

Einwendungen im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens Knoten Grüningerstrasse

Zu 1 Ausgangslage / Begründung des Vorhabens

1. Einwendung

Es sind zwei separate Projekte mit dem Neubau des Knotens Grüningerstrasse/Guyer-Zeller-Strasse/Hofstrasse einerseits und der Sanierung der Grüningerstrasse (km 12.660 – 13.100) andererseits vorzulegen. Die Kosten sind den jeweiligen Projekten zuzuordnen.

Begründung

Beim Knoten Grüningerstrasse/Guyer-Zeller-Strasse/Hofstrasse handelt es sich um einen Neubau, der durch das geplante Bauvorhaben der Migros an der Hofstrasse ausgelöst wird. Aus Sicht des Kantons besteht kein Anlass für den Bau dieses Kreisels. Der Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse wird nicht verbessert.

Für das Verkehrsaufkommen in der Gemeinde Wetzikon ist der Kreisel eher nachteilig. Er erhöht die Attraktivität der Achse Schellerstrasse–Guyer-Zeller-Strasse–Grüningerstrasse. Dies ist zur Vermeidung des Schleichverkehrs nicht erwünscht.

Bei der Sanierung der Grüningerstrasse handelt es sich um ein Sanierungsprojekt. Es steht in keinem ursächlichen Zusammenhang mit dem Bau des Kreisels und ist deshalb separat zu behandeln. Aus der Zustandsbeurteilung der Fahrbahn lässt sich kein dringender Handlungsbedarf erkennen. Gebundene und nicht gebundene Kosten sind transparent auszuweisen.

Zu 4 Zustandserfassung

2. Einwendung

Die Sanierung des Rad-/Gehwegs ist auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben.

Begründung

Der Technische Bericht zeigt keinen unmittelbaren Handlungsbedarf auf. Die Sanierung des Rad-/Gehwegs zu einem späteren Zeitpunkt würde die Umleitung des Veloverkehrs während der Bauphase erübrigen (vgl. Einwendung 18).

3. Einwendung

Der Grünstreifen zwischen Rad-/Gehweg und Strasse soll aufgehoben und das Land östlich des Rad-/Gehwegs als Grünfläche ergänzt werden.

Begründung

Der Grünstreifen ist zu schmal für eine sinnvolle Bepflanzung. Würde das Land östlich des Rad-/Gehwegs angrenzenden Grundstücken zugeschlagen, wären (in den Zwischenräumen

zwischen den Kandelabern) Baumpflanzungen möglich, da die Wurzeln in die Nachbargrundstücke einwachsen könnten. Die Hecke entlang der anliegenden Grundstücke soll unbedingt erhalten bleiben (optischer Lärmschutz).

Zu 5 Umwelt

4. Einwendung

Die Grünplanung fehlt und ist unbedingt vorzunehmen.

Begründung

Es ist ein Gebot der Stunde, dass die Grünplanung Bestandteil jedes Projektes sein muss. Die neue Kreiselanlage, die Mittelinseln der Fussgängerquerungen, aber auch die Erneuerung des Strassenabschnittes bieten Potenzial für Verbesserungen. Bereits in der Vorprojektierungsphase ist vorzusehen, dass einheimische Sträucher gepflanzt oder eine Blumenwiesenmischung angesät, neben dem Rad-/Gehweg (ggf. in Absprache mit den Grundeigentümern) sowie im Kreisel grosse Bäume gepflanzt werden.

5. Einwendung

Die Folgen bezüglich Luftschadstoff- und Lärmbelastung, die mit der erwarteten zukünftigen Verkehrsbelastung korrelieren, sind in einem Bericht aufzuzeigen.

Begründung

Der Technische Bericht ist widersprüchlich. Bei der Zustandsbeurteilung der Fahrbahn wird eine Verstärkung des Oberbaus im Hinblick auf die künftige Verkehrsbelastung gefordert. In Bezug auf die Luftschadstoff- und Lärmbelastung wird hingegen von einer kaum wahrnehmbaren Zunahme der Belastung ausgegangen, weil die Verkehrszunahme unter 10 Prozent liege. Sofern mit vermehrter Luftschadstoff- und Lärmbelastung zu rechnen ist, sind Massnahmen an der Quelle zu ergreifen (vgl. Einwendungen 9 und 10).

Zu 6 Projekt

6. Einwendung

Die Verzweigung Hofstrasse Süd/Grüningerstrasse ist für einen erhöhten Lastwagenverkehr auszubauen.

Begründung

Der südliche Ast der Hofstrasse ist im kommunalen Verkehrsrichtplan als Hauptsammelstrasse (HSS) eingetragen. Die Verzweigung mit der Grüningerstrasse erfüllt die Zugangsnormen einer HSS nicht. Der Verkehrsrichtplan I muss eingehalten werden.

7. Einwendung

Auf die Pflasterungen bei den Mittelinseln ist zu verzichten.

Begründung

Unnötiger Luxus. Besser Bepflanzung vorsehen (vgl. Einwendung 4).

8. Einwendung

Bei den Randabschlüssen ist auf den Wasserstein zwischen Radweg und Strasse zu verzichten.

Begründung

Ein Randstein genügt, soweit nicht ganz auf das Versetzen eines Randabschlusses verzichtet werden kann. Die Kosten für den Wasserstein können eingespart werden.

9. Einwendung

Auf den Einbau lärmarmen Deckbeläge ist zu verzichten.

