

## Protokoll Stadtrat

Sitzung vom 2. Februar 2026

### 6.5.3 Interpellation betreffend Potential Begegnungszone Beantwortung

56-2026

#### 1 Interpellation

Andreas Wolf (Grüne), Mitglied des Gemeinderates, und 14 Mitunterzeichnende haben am 2. Oktober 2025 (Eingang Stadtkanzlei 24.10.2025) folgende Interpellation eingereicht:

*"Mit der Schaffung von Begegnungszonen können Ortszentren und Quartiere aufgewertet und die Lebensqualität erhöht werden. Solche Strassen, auf welchen alle Verkehrsteilnehmenden die gleichen Rechte haben, laden zum Verweilen und Spielen ein. Gemäss Merkblatt des SVI (Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten) können Begegnungszonen eingeführt werden, um Gefahren besser erkennbar zu machen, bestimmte Strassenbenützer besser zu schützen, den Verkehrsfluss zu verbessern oder die Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) zu reduzieren. In Dietikon sind gemäss Gesamtverkehrskonzept an der Löwenstrasse und in den Gebieten Elisen und Oberdorf Begegnungszonen geplant.*

Meine Fragen an den Stadtrat:

1. Wo sieht der Stadtrat die Vorteile von Begegnungszonen?
2. Welche Begegnungszonen plant der Stadtrat in den nächsten fünf Jahren umzusetzen?
3. Welche Begegnungszonen sind mittel- und langfristig in Dietikon geplant?
4. Auf welchen Strassen in der untenstehenden Tabelle oder auf Teilabschnitten davon kann sich der Stadtrat vorstellen, weitere Begegnungszonen zu schaffen?"

Römerstrasse	lebendige, wenig befahrene Strasse im Wohnquartier mit mehrheitlich offenen Vorgärten, Schulweg
Sonnenhofstrasse	lebendige, wenig befahrene Strasse im Wohnquartier mit mehrheitlich offenen Vorgärten, Schulweg, Veloverbindung
Schachenmattstrasse	lebendige, wenig befahrene Strasse im Wohnquartier mit vielen offenen Vorgärten, wichtige Velo- und Fussgängerverbindungen
Austrasse inkl. Teile Unt. Reppischstrasse bis Kronenplatz	wenig befahrene Strasse im Wohnquartier mit vielen offenen Vorgärten
Gertrudstrasse, Grubenstrasse	abgeschiedenes, etwas vernachlässigtes Wohnquartier
Kirchstrasse	lebendige, wenig befahrene Sackgasse im Wohnquartier, Schulweg, Velo- und Fussgängerbindung
Radackerstrasse	lebendige, wenig befahrene Sackgasse im Wohnquartier, Schulweg, Velo- und Fussgängerbindung
Bollenhofstrasse	lebendige, wenig befahrene Sackgasse im Wohnquartier, Schulweg, Velo- und Fussgängerbindung

Weststrasse	wenig befahrene, enge Strasse im Wohnquartier, Velo- und Fussgänger Verbindung
Vorstadtstrasse	Schmale, lebendige Strasse im Wohnquartier, z. T. ohne Trottoir, Schulweg, Velo- und Fussgänger Verbindung
Limmatfeldstrasse, Karl-Heid-Strasse, Mina Hess-Strasse, Alfred Comte Strasse, Josef Staub-Strasse	Wenig befahrene, lebendige Strassen im Wohnquartier, Schulweg, Velo- und Fussgänger Verbindung
Altbergquartier: Schächlistrasse, Buchsackerstrasse, Bahnstrasse, Martastrasse, Altbergstrasse	Schmale, lebendige Strassen im Wohnquartier, z. T. ohne Trottoir, Schulweg, Velo- und Fussgänger Verbindung
Grünaustrasse, Webereistrasse, Schulgutstrasse	Wenig befahrene, lebendige Strassen im Wohnquartier, Schulweg und Fussgänger Verbindung
Zielackerstrasse	Wenig befahrene, lebendige Strasse im Wohnquartier, Schulweg, Velo- und Fussgänger Verbindung
Bleicherstrasse	Quartierstrasse, Veloverbindung

