STADT KLOTEN

PROTOKOLL STADTRAT KLOTEN

18. Juni 2024· Beschluss 175-2024
6.4.1.1 Strassen, Wege, Plätze
IDG-Status: öffentlich

Infrastrukturmanagement: Dietlikerstrasse, Abschnitt Wallisellerstr. bis Buswende Hagenholz; Sanierung; Genehmigung Projekt und Auflage StrG §16-17

1. Ausgangslage

Im Rahmen der Infrastrukturerhaltung wird die Stadt Kloten zusammen mit den Industriellen Betriebe Kloten ibk AG die Dietliker- und Hagenholzstrasse im Abschnitt Knoten Wallisellerstrasse bis Reutlenring sanieren, da der Strassenzustand einen mässig bis schlechten Zustand aufweist. Bei diesen umfangreichen Sanierungsarbeiten an den städtischen Verkehrswegen wird auch der bestehende, kommunale Richtplan, das kommunale Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahre 2013 sowie die Standorte von Unfallschwerpunkten und der Massnahmeplan Fussverkehr des Kantons Zürich für die Planung miteinbezogen bzw. berücksichtigt. Für die Projektierungs- und Bauleitungsaufgaben wurde mit Stadtratsbeschluss-Nr. 72-2023 vom 21. März 2023 die Firma Gossweiler Ingenieure AG, Neuhofstrasse 34, 8600 Dübendorf, beauftragt.

2. Projektumfang

2.1 Kommunales Gesamtverkehrskonzept / Verkehrsrichtplan

Im kommunalen Gesamtverkehrskonzept GVK der Stadt Kloten aus dem Jahr 2012 bzw. in der Revision 2022 sind folgende Schwerpunkte im Bereich des Projektperimeters erhoben worden: Diese Massnahmen wurden bei der vorliegenden Planung berücksichtigt:

Massn.-Nr.	Bezeichnung:	Beschrieb:
B	Optimierung Bushaltestellen	Erfüllung Behindertengleichstellungsgesetz BehiG, komfortable Bushaltestellen, attraktives ÖV-Angebot.
D	Beleuchtungskonzept	Optimierung der sozialen Sicherheit, Verbesserung der Verkehrssicherheit, Aufwertung des Stadtraums mit gestalterischer Inszenierung (Stadtzentrum).
L	Hindernisfreies Wegnetz	Ein hindernisfreies Fusswegnetz gewährleistet den Zugang und erhöht die Sicherheit für Menschen mit Behinderung. Zusätzliche Verbesserung des Zugangs, der Sicherheit und des Komforts für den gesamten Fussverkehr.
31	Veloführung Dietliker-/ Wallisellerstrasse	Verbesserung der Veloführung entlang der Dietliker-/Wallisellerstrasse, Optimierung Lesbarkeit Velonetz
32	Bushaltestelle Wallisellerstrasse	Verhinderung von Überholmanövern an der Bushaltestelle, Verbesserung der Verkehrssicherheit, kostengünstige Umsetzung mit einem hohen Nutzen
53	Fuss- und Veloverbindung (Entwicklungsgebiet Steinacker-Schluefweg)	Mit der Verlängerung der Glattalbahn wird das Gebiet Steinacker in ein Wohn- und Arbeitsplatzgebiet gewandelt. Zur besseren Anbindung der Freizeiteinrichtungen im Gebiet Schluefweg soll eine attraktive Fuss- und Veloverbindung entlang des Waldes entstehen.

2.2 Siedlungsentwässerung und Oberflächenwasser

Zusammen mit der Komplettsanierung des Strassenoberbaus wird ebenfalls die bestehende Mischabwasserleitung DN 300 aus dem Jahre 1955 saniert bzw. erneuert sowie die Strassenentwässerungen auf den aktuellen Stand gebracht. Teilweise wird das Oberflächenwasser nach dem Prinzip der Blau-Grünen Infrastruktur (Schwammstadt) vor Ort versickert, besonders im Bereich der Hagenholzstrasse bis zur Kurve Dietlikerstrasse. Hier möchte man mit dieser Massnahme dem Feuchtehaushalt der umliegenden Waldpartien Rechnung tragen, da es bereits heute Feuchtgebiete sind.

