



## PROTOKOLL STADTRAT KLOTEN

20. Juni 2023 · Beschluss 164-2023

0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

IDG-Status: öffentlich

### Interpellation 8867; Anita Egg, SP; Entwicklung Dorfstrasse; Beantwortung

#### I. Inhalt Interpellation

Am 3. April 2023 haben Anita Egg (SP) und Mitunterzeichnende folgende Interpellation eingereicht:

*Als Hauptverkehrsachse, die mitten durch ein starkbesiedeltes Wohngebiet führt, bringt die Dorfstrasse einiges an Konfliktpotenzial mit sich. Die Lärmemissionen überschreiten die Grenzwerte und belasten damit die Anwohnenden. Velofahrende sieht man nur noch selten aufgrund des stark gewachsenen Verkehrsaufkommens und der engen Platzverhältnisse. Dies, obwohl die Dorfstrasse eine wichtige Verbindungsachse für die grossen Siedlungsgebiete im Osten der Stadt ist. Die Sicherheit der Velofahrenden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende ist insbesondere während der Hauptverkehrszeiten nicht mehr gewährleistet.*

*Mit dem von den kantonalen Instanzen abgeseigneten Pilotversuch "Mehrzweckstreifen" zwischen dem Swiss-Kreisel und der Einmündung Lindenstrasse wurde eine Massnahme für mehr Sicherheit für Velofahrende getroffen. Er wurde aufgrund einer Studie in Sitzungen und Workshops erarbeitet und von drei Monitorings begleitet. Er führt zu einer Verbesserung für den Veloverkehr durch die Verbreiterung der Hauptfahrbahn um je ca. 45 cm. Entsprechend werden Velofahrende mit einem grösseren Abstand überholt, was die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden der Überholten erhöht.*

*Leider wurde nach der Auswertung des Monitorings der Mittelstreifen zwischen Mühlegasse und Lindenstrasse wieder aufgehoben.*

*Für eine bessere Strassenraumaufteilung vertröstet die Baudirektion auf die in 8 bis 10 Jahren zu erwartende Totalsanierung der Dorfstrasse.*

*Die Unterzeichnenden sind jedoch der Meinung, dass keinesfalls so lange mit Verbesserungen für den zu fördernden Veloverkehr auf der Dorfstrasse zugewartet werden darf. Vielmehr möchten sie die 8 bis 10 Jahre für zwei Testphasen nutzen.*

*In der ersten Phase wird der Mehrzweckstreifen vom Swiss-Kreisel möglichst bis zur Kreuzung Wilden Mann geführt. Die kritischen Stellen können mit Belagsmarkierungen für das Abbiegen markiert werden. In der zweiten Phase werden zwei Velostreifen geführt. Beide Phasen werden von Monitorings begleitet. Die Ergebnisse sollen in die Gestaltung der zukünftigen Strassenraumaufteilung der Dorfstrasse einfließen.*

*Grundsätzlich soll auch eine Temporeduktion angestrebt werden. Mit Tempo 30 könnte die Verkehrssicherheit auf der Dorfstrasse markant verbessert werden. So zeigt eine Studie des bfu, dass die verkürzten Bremswege das Unfallrisiko um 33 Prozent minimieren! Auch würde eine verkehrsberuhigte Dorfstrasse das Ortsbild aufwerten und die Lebensqualität für die Anwohnenden verbessern.*

Wir bitten den Stadtrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Stadtrat bereit, sich beim Kanton dafür einzusetzen, dass im Zeitraum bis zur Totalsanierung der Dorfstrasse in einer ersten Phase ein Mehrzweckstreifen eingezeichnet wird?

2. Ist der Stadtrat bereit, sich beim Kanton dafür einzusetzen, dass im Zeitraum bis zur Totalsanierung der Dorfstrasse in einer zweiten Phase zwei Velostreifen eingezeichnet werden?
3. Befürwortet der Stadtrat eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h auf der Dorfstrasse? Wenn ja, welche Massnahmen hat der Stadtrat getroffen, um der Umsetzung dieses Anliegens zum Erfolg zu verhelfen?
4. Hat der Stadtrat bereits ein Konzept, eine Studie oder eine Vision zur Entwicklung der Dorfstrasse welche, die Lebensqualität der Anwohnenden und Verkehrssicherheit für Velofahrende und Fussgänger:innen berücksichtigt.
5. Wie bewertet der Stadtrat Bestrebungen, den Gemeinden mehr Kompetenzen zur Festlegung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Kantonsstrassen zu geben? Wie bewertet er Bestrebungen, um die Gemeindeautonomie in dieser Sache einzuschränken (z.B. durch die «ÖV-Initiative» der FDP)?