Begründung

1. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis lärmarmen Deckbeläge ist schlecht. Sie verlieren ihre Wirkung schnell und bewähren sich im Langzeitgebrauch nicht.
2. Schachtabdeckungen können nicht im Fahrbahnbereich angeordnet werden. Das bedeutet, dass die Entwässerung im Bereich des Radweges/Grünstreifens zu liegen kommt. Dies ist ein Nachteil für den Veloverkehr (Unebenheiten) und verhindert Baumpflanzungen (fehlender Wurzelraum).

10. Einwendung

Es ist im ganzen Projektperimeter und weiter bis zum Kreisel Grüningerstrasse/Rapperswilerstrasse die Signalisation von Tempo 30 zu prüfen.

Begründung

1. Die Aussagen zur Lärmproblematik im Technischen Bericht sind widersprüchlich. Es wird zwar von 3500 zusätzlichen Fahrzeugen/Tag, d.h. rund einem Viertel gegenüber heute, ausgegangen (S. 7), umgekehrt aber eine kaum wahrnehmbare Zunahme des Strassenlärms prognostiziert, weil die Verkehrszunahme unter 10 Prozent liege (S. 18). Eine Temporeduktion ist die wirkungsvollste Massnahme an der Quelle zur Verringerung der Lärmbelastung.
2. Mit dem geplanten Migros-Neubau ist eine Verkehrszunahme wahrscheinlich. Zudem ist mit einem hohen Aufkommen an Langsamverkehr zu rechnen. Nicht nur wegen der Lärmbelastung, sondern auch aus Sicherheitsgründen ist in diesem Innerortsbereich Tempo 30 zu prüfen.

11. Einwendung

Die Bushaltestelle ist mit 22 cm Anschlaghöhe zu erstellen.

Begründung

Entspricht den aktuellen Vorgaben des BeHiG.

12. Einwendung

Die Inseln der Fussgängerquerungen müssen in Normbreite ausgebildet werden.

Begründung

Die Projektierungsgrundsätze des Tiefbauamtes sehen schmalere Mittelinseln nur in begründeten Fällen vor. Bei diesen mutmasslich vielbegangenen Fussgängerquerungen (Migros) liegt kein «begründeter Fall» vor; im Gegenteil, es ist z.B. mit vielen Kinderwagen zu rechnen.

13. Einwendung

Es ist ein Beleuchtungskonzept zu erstellen.

Begründung

Beim Ersatz der bestehenden Kandelaber und Leuchten muss auf höchste Energieeffizienz (LED) geachtet werden.

14. Einwendung

Es ist eine Fussgängerquerung mit LSA von der Tannenrainstrasse zur südlichen Hofstrasse zu projektieren.

Begründung

Entlang der Flurystrasse/Tannenrainstrasse/Hofstrasse Süd ist ein geplanter Wanderweg eingetragen. Er wird heute schon genutzt. Die Querung der Grüningerstrasse von Nord nach Süd ist ohne LSA ausgeschlossen.

15. Einwendung

Es ist eine Pförtneranlage (LSA) an der Guyer-Zeller-Strasse vorzusehen.

Begründung

Der Kreisel macht die Ausweichroute Zürcherstrasse–Schellerstrasse–Guyer-Zeller-Strasse für den Schleichverkehr attraktiv. Tempo 30 genügt nicht zur Vermeidung des unerwünschten Verkehrs. Mit einer zusätzlichen LSA liesse sich der von der Guyer-Zeller-Strasse in den Kreisel einführende Verkehr vermindern.

Zu 7 Temporäre Verkehrsführung während Ausführung

16. Einwendung

In Bauphase 1, Etappe 1, sowie Bauphase 2, Etappen 1 und 2, ist der Bus in Richtung Wetzikon von Grüt über die Morgenstrasse in die Schellerstrasse zu führen.

Begründung

Bei dieser Verkehrsführung handelt es sich um die im Technischen Bericht erwähnte «erprobte und bewährte Lösung». In umgekehrter Richtung wäre die Morgenstrasse im steilen unteren Teil erheblichen Schadstoffbelastungen der aufwärtsfahrenden Busse ausgesetzt.

17. Einwendung

Der MIV ist in allen Bauphasen und Etappen soweit möglich via Gütlistrasse (nicht: Morgenstrasse) umzuleiten.

Begründung

Die Morgenstrasse ist eine Zubringerstrasse, die nur im Notfall als Umfahrungsroute dienen soll.

18. Einwendung

Der Veloverkehr ist wie der Fussverkehr durch den Baustellenbereich zu führen.

Begründung

Die für den MIV vorgesehenen Umleitungen sind zu grossräumig und werden von den Velofahrerinnen und Velofahrern nicht akzeptiert. Es ist deshalb eine gesetzeskonforme Führung im Baustellenbereich anzubieten. (vgl. Einwendung 2)

19. Einwendung

Für den Veloverkehr aus dem Gebiet Morgen muss die Morgenstrasse jederzeit in beiden Richtungen befahrbar sein.

Begründung

Umleitungen via Grüt sind für Velofahrerinnen und Velofahrer vom/zum Bahnhof zu grossräumig und werden nicht akzeptiert.

Zu 10 Kosten

20. Einwendung

Die Kosten für den Kreiselneubau und die Sanierung der Grüningerstrasse sind transparent aufzuschlüsseln.

Begründung

Vgl. Einwendung 1.

21. Einwendung

Die Genossenschaft Migros Ostschweiz hat den grössten Anteil der Kosten des Kreiselnbaus zu tragen.

Begründung

Vgl. Einwendung 1. Der Kreiselneubau wird durch den Migros-Neubau ausgelöst. Für den Kanton besteht keine Notwendigkeit. Entsprechend ist der Einsatz von Steuergeldern kritisch zu hinterfragen.