2.3 Bushaltestelle Wallisellerstrasse

Die bestehende Bushaltestelle Wallisellerstrasse mit den ZVV-Haltekanten Nr. 2821.1 und 2821.2 wird mit der Strassensanierung zugleich hindernisfrei umgebaut, um die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG gerecht zu werden. Hierbei wird der Oberflächenbelag innerhalb der Haltestelle aus Belastungsgründen in Beton erstellt. Aufgrund der mittelhohen Bus-Frequenz (ca. 48 Fahrten täglich) der Linien Nr. 731 und 736 und der Lage (Hanglage, kein Schatten in heissen Sommertagen, lange Aufheizphase der Sonne, etc.) wird eine Betonplatte empfohlen, um eine hohe Qualität und lange Lebensdauer zu gewährleisten. Bei der bestehenden Bushaltestelle kam es in der Vergangenheit immer wieder zu Konflikten aufgrund des Überholens eines fahrbahnseitig wartenden Busses durch den motorisierten Individualverkehr. Daher erstellte die Stadt vor Jahren eine Fahrbahntrennung mittels einer Mittelinsel, welche Erfolg gezeigt hat. Durch die Verlängerung dieser bestehenden Trenninsel wird das Überholen weiterhin unterbunden. Die Trenninsel kann in Richtung Osten nicht verlängert werden, da die Einfahrt in die Tiefgarage der Liegenschaften Nr. 59-67 sonst nicht gewährleistet werden kann.