## II. Beantwortung

### Charakteristik der Dorfstrasse und Velonetzplan

Bei der Dorfstrasse handelt es sich um eine Hauptverkehrsstrasse im Eigentum und in der Verantwortung des Kantons Zürich. Die Strasse wird täglich von bis zu 22'000 Fahrzeuge mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 3,6% befahren.

Gemäss kantonalem Velonetzplan ist auf der Dorfstrasse nur eine Velonebenverbindung vorgesehen, weil die Fahrradfahrenden in Ost-West-Richtung in erster Linie auf die Velohauptverbindung entlang des Altbachs geleitet werden sollen.



Abbildung: Velonetzplan Kanton Zürich (grüne Linien: Hauptverbindung / blaue Linien: Nebenverbindung)

## Vorgeschichte und erste Abklärungen

Bereits vor der Ankündigung der Strassensanierung wurden 2019 Gespräche mit dem Kanton aufgenommen, weil sich Anwohnerinnen und Anwohner wegen der gefährlichen Situation für Fahrradfahrende gemeldet hatten. Das damalige Amt für Verkehr (heute Amt für Mobilität) liess daraufhin durch das Verkehrsplanungsbüro Eichenberger AG, Zürich, eine Studie für mögliche kurz- und langfristige Massnahmen für Fahrradfahrende erstellen.

Der Bericht kam damals zu folgender Empfehlung:

- Langfristiger Ausbau (nach Erstellung Glattalbahn, in ca. 10 Jahren):
  - Für die Längsbeziehungen werden Radstreifen vorgeschlagen, welche gemäss Norm eine Breite von mindestens 1,5 m aufweisen sollen.
  - Für die Abbiegebeziehungen werden Mehrzweckstreifen vorgeschlagen, wobei die Fahrspuren eine Breite von 3,0 m aufweisen sollen.
  - Diese Massnahmen führen dazu, dass der heutige Querschnitt der Dorfstrasse von rund 13,0 m auf 15,0 m vergrössert werden muss, was Landerwerb bedeuten würde.
  - Als ergänzende Massnahme wird vorgeschlagen, Tempo-30 zu prüfen.
  - Ein separater Radweg wurde aufgrund der Platzverhältnisse und der bestehenden Verbindung entlang des Altbachs verworfen.
  
- Kurzfristige Massnahmen (Umsetzung mit Strassensanierung):
  - Für die Verbesserung der Abbiegebeziehungen werden Mehrzweckstreifen vorgeschlagen. Da eine solche Markierung auf einer stark befahrenen Staatsstrasse im Kanton Zürich nicht der gängigen Praxis entspricht, wurde eine Begleitung mittels einer Wirkungskontrolle vorgeschlagen. Mehrzweckstreifen sind in der Fahrbahnmitte markierte oder mittels unterschiedlicher Materialisierung abgegrenzte Flächen, mit denen verschiedene verkehrliche Funktionen erfüllt werden können. Sie können der gestalterischen Gliederung breiter Strassenräume, der Verbesserung der Querungs- und Abbiegeverhältnisse oder der optischen Verschmälerung der Fahrbahn dienen.
  - Weitere kurzfristige Massnahmen sind angesichts der nur rudimentären Sanierung der Dorfstrasse nicht möglich.

Mit Beschluss vom 19. Mai 2020 (Beschluss-Nr 111-2020) nahm der Stadtrat die Studie zur Kenntnis und stimmte dem Pilotversuch eines Mehrzweckstreifens im Bereich der Rankstrasse zu.

Mit Schreiben des kantonalen Tiefbauamtes vom 4. Mai 2021 wurde die Stadt Kloten informiert, dass im 2023 die Strasse zwischen dem "Swiss-Kreisel" und dem "Wilden Mann" instandgesetzt werden muss. Die Instandsetzungsarbeiten umfassen dabei primär eine Belagssanierung, sowie Reparaturen an Randabschlüssen und an Strassenentwässerungsanlagen. Das Ziel dieser Arbeiten ist, dass die Dorfstrasse bis zur Vollsanierung nochmals rund 10 Jahre weiter betrieben werden kann.