**Mitunterzeichnende**

Kerstin Camenisch Schneider	Sven Johannsen	Peter Metzinger	David Steinegger
Ottilie Dal Canton	Ernst Joss	Jon Zehnder	Martin Steiner
Silvan Fischbacher	Katharina Kiwic	Matteo Casanova	
Beat Hess	Aurora Melo Moura	Muriel Pestalozzi	

**2 Antwort**

Die Interpellation wurde am 6. November 2025 im Gemeinderat begründet. Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

**2.1 Allgemeines**

Einleitend sollen die Herausforderungen für Städte und Gemeinden bei der Einführung von Begegnungszonen aufgezeigt werden: Seit 2002 ist die Begegnungszone in der Signalisationsverordnung geregelt. Für die Genehmigung von Begegnungszonen sind sowohl die Verordnung des Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (Tempo-30-Verordnung) als auch die Anforderungen der Kantonspolizei Zürich zu erfüllen. Die nötigen Voraussetzungen und Anforderungen an eine Begegnungszone variieren von Kanton zu Kanton. Im Kanton Zürich können zum Beispiel Begegnungszonen aus der Stadt Zürich oder aus der Stadt Winterthur nicht als Vorbilder herangezogen werden; denn diese beiden Städte können in Eigenkompetenz Begegnungszonen verfügen und haben somit eigene Vorgaben. Ob eine Strasse für eine Begegnungszone in Frage kommt oder nicht, kann auch seitens Kantonspolizei unterschiedlich beurteilt werden. Dies hängt immer auch von der örtlichen Verkehrssituation ab. Mit fundierten Bestandsanalysen oder vorgeleisteten, schlüssigen Gestaltungskonzepten durch die jeweilige Gemeinde oder Stadt kann eine positive Beurteilung begünstigt werden.

Die Quartiere und Strassenräume der Stadt Dietikon sind sehr unterschiedlich ausgeprägt. Nicht alle Strassen weisen günstige Voraussetzungen auf, um die Anforderungen für Begegnungszonen zu erfüllen. Jede Situation muss einzeln vertieft geprüft und beurteilt werden. Bei Strassen, wo die Voraussetzungen für eine Begegnungszone günstig sind, sind anschliessend Vorbesprechungen mit der Kantonspolizei notwendig. Bestenfalls ist bereits ein Gestaltungskonzept im Entwurf für die Besprechung vorhanden. Nach Besprechung des Umfangs und der Notwendigkeit von gestalterischen und baulichen Massnahmen können die Umsetzungskosten besser abgeschätzt werden.

Aktuell sind im Kanton Zürich die für die Bewilligung von Begegnungszonen geforderten Voraussetzungen und Anforderungen nicht immer ganz klar: Der Kanton Zürich hat den Informationsmangel erkannt und es sind bereits Bestrebungen im Gange, um die Voraussetzungen und Anforderungen an Begegnungszonen besser, einheitlicher und klarer zu kommunizieren. Die Tempo-30-Verordnung enthält keine detaillierten Angaben über das Vorgehen und die Anforderungen an Begegnungszonen. Das Vorgehen, die Voraussetzungen und die Anforderungen sind lediglich in einem Infoblatt der Kantonspolizei beschrieben, welches bei der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich angefragt werden muss (Infoblatt: Grundlagen, Ablauf und Informationen für die Einführung einer Langsamfahrzone, Stand Mai 2024).

Mit der Teilrevision der Signalisationsverordnung (SSV) und der Tempo-30-Verordnung wird seit dem 1. Januar 2023 für die Einführung einer Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen auf Bundesebene kein Gutachten mehr verlangt. In der Erläuterungsbericht bezüglich der Teilrevision der Signalisationsverordnung (SSV) des UVEK vom 24. Augst 2022 steht jedoch, dass der Ermessenspielraum nun bei der Vollzugsbehörde liegt. Soweit sie es als sinnvoll betrachtet, kann weiterhin ein Gutachten verlangt werden. Gemäss Praxis der Kapo Zürich wird weiterhin eine "Dokumentation" oder ein "technischer Bericht" verlangt, welche/r inhaltlich ungefähr 2/3 des ehemaligen Gutachtens entspricht.

