



Gemeinde Fällanden

Strategiepapier Sternenkreisel

Datum: 25. August 2026



Vom Gemeinderat genehmigt am: 25. August 2026

Der Gemeindepräsident

Tobias Diener

Die Gemeindeschreiberin

Leta Bezzola Moser

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	3
2. Grundlagen.....	3
3. Analyse Sternenkreisel	4
3.1 Auslastung von Strecken und Knoten.....	5
3.2 Prognose Verkehrsentwicklung	5
3.3 Umfahrung Fällanden	5
3.4 Strassenverkehrslärm.....	5
3.5 Unfallschwerpunkt.....	5
3.6 Siedlungsverträglichkeit / Strassenraumgestaltung	6
3.7 Pilotversuch mittels einer Engpass-Steuerung «Altes Schulhaus»	6
3.7.1 Motorisierter Individualverkehr	7
3.7.2 Öffentlicher Verkehr	7
3.7.3 Beurteilung und Handlungsbedarf	9
3.8 Schwachstellen Langsamverkehr.....	9
4. Ziele	100
5. Massnahmen.....	100
6. Fazit	101

1. Ausgangslage

Die Gemeinde Fällanden ist durchzogen von Kantonsstrassen, die im Siedlungszentrum in den Sternenkreisel münden. Die Strassenachsen bilden zentrale Verbindungen zwischen Glattal und Zürcher Oberland bzw. zwischen Glattal und rechtem Zürichseeufer. Dementsprechend ist der Anteil an Durchgangsverkehr überdurchschnittlich hoch.

Das Siedlungsgebiet ist durch das Kantonsstrassennetz und dessen Auslastung, vor allem zu Spitzenzeiten, negativ geprägt. Die Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrassen ist nicht gegeben, die Hitzebelastung im Strassenraum ist gross und der Strassenverkehrslärm übersteigt teilweise die zugelassenen Grenzwerte. Zudem bestehen auf den Kantonsstrassen mehrere Unfallschwerpunkte sowie Unfallhäufungspunkte im Bereich Veloverkehr.

Das Siedlungsgebiet von Fällanden ist flächendeckend mit dem ÖV erschlossen. Zahlreiche Buslinien gewährleisten die Anbindung an die Bahnhöfe Stettbach und Schwerzenbach sowie nach Zürich, Dübendorf und Maur. Trotz bereits getroffener Massnahmen (Busbevorzugungen) führt die Verkehrssituation zu Stosszeiten zu Fahrzeitverlusten und Anschlussbrüchen, wodurch die Attraktivität der ÖV-Nutzung vermindert wird.

Die wichtigste Verkehrsbeziehung besteht mit der Stadt Zürich, dicht gefolgt von Dübendorf, Volketswil und Uster. Das Verkehrsverhalten auf Wegen mit Quell- oder Zielort in Fällanden ist stark MIV-dominiert. Abgesehen von den Wegen zwischen Fällanden und Zürich sind in den wichtigsten Verkehrsbeziehungen die Wege, die mit dem ÖV zurückgelegt werden, vernachlässigbar klein. Durch die hohe Verkehrsbelastung auf den Kantonsstrassen sind Streckenabschnitte und Knoten (u. a. der Sternenkreisel) ausgelastet bzw. überlastet.

Aus oben benannten Gründen hat sich der Gemeinderat Fällanden – innerhalb der Legislatur 2022 bis 2026 – für die Überprüfung der Eindämmung der Verkehrsimmissionen ausgesprochen. Dabei soll auch ein Konzept zur Verbesserung der Verkehrssituation, insbesondere am Sternenkreisel erstellt werden. Als Grundlage für diese Zielerreichung wurde in der Zwischenzeit ein kommunales Gesamtverkehrskonzept erstellt sowie die Richtpläne Siedlung und Landschaft resp. Verkehr überarbeitet. Diese bilden die Grundlage für das vorliegende Strategiepapier Sternenkreisel.

2. Grundlagen

Für das Strategiepapier Sternenkreisel sind folgende Grundlagen massgebend:

Bund/Kanton/Region

- Bundesamt für Statistik (BfS): Pendlermobilität Gemeindematrix 2018
- Kantonaler Richtplan Kanton Zürich
- Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich
- Verkehrsmodell 2019 inkl. Prognosen 2040, Kanton Zürich
- Regionaler Richtplan Region Glattal
- Regionales Raumordnungskonzept RegioROK Glattal
- Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 4. Generation
- Monitoringbericht Dübendorfstrasse «Altes Schulhaus» Busbevorzugung – Pilotbetrieb, Baudirektion Kanton Zürich
- Bauprojekt Zürichstrasse, Baudirektion Kanton Zürich
- Bauprojekt elektronische Busspur Maurstrasse, Baudirektion Kanton Zürich