Die Stadt Kloten hat am 7. Juli 2021 zur Sanierung Stellung genommen und folgende Bedürfnisse platziert:

- Querungsstellen  
Die Dorfstrasse ist heute sehr verkehrsorientiert gestaltet, obwohl sie mitten durch das Klotener Stadtzentrum führt. Die Strasse weist deshalb eine grosse Trennwirkung auf, weshalb den Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Fahrradverkehr grosse Bedeutung zukommt. Die Stadt Kloten hat in einem partizipativen Prozess deshalb bereits 2013 ein Gesamtverkehrskonzept erstellt. Die Sanierung bietet nun die Möglichkeit, um Massnahmen, wenn auch im bestehenden Strassenquerschnitt, umzusetzen.
  - Um die Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr zu verbessern, sollte ein einfacher Mehrzweckstreifen geprüft werden. Im Gesamtverkehrskonzept wurde dazu die Massnahme Nr. 12 und das Zielbild Fusswegnetz erstellt. Wenn dies nicht möglich ist, sollten oberirdische, sichere Querungen bei den

- einmündenden Kommunalstrassen vorgesehen werden (z.B. Einmündungen Gerbegasse, Kirchgasse/Gerlisbergstrasse, Im Gässli), um die Verbindungen zu stärken. Dasselbe gilt für die Bushaltestellen, welche aktuell teilweise keine direkte Querungsmöglichkeiten aufweisen.
- Auch für den Fahrradverkehr sind folgende Querungen heute ungenügend und sollten überprüft werden: Gerbegasse, Lindengartenstrasse/Kalchengasse, Kirchgasse/Gerlisbergstrasse, Petergasse, Im Gässli, Lindenstrasse, Mühlegasse, Rankstrasse. Vgl. dazu auch die Radwegstudie "Dorfstrasse" sowie das Zielbild Velowegnetz.
  - **Veloverkehr**  
Es wird davon ausgegangen, dass die in der Radwegstudie "Dorfstrasse" aufgezeigte Bestvariante (Mehrzweckstreifen) mit der Sanierung umgesetzt wird. Damit können auch positive Synergien für den Fussverkehr geschaffen werden.
  - **Ökologische und stadtklimatische Aufwertungen**  
Die Dorfstrasse weist heute einen enorm hohen Versiegelungsgrad auf. Bäume, Ruderal- oder Grünelemente fehlen praktisch auf der gesamten Sanierungsstrecke. Im Zusammenhang mit der Sanierung und der Schaffung von neuen Querungsmöglichkeiten, sollte auch eine ökologische und stadtklimatische Aufwertung geprüft werden.
  - **Bushaltestellen**  
Ebenso gehen wir davon aus, dass die Bushaltestellen im Zuge der Sanierung behindertengerecht umgebaut werden. Im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Kloten wurde auch die Frage aufgeworfen, ob die Bushaltestellen Richtung Flughafen als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet werden sollten. Dies würde die Fahrplanstabilität steigern und zudem den Spielraum für Querungen erhöhen.

Die zuständigen kantonalen Stellen hatten zwar grosses Verständnis für die Anliegen der Stadt Kloten. Die Umsetzung solcher Massnahmen bedarf aber einer viel aufwendigeren und weitergehenden Umgestaltung der Dorfstrasse, welche auch mit Landerwerb verbunden sein dürfte. Für eine weitergehende Umgestaltung einer Staatsstrasse mit Betriebs- und Gestaltungskonzept muss mit mehreren Jahren Planung und Verfahren gerechnet werden. Weil nur eine reine und dringliche Werterhaltungsmassnahme in Form eines neuen Belages – ohne Anpassung der Strassen- und Troittoirränder – vorgesehen ist, konnten diese Bedürfnisse leider nicht berücksichtigt werden. Zum Umgang mit dieser Situation wird auf die Beantwortung der Frage 4 verwiesen.

### **Monitoring Mehrzweckstreifen**

Nach der Markierung des Mehrzweckstreifens wurden ab September 2021 verschiedene Varianten des Mehrzweckstreifens einer Wirkungskontrolle (Monitoring per Kameras) unterzogen. In diesem Rahmen musste festgestellt werden, dass die Abbiegebeziehungen für die Fahrradfahrenden zwar verbessert werden konnten, dafür aber die Sicherheit für längsfahrende Fahrradfahrer verschlechtert worden ist. Auch weitere Massnahmen (provisorische Inseln, Signaltafeln) konnten diese Situation leider nicht wesentlich verbessern. Im Bereich Mühlegasse bis "Swiss-Kreisel" wurde der Mehrzweckstreifen inzwischen definitiv markiert, in der Fortsetzung Richtung Wilder Mann hingegen demarkiert.