Folgende Voraussetzungen sind günstig, um eine Begegnungszone einzuführen:

### Strassentyp:

Der Strassentyp ist die erste Voraussetzung, welche für die Umsetzung einer Begegnungszone erfüllt werden muss. Der Strassentyp wird gemäss Verkehrserschliessungsverordnung anhand der Wohneinheiten oder explizit im kommunalen Richtplan definiert. Gemäss Tempo 30-Verordnung sind Begegnungszonen nur auf siedlungsorientierten Strassen erlaubt. Folgende Strassentypen sind geeignet für die Einführung von Begegnungszonen: Zufahrtsstrasse (1 und 2), Erschliessungsstrasse und die siedlungsorientierte Sammelstrasse.

Einzelne, kurze Sackgassen sind gemäss aktueller Genehmigungspraxis nicht für Begegnungszonen geeignet. Sie können nur zusammen mit einer grösseren Platzgestaltung oder mit weiteren Strassen, an welche sie direkt angebunden sind, in eine Begegnungszone integriert werden.

Begegnungszonen sind punktuell auch auf verkehrsorientieren Strassen möglich. Zum Beispiel, wenn sie über einen Bahnhofplatz führen. Hierfür sind ein erhebliches Fussverkehrsaufkommen und ein hohes, öffentliche Interesse für eine Begegnungszone nachzuweisen. Mit einem Gestaltungskonzept ist schlüssig aufzuzeigen, wie die Zonenabgrenzung erfolgt und wie die Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit erreicht wird.

### Platzverhältnisse:

Einzelne, schmale Wege und Strassen (Strassenparzellenbreite unter 6.5 Meter) können nicht in Begegnungszonen umgestaltet werden. Zusätzlich zur Verkehrsfläche, welche technisch für das Begehen, das Befahren, das Parkieren und das Wenden notwendig sind, sind weitere Flächen für die notwendigen Verkehrsberuhigungsmassnahmen und allfällige Strassenraumgestaltung auszuscheiden. Wenn diese Flächen fehlen, können die Anforderungen für eine Begegnungszone kaum eingehalten werden.

Die Einführung von Begegnungszonen auf engen Strassen bzw. die Mitberücksichtigung derselben hat nur dann eine Chance, wenn sie zusammen mit einer grösseren Platzgestaltung oder weiteren Strassen, an welche sie direkt angebunden sind, miteinbezogen und umgestaltet werden können (z. B. gemeinsame Beleuchtungs- und Belagswahl).

Die Platzverhältnisse können natürlich auch geschaffen werden: Zum Beispiel können mit Fahrverboten, der Reduktion von Parkplätzen, der Änderung des Verkehrsregimes (Einbahnregime) oder auch grundsätzlich mit Landerwerb die jeweiligen Strassenräume verbreitert werden. Hierbei ist wichtig anzumerken, dass mit jeder Einschränkung der Befahrbarkeit und Erweiterung der öffentlichen Verkehrsfläche das Einspracherisiko steigt.

### Verkehrsaufkommen Fussverkehr und Querbeziehungen

Ein hohes Fussverkehrsaufkommen und viele Querbeziehungen werden als wichtige Voraussetzungen für Begegnungszonen seitens der Kantonspolizei angesehen. Bestenfalls sind diese im Dossier mit Kameramessungen

nachzuweisen. Bei Strassen, welche heute nur in Längsrichtung begangen werden und nur wenig Fussverkehrsaufkommen aufweisen, muss in einem Konzept aufgezeigt und beschrieben werden, wie mit Massnahmen der Fussverkehr künftig erhöht und die Querbeziehungen geschaffen werden können.

### Veloverkehr

Bestehende oder geplante Veloverbindungen sind nur bedingt günstig für die Einführung von Begegnungszonen, denn auch gegenüber Velofahrenden und fahrzeugähnlichen Geräten haben Zufussgehende in Begegnungszonen Vortritt. Wenn es sich um Verbindungen handelt, bei welchen zukünftig mit einem erheblichen Anstieg des Veloverkehrs zu rechnen ist (mehr als 60 Velos pro Stunde), müssen zur Wahrung der Verkehrssicherheit separate Verkehrsflächen ausgeschieden werden, was wiederum der Anforderung, dass Begegnungszonen als Mischverkehrsflächen ohne Trennelemente zu gestalten sind, nicht entspricht.

### Nutzungen und öffentlichen Haltestellen

Bestehen im Strassenabschnitt Nutzungen, welche auf den Fussverkehr ausgerichtet sind, wie zum Beispiel Kiosks, Cafés, Coiffeursalons, Schulen, Heime oder frequente ÖV-Haltestellen, erhöhen sich die Chancen für die Einführung einer Begegnungszone.