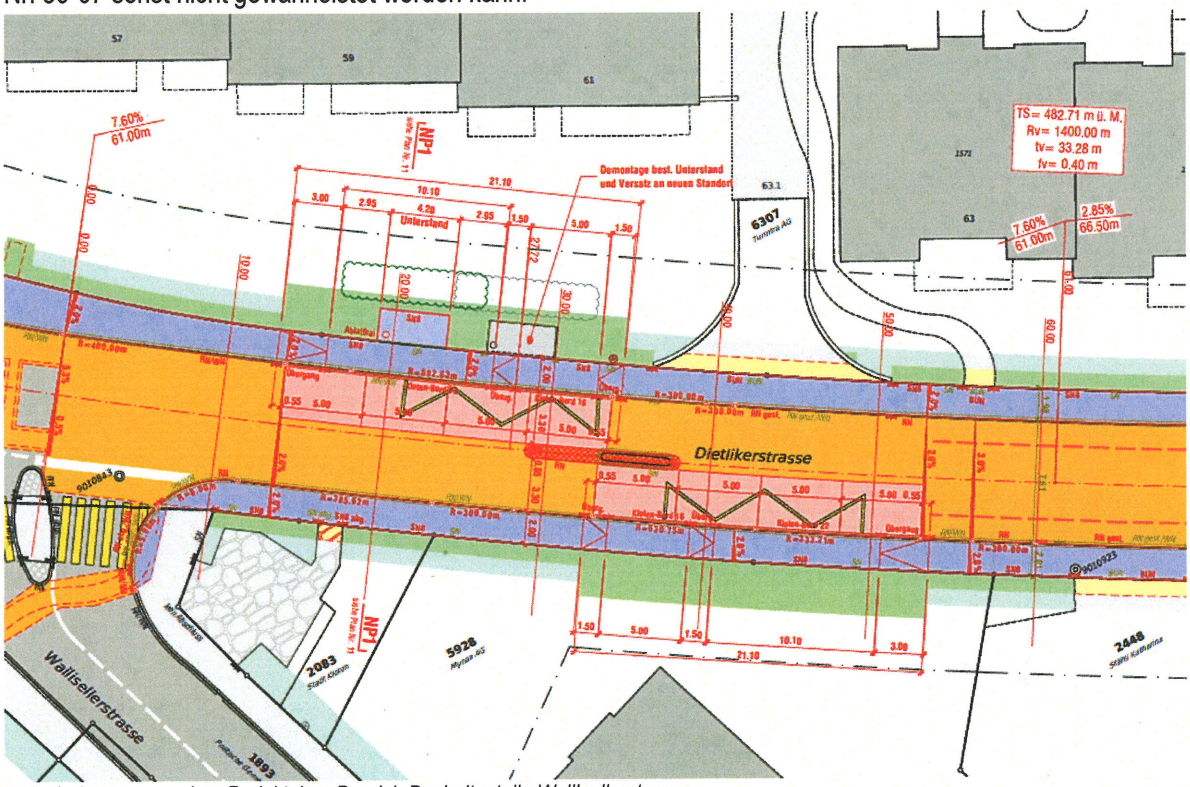

Abb. 1: Auszug aus dem Projektplan, Bereich Bushaltestelle Wallisellerstrasse

2.4 Kernfahrbahn Dietlikerstrasse

Im Bereich von der Bushaltestelle Wallisellerstrasse bis zur Kreuzung Dietliker-/ Lochäckerstrasse wird neu eine Kernfahrbahn mit den Abmessungen 1.50 m Radstreifen, 4.50 m Kernfahrbahn, 1.50m Radstreifen vorgesehen. Mit dieser Massnahme im oberen Bereich der Dietlikerstrasse in Richtung Hagenholzstrasse wird die Kernfahrbahn nur einseitig geführt. Aufgrund der notwendigen Breite wird der nördliche Gehweg in Absprache

mit der Stadt Kloten auf 1.50 m reduziert. Der betroffene Abschnitt weist keine hohe Fussgängerfrequenz auf, weshalb der Gehweg zugunsten der Kernfahrbahn reduziert werden kann.

Warum wird auf der Dietlikerstrasse eine Kernfahrbahn eingeführt?

Die Dietlikerstrasse im Abschnitt Knoten Wallisellerstrasse bis zur Hagenholzstrasse ist im kantonalen Velonetzplatz als Freizeit-Nebenroute enthalten. Im kommunalen Richtplan – Fuss-/Veloverkehr ist der besagte Abschnitt ebenfalls als wichtige Verbindung enthalten. Aus diesem Grund ist die situative Förderung des Langsamverkehrs bei Strassensanierungen stets miteinzubeziehen und Massnahmen zu ergreifen.

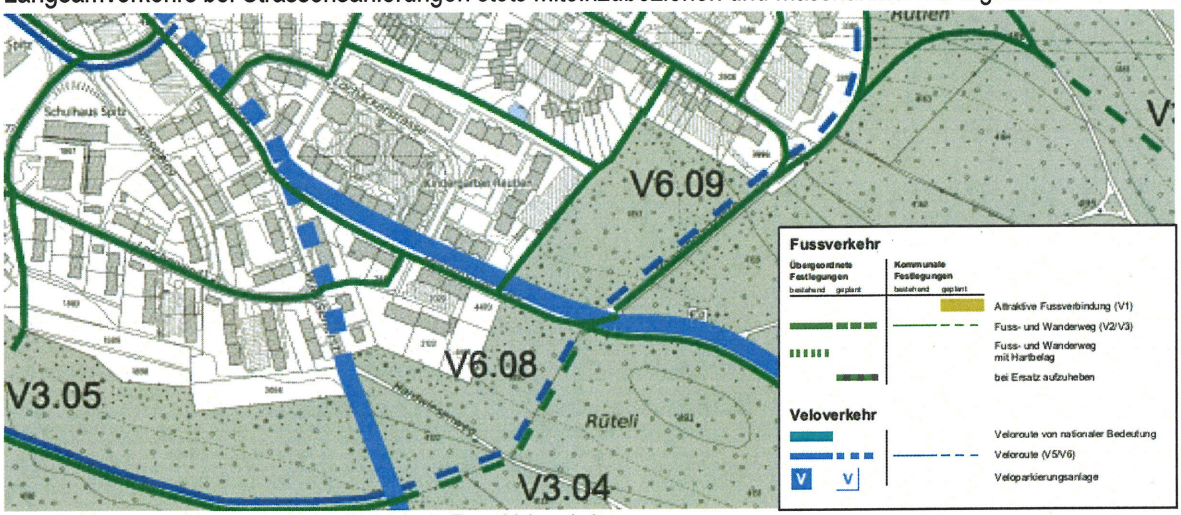

Abb. 2: Auszug aus dem kommunalen Richtplan – Fuss-/Veloverkehr.