### **Fragebeantwortung**

Zu den Fragen der Interpellation nimmt der Stadtrat wie folgt Stellung:

1. *Ist der Stadtrat bereit, sich beim Kanton dafür einzusetzen, dass im Zeitraum bis zur Totalsanierung der Dorfstrasse in einer ersten Phase ein Mehrzweckstreifen eingezeichnet wird?*  
Die Stadt Kloten hat sich gemeinsam mit den kantonalen Stellen, sogar unter Einbezug von Privatpersonen, für die Umsetzung des Pilotprojektes "Mehrzweckstreifen" eingesetzt. Der Stadtrat attestiert den kantonalen

Stellen, dass sie den Neuerungen sehr offen gegenübergestanden sind und die Abklärungen zur Umsetzung und das Monitoring während des Testbetriebs professionell und ergebnisoffen durchgeführt haben. Das Ergebnis der Abklärungen ist nachvollziehbar und unter den gegebenen Umständen ist der umschriebene Kompromiss (Teilumsetzung) zwar kein Befreiungsschlag in dieser Sache, aber immerhin eine Teillösung.

2. *Ist der Stadtrat bereit, sich beim Kanton dafür einzusetzen, dass im Zeitraum bis zur Totalsanierung der Dorfstrasse in einer zweiten Phase zwei Velostreifen eingezeichnet werden?*

Die aktuelle Gestaltung der Dorfstrasse lässt leider das normgerechte Markieren von zwei Velostreifen nicht zu. Aus verkehrstechnischer Sicht macht es insbesondere keinen Sinn, Velostreifen nur für kurze Teilabschnitte von 50 bis 60 m zu markieren. Dies ist kontraproduktiv und der Verkehrssicherheit abträglich. Eine durchgängige Markierung ist wegen den unterschiedlichen Spur-Querschnitte und der hohen Anzahl an Abbiegespuren leider nicht möglich.

Es wurde in diesem Zusammenhang auch überprüft, ob auf die Abbiegespuren zugunsten von mehr Spielraum verzichtet werden könnte. Dies wurde aber wieder verworfen, weil die Belastung der Dorfstrasse zu gross ist und abbiegende Fahrzeuge deshalb den nachrückenden Verkehr aufhalten würden. Resultat wäre, dass neben dem Individualverkehr auch der öffentliche Verkehr ausgebremst würde. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der öffentliche Verkehr während den Spitzenzeiten bereits heute grosse Mühe bekundet, den Fahrplan einzuhalten und die Anschlüsse zu gewährleisten.

3. *Befürwortet der Stadtrat eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h auf der Dorfstrasse? Wenn ja, welche Massnahmen hat der Stadtrat getroffen, um der Umsetzung dieses Anliegens zum Erfolg zu verhelfen?*

Im Rahmen der anstehenden Belagssanierung macht es keinen Sinn, eine Geschwindigkeitsreduktion durchzuführen. Dies schon deshalb, weil es gemäss den Abklärungen der dafür zuständigen kantonalen Stellen weitere gestalterische und bauliche Massnahmen brauchen wird, um die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduktion zu erfüllen. Mit anderen Worten: Die Umsetzung kann nicht einfach mit dem Setzen von Tempo-30-Tafeln und Strassenmarkierungen erfolgen, es braucht weitergehende bauliche Massnahmen, welche im Rahmen der einfachen Belagssanierung eben gerade nicht umgesetzt werden können.

Weil die Dorfstrasse zu Lärmgrenzwertüberschreitungen in den angrenzenden Gebäuden führt, wird das Thema "Tempo-30 auf Staatsstrassen" aber sicher im Rahmen des anstehenden Betriebs- und Gestaltungskonzepts (vgl. Antwort zur Frage 4) zu prüfen sein. Der Stadtrat wird sich in diesem Rahmen eine Meinung bilden, wenn alle Fakten vorliegen.

4. *Hat der Stadtrat bereits ein Konzept, eine Studie oder eine Vision zur Entwicklung der Dorfstrasse welche, die Lebensqualität der Anwohnenden und Verkehrssicherheit für Velofahrende und Fussgänger:innen berücksichtigt.*

Bereits 2003 hat der Stadtrat eine Vorstudie mit Verkehrskonzept und Strassenraumgestaltung für die Dorfstrasse erarbeiten lassen. Anlass war auch damals die Sanierung der Strasse. Leider fiel die Umsetzung damals den Folgen des Swissair-Grundings zum Opfer. Das Konzept ist von seiner Grundidee her aber noch immer aktuell, auch weil bereits damals ein Mehrzweckstreifen vorgesehen war.