Folgende Anforderungen müssen erfüllt werden:

### Keine Fahrbahn, kein Veloweg, kein Gehweg:

Eine der anspruchsvollsten Anforderungen ist die einheitliche, flächige Gestaltung der Begegnungszone als Mischverkehrsfläche. Aufgrund der meist notwendigen Neukonzeption der Fusswegführung und der Strassenentwässerung sind hohe Baukosten zu erwarten. Diese Anforderung ist eine hohe Hürde und hemmt die Umsetzung von Begegnungszonen zusätzlich. Randsteine sind ein wichtiges Element der Strassenentwässerung: Im Zusammenspiel mit dem Strassengefälle führen sie das Regenwasser in die Kanalisation. Bei Aufhebung des Gehwegs muss die Entwässerung neu konzipiert und mit neuen Entwässerungselementen dieselbe Leistung erbracht werden.

Die Mischverkehrsfläche darf nicht mit Trennelementen gestaltet werden, sodass gewisse Flächen als Gehweg oder als Fahrbahn erkannt werden können. Dies kann teilweise im Widerspruch zur Norm für behindertengerechte Fusswege stehen, welche Führungselemente verlangt. Mit baulichen Elementen wie Rinnen, Belagswechsel oder der Bepflanzung muss die Fusswegführung für behinderte Menschen erkennbar sein. Ab wann dies als harte Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg interpretiert wird, entscheidet die Kantonspolizei. In schwierigen Fällen ist eine Projektbegleitung durch einer Fachperson für behindertengerechtes Bauen notwendig.

Je nach Nutzungen im Umfeld (z. B. Handwerksbetriebe), Verkehrsaufkommen, Fahrzeugen (z. B. Werkverkehr) und Wegbeziehungen kann das Belassen einer Fahrspur oder eines Gehbereichs unabdingbar sein; was die Chancen für die Umsetzung einer Begegnungszone deutlich senkt. Bei viel Verkehr oder Buslinien mit hohen Taktfrequenzen muss ebenfalls eine Fahrspur abgegrenzt werden. Ob eine besondere Begegnungszone in diesen Fällen trotzdem möglich ist, entscheidet situationsbezogen die Kantonspolizei.

### Geschwindigkeitsniveau

Ein Geschwindigkeitsniveau V85 (die Geschwindigkeit, welche von 85% aller Fahrzeuge eingehalten wird) unter 30 km/h muss nach Einführung der Begegnungszone eingehalten werden. Ab einem gemessenen Geschwindigkeitsniveau V85 von 31 km/h muss mit baulichen Massnahmen (Einengungen und Höhenversätzen) das Befahren des Strassenraums erheblich erschwert werden.

## 2.2 Antwort zu Frage 1

Begegnungszonen haben viele Vorteile, vor allem für den Fussverkehr. Sie können zudem zur Aufwertung und Belebung von Wohn- und Zentrumsgebieten oder von einzelnen Platzsituationen eingesetzt werden. Primär werden Begegnungszonen eingeführt, um den Fussverkehr gegenüber übrigen Verkehrsteilnehmenden zu priorisieren.

Die Vorteile von Begegnungszonen sind:

- Erhöhung der Sicherheit im Strassenraum (bessere Sichtverhältnisse, weniger und leichtere Unfälle);
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität;
- Förderung des Fussverkehrs und teilweise des Veloverkehrs;
- Förderung der Zugehörigkeit (Identifikation mit dem Ort);
- Reduktion der Fluktuation bei umliegenden Wohnnutzungen (weniger Wohnwechsel);
- Lärmreduktion (Reduktion von Motor- und Abrollgeräuschen);
- Erleichterte Inanspruchnahme und Nutzung von Verkehrsflächen für Kinder und schutzbedürftige Personen.

Wie bei allen Verkehrsmassnahmen, können Einführungen von Begegnungszonen neben vielen Vorteilen auch Nachteile mit sich bringen. Die Nachteile von Begegnungszonen sind:

- Hohe Baukosten (Abbruch der gesamten Strassenfläche, Neukonzipierung, Neubau)
- Teilweise ist die Fusswegführung für Menschen mit Sehbehinderungen schwerer erkennbar;
- Teilweise werden private Vorzonen als öffentliche Flächen wahrgenommen;
- Teilweise schwieriger Vollzug von Recht und Ordnung (Polizeianweisungen), da Grundstücksgrenzen weiterhin gelten und auf Privatgrund die Stadtpolizei betreffend Littering und Aufenthalt nur auf Antrag des Grundeigentümers agieren darf.