Gemeinde Fällanden

- Gesamtverkehrskonzept Gemeinde Fällanden, datiert 24. Februar 2025
- Revision Kommunale Richtplanung Verkehr, datiert 8. Juni 2026
- Revision Kommunale Richtplanung Siedlung und Landschaft, datiert 19. Mai 2026
- Faktenblatt «Umfahrung Fällanden» mit entsprechendem Gemeinderatsbeschluss, datiert 22. Januar 2025
- Einzelinitiative Roland Baldinger für die «Wiederaufnahme der Umfahrung Fällanden in den kantonalen Richtplan», ablehnender Gemeindeversammlungsbeschluss, datiert 18. März 2026
- Kernzonenplan Gemeinde Fällanden
- Ausschnitt aus Inventar Denkmalschutzobjekte

Die übergeordneten kantonalen und regionalen Grundlagen waren zentrale Faktoren für die Erarbeitung des kommunalen Gesamtverkehrskonzepts und des kommunalen Richtplans Verkehr. Die dort festgesetzten Ziele und Massnahmen dienen auch beim Sternenkreisel als Rahmenbedingungen für die Zielsetzungen und die daraus resultierende Strategie. Nachfolgend sind die wichtigsten Grundlagen/Aussagen für die Gemeinde Fällanden aufgeführt:

- Die Gemeinde Fällanden ist Teil des Handlungsraums «Landschaft unter Druck». Es ist kein grösseres Bevölkerungswachstum vorgesehen.
- Das Verkehrswachstum soll möglichst auf ressourceneffiziente Verkehrsarten wie ÖV, Fuss- und Veloverkehr gelenkt werden.
- Der Fuss- und Veloverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern. Die Erreichbarkeit gilt es zu gewährleisten und Netzlücken zu schliessen.
- Es sollen gezielte Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum zur Verminderung der Trennwirkung stark belasteter Infrastrukturen eingesetzt werden. Aufenthaltsqualität für Anwohner/innen und für den Fuss- und Veloverkehr sind zu verbessern.
- Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglich zu gestalten und attraktive Ortszentren zu schaffen.
- Um Siedlungen vom Durchgangsverkehr zu entlasten, gilt es, den MIV auf übergeordneten Strassen zu kanalisieren. Dabei sind flankierende Massnahmen und Steuerungsinstrumente einzusetzen.
- Die Zuverlässigkeit des ÖV gilt es zu steigern und die Fahrplanstabilität zu gewähren.
- Die Verkehrssicherheit gilt es für alle Verkehrsteilnehmenden hochzuhalten.

3. Analyse Sternenkreisel

Wie auf dem angrenzenden Kantonsstrassennetz besteht auch auf dem Sternenkreisel eine hohe Verkehrsbelastung. Der Kreisel ist ausgelastet bzw. überlastet. Zudem besteht auf dem Sternenkreisel ein Unfallschwerpunkt sowie Unfallhäufungspunkte im Bereich Veloverkehr.

3.1 Auslastung von Strecken und Knoten

Innerhalb des Siedlungsgebiets liegt die Streckenauslastung auf den kantonalen Hauptverkehrsstrassen (Zürichstrasse, Dübendorfstrasse und Schwerzenbachstrasse) aktuell zwischen 50 % und 80 %, ausserhalb des Siedlungsgebiets liegt diese unter 50 %. Die Auslastung des Knotens wird beim Sternenkreisel als überlastet eingestuft. Kritisch sind die Verkehrsmengen vor allem in den Spitzenstunden werktags. Das Siedlungsgebiet im Zentrumsbereich ist zu diesen Zeiten stark geprägt von teilweise stehendem Kolonnenverkehr.

3.2 Prognose Verkehrsentwicklung

Die Prognose der Verkehrsentwicklung wird aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich abgeleitet, wobei zwischen der Referenzprognose 2040 und der Strategieprognose 2040 unterschieden wird. Die Referenzprognose folgt den gefestigten Entwicklungstrends und berücksichtigt nur beschlossene und finanzierte Projekte für motorisierten Individualverkehr (MIV), Veloverkehr und öffentlichen Verkehr (ÖV). Die Strategieprognose berücksichtigt zusätzliche kantonale Strategien und Zielsetzungen hinsichtlich Siedlungsentwicklung und Nachhaltigkeit im Verkehr (u. a. Verlagerung des Verkehrs).

