen FB-Haltestelle und Schule.

### Unfallgeschehen

In der Gemeinde Egg ereigneten sich während der letzten fünf Jahre (1.1.2006 - 30.12.2010) 25 polizeilich registrierte Unfälle mit Zweiradfahrenden (Mofa und Fahrrad). Dabei wurden 18 Zweiradfahrende verletzt. Bei keinem Unfall war ein Schulkind involviert. Acht Unfälle ereigneten sich im Zentrumsbereich. In Abbildung 9 sind die Unfälle mit Zweiradfahrenden dargestellt.

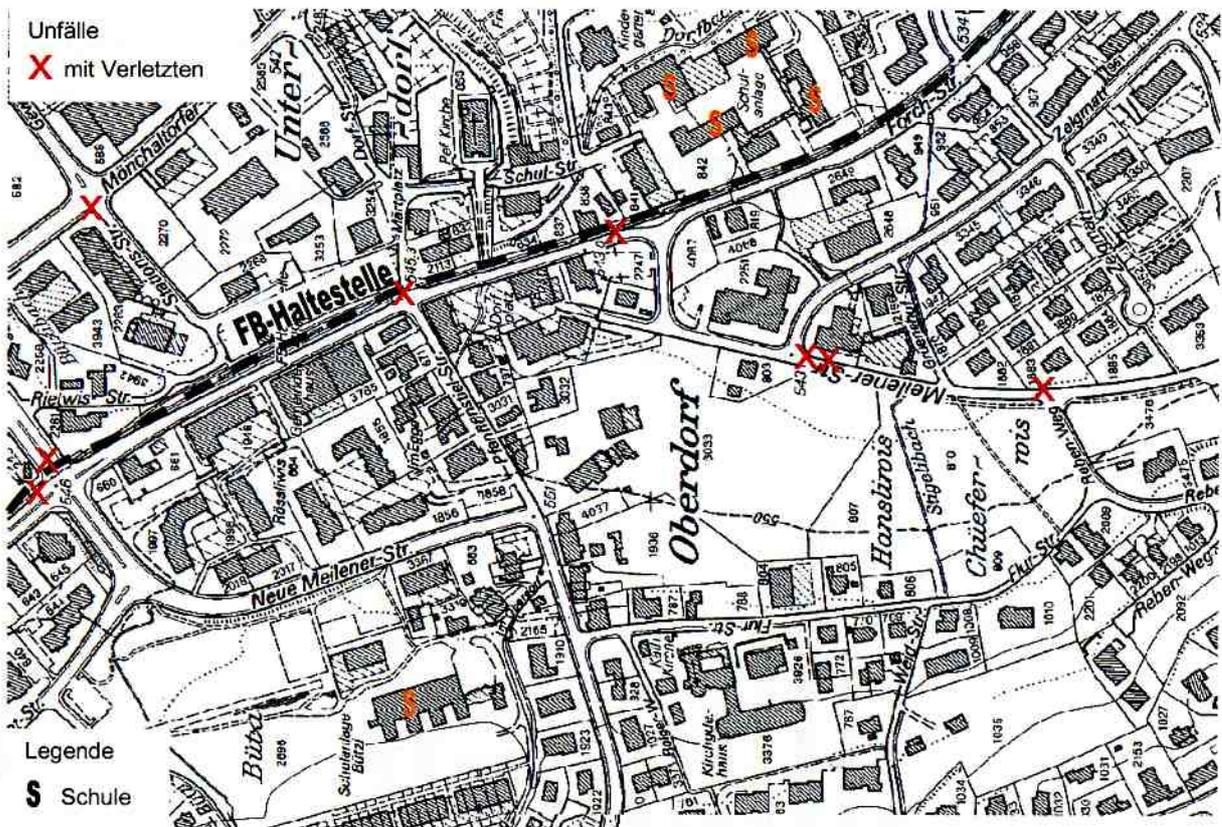


Abb. 9: Unfallgeschehen mit Zweirädern (5 Jahre)

## Beurteilung

### Mängel im Netz

Für den durchgehenden Zweiradverkehr bietet die Gemeinde Egg im Zentrum eine Verbindung über die Meilener-, Forch- und Rällikerstrasse an. Im Siedlungsgebiet ist für die Zweiradfahrenden insbesondere auf der Forchstrasse kein Radstreifen ausgeschieden. Insbesondere dieser Streckenzug weist aufgrund des engen Strassenquerschnitts (6.0 m) und der hohen Verkehrsbelastung ein hohes Gefahrenpotenzial auf und muss für die Zweiradfahrenden als unattraktiv beurteilt werden.

Aufgrund von Beobachtungen zeigte sich, dass zudem Zweiradfahrende (vor allem Schüler) die Fussgängerstreifen (FB-Haltestelle Nord) mit dem Velo befahren um ins Unterdorf beziehungsweise zur Schule zu gelangen.

Die Analyse des Unfallgeschehen lässt im Zentrum von Egg keine Örtlichkeit mit einem erhöhten Unfallgeschehen feststellen. Entlang der Forchstrasse wurden nur im Bereich der Querungen zwei Unfälle registriert. Drei Unfälle ereigneten sich entlang der Meilenerstrasse und zwei Unfälle beim Knoten Forch- / Rällikerstrasse.

## 2.4. Motorisierter Individualverkehr

### Forchstrasse

In der folgenden Abbildung sind die Tages- und Wochenganglinie der Forchstrasse dargestellt. Der durchschnittliche Werktagerverkehr (DWV) liegt bei rund 10'000 Fz/h und während der Abendspitze wurde eine Belastung von knapp 1'000 Fz/h gemessen. Die Tagesganglinie weist eine deutliche Morgen- und Abendspitze auf. Tagsüber (9.00 bis 16.00 Uhr) pendelt sich die Belastung bei rund 600 Fz/h ein. Mit je rund 5'100 Fz/Tag sind die beiden Richtungen in etwa gleich belastet. Eine massgebende Lastrichtung kann nicht ausgewiesen werden.

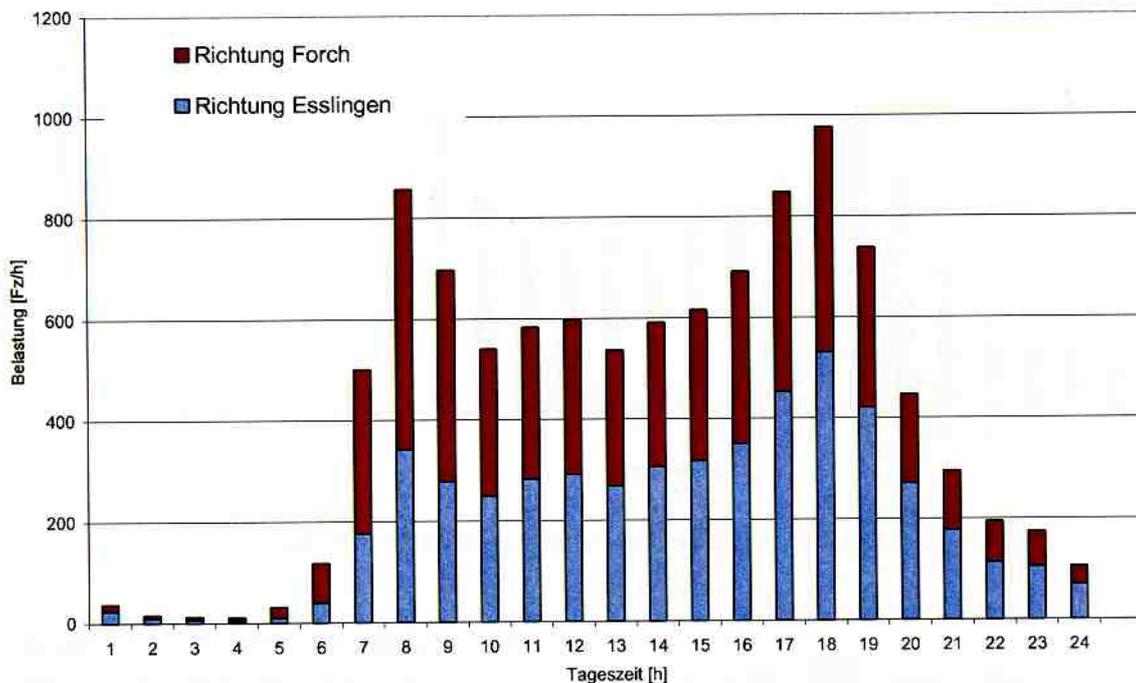
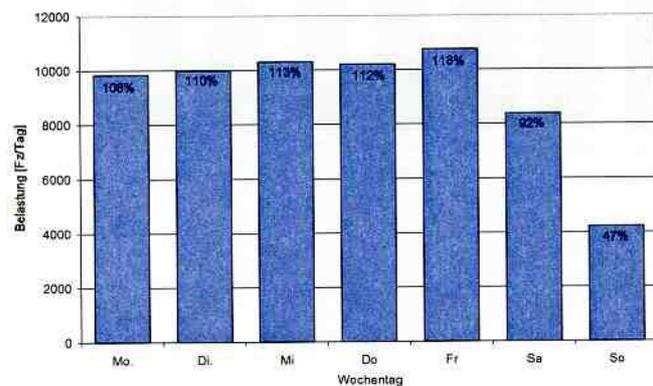


Abb. 10: Werktagerverkehr Forchstrasse (Januar 2011)

In der nebenstehenden Abbildung sind die Belastungen im Querschnitt vom 10.1 bis 30.1.2011 dargestellt. Die Wochenganglinie zeigt während der Werk-tage eine ausgeglichene Belastung mit dem höchsten Wert am Freitag.

Am Wochenende liegen die Belastungen deutlich tiefer als werktags.



Meilenerstrasse

Auf der Meilenerstrasse liegt der DWV bei rund 6'400 Fz/Tag. Während der Hauptverkehrszeit am Abend wurden die höchsten Querschnittsbelastungen mit knapp 650 Fz/h gemessen.

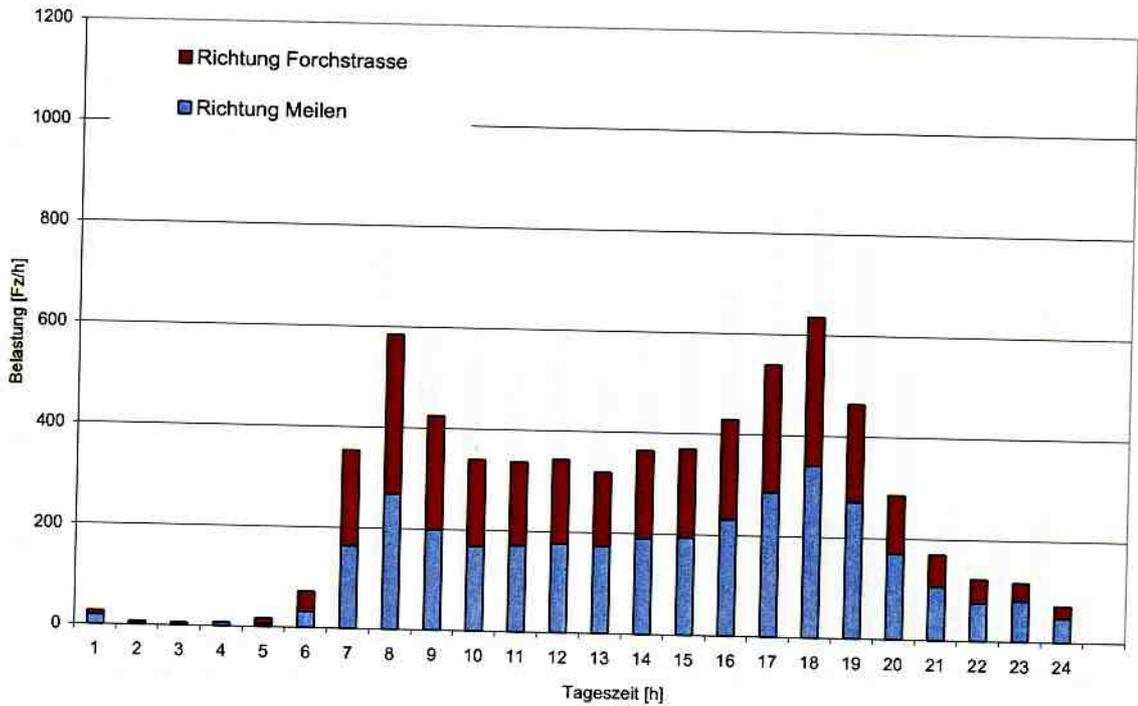
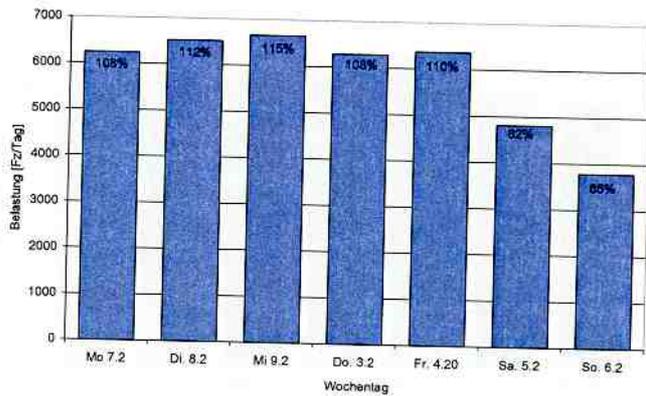


Abb. 11: Werktagesverkehr Meilenerstrasse (Februar 2011)

In der nebenstehenden Abbildung sind die Belastungen im Querschnitt vom Mitte Februar dargestellt. Die Wochenganglinie zeigt während der Werk-tage eine ausgeglichene Belastung mit dem höchsten Wert am Mittwoch.

Am Wochenende liegen die Belastungen deutlich tiefer als werktags.



Neue Meilenerstrasse

Auf der Neuen Meilenerstrasse liegt der DWV bei rund 2'600 Fz/Tag. Während der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend wurden die höchsten Querschnittsbelastungen mit über 200 Fz/h gemessen.