### 2.3 Antwort zu Frage 2

Der Stadtrat plant in den nächsten fünf Jahren die in der Interpellation erwähnte Begegnungszone Oberdorf umzusetzen, welche im Rahmen des Projekts "Zukunft Reppisch" geplant und projektiert wird. Nicht direkt durch den Stadtrat, jedoch auf Grundlage eines städtebaulichen Vertrags zwischen Stadt und privatem Bauherr, wird auf der Lägerstrasse eine öffentliche Begegnungszone mit der Überbauung Lägerstrasse umgesetzt.

### 2.4 Antwort zu Frage 3

Mittel- bis längerfristig sind in Dietikon gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept bzw. kommunalem Richtplan die Begegnungszonen Zentrum (Löwenstrasse), Elisen (Schulstrasse, Elisenstrasse, Asylstrasse) und Steinacker (Steinackerstrasse und Steinackerweg) geplant. Die Planung weiterer Begegnungszonen ist längerfristig und erst nach Umsetzung der im kommunalen Richtplan vorgesehenen bzw. zuvor erwähnten Begegnungszonen angezeigt.

### 2.5 Antwort zu Frage 4

Aufgrund der kurzen Beantwortungsfrist war es dem Stadtrat nicht möglich, Verkehrsmessungen durchzuführen und Planungsgrundlagen fundiert zu analysieren. Die folgenden Beurteilungen erfolgen deshalb vorbehaltlich und ohne Berücksichtigung des bestehenden Geschwindigkeitsniveaus und des Fussverkehrsaufkommens.

#### 2.5.1 Römerstrasse

Die Römerstrasse weist eine Strassenbreite von 8 bis 10 Metern auf, befindet sich in der Nähe des Schulhauses Steinmürli und wird von vielen Zufussgehenden gequert, was grundsätzlich für einer Begegnungszone sprechen würde. Die Römerstrasse befindet sich bereits in einer Tempo-30-Zone. Es bestehen mehrere, private Tiefgaragenzufahrten und Parkplätze, welche die Gestaltung der Begegnungszone erheblich beeinträchtigen. Aufgrund der notwendigen Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist mit einem Wegfall vieler öffentlicher Parkplätze zu rechnen. Zudem sind hohe Baukosten für den Umbau der gesamten Strassenfläche absehbar.

#### 2.5.2 Sonnenhofstrasse

Die Platzverhältnisse sind mit einer Strassenbreite von 8 bis 10 Metern günstig. Die Sonnenhofstrasse befindet sich in der Nähe des Schulhauses Steinmürli und wird ebenfalls von vielen Zufussgehende frequentiert, was für die Einrichtung einer Begegnungszone sprechen würde. Auch die Sonnenhofstrasse befindet sich bereits in einer Tempo-30-Zone. Da es sich aber bei der Sonnenhofstrasse um eine Sackgasse handelt, kann sie allein nicht als Begegnungszone genehmigt werden.

### 2.5.3 Schachenmattstrasse

Die Schachenmattstrasse ist mit ihrer Breite von 8 bis 10 Metern und der Nähe zum Bahnhof Dietikon für die Einführung einer Begegnungszone grundsätzlich geeignet. Sie befindet sich bereits in einer Tempo-30-Zone. Es bestehen allerdings mehrere private Tiefgaragenzufahrten und Parkplätze, welche die Gestaltung der Begegnungszone ebenfalls erheblich beeinträchtigen würden. Aufgrund der notwendigen Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist mit einem Wegfall vieler öffentlicher Parkplätze zu rechnen. Zudem sind hohen Kosten für den Umbau der gesamten Strassenfläche absehbar.