Im betroffenen Abschnitt mit dem vorhandenen Lichtraumprofil der Strassenparzelle sind konventionelle Radstreifen nach den gültigen Normen mit einer Mindestbreite von 1.25m und dem Raumbedarf der Strasse (Fahrspuren) nicht mehr möglich. Die Strasse ist zu schmal und eine Verbeiterung des gesamten Strassenraumes ist nicht möglich, sinnvoll bzw. finanzierbar.

Mit einer Kernfahrbahn wie sie bereits in der Stadt Zürich und Winterthur und besonders in der Stadt Uster als vergleichbare Siedlungsstruktur zur Anwendung kommt, können trotz begrenzter Strassenraumverfügbarkeit gefährliche Situationen mit Radfahrenden reduziert werden. Die weiteren Bedingungen wie z.B. eine überschaubare Strassensituation innerorts sowie einen eher tiefen DTV begünstigen diese Wahl unterstützend.

Abb. 3: Stadt Uster, Kernfahrbahn Brandstrasse, Siedlungsorientierte Sammelstrasse, v=50km/h

Vorteile einer Kernfahrbahn:

- Velofahrende fahren tendenziell etwas weiter vom Fahrbahnrand entfernt (in der Mitte des breiteren Radstreifens). Sie lassen sich weniger an den Fahrbahnrand "drücken".
- Radstreifen dienen als Orientierung beim Überholen und es werden tendenziell grössere Abstände zu den Velofahrenden eingehalten.
- Fahrzeuge warten eher zu, bevor sie Velofahrende bei Gegenverkehr überholen.
- Sicherheitsempfinden der Velofahrenden wird erhöht.
- Die gefühlsmässig engere Fahrbahn für Motorfahrzeuge reduziert ohne bauliche Massnahmen die gefahrene Geschwindigkeit im Abschnitt.