Abbildung: Auszug aus der Vorstudie (Ernst Winkler + Partner AG, Effretikon, 2003)

Im Nachgang zur "technischen" Sanierung der Dorfstrasse beabsichtigt der Kanton in Zusammenarbeit mit der Stadt Kloten ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erstellen. Im Rahmen dieser Arbeiten kann eine siedlungsverträglichere Umgestaltung der Dorfstrasse weiterverfolgt werden.

5. *Wie bewertet der Stadtrat Bestrebungen, den Gemeinden mehr Kompetenzen zur Festlegung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Kantonsstrassen zu geben? Wie bewertet er Bestrebungen, um die Gemeindeautonomie in dieser Sache einzuschränken (z.B. durch die «ÖV-Initiative» der FDP)?*

Bis auf die Städte Zürich und Winterthur haben die Gemeinden und Städte keine Kompetenzen, um (zumindest dauernde) Signalisationen zu verfügen (vgl. § 4 Abs. 2 Kantonale Signalisationsverordnung, KSigV). Natürlich wäre es manchmal einfacher, wenn der Stadtrat in Fragen der Signalisation autonom agieren könnte. Andererseits ist es für alle Beteiligten, insbesondere für die Verkehrsteilnehmenden wichtig, dass die Strassenregime nach einer einheitlichen Praxis definiert werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass über die Gemeindegrenzen hinaus eine sichere und intuitive Benutzung der Strassen gewährleistet wird.

Die Thematik von "flächendeckenden" Tempo-30-Regimen ist vielfältig und komplex. Mithin ergeben sich zwischen den unterschiedlichen Bedürfnissen und Schutzziele verschiedene Konflikte. Die "ÖV-Initiative" bezieht sich dabei nur auf den Teilaspekt des öffentlichen Verkehrs.

Um dem Thema gerecht zu werden, wird eine Interessenabwägung zwischen den Ansprüchen des öffentlichen Verkehrs, dem Lärm- und Gesundheitsschutz der Anwohnenden, den Entwicklungsmöglichkeiten der Stadtentwicklung, der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und nicht zuletzt auch dem Mobilitätsbedürfnis von Bevölkerung und Gewerbe notwendig sein. Eine Interessenabwägung kann nur im Einzelfall und keinesfalls ideologisch erfolgen.

Der Stadtrat bedauert es, dass sich trotz umfassender Prüfung von Massnahmen im Zusammenhang mit der Belagssanierung der Dorfstrasse keine bedeutenden Verbesserungen für den Fahrradverkehr erreichen lässt. Er hat aber auch Verständnis dafür, dass sich in einem solch überlasteten Strassensystem im Rahmen einer reinen Belagssanierung weitergehende Massnahmen nicht umsetzen lassen. Es ist aber auch darauf hinzuweisen, dass Kloten mit dem Fahrradweg entlang dem Altbach in Ost-West-Richtung über eine attraktive Veloverbindung verfügt, die bereits besteht. Es ist dem Stadtrat bewusst, dass die Querung der Dorfstrasse auch weiterhin für viele Fahrradfahrende eine Herausforderung darstellen wird. Er wird sich deshalb beim Kanton für eine zeitnahe Planung der Dorfstrasse im Sinne der Erwägungen einsetzen. Die Strassensanierung der Dorfstrasse startet übrigens bereits im August 2023.

**Beschluss:**

Der Stadtrat genehmigt die Antwort zur Interpellation "Entwicklung Dorfstrasse" und bittet die Interpellantin um Kenntnisnahme.

Mitteilungen an:

- Anita Egg, Interpellantin
- Sekretariat Gemeinderat
- Raffael Noesberger, Sektionsleiter Projektentwicklung Kanton Zürich (per E-Mail)
- Bereichsleiter Lebensraum
- Leiter Sicherheit

Für Rückfragen ist zuständig: Marc Osterwalder, Bereichsleiter Lebensraum, Tel. 044 815 12 33,  
marc.osterwalder@kloten.ch

**STADTRAT KLOTEN**



René Huber  
Präsident



Thomas Peter  
Verwaltungsdirektor

**Versandt: 21. Juni 2023**