### 2.5.4 Austrasse / Untere Reppischstrasse

Austrasse und Untere Reppischstrasse werden in Richtung Bahnhof von vielen Zufussgehenden gequert, was grundsätzlich für die Einrichtung einer Begegnungszone sprechen würde. Die Platzverhältnisse sind mit einer Strassenbreite von 7 bis 10 Meter günstig. Die Strassen befinden sich bereits in einer Tempo-30-Zone. Es bestehen mehrere private Tiefgaragenzufahrten und direkt am Gehweg angrenzende Privatparkplätze, welche die Gestaltung der Begegnungszone erheblich beeinträchtigen würden. Aufgrund der notwendigen baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist mit einem Wegfall vieler öffentlicher Parkplätze zu rechnen. Zudem sind hohe Baukosten für den Umbau der gesamten Strassenfläche absehbar.

### 2.5.5 Gertrudstrasse / Grubenstrasse

Bei der Gertrud- und Grubenstrasse handelt es sich um Privatstrassen. Gemäss kommunalem Richtplan ist auf diesen Strassen die Einführung einer Tempo-30-Zone geplant. Die Strassenbreiten eignen sich grundsätzlich auch für die Einführung einer Begegnungszone. Die markierten, privaten Parkfelder auf den Verkehrsflächen müssten hierfür aufgehoben werden. Bei Privatstrassen ist die Einführung von Begegnungszonen durch die Grundeigentümerschaft beim Stadtrat zu beantragen.

### 2.5.6 Kirchstrasse

Die Breiten von 9 bis 12 Metern, die angrenzenden Nutzungen und die Lage der Kirchstrasse wären positive Voraussetzungen für die Einführung einer Begegnungszone. Sie befindet sich bereits in einer Tempo-30-Zone. Aufgrund der zahlreichen privaten Parkplätze, welche sich teilweise sogar gestalterisch innerhalb des öffentlichen Strassenraums befinden und des teilweise privaten Gehwegs kann in dieser Strasse jedoch keine Begegnungszone umgesetzt werden.

### 2.5.7 Radackerstrasse

Die Platzverhältnisse sind hier zwar vorhanden, aber es bestehen beidseitig dicht aneinandergereihte private Parkplätze und Zufahrten, welche die Gestaltung einer Begegnungszonen erheblich beeinträchtigen würden. Sie befindet sich bereits in einer Tempo-30-Zone. Da es sich aber bei der Radackerstrasse um eine Sackgasse handelt, kann sie alleine nicht als Begegnungszone genehmigt werden.

### 2.5.8 Bollenhofstrasse

Die Bollenhofstrasse weist mit ihrer Breite von rund 8.5 Meter grundsätzlich ausreichende Platzverhältnisse für die Einführung einer Begegnungszone auf. Sie befindet sich bereits in einer Tempo-30-Zone. Es bestehen mehrere private Tiefgaragenzufahrten und Parkplätze, welche die Gestaltung der Begegnungszone erheblich beeinträchtigen würden. Da es sich aber bei der Bollenhofstrasse um eine Sackgasse handelt, kann sie alleine nicht als Begegnungszone genehmigt werden.

### 2.5.9 Weststrasse

Die Weststrasse ist mit ihrer 4.5 Metern Breite nicht geeignet für die Einführung einer Begegnungszone. Sie befindet sich bereits in einer Tempo-30-Zone.

### 2.5.10 Vorstadtstrasse

Die Vorstadtstrasse weist Breiten von 5.5 bis 8 Meter, aber teilweise auch nur 3.5 bis 5 Meter auf. Sie ist ein wichtiger Schulweg und wird abschnittsweise in Richtung Bahnhof durch viele Zufussgehende gequert. Sie be-

findet sich bereits in einer Tempo-30-Zone. Aufgrund der ungenügenden Platzverhältnisse im Abschnitt zwischen Reppisch und Oetwilerstrasse und der zukünftig starker befahrenen Veloverbindung im Abschnitt entlang der Reppisch ist die Vorstadtstrasse für die Einführung einer Begegnungszone nicht geeignet.

#### 2.5.11 Limmatfeldstrasse / Karl-Heid-Strasse / Mina-Hess-Strasse / Alfred-Comte-Strasse / Josef-Staub-Str-

Die Platzverhältnisse sind auf diesen Strassen gegeben. Zudem befinden sie sich bereits in einer Tempo-30-Zone. Ein Grossteil der Strassen ist stark von privaten Parkfeldern belastet, welche sich ausparzelliert und mittig im Strassenraum befinden. Private Parkplätze sind sehr schwierig aus öffentlichen Strassengrundstücken zu entfernen. Hierbei handelt es sich zudem um einzelne private Parzellen. Deshalb wird die Einführung von Begegnungszonen auf diesen Strassen als nicht geeignet beurteilt.

