

A N F R A G E von Ruth Büchi-Vögeli (SVP, Elgg), Urs Wegmann (SVP, Neftenbach) und Martin Huber (FDP, Neftenbach)

Betreffend Sanierungsprojekt Kantonsstrassen in Elgg

Die Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, plant in Elgg die Sanierung der kantonalen Strassen im Bereich der Winterthurerstrasse, der Mühlegasse sowie der Bahnhofstrasse. Die Gemeinde Elgg ist eine ländliche Gemeinde mit mehreren Lohnunternehmungen und landwirtschaftlichen Betrieben, welche die Kantonsstrassen im Flecken Elgg regelmässig befahren. Eine Umfahrungsmöglichkeit besteht nicht. Bereits heute ist das Kreuzen im Bereich der Mühlegasse schwierig; mit dem geplanten Querschnitt würde sich die Situation deutlich verschärfen.

Gemäss Projektunterlagen sollen die Mühlegasse und ein Abschnitt der Winterthurerstrasse auf eine Strassenbreite von 6 m reduziert und das Trottoir bis auf 3 m verbreitert werden. Landwirtschaftliche Fahrzeuge werden im gesamten Projektbeschrieb nicht berücksichtigt und nirgends erwähnt. Die Vorgaben gemäss VSS-Norm 40 201 genügen für diese Fahrzeugkategorie nicht. Landwirtschaftliche Fahrzeuge erreichen Breiten von bis zu 3.5 m. Eine Fahrbahnbreite von 6 m erlaubt kein reguläres Kreuzen zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen und PW/LW, geschweige denn zwischen zwei landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Bereits heute bestehen Engpässe – die geplante Verengung würde die Situation zusätzlich verschärfen.

Der Hinweis, landwirtschaftliche Fahrzeuge könnten zum Kreuzen auf das Trottoir ausweichen, ist sicherheitsrelevant und nicht akzeptabel. Wenn ein Ausweichen auf das Trottoir notwendig wird, entspricht der Strassenquerschnitt schlicht nicht den Anforderungen. Da die Bordsteine nur Abschnittsweise gestürzt ausgeführt werden, ist dies zudem gar nicht möglich. Hinzu kommt, dass im Bereich der Mühlegasse/Winterthurerstrasse Radfahrende (Schulweg) die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h regelmässig überschreiten und dabei die gesamte Fahrbahnbreite nutzen. Eine weitere Reduktion der Strassenbreite würde die Konfliktsituation zusätzlich verschärfen.

Beim Ortseingang im Bereich der Winterthurerstrasse ist der Bau eines Eingangstores mit Verkehrsinsel vorgesehen. Entgegen dem ersten Projekt wurde die Insel von 3 m auf 4 m verbreitert. Der zusätzliche Verlust von Fruchtfolgeflächen scheint dabei keine Rolle zu spielen.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Warum wird die Mühlegasse und ein Abschnitt der Winterthurerstrasse auf eine Fahrbahnbreite von 6 m reduziert?
2. Warum werden das Trottoir im Bereich der Mühlegasse auf bis zu 3 m verbreitert – zu Lasten der Fahrbahnbreite?
3. Wie soll ein landwirtschaftliches Fahrzeug (3.5 m Breite) auf der Mühlegasse/Winterthurerstrasse andere Verkehrsteilnehmende (PW, LW, landwirtschaftliche Fahrzeuge) kreuzen können?
4. Warum werden bei kantonalen Strassenprojekten die Dimensionen landwirtschaftlicher Fahrzeuge regelmässig nicht berücksichtigt?
5. Warum wird die optische Verengung der Fahrbahn nicht mittels Fahrradstreifen umgesetzt?

6. Warum wurde die Insel beim Eingangstor im Bereich der Winterthurerstrasse von 3 m auf 4 m verbreitert?
7. Ist der Verlust von Fruchtfolgeflächen bei Tiefbauprojekten kein öffentliches Interesse?
8. Wurden die Schleppkurven bei sämtlichen Einmündungen im gesamten Projektperimeter gemäss Merkblatt der Landtechnik Schweiz «*Notwendige Strassendimensionen für landwirtschaftliche Fahrzeuge*» berücksichtigt?

Ruth Büchi-Vögeli
Urs Wegmann
Martin Huber