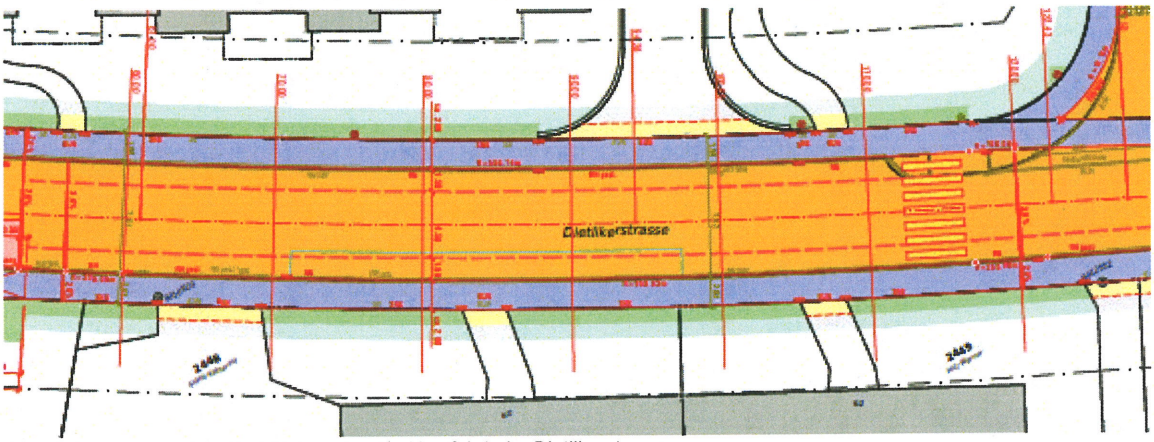

Abb. 4: Auszug aus dem Projektplan, Bereich Kernfahrbahn Dietlikerstrasse

Art. 5 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes SVG hält fest, dass Beschränkungen und Anordnungen für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr durch Signale oder Markierungen angezeigt werden müssen, sofern sie nicht für das ganze Gebiet der Schweiz gelten Bei einer Kernfahrbahn ist auf beiden Seiten der Strasse je ein Radstreifen, jedoch keine Mittellinie markiert. Die Motorfahrzeuglenker fahren so mehr in der Mitte der Fahrbahn und verhalten sich vorsichtiger. Radstreifen gelten allgemein als geeignete Massnahme, um den Radfahrenden eine eigene Verkehrsfläche zur Verfügung zu stellen und ihre Sicherheit zu erhöhen. Die Anforderungen an die Radstreifen sind in Art. 74 Abs. 5 der Signalisationsverordnung SSV und in den SN-Normen SN 640 850 und SN 640 862 genannt.

Aufgrund der geplanten Kernfahrbahn wird die bestehende blaue Parkzone auf der Dietlikerstrasse aufgehoben.

2.5 Öffentliche Beleuchtung

Auch wird die öffentliche Beleuchtung an die aktuelle Gesetzgebung nach SN EN 13201 angepasst und mittels LED ausgestattet, was generell die Sicherheit auf der Dietlikerstrasse und der Hagenholzstrasse zusätzlich erhöht. Auf der Hagenholzstrasse im Bereich des Waldes, Abschnitt Dietlikerstrasse bis zur Buswendeschlaufe Hagenholz wird aus Gründen des Waldschutzes und unnötigen Lichtemissionen auf die Ausführung einer Strassenbeleuchtung verzichtet (analog heutiger Gegebenheit). Für eine zukünftige, bedarfsgerechte Ausleuchtung dieses Abschnittes bei einer durchgehenden Umsetzung der Massnahme-Nr. 53, Fuss- und Veloverbindung (Entwicklungsgebiet Steinacker-Schluefweg), wird jedoch die Rohranlage der öffentlichen Beleuchtung sowie die Fundamente der Beleuchtungskandelaber bereits mit der Strassensanierung eingebaut. So ist eine spätere Ausrüstung kostengünstiger und ohne Bauarbeiten umzusetzen.

2.6 Massnahmen Amphibienschutzgebiet

Im Waldbereich der Hagenholzstrasse sollen zusammen mit der Strassensanierung bedarfsgerechte Massnahmen für die Amphibienquerung (Kantonale Nr. 22, Zugstelle Nr. 317) umgesetzt werden. Seit einigen Jahren werden beidseitig der Strasse nach Voranmeldung des Naturschutzes mobile Leitwände durch den Unterhaltsdienst erstellt. In Absprache mit dem Naturschutzverein Kloten wurden an der Amphibienzugstelle Hagenholz nun zwei Durchlässe projektiert, welche eine ganzjährige Amphibienwanderung ermöglichen und auch anderen Kleintieren eine sichere Querung der Strasse ermöglichen. Entlang der Hinterkante des östlichen Gehwegs soll eine Beton- Amphibienleitwand (Typ Maibach) erstellt werden. Zwei Durchlässe unter der Hagenholzstrasse ermöglichen das sichere Queren und dienen auch dem Austausch des Feuchtehaushaltes zwischen den Waldbereichen West und Ost.

Abb. 5: Amphibienschutz inkl. Strassenquerung Typ Maibach Standard

Jahr	*Grasfrosch*	*Erdkröte*	*Bergmolch*	*Fadenmolch*	*Feuersalamander*	*Wasserfrosch-Komplex*	Andere Amphibien	Total
2023	7	542	68	0	0	0	0	**617**
2018	57	803	0	0	0	0	102	**962**
2017	92	1625	0	0	0	0	109	**1826**
2016	215	1124	0	0	0	0	119	**1458**

Abb. 6: Statistische Übersicht der letzten Jahre an der Zugstelle Nr. 317, Hagenholz.