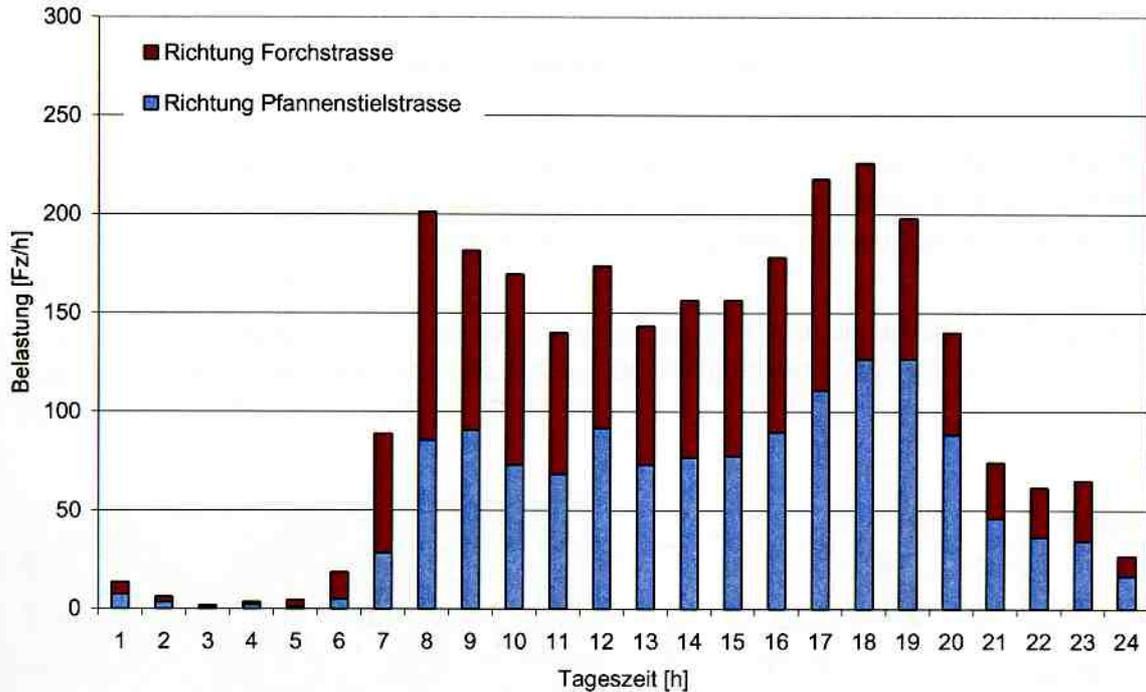
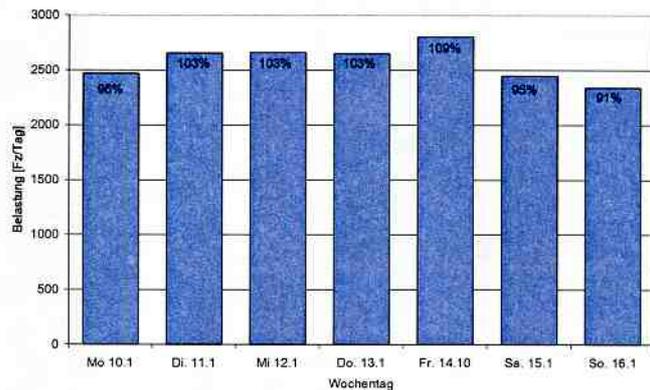


Abb. 12: Werktagesverkehr Neue Meilenerstrasse

In der nebenstehenden Abbildung sind die Belastungen im Querschnitt vom 10.1 bis 16.1.2011 dargestellt. Die Wochenganglinie zeigt während der Werk-tage eine ausgeglichene Belastung mit leicht tieferen Werten am Montag und dem höchsten Wert am Freitag.

Am Wochenende liegen die Belastungen leicht tiefer als werktags.



In Tabelle 1 ist das Geschwindigkeitsniveau auf der Neuen Meilernstrasse dargestellt. In der Verkehrstechnik werden zur allgemeinen Charakterisierung des Geschwindigkeitsverhaltens die  $V_{50}$  und  $V_{85}$ -Werte verwendet. Zur Beschreibung der Gefährdung der Verkehrsteilnehmenden

sind die  $V_{85}$ -Werte besser geeignet, da diese Werte von der Mehrheit der Fahrzeuglenkenden eingehalten werden (nur 15% fahren schneller).

Richtung	Messdauer	Stichprobe	$V_{min}$	$V_{50}$	$V_{85}$	$V_{max}$
Pfannenstielstrasse	1 Woche	12'950 Fz	37 km/h	43 km/h	<b>50 km/h</b>	79 km/h
Forchstrasse	1 Woche	11'850 Fz	36 km/h	42 km/h	<b>49 km/h</b>	72 km/h

Tabelle 1: Geschwindigkeitsmessungen

Die signalisierte Geschwindigkeit wird zu über 85% eingehalten und nur 15% der Fahrzeuglenkenden fahren schneller als die erlaubten 50 km/h. Die maximal gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei knapp 80 km/h (Richtung Pfannenstielstrasse) beziehungsweise bei 72 km/h in Richtung Forchstrasse.

In der folgenden Abbildung ist die Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet dargestellt. Die Auswertung zeigt, dass die Abendspitze auf der Forchstrasse bei knapp 10% und auf der Neuen Meilenerstrasse bei 8.5% des DWV liegt.

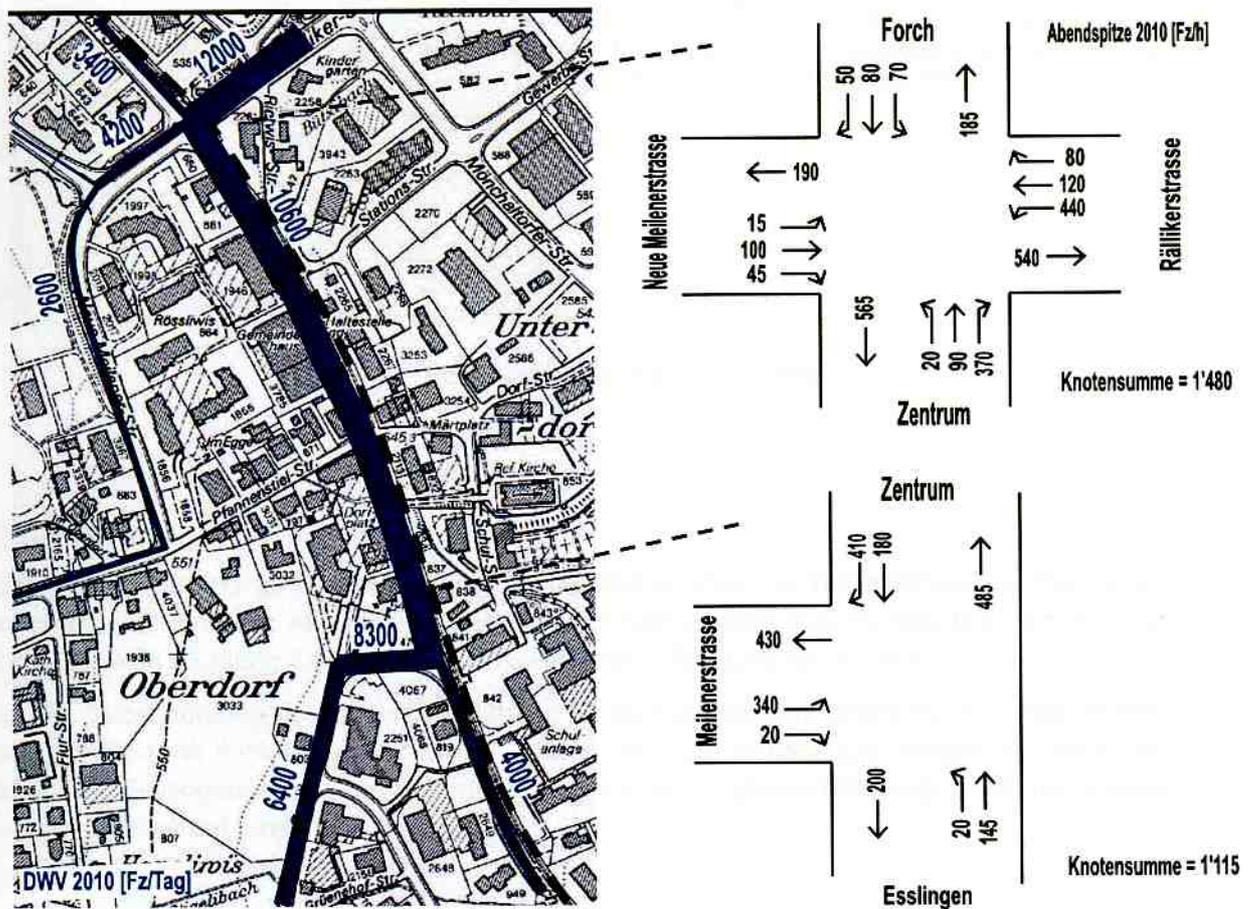
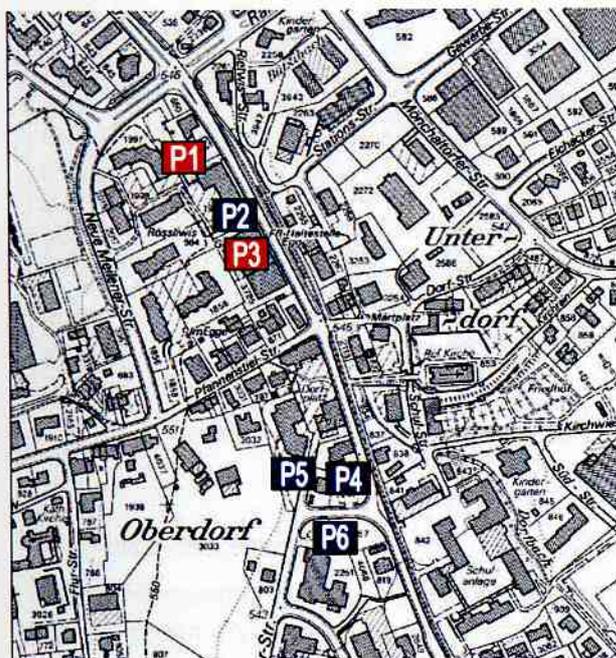


Abb. 13: Verkehrsbelastung 2010 (DWV und Abendspitze)

### Parkräume und Erschliessung

Mit der Spange soll das Zentrum von Egg entlastet und die übergeordneten Verkehrsströme um den Ortskern geleitet werden. Die Erreichbarkeit der Ziele im Zentrum muss jedoch weiterhin aus allen Richtungen gewährleistet bleiben.

Insbesondere über die Forchstrasse werden verschiedene öffentliche und private Parkräume angefahren, so dass auch künftig auf diesem Strassenzug mit Ziel- / Quellverkehr gerechnet werden muss.



Parkräume im Untersuchungsgebiet

- P1: Anwohnerparkfelder Überbauung Rössliwis
- P2: Parkhaus Gemeindehaus (68 PF)
- P3: Parkgarage Gewerbe und Dienstleistung
- P4: öffentlicher Parkplatz (22 PF)
- P5: Parkhaus Dorfplatz (79 PF)
- P6: Parkplatz Denner

Aufgrund der hohen Anzahl Parkfelder im Zentrum wird davon ausgegangen, dass rund 10% des Verkehrsaufkommens dem Ziel- oder Quellverkehr des Untersuchungsgebiets zugeordnet und somit nicht auf die Spange verlagert werden kann.

Abb. 14: Parkräume im Untersuchungsgebiet

### Wunschlinien

Aufgrund der Ströme an den massgebenden Knoten wurden die Wunschlinien der Fahrzeuglenkenden während der Abendspitze abgeschätzt: Der Verkehr aus Norden teilt sich zu rund einem Drittel in Richtung Esslingen und zu zwei Dritteln Richtung Meilen auf.

Aus der Gegenrichtung ist die Hauptbeziehung für die Fahrzeuglenkenden aus Richtung Meilen und Esslingen mit 85% beziehungsweise 75% in Richtung Norden. Die Verbindung zwischen Meilen und Esslingen ist von untergeordneter Bedeutung. In beiden Richtungen wird die Grösse des Zielverkehrs auf rund 10% geschätzt.

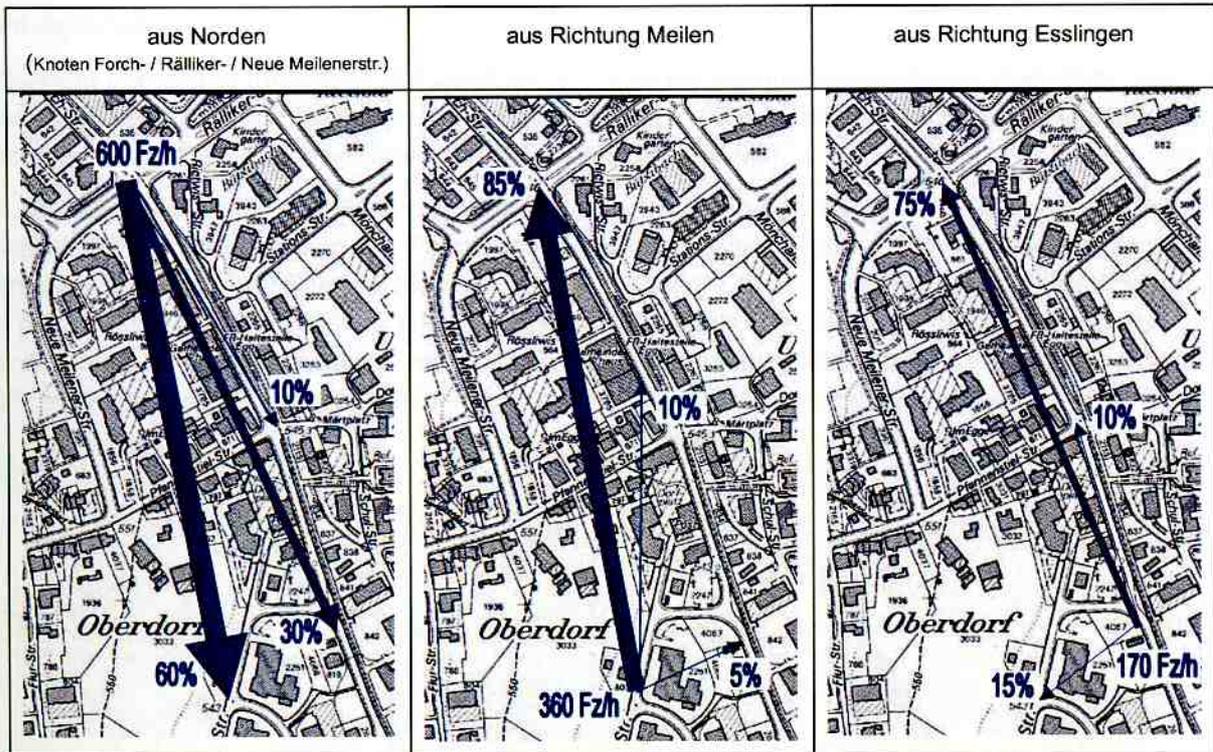


Abb. 15: Wunschlinien während Abendspitze

### Funktion der Strassen

Die Meilenerstrasse ist gemäss dem kantonalen Richtplan Verkehr eine Hauptverkehrsstrasse. Diese bilden das Rückgrat des übergeordneten Strassennetzes. Die Forchstrasse ist gemäss [4] zwischen Egg und Esslingen nicht klassiert. Im Strassenplan [6], der Grundlage für das kantonale Gesamtverkehrskonzept, wurde dieser Strassenzug jedoch aufgewertet und als Hauptverkehrsstrasse klassiert. Aus netzstrategischer Sicht weisen diese beiden Strassenzüge somit die gleiche Bedeutung auf.

Die Forchstrasse ist als Ausnahmetransportroute des Typs 2 mit einer minimalen lichten Breite von 6.5m ausgeschieden.

### Unfallgeschehen

Während der letzten fünf Jahre (1.1.2006 bis 31.12.2010) ereigneten sich in der Gemeinde Egg knapp 350 polizeilich registrierte Unfälle. Dabei wurden 105 Personen verletzt und eine getötet. Der geschätzte Sachschaden belief sich auf knapp CHF 3.5 Mio.

In Abbildung 15 ist die Verteilung der Unfälle im Zentrum von Egg dargestellt. Das höchste Unfallgeschehen wurde entlang der Forchstrasse bei den Knoten Forch- / Rällikerstrasse, Forchstrasse / Märtplatz und Forch- / Meilenerstrasse registriert. Bei elf Unfällen war die Forchbahn in die Kollision involviert. Davon ereigneten sich acht Unfälle südlich der Einmündung der Meilenerstrasse in die Forchstrasse und nur ein Unfall bei einem Übergang im Zentrum von Egg. Die restlichen Unfälle wurden bei Übergängen nördlich der Rällikerstrasse registriert.

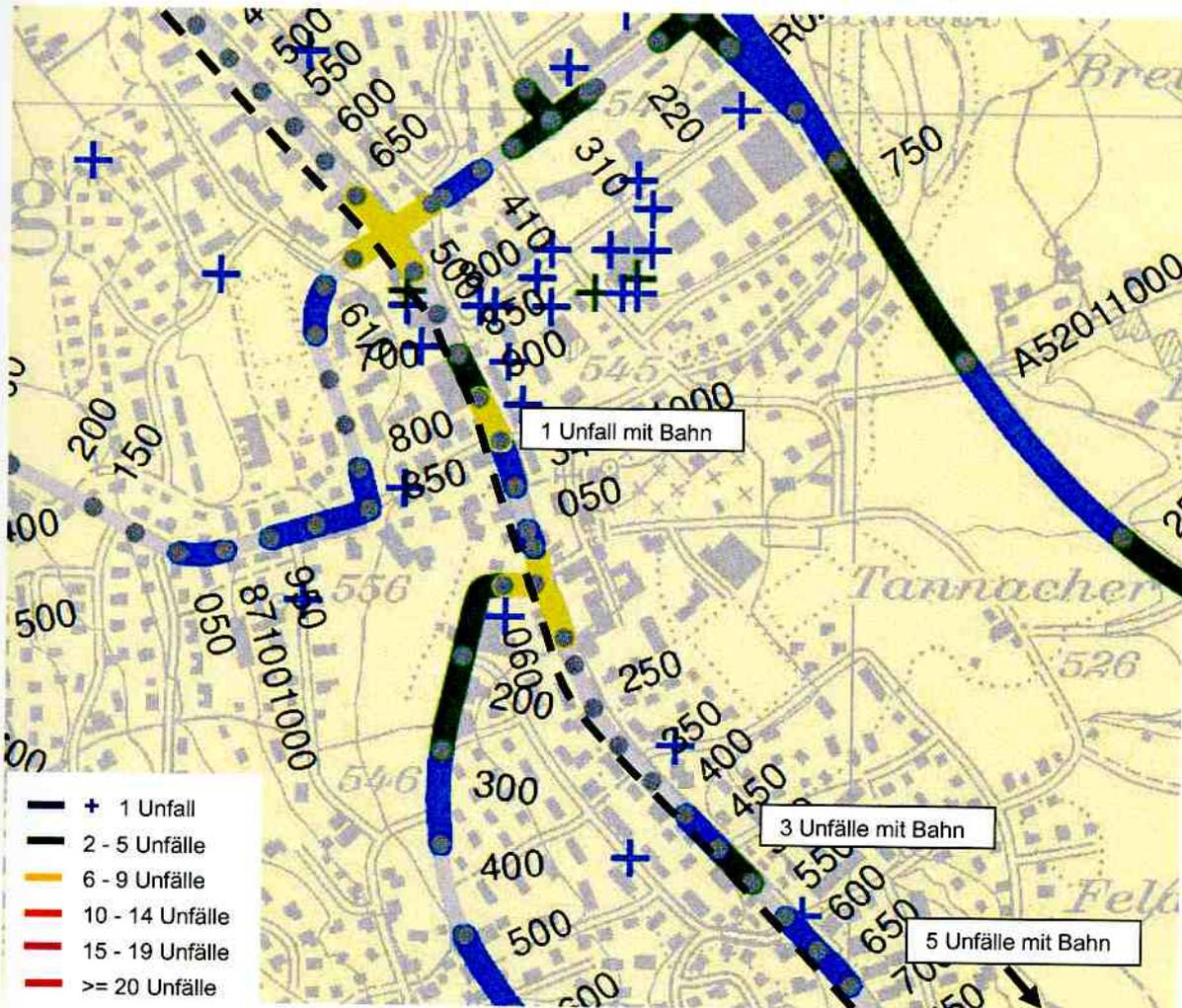


Abb. 16: Polizeilich registrierte Unfälle im Zentrum von Egg (5 Jahre)

### Beurteilung

Im Egg wurde während der letzten fünf Jahre kein Unfallschwerpunkt registriert. Ein erhöhtes Unfallgeschehen zeigt sich bei den Knoten entlang der Forchstrasse im Zentrum.

## 2.5. Öffentlicher Verkehr

Die Gemeinde Egg wird durch die Forchbahn S-18 mit einer Haltestelle im Zentrum erschlossen. Buslinien verkehren keine durch die Gemeinde, so dass die neue Führung der Hauptverkehrsstrasse auf den öffentlichen Verkehr keine Auswirkungen hat.

### 3. Verkehrsprognose

#### 3.1. Leistungsentpässe im angrenzenden Netz

Die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes im Untersuchungsgebiet wird nur durch die LSA Forch- / Rälliker- / Neue Meilenerstrasse beeinflusst. Gemäss [3] wird die Lichtsignalanlage während der Hauptverkehrszeit mit einer Umlaufzeit von 75 sec betrieben. Dabei kann das Verkehrsaufkommen ohne Rückstaus verarbeitet werden. Die Verkehrsqualität kann als gut beurteilt und auf allen Fahrstreifen können Leistungsreserven ausgewiesen werden.

Der Knoten gilt zurzeit nicht als Leistungsentpass, so dass auch künftig mit einer Verkehrszunahme im Untersuchungsgebiet gerechnet werden kann. Eine Untersuchung der Leistungsreserven zeigte für die massgebenden Verkehrsströme 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%.

#### 3.2. Verkehrsentwicklung 2004 bis 2009

Für die Beurteilung der Verkehrsentwicklung wurde nur auf die Verkehrsdaten bis 2004 zurückgegriffen, da am 1. Oktober 2003 die Umfahrung Schmerikon eröffnet wurde, die sich auf den Verkehrsablauf im Untersuchungsgebiet ausgewirkt haben könnte.

Zwischen 2004 und 2007 nahmen die Verkehrsbelastungen auf der Bergstrasse (Uetikon am See) der Verlängerung der Meilenerstrasse um knapp 1% und der Rällikerstrasse um knapp 3% pro Jahr zu. Zwischen 2007 und 2009 wurde auf der Rällikerstrasse (-1'195 Fz/Tag; -12%) und der Bergstrasse (-580 Fz/Tag; -9%) eine deutliche Verkehrsabnahme registriert.

Zählstelle Nr	Ort				Veränderung 07-09	
		2004 [Fz/Tag]	2007 [Fz/Tag]	2009 [Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[%]
TBA 2492	Rällikerstrasse	9'380	10'180	8'985	-1'195	-12%
TBA 0691	Bergstrasse	6'260	6'410	5'830	-580	-9%

Tab. 2: Verkehrsentwicklung 2004 bis 2009

In Agglomerationen nimmt der Strassenverkehr gemäss schweizerischer Entwicklungsindizes durchschnittlich um knapp 2% pro Jahr zu. Wieweit die Verkehrsabnahmen im Untersuchungsgebiet auf Verkehrsverlagerungen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Westumfahrung zurückgeführt werden können bleibt offen.

### 3.3. Entwicklung

Im Untersuchungsgebiet wie auch im angrenzenden Netz sind keine weiteren grösseren Ausbauten geplant, die sich auf den Verkehrsablauf und die Verkehrsbelastungen auswirken. Somit kann die Untersuchung weitgehend auf das bestehende Netz abgestützt werden.

Für den Prognosehorizont 2025 wird trotz der zwischen 2007 und 2009 ausgewiesenen Verkehrsabnahme mit einer jährlichen Verkehrszunahme von 1.5% gerechnet. Dies entspricht zwischen 2009 und 2025 einer Verkehrszunahme um rund 25%. Aufgrund der ausgewiesenen Leistungsreserven der LSA Forch- / Rällikerstrasse<sup>1</sup> kann die erwartete Verkehrszunahme bei diesem Knoten abgewickelt werden.

### 3.4. Verkehrsbelastung 2025

In Abbildung 16 sind die prognostizierten Knotenströme und die Belastungen im Untersuchungsgebiet dargestellt. Dabei wird angenommen, dass die Verkehrsbelastung während der Abendspitze rund 10% des täglichen Verkehrsaufkommens<sup>2</sup> beträgt. Die Knotenbelastungen erhöhen sich beim Knoten Forch- / Rälliker- / Neue Meilenerstrasse während der Abendspitze von 1'480 Fz/h auf 1'865 Fz/h und beim Knoten Forch- / Meilenerstrasse von 1'115 Fz/h auf 1'400 Fz/h.

---

1 Egg: Forch-/ Rälliker-/ Neue Meilenerstrasse (LSA Nr. 47); Leistungsfähigkeit Fahrbeziehung Esslingen – A52 Marty + Partner AG, 14. Dezember 2007

2 Verhältnis Abendspitze zu DWV: Forchstrasse: 9.6%, Neue Meilenerstrasse: 8.5%, Meilenerstrasse: 9.9%



## 4. Nullvariante

### 4.1. Verkehrsführung

Bei der Nullvariante wird auf den Zusammenschluss der Neuen Meilener- mit der Meilenerstrasse verzichtet und der gesamte Verkehr weiterhin über die Forchstrasse abgewickelt. Die Funktion der Forchstrasse als Hauptverkehrsstrasse mit durchleitender Funktion bleibt bestehen.

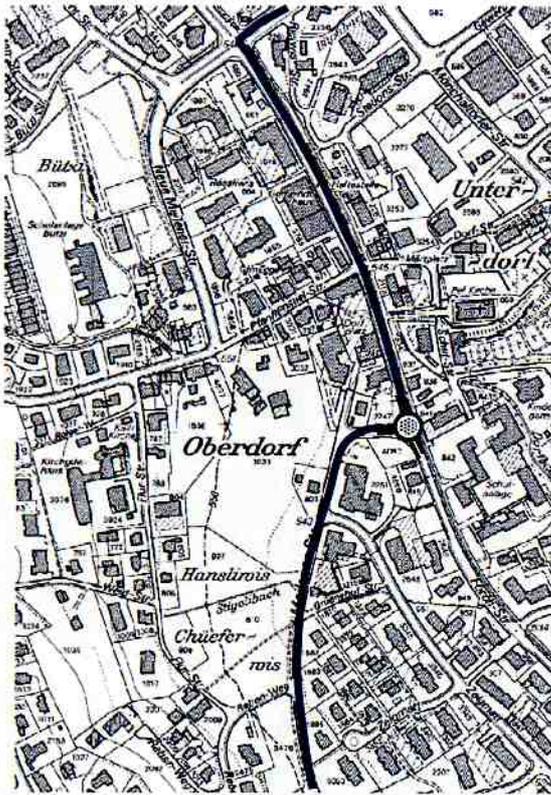


Abb. 18: Nullvariante

Für einen sicheren und leistungsfähigen Verkehrsablauf müssen die bestehenden Fahrzeugübergänge geschlossen werden und die Liegenschaften auf der nördlichen Seite der Gleisanlage rückwärtig erschlossen werden. Die Erreichbarkeit dieser Liegenschaften mit teilweise Publikumsverkehr wird erschwert.

Die Fussgängerübergänge müssen sicherer und mit Warträumen für die Zufussgehenden ausgerüstet werden.

Zum Verbessern des Verkehrsablaufs kann der Knoten Forch- / Neue Meilenerstrasse in einen Kreislauf umgebaut werden.

### 4.2. Verkehrsablauf und Belastungen

Da die Verkehrsführung gegenüber dem bestehenden Zustand nicht ändert, wird sich weiterhin der ganze Durchgangsverkehr über die Forchstrasse abwickeln. Die Neue Meilenerstrasse übernimmt analog heute nur lokale Sammel- und Erschliessungsfunktion.

Abbildung 19 zeigt die prognostizierten Knotenströme sowie die Belastungen für die Nullvariante. Die Knotenbelastungen liegen beim Knoten Forch- / Rälliker- / Neue Meilenerstrasse während der Abendspitze bei 1'865 Fz/h und beim Knoten Forch- / Meilenerstrasse bei 1'400 Fz/h. Die Querschnittsbelastung der Forchstrasse beträgt während der Abendspitze rund 1'400 Fz/h. Auf der Neuen Meilenerstrasse wird während der Abendspitze mit einer Belastung von knapp 300 Fz/h gerechnet.

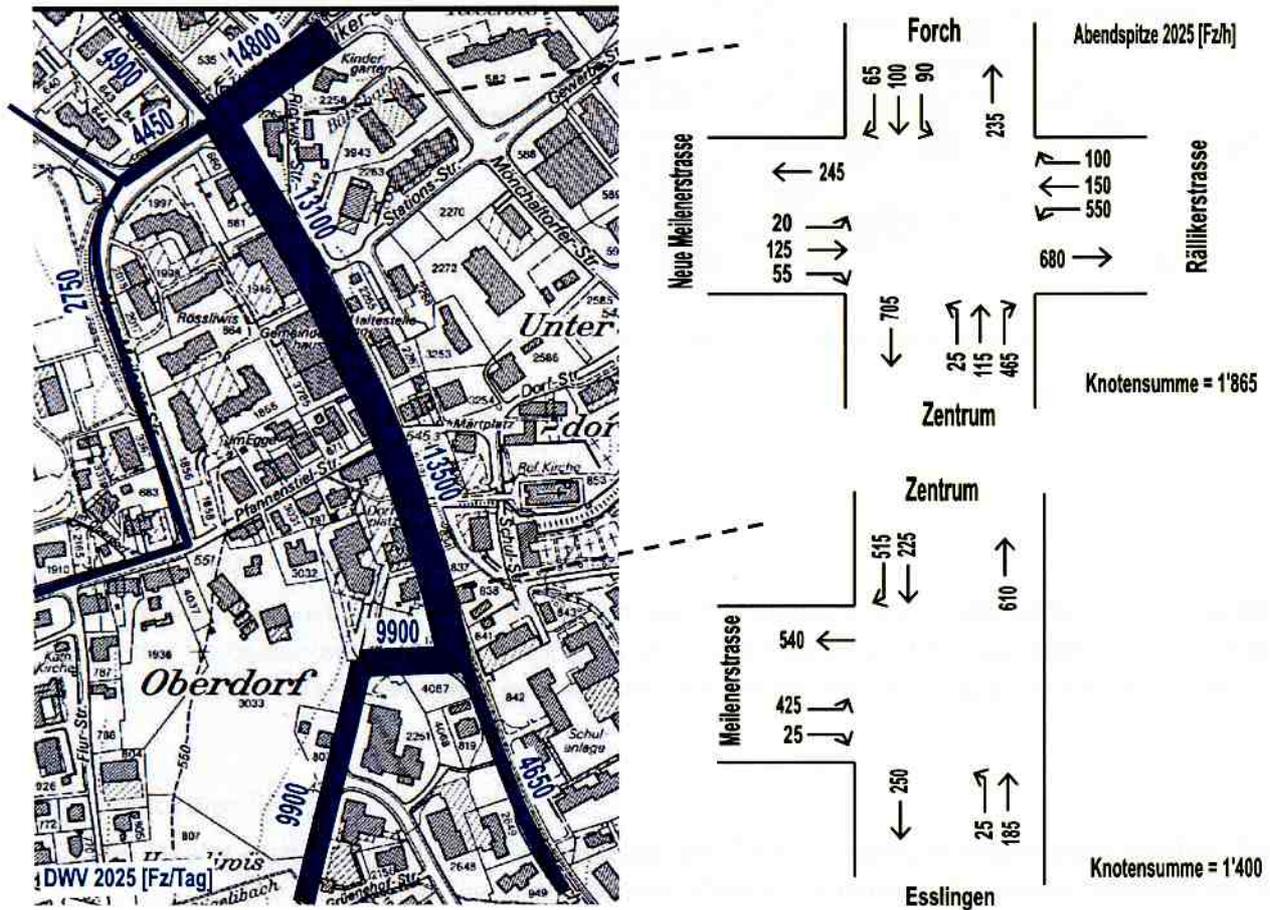


Abb. 19: Nullvariante: prognostizierte Verkehrsbelastung 2025

### 4.3. Anpassungen Fussgängerquerungen Forchstrasse

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der Forchstrasse und den vielen Querungen der Zufussgehenden müssen die Querungsstellen mit Schutzinseln gesichert werden. Zudem muss voraussichtlich der Fussgängerübergang Kirche geschlossen werden, da zwischen der Gleisanlage Forchbahn und der Fahrbahn kein sicherer Warteraum für die Zufussgehenden ausgeschieden werden kann. In der folgenden Abbildung ist die Neuorganisation der Übergänge über die Gleisanlage und die Forchstrasse dargestellt.