#### 2.5.12 Schächlistrasse / Buchsackerstrasse / Bahnstrasse / Martastrasse / Altbergstrasse:

Die Martastrasse ist eine schmale Privatstrasse. Sie eignet sich nicht für eine Begegnungszone.

Die Altbergstrasse ist ebenfalls nur 5 Meter breit und eignet sich nicht für eine Begegnungszone.

Die Schächlistrasse, die Buchsackerstrasse und die Bahnstrasse weisen zwar auf mehreren Abschnitten eine Strassenbreite zwischen 8 bis 10 Meter auf und bei mehreren Abschnitten werden die Strassenseiten stark durch den Fussverkehr gequert, aber auf denselben Strassen liegen auch Hauptachsen des Veloverkehrs. Da auf diesen Achsen zukünftig mit mehr Veloverkehr zu rechnen ist, sind diese Strassen für die Einführung von Begegnungszonen nicht geeignet.

Alle Strassen befinden sich bereits in einer Tempo-30-Zone.

#### 2.5.13 Grünaustrasse / Webereistrasse / Schulgutstrasse:

Die Weberei- und Schulgutstrasse weisen, wie auf der Kirchstrasse, zwar geeignete Strassenräume auf, enthalten jedoch private Parkfelder, teilweise mittig im Strassenraum. Private Parkplätze sind sehr schwierig aus öffentlichen Strassengrundstücken zu entfernen. Diese beiden Strassen sind für die Einführung von Begegnungszonen nicht geeignet.

Die Grünaustrasse verfügt über ausreichende Platzverhältnisse. Da aber entlang der Grünaustrasse kurzfristig eine kommunale Veloverbindung und zukünftig eine kantonale Velobahn geplant ist und somit mit mehr Veloverkehr zu rechnen ist, ist die Grünaustrasse für die Einführung von Begegnungszonen nicht geeignet.

Alle Strassen befinden sich bereits in einer Tempo-30-Zone.

#### 2.5.14 Zielackerstrasse:

Die Zielackerstrasse ist mit ihrer Breite von rund 7.5 bis 10 Metern für die Einführung einer Begegnungszone grundsätzlich geeignet. Es bestehen jedoch mehrere private Tiefgaragenzufahrten und Parkplätze, welche die Gestaltung einer Begegnungszone erheblich beeinträchtigen würden. Aufgrund der notwendigen Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist mit einem Wegfall fast aller öffentlicher Parkplätze zu rechnen. Ausserdem sind hohe Baukosten für den Umbau der gesamten Strassenfläche absehbar. Alternativ kann auch eine Tempo-30-Zone eingeführt werden. Anhand von Messungen, welche im Jahr 2022 durchgeführt wurden, wurde festgestellt, dass das Geschwindigkeitsniveau den Anforderungen einer Tempo-30-Zone entspricht.

#### 2.5.15 Bleicherstrasse:

Die westliche Bleicherstrasse misst grösstenteils nur 6 Meter und ist deshalb nicht geeignet für die Einführung einer Begegnungszone. Sie befindet sich bereits in einer Tempo-30-Zone. Auf dem östlichen Teil der Bleicherstrasse besteht bereits eine Begegnungszone.

Die Bewertung der Eignung der obenstehenden Strassen als Begegnungszonen erfolgt fast ausschliesslich aufgrund der kantonalen Vorgaben.

**Der Stadtrat beschliesst:**

Die Interpellation von Andreas Wolf (Grüne), Mitglied des Gemeinderates, und 14 Mitunterzeichnende betreffend Potential Begegnungszonen wird im Sinne der Erwägungen beantwortet.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Alle Mitglieder des Gemeinderates;
- Sekretariat Gemeinderat;
- Leiter Stadtplanungsamt;
- Leiter Sicherheits- und Gesundheitsabteilung;
- Leiter Standortförderung;
- Leiter Hochbauabteilung;
- Leiter Infrastrukturabteilung;
- Stadtpräsident.

NAMENS DES STADTRATES



Roger Bachmann  
Stadtpräsident



Claudia Winkler  
Stadtschreiberin

Versand: 04.02.2026