2.7 Fussgängerquerung

Die bestehende Fussgängerquerung mit dem vorstehenden Gehbereich bei der Stationierung m 115.00, Knoten Dietliker-/Lochäckerstrasse wird aufgehoben und ein neuer Fussgängerstreifen an gleicher Lage markiert. Grundsätzlich sind die notwendigen Sichtweiten (55 m bei 50 km/h) gegeben, die Fahrbahnbreite beträgt weniger als 8.50 m und der durchschnittliche tägliche Verkehr DTV ist geringer als 3'000 Fahrzeuge. Deshalb wird wie bestehend keine Schutzinsel infolge der geringen Strassenbreite eingebaut (Grundlage VSS 40-241).

Die Markierung des Fussgängerübergangs wird beibehalten, da es sich um eine wichtige Schulwegverbindung handelt.

3. Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag der Firma Gossweiler Ingenieure AG wurde auf Basis von Einheits-, Flächen- und Laufmeterpreisen mit Stand Mai 2024 ermittelt. Die Genauigkeit des Kostenvoranschlages beträgt +/- 15%.

Die effektiven Kosten unterliegen teilweise starken Marktschwankungen, je nach Auslastung der ausführenden Bauunternehmungen. Daher ist eine Submission im Herbst mit Arbeitsbeginn im Winter und auf das nachfolgende Jahr von strategischer Bedeutung, um einen wirtschaftlichen Preis zu erzielen.

Im vorliegenden Kostenvoranschlag sind nur die auflagerelevanten Kosten berücksichtigt, d.h. Strassenbau, öffentliche Beleuchtung und Bushaltestelle. Die Ausführungskosten der Industriellen Betriebe Kloten ibk AG sind nicht Bestandteil von städtischen Kreditbeschlüssen und werden durch die ibk AG vergeben. Die Abwasserleitung der Stadt Kloten gilt als gebundene Ausgabe und wird Bestandteil der definitiven Kreditvergabe nach erfolgter Submission.

Arbeiten			**Total**	
I Grund + Rechte			**Fr.**	**0.00**
II Tiefbauarbeiten			**Fr.**	**970'000.00**
Bauarbeiten Strassenbau	Fr.	665'000.00		
Bauarbeiten öffentliche Beleuchtung	Fr.	30'000.00		
Bushaltestelle (inkl. Betonfahrbahn)	Fr.	58'000.00		
Amphibienschutz	Fr.	95'000.00		
Deponiegebühren belasteter Asphalt PAK	Fr.	40'000.00		
Unvorhergesehenes, Regiearbeiten, etc. ca. 10%	Fr.	82'000.00		
III Nebenarbeiten			**Fr.**	**195'000.00**
Gärtnerarbeiten	Fr.	10'000.00		
Rodungsarbeiten	Fr.	4'000.00		
Aufforstung	Fr.	4'000.00		
Zaunarbeiten	Fr.	10'000.00		
Abschrankungen, Poller	Fr.	2'000.00		
Markierung, Signalisation	Fr.	5'000.00		
Lieferung Öffentliche Beleuchtung	Fr.	125'000.00		
Qualitätsprüfungen	Fr.	5'000.00		
Bodenprüfungen	Fr.	7'500.00		
Kanalspülung und Kanal-TV	Fr.	5'000.00		
Unvorhergesehenes, etc. ca. 10%	Fr.	17'500.00		
IV Nebenkosten und Drittleistungen			**Fr.**	**40'000.00**
Publikationen, Inserate	Fr.	1'000.00		
Vermessungskosten Absteckung	Fr.	14'000.00		
Vermessungskosten Nachführungen	Fr.	18'000.00		
Bewilligungsgebühren	Fr.	2'000.00		
Vervielfältigungen, Kopien, Pläne, etc.	Fr.	2'000.00		
Unvorhergesehenes, etc. ca. 10%	Fr.	3'000.00		
V Technische Kosten			**Fr.**	**75'000.00**
Ingenieurhonorar Strassenbau/Fahrbahn	Fr.	62'000.00		
Ingenieurhonorar Bushaltestelle BehiG	Fr.	6'200.00		
Unvorhergesehenes, Regiearbeiten, etc. ca. 10%	Fr.	6'800.00		
Zwischentotal exkl. MWST.			**Fr.**	**1'280'000.00**
Mehrwertsteuer 8.1%			Fr.	103'680.00

Total Kostenvoranschlag, inkl. MWST.	Fr.	1'383'680.00

4. Ausführungskredit

Im Budget 2024 ist innerhalb der Investitionsrechnung unter dem Konto 620.5010.157 "Sanierung Dietlikerstrasse, Wallisellerstrasse bis Buswende" Fr. 1'590'000.00 für die vorgenannten Massnahmen berücksichtigt.