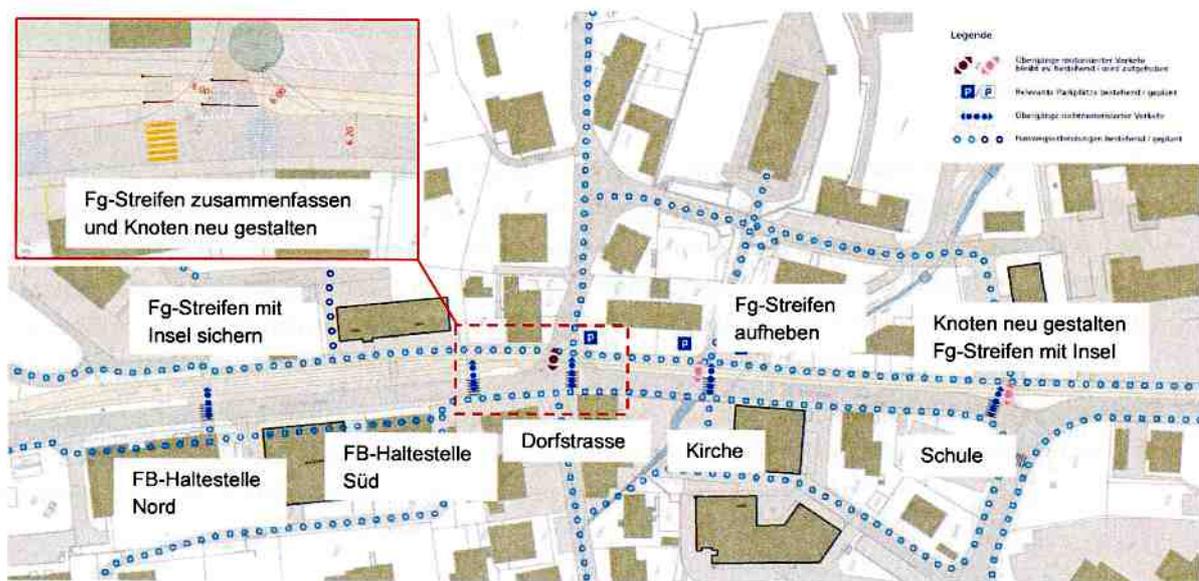


Abb. 20: Neuorganisation der Übergänge über Gleisanlage und Forchstrasse (aus [4])

#### 4.4. Verkehrsablauf

##### Aus regionaler Sicht

Der Verkehr wickelt sich wie bis anhin über die Forchstrasse durch das Zentrum von Egg ab. Mit der Verbesserung des Verkehrsablaufs am Knoten Meilener- / Forchstrasse kann aus regionaler Sicht ein angemessener Verkehrsablauf auf diesem Streckenzug gewährleistet werden.

##### Aus lokaler Sicht

Aus lokaler Sicht kann mit der Forchstrasse das Zentrum attraktiv erschlossen werden. Die Parkgarage Dorfplatz sowie die angrenzenden Parkräume können aus beiden Richtungen direkt angefahren werden. Über diesen Strassenzug wickelt sich neben dem Durchgangs- auch der Ziel- und Quellverkehr des Dorfkerns ab.

Durch das Schliessen der Bahnübergänge über die Forchbahn und die rückwärtige Erschliessung der Liegenschaften durch das Unterdorf wird die Erreichbarkeit dieser Liegenschaften deutlich verschlechtert.

## 4.5. Verkehrsqualität verbessern

### Forchstrasse

#### *MIV*

Die Forchstrasse übernimmt auch künftig die Funktion einer Hauptverkehrsstrasse und weist eine Belastung von über 13'000 Fz/Tag auf. Am Abend liegt die Belastung dieses Strassenzugs bei rund 1'350 Fz/h und die Strasse muss verkehrsorientiert ausgestaltet werden. Die Leistungsfähigkeit der massgebenden Knoten ist mit dem Umbau des Knoten Forch- / Meilenerstrasse während der Hauptverkehrszeit gewährleistet und entlang der Forchstrasse kann ein angemessener Verkehrsablauf ausgewiesen werden.

Beim Beibehalten der Bahnquerung Märtplatz können vor der geschlossenen Barrierenanlage wartende Fahrzeuge die Hauptrichtung blockieren, sodass während Bahnquerungen der Verkehrsablauf auf der Forchstrasse zum Erliegen kommt.

#### *Fussverkehr*

Für das sichere Queren der Forchstrasse müssen die Fussgängerübergänge mit Schutzinseln oder adäquaten Mitteln gesichert werden. Zwischen der Fahrbahn und der Gleisanlage der Forchbahn müssen für die Zufussgehende sichere Warteräume ausgeschieden werden. Für den Bau der Schutzinseln muss voraussichtlich der Grünstreifen zwischen der Fahrbahn und dem Trottoir aufgehoben werden.

#### *Zweiradverkehr*

Aufgrund der hohen Belastung auf der Forchstrasse muss dem Zweiradverkehr eine sichere Verbindung ausserhalb der Forchstrasse angeboten werden. Zudem verschlechtert sich durch das Aufheben der Querungen über die Gleisanlage der Forchbahn die Durchlässigkeit zwischen dem Ober- und Unterdorf für den Zweiradverkehr. Zusätzliche Querungsstellen über die Forchstrasse und die Gleisanlage müssen für den Zweiradverkehr realisiert werden.

### Neue Meilenerstrasse

#### *MIV*

Mit dem bestehenden Verkehrsregime übernimmt die Neue Meilenerstrasse weiterhin nur Sammel- und Erschliessungsfunktion. Das erwartete Verkehrsaufkommen liegt bei rund 3'000 Fz/Tag. Der Strassenzug kann siedlungsverträglich gestaltet und der Strassenraum eingengt werden.

#### *Fuss- und Zweiradverkehr*

Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung und der untergeordneten Funktion des Strassenzugs (Sammeln und Erschliessen) kann für den Fussverkehr (Schüler) sowie für den Zweiradverkehr ein attraktiver Strassenraum gestaltet werden. Mit einer Zweiradverbindung von der Neuen Mei-

lenerstrasse zur Meilenerstrasse kann zudem das Zweiradnetz ausserhalb der verkehrsorientierten Strassen mit einer attraktiven Verbindung ergänzt werden.

#### Beurteilung

Für den MIV kann im Zentrum ein angemessener und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet werden. Die hohe Belastung und die Funktion der Forchstrasse erschwert das siedlungsverträgliche Gestalten des Strassenzugs. Für den Fuss- wie auch für den Zweiradverkehr kann im Zentrumsbereich ein sicheres Netz realisiert werden.

### 4.6. Gute Bedingungen für Mensch, Siedlung und Umwelt

#### Nutzung der Ressourcen

Mit dem bestehenden Verkehrsregime wird das Bauland im Oberdorf nicht tangiert, sodass eine zusammenhängende Nutzung möglich bleibt. Die geplanten Wohnquartiere werden vom Durchgangsverkehr nur entlang der Meilenerstrasse belastet.

#### Wohnqualität

##### *Aufenthaltsqualität in den Zentren*

Die Forchstrasse wird im Zentrum weiterhin eine verkehrorientierte Funktion aufweisen. Eine siedlungsorientierte Gestaltung dieses Strassenzugs ist nicht oder nur bedingt möglich. Für einen angemessenen Verkehrsablauf sollten Bahnquerungen nicht zum Blockieren der Hauptachse führen und das Unterdorf rückwärtig erschlossen werden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Forchstrasse müssen die Querungsstellen sicherer gestaltet und für den Zweiradverkehr alternative Verbindungen (z.B. über Neue Meilenerstrasse) angeboten werden.

Die hohen Belastungen führen zu einer Beeinträchtigung der Querungsmöglichkeiten für die Zufussgehenden. Das Umsetzen von attraktiven Verbindungen vom Ober- ins Unterdorf wird erschwert.

##### *Erhalten der Wohnqualität in den Siedlungsgebieten*

Mit dem Beibehalten des bestehenden Verkehrsregimes wird das Oberdorf nicht mit einer neuen Verkehrsachse durchschnitten. Der Durchgangsverkehr wird auf die Forchstrasse konzentriert und verläuft parallel zur Forchbahn, die bereits eine starke Trennwirkung bewirkt. Der Verkehr verläuft hauptsächlich entlang von Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben. Wohnsiedlungen werden vom Durchgangsverkehr nur vereinzelt und am Rande tangiert.

#### 4.7. Optimaler Mitteleinsatz

##### Gesamtkosten

Da das Verkehrsregime sich auf das bestehende Netz abstützt, ist aus Sicht des übergeordneten Netzes nur mit geringen Investitionen zu rechnen. Anpassungen entlang der Forchstrasse (Umgestaltung Bahnübergänge / Fussgängerquerungen), der Umbau des Knotens Forch- / Neue Meilenerstrasse sowie die Erschliessung der geplanten Überbauung im Oberdorf sind jedoch notwendig. Die Gesamtkosten können als eher gering eingestuft werden.

##### Risiken für Umsetzung

Da keine Anpassungen im Netz notwendig sind und der Verkehr auf den bestehenden Strassen abgewickelt werden kann, ist das Risiko für die Umsetzung als gering zu beurteilen.

## 5. Umfahrung Richtplan optimiert

### 5.1. Verkehrsführung

Mit einer gegen über dem Eintrag im Richtplan optimierten Linienführung sollen ohne die Baulandreserve massgebend zerschneiden zu müssen, die regionalen und lokalen Bedürfnisse abgedeckt und die Anforderungen einer Hauptverkehrsstrasse erreicht werden

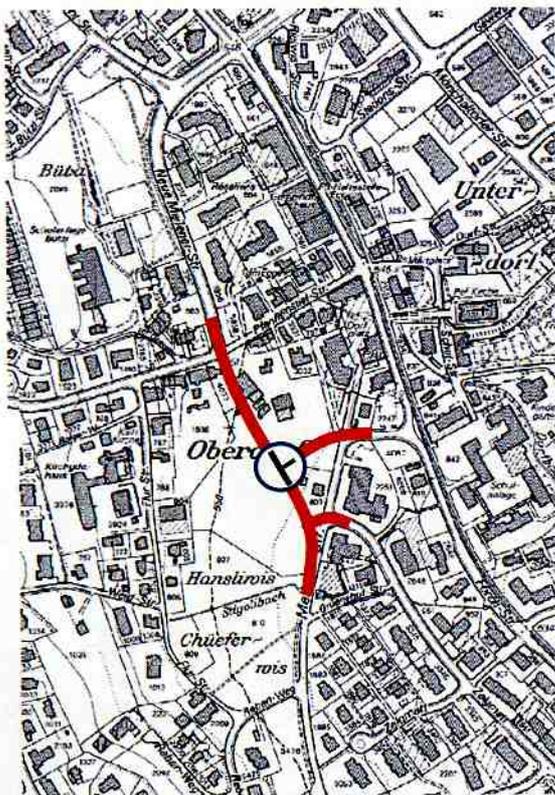


Abb. 21: Variante Richtplan optimiert

Die genaue Lage der neuen Verbindung muss in einem weiteren Schritt vertieft ausgearbeitet werden. Dabei müssen die Machbarkeit überprüft sowie die Linienführung festgelegt werden.

Da die Linienführung dieser Variante ausserhalb der ausgeschiedenen Baulinien liegt, bedingt die Umsetzung dieser Variante die Überarbeitung und Anpassung der Baulinien. Das Festlegen der neuen Baulinien erfolgt in einem öffentlichen Verfahren mit entsprechenden Rekursmöglichkeiten durch die verschiedenen Institutionen.

### 5.2. Verkehrsablauf und Belastungen

Die Verbindung vom Knoten Forch- / Rälliker- / Neue Meilenerstrasse Richtung Meilen ist über die neue Verbindung attraktiv und wird von den Fahrzeuglenkenden weitgehend unabhängig der Umgestaltung der Forchstrasse genutzt.

Für die Beziehung von Esslingen Richtung Knoten Forch- / Rälliker- / Neue Meilenerstrasse führt die Verbindung über die Neue Meilenerstrasse und die Spange zu einem Umweg von rund 170 Metern. Damit die Fahrzeuglenkenden die neue Beziehung über die Spange annehmen, muss die Reisezeit über die Forchstrasse höher liegen als über die neue Umfahrung. Dazu sind einschneidende flankierende Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr notwendig.

Bei der Abschätzung des Verkehrsaufkommens wurde der ganze Durchgangsverkehr in Richtung Meilen und zwei Drittel des Durchgangsverkehrs in Richtung Esslingen auf die neue Verbindung verlagert. Die Knotenbelastung bleibt beim Knoten Forch- / Rälliker- / Neue Meilenerstrasse ungefähr konstant, jedoch ändern sich die Knotenströme signifikant. Beim Knoten Forch- / Meilenerstrasse wird während der Abendspitze eine Reduktion der Belastung von 1'400 Fz/h auf rund 600 Fz/h erwartet. In der folgenden Abbildung sind die prognostizierten Verkehrsbelastungen dargestellt.

