

Sitzung vom 25. Februar 2026

154. Anfrage (Sanierungsprojekt Kantonsstrasse in Elgg)

Kantonsrätin Ruth Büchi-Vögeli, Elgg, sowie die Kantonsräte Urs Wegmann und Martin Huber, Neftenbach, haben am 24. November 2025 folgende Anfrage eingereicht:

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 Fruchtfolgefächern 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?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ruth Büchi-Vögeli, Elgg, sowie Urs Wegmann und Martin Huber, Neftenbach, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Die Verengung der Fahrbahn erfolgt im Zuge der Erweiterung der Tempo-30-Zone. Sie trägt insbesondere auf den geraden Abschnitten der Winterthurerstrasse und der Mühlegasse wesentlich zur Verkehrsberuhigung bei und verbessert damit die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger. Gleichzeitig verbessert die reduzierte Fahrbahnbreite die Aufenthaltsqualität sowie die gegenseitige Sichtbarkeit. Schmalere Strassen führen erfahrungsgemäss zu tieferen Fahrgeschwindigkeiten, weniger Unfällen und kürzeren Querungsdistanzen, wodurch Fussgängerinnen und Fussgänger besser wahrgenommen werden. An der Kreuzung Risistrasse/Florastrasse/Winterthurerstrasse queren viele Fussgängerinnen und Fussgänger die Winterthurerstrasse auf ihrem Weg zur Kirche St. Georg. Die herabgesetzte Fahrgeschwindigkeit leistet an diesem Ort einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Auch im Bereich der Querungsstelle auf Höhe des Eulach-

wegs, wo ein bestehendes Gebäude die Sicht einschränkt, verbessert die Tempo-30-Regelung die Situation deutlich. Die geringere Geschwindigkeit verkürzt die erforderliche Anhaltesichtweite und steigert damit die Sicherheit für querende Fussgängerinnen und Fussgänger massgeblich.

Zu Fragen 3 und 4:

Das Kreuzen mit überbreiten landwirtschaftlichen Fahrzeugen mit einer Breite von beispielsweise 3,5 m ist eine seltene Betriebssituation und stellt nicht den Regelfall dar, auf den der Strassenquerschnitt standardmässig dimensioniert ist. Die Projektierung stellt die Befahrbarkeit grundsätzlich sicher. In Begegnungsfällen müssen die Fahrzeuglenkenden ihr Verhalten anpassen, insbesondere durch Rücksichtnahme sowie gegebenenfalls durch kurzes Abwarten oder sehr langsame, sorgfältige Vorbeifahrt. Eine allgemeine Dimensionierung auf regelmässiges Kreuzen mit 3,5 m breiten Fahrzeugen würde regelmässig zu breiteren Strassen, grösserem Landbedarf, gegebenenfalls zusätzlichen Kunstbauten und entsprechend höheren Kosten führen und stünde dem Grundsatz eines ausgewogenen Strassenraums entgegen. Es ist festzuhalten, dass der Strassenraum kein Abbild von Partikularinteressen sein darf, sondern ein ausgewogener Verkehrs- und Aufenthaltsraum für die Mehrheit aller Nutzenden. Zudem sind bei Neu- und Umbauten insbesondere die Geometrie und Leistungsfähigkeit, eine sparsame Landbeanspruchung sowie eine gute Integration in die bauliche Umgebung und die Landschaft zu berücksichtigen. Ergänzend bestehen im Kanton Zürich Regelungen für Ausnahmefahrzeuge, Ausnahmetransporte sowie Ausnahmetransportrouten gemäss Art. 78 ff. der Verkehrsregelverordnung (SR 741.11). Diese stellen ein bewährtes Instrument dar, um die Durchgängigkeit für überbreite Fahrzeuge, einschliesslich landwirtschaftlicher Fahrzeuge, sicherzustellen. Für Fahrzeuge mit einer Breite von über 2,55 m (2,6 m bei klimatisierten Fahrzeugen) benötigen die Fahrzeuglenkenden eine Ausnahmegewilligung, die sich auf genau festgelegte Fahrtrouten bezieht. Die Einhaltung der Anforderungen, insbesondere bezüglich Schleppkurven, wird systematisch überprüft.

Zu Frage 5:

Die optische Verengung der Fahrbahn wird nicht über markierte Fahrradstreifen umgesetzt, weil in Tempo-30-Zonen ein bewusst beruhigtes Strassenbild ohne Längsmarkierungen angestrebt wird und Fahrradstreifen dort grundsätzlich nur in begründeten Ausnahmefällen markiert werden. Die beabsichtigte Wirkung wird stattdessen über die Gestaltung des Strassenraums erreicht, insbesondere über Querschnitt, Randgestaltung und – wo vorgesehen – über eine flächige bzw. farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche.

Zu Frage 6:

Die kantonalen Richtlinien und Normen für Eingangstore wurden zwischen der ersten und zweiten öffentlichen Auflage aufgrund höherer Anforderungen an die Verkehrssicherheit und Befahrbarkeit angepasst. Die neue geometrische Ausgestaltung des Eingangstors unterstützt die Verkehrsteilnehmenden dabei, die Geschwindigkeit besser den Verhältnissen und den Gegebenheiten anzupassen.

Zu Frage 7:

Die Baudirektion verfolgt das Ziel, den Verlust von Fruchtfolgeflächen so gering wie möglich zu halten. Landwirtschaftlich besonders wertvolle Böden dürfen nur dann überbaut, beansprucht oder einer anderen Nutzung zugeführt werden, wenn hierfür ein klar ausgewiesenes und überwiegendes öffentliches Interesse besteht. Jegliche Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen erfordert einen vollständigen und gleichwertigen Ersatz.

Zu Frage 8:

Für die Projektierung im Kanton Zürich sind die bundes- und kantonalrechtlichen Vorgaben sowie ergänzend die VSS-Normen als anerkannter Stand der Technik massgebend. Das Merkblatt «Notwendige Strassendimensionen für landwirtschaftliche Fahrzeuge» ist den Mitarbeitenden des Tiefbauamtes bekannt und wird fallweise als ergänzende Fachinformation beigezogen. Es entfaltet jedoch keine normative Wirkung und kann die gesetzlichen Vorgaben nicht ersetzen. Die Projektverantwortlichen berücksichtigen die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung im Rahmen der Projektierung sowie der gesetzlichen Mitwirkungs- und Auflageverfahren. Bei Projekten mit Änderungen an der Strassengeometrie prüfen sie die Auswirkungen auf Betrieb und Unterhalt. Für überbreite Fahrzeuge sichert das System der Ausnahmetransportrouten und Ausnahmegewilligungen die Durchgängigkeit ab, wodurch auch die Berücksichtigung der relevanten Schleppkurven auf den festgelegten Routen gewährleistet ist.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli