



Gemeinde Fällanden
Fällanden Benglen Pfaffhausen

Faktenblatt Umfahrung Fällanden»

Das vorliegende Faktenblatt «Umfahrung Fällanden» soll einen Überblick auf die Historie und eine aktuelle grobe Einschätzung über Pro und Kontra einer Umfahrung Fällanden aufzeigen.

Historie

Der folgende Planausschnitt zeigt die ursprünglichen Einträge im Kantonalen Richtplan Verkehr, mit den Einträgen: Westtangente Fällanden (Schützenhaus bis Dübendorferstrasse) und Umfahrung Fällanden – Schwerzenbach.



Beide Einträge wurden, auch auf Beschluss des Gemeinderats Fällanden, aus dem Kantonalen Richtplan gelöscht. Der Eintrag Umfahrung Fällanden – Schwerzenbach wurde nur im Teilabschnitt Fällanden gelöscht. Der chronologische Verlauf dieser Planung hat wie folgt ausgesehen:

- Januar 2010:
Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zugestimmt. Dabei wurden in einer umfassenden fachlichen Bewertung verschiedene Varianten für die Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach ermittelt und auf ihre Zweckmässigkeit hin beurteilt. Folgende Kriterien lagen der Beurteilung zugrunde: die Entlastung der Ortskerne von Fällanden und Schwerzenbach, die regionale Entlastung im Raum Dübendorf/Fällanden/Schwerzenbach, die Verbesserung der Verbindung zwischen Forchautstrasse und A53 sowie die Trassierung der Gefällstrecke zwischen Benglen und Fällanden.
- April 2011:
Der Gemeinderat Fällanden bekräftigt seine ablehnende Haltung gegenüber der Umfahrung und beantragt die Streichung aus dem Kantonalen Richtplan
- Dezember 2013:
Die zuständige Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr (Kevu) spricht sich ebenso für eine Streichung aus dem kantonalen Richtplan aus.

– März 2014:

Der Kantonsrat beschliesst, die Umfahrung Fällanden aus dem Kantonalen Richtplan Verkehr zu streichen.

Aktuelle kantonale Einschätzung für Aufnahme Umfahrung Fällanden in Richtplan

Seitens des Amts für Mobilität (AfM) sind zu einer Umfahrung Fällanden aktuell keine Arbeiten geplant. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die Realisierungschancen für neue Umfahrungsstrassen nicht gross sind. Neben der verkehrlichen Zweckmässigkeit und den räumlichen Auswirkungen spielen insbesondere umweltrechtliche, ökologische und finanzielle Aspekte sowie der politische Wille, aber auch gesellschaftliche Entwicklungen eine grosse Rolle. Die Chance wieder eine Umfahrungsstrasse in den kommunalen Richtplan zu bekommen ist aus Sicht des AfM daher sehr minimal.

Aktuelle kommunale Einschätzung für Aufnahme Umfahrung Fällanden in Richtplan

Die folgenden Pro und Kontra sollen eine grobe Einschätzung über

Pro Umfahrung	Kontra Umfahrung
Der regionale Richtplan der Stadt Zürich hält fest, dass kein stadtquerender Verkehr durch die Stadt Zürich fahren soll. Dieser wird über das Hochleistungsstrassennetz um die Stadt Zürich geführt. Im Norden, Westen und Süden ist dieses Hochleistungsstrassennetz vorhanden. Im Osten nicht direkt, was dazu führt, dass die Achse Zürich-/ Schwerzenbachstrasse teilweise eine solche Funktion übernimmt.	Die Umfahrung Fällanden wurde aus dem Kantonalen Richtplan gestrichen (siehe oben). Seitens des Kantons sind keine Planungen aufgrund kantonaler Gesamtverkehrsstrategie in Fällanden vorgesehen. Demzufolge wird eine solche Lösung seitens des Kantons nicht weiterverfolgt. Auch bei einer erneuten zukünftigen Aufnahme in den Richtplan wäre der Realisierungshorizont langfristig.
Mit einer Nord-/Südumfahrung oder gar Ost-/Westumfahrung könnte ein Teil des Transitverkehrs um die Gemeinde gelenkt werden. Der Transitverkehr macht mehr als die Hälfte des Verkehrsaufkommens in Fällanden aus, was ein sehr hoher Anteil ist.	Ein Projekt, dass in den nächsten 10 bis 20 Jahren umgesetzt wird, müsste durch die Gemeinde geplant und finanziert werden (keine kurz- bis mittelfristigen Absichten aus kantonaler Planung).
Mit der Reduktion des Durchgangsverkehrs könnte die Lärmsituation im Ortszentrum verbessert und die Situation für den Veloverkehr, wie der Aufenthalt, optimiert werden.	Die topografischen Verhältnisse (Nord-/Südverbindung), Gebiete im Natur- und Landschaftsschutzinventar (Greifensee), Fruchtfolgeflächen, Wald, Schutzzone etc. machen die Realisierung einer oberirdischen Umfahrung schwierig.
Die angedachten Dosierungsmassnahmen bremsen nicht nur den Durchgangsverkehr, sondern auch den Ziel-/Quellverkehr. Die Meidung der Region Fällanden ist nicht im Interesse des ansässigen Gewerbes.	Eine Tunnellösung würde viel teurer in der Realisierung und vor allem auch im Unterhalt zu stehen kommen (Vision Hegnauer S). Der Nutzwert einer solchen Umfahrung müsste nachgewiesen werden.

	Da eine Umfahrung in jedem Fall erst langfristig realisiert werden könnte, bringen Sofortmassnahmen am Bestand zwar nicht den erhofften Befreiungsschlag aber erhöhen die Verträglichkeit im Strassenraum zeitnah.
	Da weiterhin Busse, erschliessende Lastwagen und Ziel-/Quellverkehr auf dem Hauptstrassennetz unterwegs sind, ist eine stärkere Fahrbahnreduktion nicht möglich.
	Durch die Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten (Tempo-30), kann die Lärm- und Aufenthaltssituation verbessert werden.
	Durch die Dosierungsmassnahmen kann der Verkehr im Ortszentrum gesteuert und reduziert werden. Weiter führt die Dosierung dazu, dass der Transitverkehr schon früher auf das übergeordnete Strassennetz fährt und die Region meidet. Durch entsprechende Bevorzugungsmassnahmen kann der Busverkehr verbessert und bevorzugt durch Fällanden geführt werden (Dosierung, Fahrbahnhaltestellen, elektronische Busspur etc.).
	Damit eine allfällige Umfahrung auch genutzt wird, sind flankierende Massnahmen im Ortszentrum, wie bei den Knoten zur Umfahrungsstrasse, zwingend. Diese führen dazu, dass der Ziel-/Quellverkehr ebenfalls ausgebremst wird, während der Transitverkehr ungebremst die Gemeinde umfahren kann.
	Mit der Realisierung der Oberlandautobahn verbessert sich die Ost-/Westverbindung durch das Aathal für den MIV. Es ist davon auszugehen, dass diese Verbesserungen dazu führen, dass ein Teil des Transitverkehrs (Region Gossau) vermehrt über das Hochleistungsstrassennetz verkehrt.

Ruedi Maurer
 Ressortvorsteher
 Bevölkerung und Sicherheit

Gregor Schärer
 Verkehrsplanung

Kopie an:
 – Gemeinderat