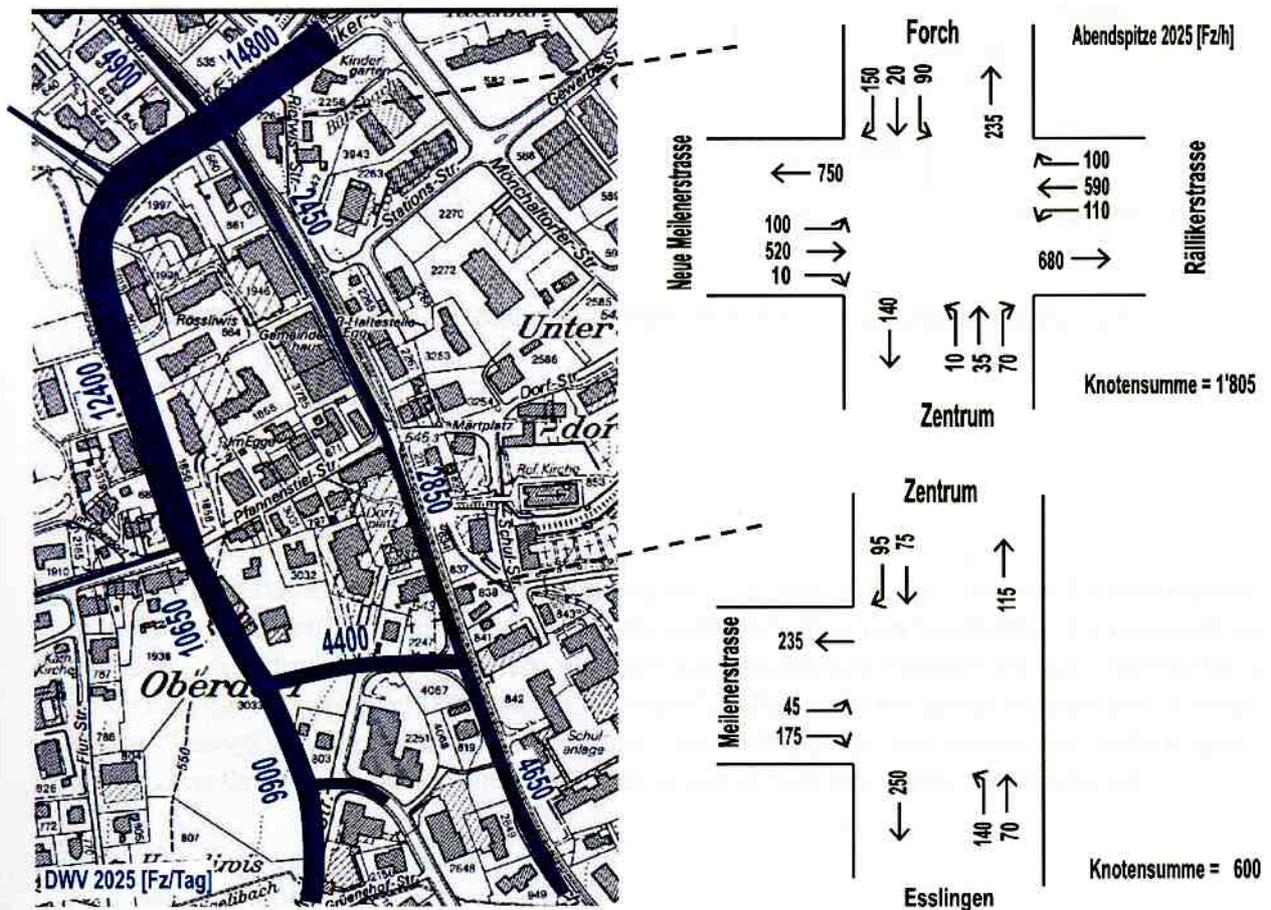


Abb. 22: Optimierte Spange: prognostizierte Verkehrsbelastung 2025

### 5.3. Neuer Knoten Meilener- / Neue Meilenerstrasse

#### Erwartete Verkehrsbelastung

Mit der Variante Umfahrung Richtplan optimiert kann der Ortskern von Egg entlastet und der Verkehr auf die neue Umfahrung verlagert werden. In der nebenstehenden Abbildung sind die prognostizierten Knotenströme des neuen Knotens Meilener- / Neue Meilenerstrasse / Spange während der Abendspitze dargestellt.

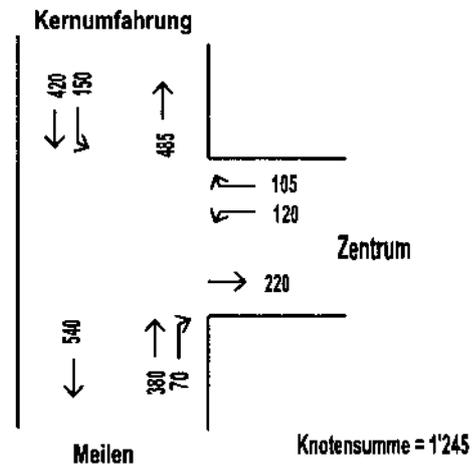


Abb. 23: Ansatz Umfahrung Richtplan optimiert, neuer Knoten: Verkehrsbelastung 2025 [Fz/h]

### 5.4. Verkehrsablauf

#### Aus regionaler Sicht

Die leicht vom Richtplan abweichende Führung der Ortsumfahrung ist ohne die Baulandreserve massgebend zerschneiden zu müssen, auf die Anforderungen des kantonalen Strassennetzes (Hauptverkehrsstrassen) ausgerichtet. Sie stellt eine deutliche Verbesserung der Linienführung durch Egg dar und entspricht der übergeordneten Funktion einer Hauptverkehrsstrasse im Netz. Mit der Spange von der Neuen Meilenerstrasse zur Forchstrasse wird zudem den Fahrzeuglenkenden aus Esslingen eine attraktive Verbindung ausserhalb des Zentrums angeboten.

#### Aus lokaler Sicht

Lokal kann mit der Spange der Verkehr von der Forch- auf die Neue Meilenerstrasse verlagert werden, so dass eine hohe Entlastung des Zentrums erzielt werden kann. Die Parkgarage Dorfplatz sowie die angrenzenden Parkräumen werden durch die Neue Meilenerstrasse und die Spange gut erschlossen. Dadurch kann sich vermehrt auch Ziel- und Quellverkehr des Dorfkerns über diese Verbindung abwickeln.

## 5.5. Verkehrsqualität verbessern

### Forchstrasse

#### *MIV*

Mit dieser Variante kann die Forchstrasse deutlich entlastet werden. Der DWV wird auf rund 3'000 Fz/Tag geschätzt und am Abend liegt die Belastung dieses Strassenzugs bei rund 300 Fz/h. Eine siedlungsorientierte Gestaltung des Strassenzugs ist möglich, da die Forchstrasse in diesem Abschnitt nicht mehr als Ausnahmetransportroute ausgeschieden ist. Aufgrund der lokalen Erschliessungsfunktion sind die Leistungsfähigkeit und der Verkehrsablauf gewährleistet.

#### *Fuss- und Zweiradverkehr*

Aufgrund des neuen Verkehrsregimes auf der Forchstrasse und der starken Entlastung des Strassenzugs kann die Sicherheit der Zufussgehenden erhöht und die Zweiradverbindung entlang der Forchstrasse attraktiv gestaltet werden. Für ein attraktives Netz muss die Durchlässigkeit zwischen dem Ober- und dem Unterdorf verbessert werden.

### Neue Meilenerstrasse

#### *MIV*

Mit der neuen Variante nimmt die Verkehrsbelastung auf der Neuen Meilenerstrasse deutlich zu. Auf der neu erstellten Neuen Meilenerstrasse wird ein DWV von über 10'000 Fz/Tag und auf dem bestehenden Abschnitt der Neuen Meilenerstrasse mit einem DWV von rund 12'500 Fz/Tag gerechnet. Am Abend liegt die Querschnittsbelastung auf der Neuen Meilenerstrasse im Bereich des Schulhauses Bützi bei knapp 1'300 Fz/Tag. Die Gestaltung des Strassenzugs muss der neuen Belastung angepasst und die wechselseitige Parkierung aufgehoben werden. Die Neue Meilenerstrasse wird als Ausnahmetransportroute Typ 2 mit einer lichten Breite von 6.5 m ausgeschieden.

### *Fussverkehr*

Mit der neuen Funktion der Neuen Meilenerstrasse nimmt die Bedeutung und Belastung auf diesem Strassenzug zu. Die Querungsstellen für die Zufussgehenden insbesondere der Schulkinder müssen entsprechend gesichert und mit Schutzinseln und eventuell zusätzlich Massnahmen ausgerüstet werden.

### *Zweiradverkehr*

Da sich die überregionale Zweiradverbindung wie bis anhin über die Forchstrasse abwickelt, wird die Neue Meilenerstrasse für das übergeordnete Netz weiterhin eine untergeordnete Bedeutung darstellen. Für den lokalen Verkehr müssen dem Zweiradverkehr jedoch sichere Verbindungen zur Verfügung gestellt werden.

## 5.6. Gute Bedingungen für Mensch, Siedlung und Umwelt

### Nutzung der Ressourcen

Die Variante Umfahrung Richtplan optimiert zerschneidet das unbebaute Gebiet westlich der Meilenerstrasse und erschwert so eine zusammenhängende Nutzung der Baulandreserve. Diese Variante bedingt eine 300 m lange Neubaustrecke und ein Landverbrauch (inklusive Baulinienabstand) von rund 7'000 m<sup>2</sup>.

### Wohnqualität

#### *Aufenthaltsqualität in den Zentren*

Mit der Entlastung der Forchstrasse kann das Zentrum aufgewertet und der angestrebte Zusammenschluss des Ober- an das Unterdorf umgesetzt werden. Die Gleisanlage der Forchbahn wird aber weiterhin zu einer starken Trennwirkung zwischen diesen beiden Ortsteilen führen. Mit der starken Reduktion der Belastung auf der Forchstrasse kann die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Zweiradverkehr verbessert werden.

#### *Erhalten der Wohnqualität in den Siedlungsgebieten*

Mit der neuen Verbindung zur Neuen Meilenerstrasse und der Spange wird der Durchgangsverkehr südlich am Zentrum vorbeigeführt. Dabei führt die neue Verkehrsführung zu einer Beeinträchtigung der Wohnqualität entlang der Neuen Meilenerstrasse und der Spange. Die neue Verbindung mit dem neuen Knoten Neue Meilenerstrasse / Spange führen zu einer entsprechenden Trennwirkung des Siedlungsgebiets innerhalb des Oberdorfs. Der Verkehr verlagert sich von der Forchstrasse auf die Neue Meilenerstrasse. Das Zentrum stellt somit eine Insel zwischen der Forchbahn und der Hauptverkehrsstrasse dar.

## 5.7. Optimaler Mitteleinsatz

### Gesamtkosten

Die Verbindung der Meilener- mit der Neuen Meilenerstrasse bedingt den Neubau von einem rund 300 m langen Strassenstück und zwei neuen Knoten. Zusätzlich muss ein kurzer Abschnitt der Meilenerstrasse zurückgebaut und die Forchstrasse im Zentrum neu gestaltet werden.

Ohne die flankierenden Massnahmen entlang der Forchstrasse wird mit Aufwendungen zwischen CHF 4.0 und 5.0 Mio. gerechnet.

### Risiken für Umsetzung

Da die Linienführung der optimierten Spange ausserhalb der ausgeschiedenen Baulinien liegt, bedingt die Umsetzung dieser Variante die Überarbeitung und Anpassung der Baulinien. Das Festlegen der neuen Baulinien erfolgt in einem öffentlichen Verfahren mit entsprechenden Rekursmöglichkeiten durch die verschiedenen Institutionen. Eine kurz- und mittelfristige Umsetzung wird erschwert.

## 6. Variante Spange

### 6.1. Linienführung

In Abbildung 24 ist die geplante Linienführung der Variante „Spange“ dargestellt. Für den Neubaubauabschnitt zwischen Neue Meilener- und Meilenerstrasse soll mit einem Bogen ein möglichst kurzes Neubaustück realisiert werden, welches bereits beim Dorfplatz in die Meilenerstrasse mündet. Der Anschluss an das bestehende Netz soll gemäss [2] mit einem Kreisels erfolgen.

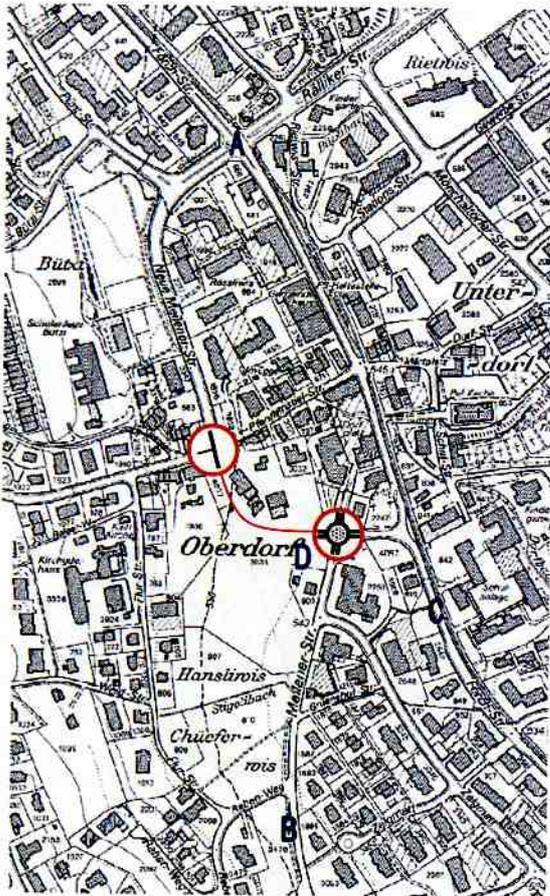


Abb. 24: Variante Spange

#### Auswirkungen auf die Verkehrsführung

- Die Führung der Spange verbindet den Knoten Forch- / Rälliker- / Neue Meilenerstrasse [A] mit den südlichen Zentrumszufahrten [B] und [C]

- Die Verbindung zwischen der Meilenerstrasse [B] und Forchstrasse in Richtung Esslingen [C] wird durch die Spange nicht tangiert.

- Durch die Spange ergeben sich für die Fahrzeuglenkenden vom Knoten Forch- / Neue Meilenerstrasse [A] in Richtung Esslingen [C] zwei Verbindungen

Beziehung über Spange [A] – [D] – [C]

Länge: 650 m

Reisezeit (V = 40 km/h): rund 60 sec

Beziehung über Forchstrasse [A] – [C]

Länge: 480 m

Reisezeit: (V = 40 km/h) rund 40 sec

(V = 20 km/h): rund 85 sec

- Durch die Spange ergeben sich für die Fahrzeuglenkenden vom Knoten Forch- / Neue Meilenerstrasse [A] in Richtung Meilen [B] zwei Verbindungen

Beziehung über Spange bis Dorfplatz [D]

Länge: 500 m

Reisezeit (V = 40 km/h): rund 45 sec

Beziehung über Forchstrasse bis Dorfplatz [D]

Länge: 460 m

Reisezeit: (V = 40 km/h): rund 40 sec

(V = 20 km/h): rund 80 sec

### 6.2. Verkehrsablauf

Die Variante Spange führt von der Neuen Meilenerstrasse bereits beim Dorfplatz wieder in die Meilenerstrasse. Dadurch entstehen zwischen dem Dorfplatz und dem Knoten Forch- / Rälliker- / Neue Meilenerstrasse zwei ungefähr gleich lange Verbindungen.

Die Nutzung der neuen Verbindung hängt stark von der Ausgestaltung der Forchstrasse ab und nur mit entsprechenden flankierenden Massnahmen können der Verkehr auf die neue Umfahrung verlagert werden.

Bei der Abschätzung des Verkehrsaufkommens wurden je zwei Drittel des Durchgangsverkehrs in die beiden Richtungen Meilen und Esslingen auf die neue Verbindung verlagert. Die Knotenbelastung bleibt beim Knoten Forch- / Rälliker- / Neue Meilenerstrasse ungefähr konstant, jedoch ändern sich die Knotenströme signifikant. Beim Knoten Forch- / Meilenerstrasse wird während der Abendspitze eine Reduktion der Belastung von 1'400 Fz/h auf rund 850 Fz/h erwartet. Abbildung 25 zeigt die erwarteten Verkehrsbelastungen.