5. Projektauflage nach Strassengesetz StrG §16/17

Der vorliegende Beschluss bestätigt das vorgesehene Projekt gemäss den eingereichten Unterlagen und gibt die Arbeit frei für eine Projektauflage bzw. öffentliche Planauflage nach Strassengesetz §16/17.
Die Projekte sind vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und die Planauflage ist öffentlich bekanntzumachen. Gegen das Projekt können innerhalb der Auflagefrist durch direkt vom Projekt betroffene Personen oder einsprachelegitimierte Verbände und Institutionen Einsprache gegen ein ausgearbeitetes Strassenbauprojekt erhoben werden.

§ 13 des Strassengesetzes kommt nur zur Anwendung, wenn eine einschneidende und tragende Veränderung des bestehenden Objekts vollzogen wird bzw. wenn zusätzliche Elemente wie z.B. ein Gehweg oder eine neue Bushaltestelle geplant wird oder explizit auch die Strassenführung massgebend verändert wird. Projekte sind in dieser Auflagestufe meistens in Form von Studien oder Vorprojekten vorhanden.

6. Interne und externe Anhörung

Während der Projekterarbeitung und nach Abschluss der Arbeiten wurden die vorgesehenen Massnahmen mit internen und externen Stellen beurteilt und entsprechend den Bedürfnissen optimiert. U.a. wurde der Naturschutz in die Planung einbezogen sowie auch der kantonale Forstkreis angehört.

7. Terminplanung

Meilensteine	Approx. Termin
Baugesuch Kanton	19. März bis Juli 2024
Projektauflage/öffentliche Planauflage StrG §16/17	Juni/Juli 2024
Submission Tiefbau	Juli 2024
Projektfestsetzung, Kreditbewilligung u. Arbeitsvergaben	Ende August 2024/anfangs September 2024
Baubeginn Werkleitungen/Kanalisation	Oktober 2024
Strassenbau	Frühling bis Sommer 2025

Beschluss:

1. Das vorliegende Bauprojekt der Sanierung Dietlikerstrasse, Abschnitt Knoten Wallisellerstrasse bis Buswende Hagenholz, mit den berücksichtigten Massnahmen gemäss dem Gesamtverkehrskonzept GVK und dem kommunalen Richtplan, wird bewilligt.
2. Das Projekt wird zur öffentlichen Auflage, nach StrG §16/17 während 30 Tage, überwiesen.
3. Die Abteilung Planung/Infrastruktur + Forst wird beauftragt, die Auflage nach §16/17 durchzuführen, mögliche Einsprachen zu bearbeiten und das Projekt wiederum dem Stadtrat zur definitiven Festsetzung vorzulegen.

Mitteilung an:

- Unterlagen Projektauflage/öffentliche Planauflage §16/17 StrG (Kopie)
- Gossweiler Ingenieure AG, Neuhofstrasse 34, 8600 Dübendorf (per Mail)
- Industrielle Betriebe Kloten AG (per Mail)
- Finanzen + Logistik
- Finanzen
- Baupolizei
- Raum + Umwelt
- Sicherheit
- Planung/Infrastruktur + Forst

Für Rückfragen ist zuständig:
Daniel Bär, Leiter Planung/Infrastruktur + Forst, Tel: 044 815 17 43, Mail: daniel.baer@kloten.ch

STADTRAT KLOTEN

René Huber
Präsident

Thomas Peter
Verwaltungsdirektor

Versandt: 18. Juni 2024