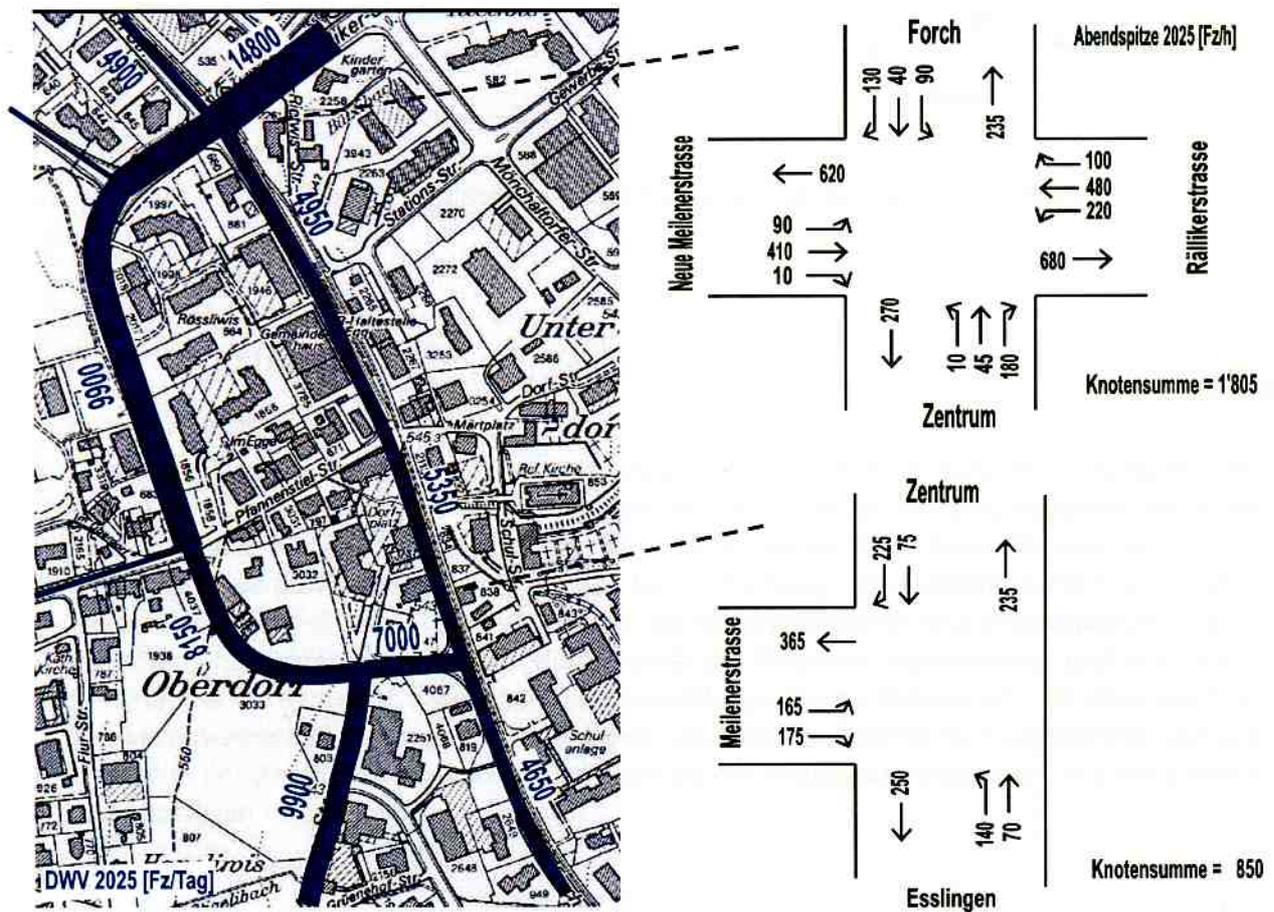


Abb. 25: Variante Spange: prognostizierte Verkehrsbelastung 2025

### 6.3. Neuer Knoten Meilenerstrasse / Spange

#### Erwartete Verkehrsbelastung

Mit der Variante Spange kann der Ortskern von Egg entlastet und der Verkehr auf die Umfahrung verlagert werden. In der nebenstehenden Abbildung sind die prognostizierten Knotenströme des neuen Knotens Meilenerstrasse / Spange während der Abendspitze dargestellt.

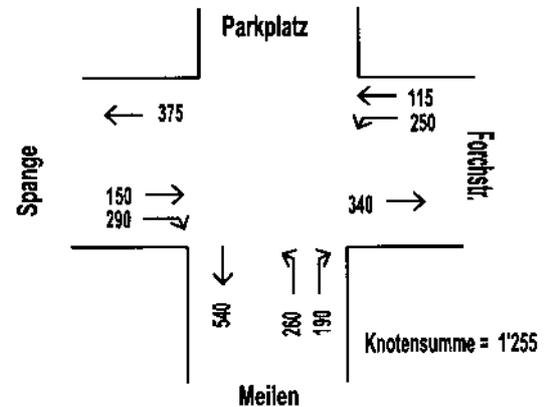


Abb. 26: Ansatz Spange, neuer Knoten; Verkehrsbelastung 2025 [Fz/h]

### 6.4. Verkehrsablauf

#### Aus regionaler Sicht

Mit der Variante Spange wird lokal das Zentrum von Egg umfahren. Eine Gewichtung der verschiedenen Strassenkategorien beziehungsweise ein Umsetzen der Netzhierarchie findet mit dieser Variante nicht statt. Aus Sicht des Strassennetzes weist die Neue Meilenerstrasse den Charakter einer provisorischen Führung auf. Die Verbindung wird in einem rechten Winkel über einen Kreislauf geführt und mit einem Bogen an die Neue Meilenerstrasse angeschlossen. Die für Hauptverkehrsstrassen angestrebte Homogenität der Projektierungselemente und der Linienführung wird nicht erreicht. Eine eigentliche Aufwertung oder ein Nutzen kann für das Hauptverkehrsstrassennetz nicht ausgewiesen werden. Die Variante Spange ist hauptsächlich auf das Umfahren des Zentrums ausgerichtet und nicht auf das Hauptverkehrsstrassennetz mit direkten und attraktiven Verbindungen.

#### Aus lokaler Sicht

Lokal kann mit der Spange die Forchstrasse im Zentrum entlastet werden. Neben dem Durchgangsverkehr kann auch der lokale Verkehr aus der Parkgarage Dorfplatz sowie den angrenzenden Parkräumen auf die Umfahrung verlagert werden. Dadurch wickelt sich vermehrt Ziel- und Quellverkehr des Dorfkerns über die neue Verbindung ab.

## 6.5. Verkehrsqualität verbessern

Die verkehrstechnischen Auswirkungen sind in etwa gleich wie bei der optimierten Linienführung Richtplan. Während die Forchstrasse deutlich entlastet wird, nehmen die Verkehrsbelastungen auf der Neuen Meilenerstrasse stark zu. Die Verlagerungswirkung des Verkehrs auf die Neue Meilenerstrasse hängt bei beiden Varianten stark von der Ausgestaltung der Forchstrasse und dem Verkehrsablauf auf diesem Strassenzug ab. Je höher der Durchfahrtswiderstand auf der Forchstrasse ist, desto mehr Fahrzeuglenkende benützen die neue Verbindung südlich des Zentrums.

### Forchstrasse

#### *MIV*

Mit der Variante Spange kann die Forchstrasse deutlich entlastet werden. Der DWV wird auf rund 5'000 Fz/Tag geschätzt und am Abend liegt die Belastung zwischen 500 und 550 Fz/h. Eine siedlungsorientierte Gestaltung des Strassenzugs wird dadurch möglich, da die Ausnahmetransportroute nicht mehr über die Forchstrasse geführt wird.

#### *Fuss- und Zweiradverkehr*

Aufgrund des neuen Verkehrsregimes entlang der Forchstrasse sowie der starken Entlastung können die Sicherheit des Fussverkehrs erhöht und für den Zweiradverkehr attraktive Verbindungen angeboten werden.

### Neue Meilenerstrasse

#### *MIV*

Mit der neuen Spange nimmt die Verkehrsbelastung auf der Neuen Meilenerstrasse deutlich zu. Auf der neu erstellten Neuen Meilenerstrasse wird ein DWV von rund 8'000 Fz/Tag und auf dem bestehenden Abschnitt der Neuen Meilenerstrasse mit einem DWV von knapp 10'000 Fz/Tag gerechnet. Während der Abendspitze liegt auf der Neuen Meilenerstrasse im Bereich des Schulhauses Bützi die Querschnittsbelastung bei rund 1'000 Fz/Tag.

Die Gestaltung des Strassenzugs muss an die neue Belastung und Funktion (Ausnahmetransportroute Typ 2) angepasst werden.

#### *Fuss- und Zweiradverkehr*

Mit der neuen Funktion der Neuen Meilenerstrasse nimmt die Bedeutung und Belastung auf diesem Strassenzug zu. Die Querungsstellen für die Zufussgehenden insbesondere der Schulkinder wie auch die Zweiradverbindungen müssen entsprechend sicher und attraktiv ausgestaltet werden.

## 6.6. Gute Bedingungen für Mensch, Siedlung und Umwelt

### Nutzung der Ressourcen

Die Variante Spange basiert auf einem möglichst kurzen Neubauabschnitt mit geringem Baulandverbrauch. Dadurch ergeben sich für die unbebaute Parzelle westlich der Meilenerstrasse ein grosser Handlungsspielraum und die Möglichkeit der Gestaltung eines neuen Quartiers. Die Wohnbauten werden weitgehend nur am Rand vom Durchgangsverkehr tangiert.

### Wohnqualität

#### *Aufenthaltsqualität in den Zentren*

Mit der Entlastung der Forchstrasse um rund 8'000 Fz/Tag kann die Belastung um mehr als die Hälfte reduziert und die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert werden. Aufgrund der geringeren Entlastungswirkung der Forchstrasse gegenüber dem Ansatz „Umfahrung Richtplan optimiert“ ist der Qualitätsgewinn jedoch bei diesem Ansatz leicht tiefer.

#### *Erhalten der Wohnqualität in den Siedlungsgebieten*

Mit der Variante Spange wird der Durchgangsverkehr südlich am Zentrum vorbeigeführt. Mit dieser Verkehrsführung wird das Bauland im Oberdorf nur marginal zerschnitten, sodass eine zusammenhängende Nutzung möglich wird. Während der Verkehr die neuen Wohnbauten nur am Rand tangiert, zerschneidet die Neue Meilenerstrasse zwischen der Pfannenstiel- und der Forchstrasse das Oberdorf. Das Zentrum stellt somit eine Insel zwischen der Forchbahn und der Hauptverkehrsstrasse dar und die Beeinträchtigungen durch den Verkehr nehmen in diesem Abschnitt zu.

## 6.7. Optimaler Mitteleinsatz

### Gesamtkosten

Die Variante Spange basiert auf einem möglichst kurzen Neubauabschnitt mit geringem Baulandverbrauch. Diese Variante bedingt eine 150 m lange Neubaustrecke und ein Landverbrauch (inklusive Baulinienabstand) von rund 3'700 m<sup>2</sup>.

### Risiken für Umsetzung

Da die Variante Spange innerhalb bereits ausgeschiedener Baulinien liegt, kann das Risiko für die Umsetzung des Projekts als gering beurteilt werden.

## 7. Einbahnregime Zentrum

### 7.1. Vollständiges Einbahnsystem

Als alternativer Ansatz steht das Einführen eines Einbahnregimes im Zentrum zur Diskussion. Dabei soll der Verkehr in Richtung Süden über die Neue Meilenerstrasse westlich am Zentrum vorbeigeführt und in Richtung Norden wie bis anhin über die Forchstrasse geleitet werden. In der folgenden Abbildung ist die geplante Verkehrsführung dargestellt.

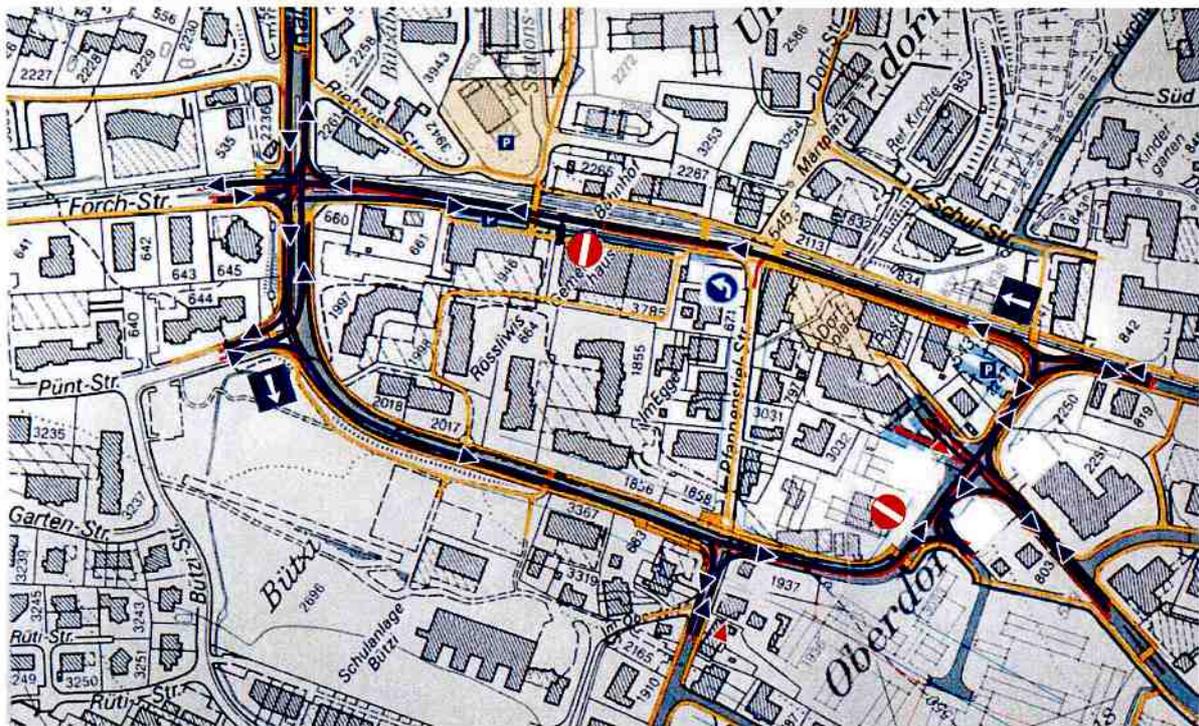
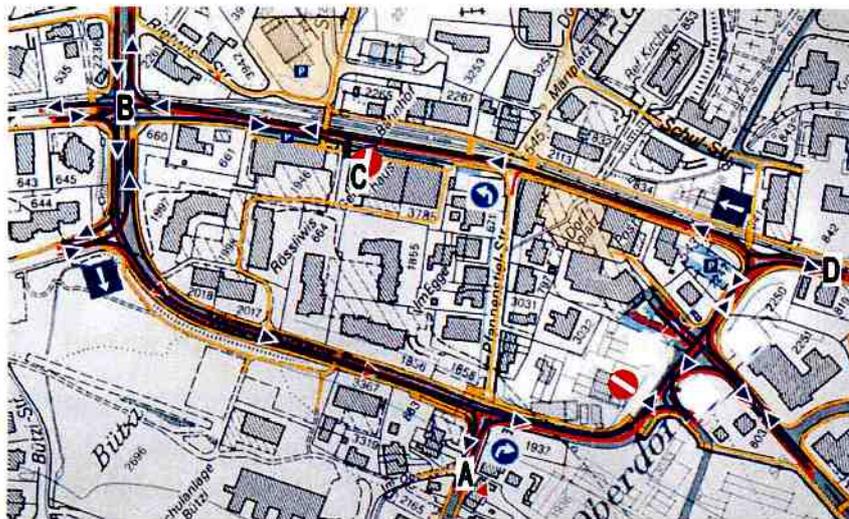


Abb. 27: Einbahnregime Zentrum (aus [1])

Die geplante Linienführung der südlichen Verbindung von der Neuen Meilenerstrasse zur Meilenerstrasse entspricht weitgehend der Variante Spange. Während das Einbahnregime im Zentrum von Egg beim Durchgangsverkehr nur zu geringen Umwegfahrten führt, ergeben sich aus lokaler Sicht trotz der kurzen Spange zwischen der Neuen Meilener- und Meilenerstrasse für einzelne Fahrtbeziehungen deutliche Umwegfahrten. So müssen beispielsweise Fahrzeuglenkende von der Pfannenstielstrasse (A) in Richtung Autobahn A52 anstelle über die Neue Meilenerstrasse über die neue Spange und die Forchstrasse zur Rällikerstrasse (B) fahren (vgl. Abb. 27).



Umwegfahrten  
 A nach B über  
 Neue Meilenerstr.: 330 m  
 Spange und Forchstr. 620 m  
 C nach D über  
 Forchstrasse: 270 m  
 Forch-, Neue Meilenerstrasse und  
 Spange: 680 m

Für wenige Fahrtbeziehungen  
 verkürzen sich die Reisezeiten  
 aufgrund der neuen Spange. Dieser  
 Zeitgewinn ist jedoch nicht auf das  
 Einbahnregime zurückzuführen,  
 sondern auf die Netzergänzung  
 zwischen der Neuen Meilener- und  
 der Meilenerstrasse.

Abb. 28: Umwegfahrten für lokalen Verkehr (Beispiele)

In der folgenden Abbildung sind die erwarteten Verkehrsbelastungen dargestellt.

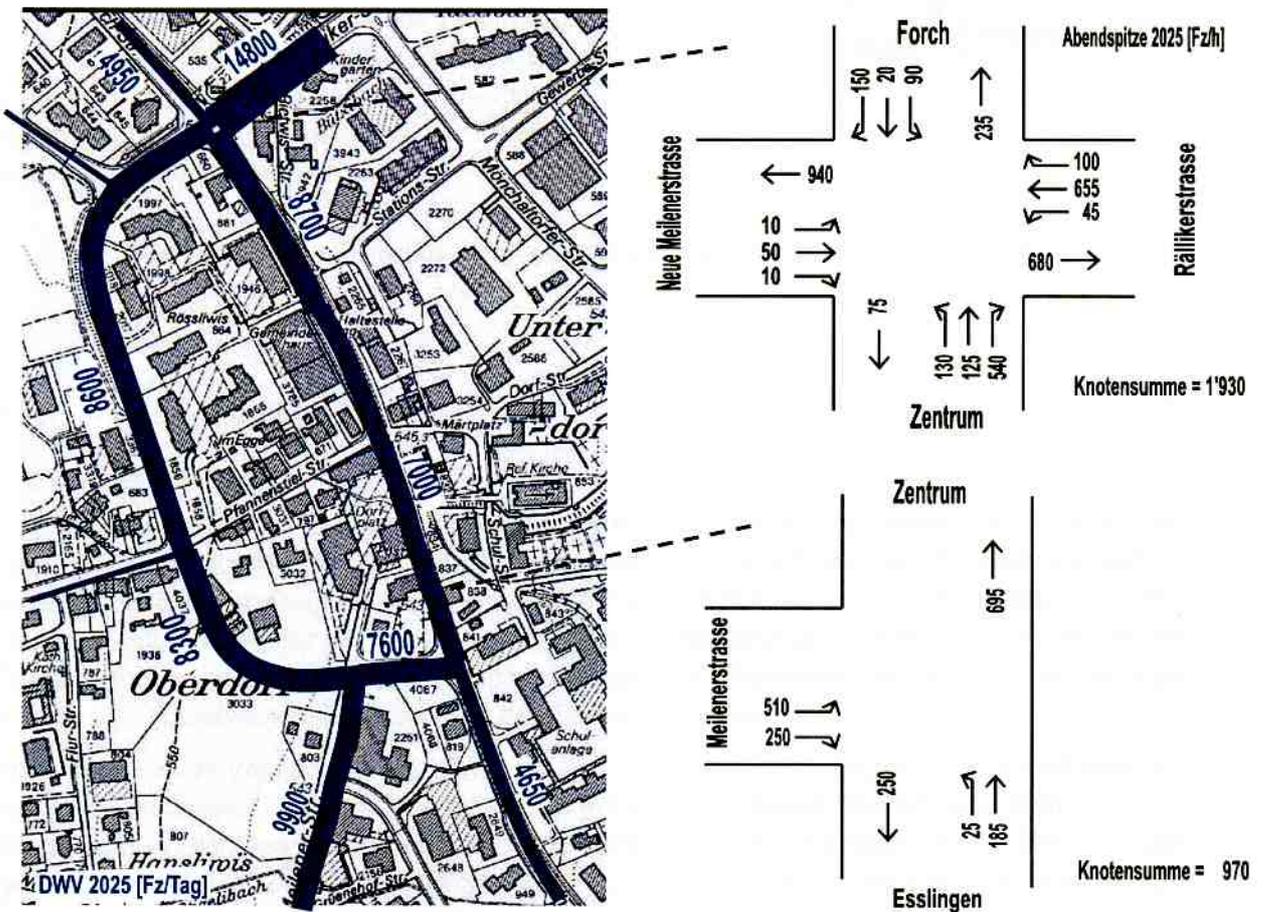


Abb. 29: Einbahnregime: prognostizierte Verkehrsbelastung 2025

Das Einbahnregime führt im nördlichen und südlichen Siedlungsgebiet zu einer höheren Belastung von knapp 2'000 Fz/Tag. Diese Umwegfahrten werden durch die Beziehungen aus dem Gebiet Pfannenstielstrasse Richtung Forchautobahn (A – B), die das südliche Siedlungsgebiet und aus dem Zentrumgebiet Richtung Süden (C – D), die das nördliche Siedlungsgebiet zwei Mal durchfahren, generiert.

## 7.2. Neuer Knoten Meilenerstrasse / Spange

### Erwartete Verkehrsbelastung Einbahnsystem

Mit der Variante Spange kann der Ortskern von Egg entlastet und der Verkehr auf die neue Umfahrung verlagert werden. In der nebenstehenden Abbildung sind die prognostizierten Knotenströme des Knotens Meilenerstrasse / Spange während der Abendspitze dargestellt.

Die Knotenbelastung (Summe alle Zufahrten) liegt an Abend bei rund 1'300 Fz/h. Das geeignete Knotenregime muss unter Berücksichtigung des Einbahnsystems bei der Projektvertiefung erarbeitet werden.

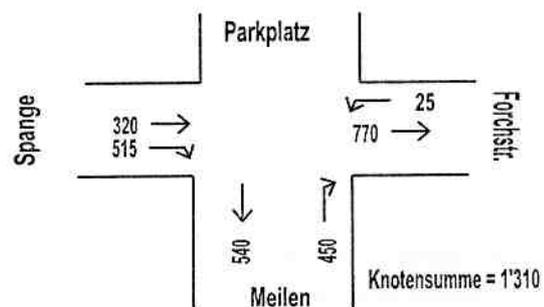


Abb. 30: Ansatz Einbahnsystem, neuer Knoten: Verkehrsbelastung 2025 [Fz/h]

## 7.3. Funktion im Netz

### Aus regionaler Sicht

Das Einbahnregime im Zentrum von Egg führt für den Durchgangsverkehr nur zu geringen Umwegfahrten. Durch das Einbahnregime wirkt sich der Unterbruch der Homogenität der Linienführung der Hauptverkehrsstrasse auf den Verkehrsablauf und die Akzeptanz der Fahrzeuglenkenden nicht oder nur gering aus, da beim Knoten Spange / Meilenerstrasse die beiden Einbahnstrassen wieder zusammengeführt werden. Die Netzhierarchie und die Verbindungsfunktion der Hauptverkehrsstrasse kann gewährleistet werden.

Mit einem Einbahnregime um das Zentrum sind die Verkehrsführung und die Funktionen der einzelnen Strassenzüge klar definiert. Der Verkehr in Richtung Westen wird sich über die Forch- und in Richtung Osten über die Neue Meilenerstrasse abwickeln. Beide Strassenzüge gehören somit zum übergeordneten Strassennetz und übernehmen die Funktion einer Hauptverkehrsstrasse.

#### Aus lokaler Sicht

Das Einbahnregime führt für einzelne Beziehungen tendenziell zu Umwegfahrten. Die Erschliessung des Zentrums ist jedoch nahezu uneingeschränkt sichergestellt. Die Wegfahrt vom Zentrum Richtung Esslingen und Meilen ist nur mit Umwegfahrten möglich. Während für die lokale Erschliessung dieses Regime keinen verkehrstechnischen Nutzen aufweist, ergibt die Einbahnstrasse im östlichen Abschnitt entsprechenden Handlungsspielraum in der Umgestaltung der bestehenden Strasse.

Das Einbahnregime auf der Neuen Meilenerstrasse führt zu Umwegfahrten, obwohl der vorhandene Strassenquerschnitt den Verkehrsablauf in beiden Richtungen zulassen würde.

### 7.4. Verkehrsqualität verbessern

#### Forchstrasse

##### *MIV*

Mit einem Einbahnsystem kann die Forchstrasse entlastet werden. Der DWV reduziert sich um rund die Hälfte und wird auf 7'000 bis 8'500 Fz/Tag geschätzt. Dadurch, dass dieser Strassenzug im östlichen Abschnitt nur noch in einer Richtung durchfahren wird, ergeben sich entsprechende Gestaltungsmöglichkeiten für den Fuss- und Zweiradverkehr. Der Strassenzug übernimmt jedoch weiterhin auch eine durchleitende Funktion und bleibt Bestandteil des übergeordneten Strassennetzes.

##### *Fuss- und Zweiradverkehr*

Durch das Einbahnregime kann der gewonnene Strassenraum dem Fuss- und Zweiradverkehr zur Verfügung gestellt werden. Die Aufenthaltsqualität kann verbessert und ein attraktiver Strassenraum gestaltet werden. Für ein attraktives Zweiradnetz muss die Forchstrasse jedoch weiterhin für den Zweiradverkehr im Gegenverkehr befahrbar bleiben.

Im nördlichen Abschnitt müssen für einen sicheren Verkehrsablauf die Querungsstellen für die Zufussgehenden gesichert und die Verbindung für den Zweiradverkehr verbessert werden.

#### Neue Meilenerstrasse

##### *MIV*

Das Einbahnsystem führt auf der Neuen Meilenerstrasse zu einer deutlichen Zunahme des Verkehrsaufkommens. Dabei wird der DVW auf über 8'000 Fz/Tag geschätzt.

Durch das Einbahnsystem auf der Neuen Meilenerstrasse kann der Strassenquerschnitt umgestaltet werden. Dabei müssen jedoch die Anforderungen der Ausnahmetransportroute (lichte Breite 6.5m) berücksichtigt werden.

#### *Fussverkehr*

Mit der neuen Funktion der Neuen Meilenerstrasse nimmt die Bedeutung auf diesem Strassenzug zu. Die Querungsstellen für den Fussverkehr, insbesondere der Schulkinder, müssen entsprechend sicher und attraktiv ausgestaltet werden.

#### *Zweiradverkehr*

Trotz dem Einbahnregime für den MIV muss die Neue Meilenerstrasse für den Zweiradverkehr in beiden Richtungen befahrbar bleiben. Der vorhandene Strassenquerschnitt ermöglicht das Umsetzen von sicheren und attraktiven Verbindungen entlang der Neuen Meilenerstrasse.

## 7.5. Gute Bedingungen für Mensch, Siedlung und Umwelt

### Nutzung der Ressourcen

Beim Einbahnregime wird der Zusammenschluss zwischen der Meilener- und der Neuen Meilenerstrasse wie beim Ansatz Spange mit einem möglichst kurzen Neubauabschnitt realisiert. Dadurch können der Verbrauch von Bauland minimiert und für die unbebaute Parzelle westliche der Meilenerstrasse optimale Gestaltungsmöglichkeiten gewährleistet werden. Die geplanten Wohnbauten werden weitgehend nur am Rand vom Verkehr tangiert.

### Wohnqualität

#### *Aufenthaltsqualität in den Zentren*

Mit dem Einbahnregime können der östliche Abschnitt der Forchstrasse neu gestaltet und die Anforderungen des Fuss- und Zweiradverkehrs an eine siedlungsverträgliche Gestaltung umgesetzt werden. Zudem kann der notwendige Platz für den sicheren Ausbau der Bahnübergänge ausgeschieden werden. Da sich über diesen Streckenzug weiterhin Durchgangsverkehr abwickelt und der westliche Abschnitt weiterhin im Gegenverkehr betrieben wird, sind die siedlungsverträglichen Gestaltungsmöglichkeiten in diesem Abschnitt eingeschränkt.

#### *Erhalten der Wohnqualität in den Siedlungsgebieten*

Mit dem Einbahnregime wird der Durchgangsverkehr ums Zentrum geführt. Mit dieser Verkehrsführung wird das Bauland im Oberdorf nur marginal zerschnitten, so dass eine zusammenhängende Nutzung möglich ist. Während der Verkehr die neuen Wohnbauten nicht tangiert, führt der Zusatzverkehr auf der Neuen Meilenerstrasse zu einer Beeinträchtigung der Wohnqualität

entlang diesem Strassenzug. Zudem führt das Einbahnregime für diese Bewohner zu Umwegfahrten.

## 7.6. Optimaler Mitteleinsatz

### Gesamtkosten

Analog zum Ansatz Spange, jedoch muss die Fahrbahn nur einstreifig ausgebildet werden. Die Investitionskosten sind entsprechend tiefer. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Forch- oder die Neue Meilenerstrasse den Anforderungen der Ausnahmetransportroute Typ 2 genügen muss.

Mit der neuen Verbindung kann das Quartier Oberdorf erschlossen werden.

### Risiken für Realisierung

Beurteilung analog zum Ansatz Spange.

## 7.7. Optimiertes Einbahnsystem

Mit dem geplanten Einbahnregime werden Umwegfahrten für die Fahrzeuglenkenden aus dem westlichen Siedlungsgebiet generiert. Zum Verbessern der lokalen Erschliessung sollte das Einbahnregime hauptsächlich auf die übergeordneten Beziehungen ausgerichtet und die Neue Meilenerstrasse bis zur Einmündung Pfannenstielstrasse weiterhin im Gegenverkehr betrieben werden. In der folgenden Abbildung ist das für den lokalen Verkehr optimierte Einbahnregime aufskizziert.

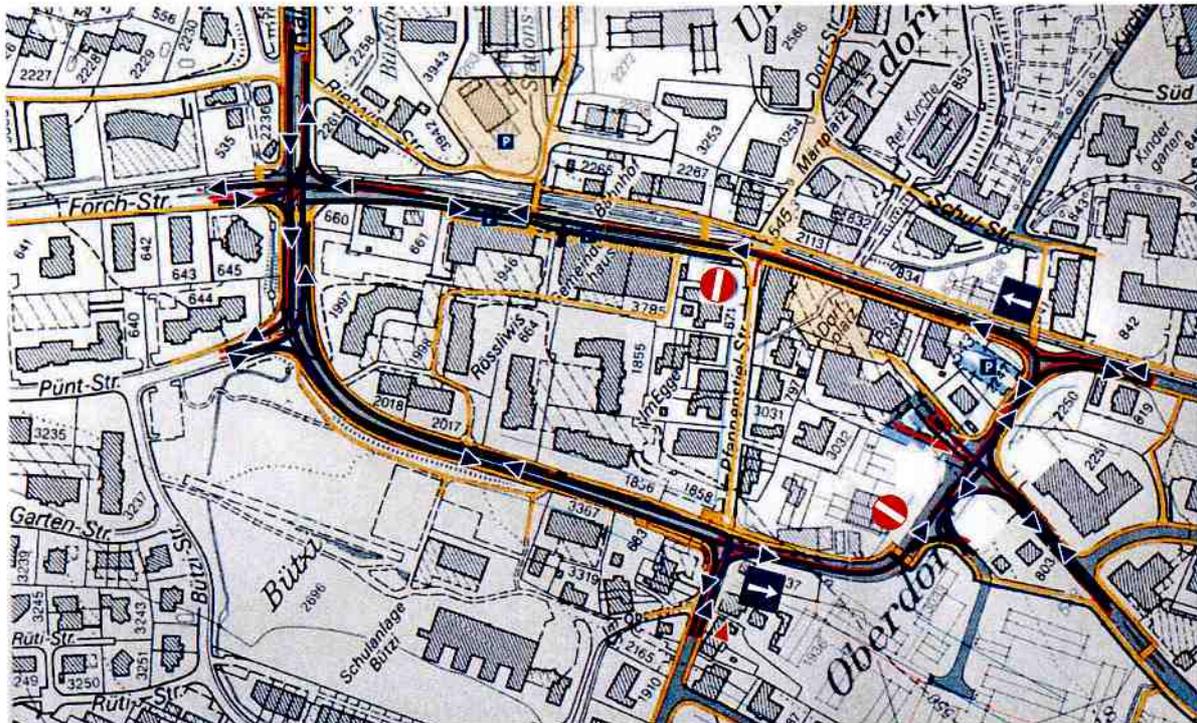


Abb. 31: Optimiertes Einbahnregime Zentrum Egg

Mit diesem optimierten Einbahnregime können die Umwegfahrten für den Verkehr aus dem westlichen Siedlungsgebiet (Pfannenstielstrasse) minimiert und der Durchgangsverkehr weiterhin in Richtung Norden über die Forch- und in Richtung Süden über die Neue Meilenerstrasse geleitet werden.

In der folgenden Abbildung sind die erwarteten Verkehrsbelastungen dargestellt.

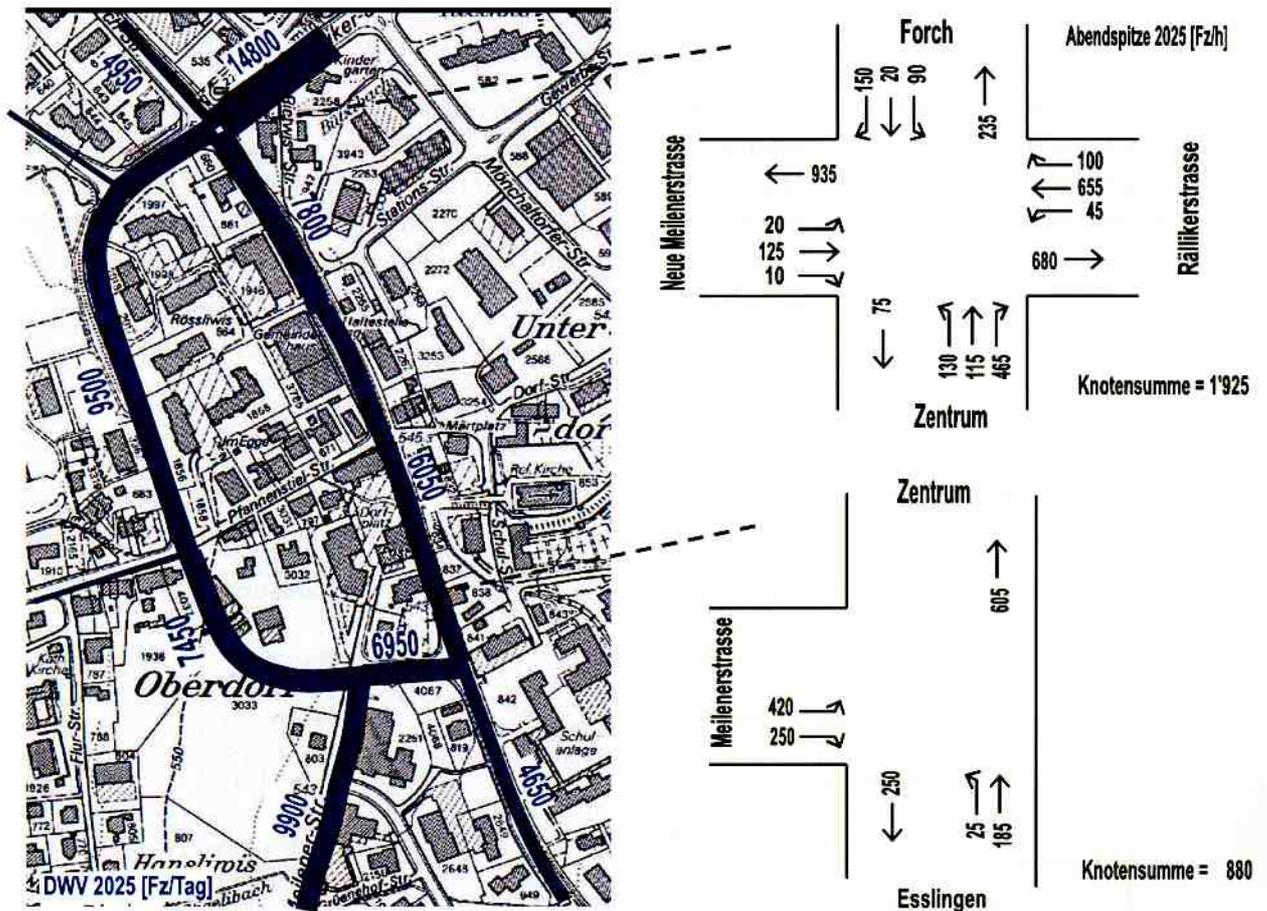


Abb. 32: optimiertes Einbahnregime: prognostizierte Verkehrsbelastung 2025

Das optimierte Einbahnregime führt im nördlichen Siedlungsgebiet einer höheren Belastung von knapp 2'000 Fz/Tag. Diese Umwegfahrten werden durch die Beziehungen aus dem Zentrumgebiet Richtung Süden generiert, die durch das Einbahnssystem zusätzlich die Forchstrasse im nördlichen Teil und die Neue Meilenerstrasse durchfahren müssen.

Die Auswirkungen auf die einzelnen Strassenzüge sowie auf die Siedlung sind in etwa analog dem Lösungsansatz „Einbahnssystem“

## 8. Gesamtbeurteilung

### 8.1. Vorgehen

Die Varianten weisen einerseits mit der Verlagerung des Verkehrs auf die westliche Seite des Zentrums (Ansatz Spange und optimierte Linienführung Richtplan) und andererseits mit einem Einbahnregime um das Zentrum sehr unterschiedliche Lösungsansätze auf. In einem Workshop wurden die verschiedenen Varianten diskutiert und die Auswirkungen aus Sicht Verkehrssicherheit, Zweiradverkehr und Siedlung beurteilt.

### 8.2. Funktion der Strassen

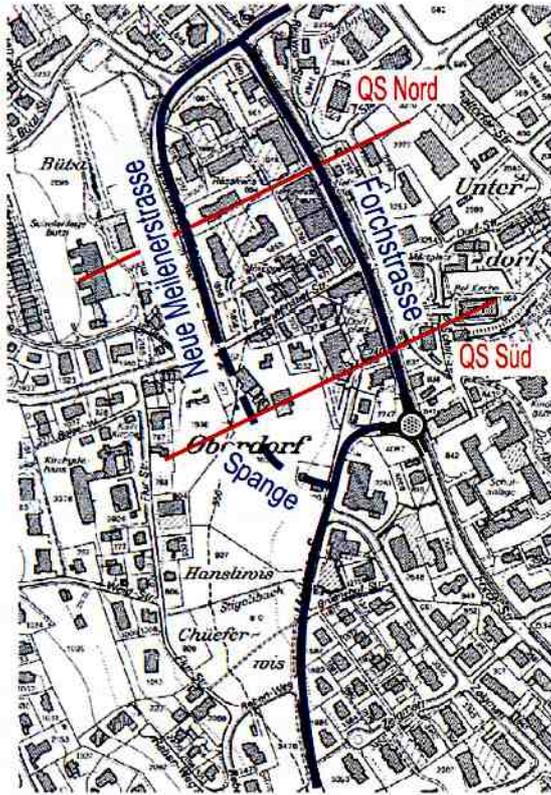
In der folgenden Tabellen die Funktionen der Forch- und der Neuen Meilenerstrasse in Abhängigkeit der einzelnen Varianten dargestellt.

Variante	Forchstrasse	Neue Meilenerstrasse
Nullvariante	HVS - Durchleiten (beide Richtung) - Ziel- / Quellverkehr Staatsstrasse	Sammelstrasse - Sammeln- / Erschliessen  Gemeindestrasse
Richtplan optimiert	Erschliessungstrasse - Ziel- / Quellverkehr  Gemeindestrasse	HVS - Durchleiten (beide Richtungen) - Sammeln- / Erschliessen  Staatsstrasse
Spange	Erschliessungstrasse - Ziel- / Quellverkehr  Gemeindestrasse	HVS - Durchleiten (beide Richtungen) - Sammeln- / Erschliessen  Kantonsstrasse
Einbahnregime	HVS - Durchleiten (Richtung Süd) - Ziel- / Quellverkehr Staatsstrasse	HVS - Durchleiten (Richtung Nord) - Sammeln- / Erschliessen  Staatsstrasse
Optimiertes Einbahnregime	HVS - Durchleiten (Richtung Süd) - Ziel- / Quellverkehr Staatsstrasse	HVS - Durchleiten (Richtung Nord) - Sammeln- / Erschliessen  Staatsstrasse

Abb. 33: Übersicht Funktion Forch- und Neue Meilenerstrasse in Abhängigkeit der Varianten

### 8.3. Erwartete Verkehrsbelastung

In der folgenden Abbildung sind die erwarteten Verkehrsbelastungen im nördlichen und südlichen Querschnitt sowie auf den einzelnen Strassenzügen dargestellt.



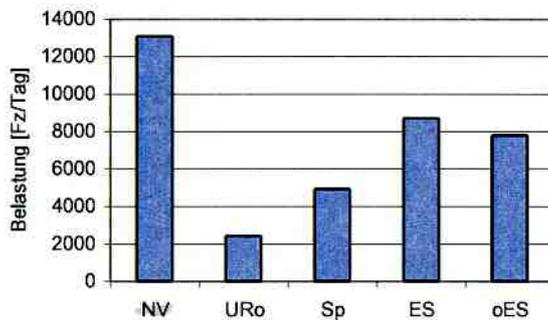
Querschnittsbelastung Gemeinde Egg

DWV 2025 [Fz/Tag]	QS Nord	QS Süd
Nullvariante	15'850	13'500
Umfahrung RP optimiert	14'850	13'500
Spange	14'850	13'500
Einbahnsystem	17'300	15'300
optimiertes Einbahnsystem	17'300	13'500

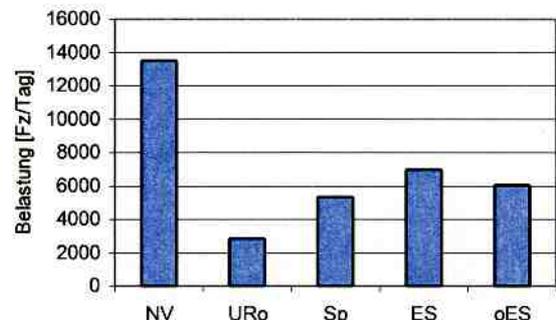
Das Einbahnsystem führt im nördlichen wie auch südlichen Querschnitt zu einer um rund 2'000 Fz/Tag höheren Belastung. Mit dem optimierten Einbahnsystem ergeben sich nur noch im nördlichen Querschnitt höhere Belastungen gegenüber den anderen Ansätzen.

Abb. 34: Querschnittsbelastungen nördliches und südliches Zentrum in Abhängigkeit der Varianten

Forchstrasse (nördlicher Abschnitt)



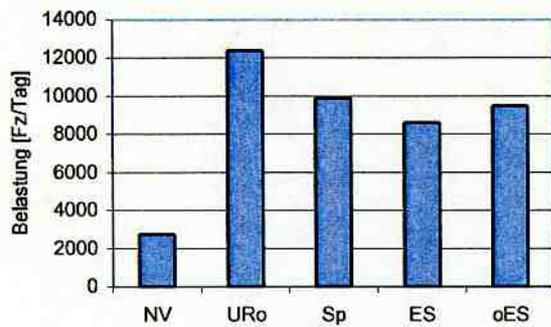
Forchstrasse (südlicher Abschnitt)



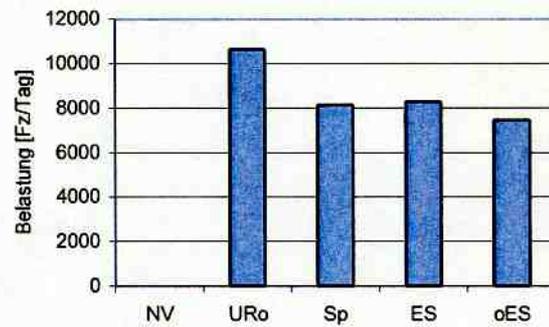
NV = Nullvariante  
 URo = Umfahrung Richtplan optimiert  
 SP = Spange

ES = Einbahnsystem  
 oES = optimiertes Einbahnsystem

Neue Meilenerstrasse (bestehender Abschnitt)



Spange Oberdorf



**Abb. 35:** Belastung 2025 der einzelnen Strassenzüge in Abhängigkeit der Varianten [Fz/Tag]

#### 8.4. Beurteilung und Empfehlung

Im Workshop vom 11. März 2011 wurden die verschiedenen Varianten diskutiert und beurteilt. Während die „Nullvariante“ aufgrund der engen Platzverhältnisse entlang der Forchstrasse (Verkehrssicherheit) und die Variante „Umfahrung Richtplan optimiert“ aufgrund ihrer Lage ausserhalb der Baulinien verworfen wurden, wurden die beiden Varianten „Spange“ und „optimiertes Einbahnregime“ zur vertieften Weiterbearbeitung empfohlen. Für die beiden Varianten sind Vorprojekte mit dem Ziel auszuarbeiten, die Vor- und Nachteile auf Siedlung und Verkehrssicherheit darstellen zu können.