Gemäss der Referenzprognose 2040 steigt der durchschnittliche Werktagverkehr (DWV) um durchschnittlich rund 15 Prozent auf dem Gemeindegebiet von Fällanden. Besonders stark betroffen von der erhöhten Verkehrsbelastung sind die Achse Zürich-/Binzstrasse, die Dübendorf- und die Schwerzenbachstrasse, die jeweils einen Zuwachs von circa 2'000 Fahrzeugen pro Werktag verzeichnen. Die Strategieprognose 2040 geht von einer Plafonierung der MIV-Fahrten aus. Die Prognosen aus dem Verkehrsmodell sind mit Vorsicht zu geniessen. Grundsätzlich bildet der Sternenkreisel ein limitierender Knoten, der nur bedingt einen MIV-Anstieg von 15 Prozent zulässt. Infolgedessen wird die Strategieprognose 2040 (Plafonierung) als realistische Prognosegrundlage genutzt. Weiter wird davon ausgegangen, dass die kantonalen Strategien greifen und sich positiv auf den Modalsplit und die Verkehrserzeugung auswirken.

3.3 Umfahrung Fällanden

Der Gemeinderat Fällanden hat sich im Rahmen der Erarbeitung des kommunalen Gesamtverkehrskonzepts vertieft mit einer Umfahrung Fällanden auseinandergesetzt (Erarbeitung Faktenblatt Umfahrung) und diese dabei qualifiziert verworfen. Ebenso wurde diese Stossrichtung von der Fälländer Bevölkerung bestätigt, indem der Einzelinitiative von Roland Baldinger für die «Wiederaufnahme der Umfahrung Fällanden in den kantonalen Richtplan», an der Gemeindeversammlung vom 18. März 2026, nicht zugestimmt wurde.

3.4 Strassenverkehrslärm

Das Siedlungsgebiet von Fällanden ist merklich von Strassenverkehrslärm betroffen. Während tagsüber alle Gebäude entlang der Kantonsstrassen, also auch beim Sternenkreisel, von einem Lärmpegel über dem Grenzwert reiner Wohnnutzung betroffen sind, leidet in der Nacht vor allem das Wohngebiet innerhalb der Zürichstrasse-Kurve unter erhöhtem Lärmpegel. Die Baudirektion Kanton Zürich wird die allenfalls erforderlichen Lärmsanierungen an der Quelle oder bei den Liegenschaften im Rahmen der jeweiligen Sanierungen der Staatsstrassen prüfen und wo erforderlich sanieren.

3.5 Unfallschwerpunkt

Der Sternenkreisel ist ein aktuell ausgewiesener Unfallschwerpunkte. Er liegt auf der Kantonsstrasse und ist daher durch die Baudirektion Kanton Zürich zu entschärfen.

3.6 Siedlungsverträglichkeit / Strassenraumgestaltung

Innerhalb des Siedlungsgebiets wurden die Strassenräume der Kantonsstrassen, im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts, auf ihre Siedlungsverträglichkeit untersucht. Dabei kam heraus, dass vor allem die Staatsstrassen im Bereich des Sternenkreisels Defizite aufweisen. Während die Zürichstrasse eher als verkehrsorientierte Strasse gelesen wird und daher gestalterisch weniger Bezug zu den angrenzenden Grundstücken ausweist, werden die Schwerzenbach-, Dübendorf- und Maurstrasse eher als siedlungsorientierte Strassen gelesen, bei welchen die Anforderungen an die Siedlungsverträglichkeit höher gewichtet werden. Diese Strassen werden Stand heute als eher kritisch in Bezug auf die Siedlungsverträglichkeit eingestuft. Die Siedlungsverträglichkeit der Strassen wird einerseits durch den Verkehrsablauf beeinflusst, andererseits spielt die Gestaltung des Strassenraums sowie die Nutzung und das Erscheinungsbild des Umfelds eine grosse Rolle. Die Strassenraumgestaltung umfasst dabei unter anderem Grünflächen, Aufenthaltsqualität und Querungsmöglichkeit für Fuss- und Veloverkehr. Aktuell sind folgende Projekte auf diesen Abschnitten vorgesehen resp. in Planung:

- BGK Aufwertung Ortsdurchfahrt Fällanden
- BGK ab Sternenkreisler bis Kreisler Bruggacherstrasse

3.7 Pilotversuch mittels einer Engpass-Steuerung «Altes Schulhaus»

In der folgenden Abbildung ist das Untersuchungsgebiet mit dem Siedlungsgebiet von Fällanden, mit dem zentralen Sternenkreisler, dargestellt. Über alle vier Äste des Kreislers zirkulieren Busse des öffentlichen Linienbetriebs. Auf der Zufahrt Dübendorfstrasse stellt das Gebäude «Altes Schulhaus» ein Engpass dar, bei dem sich die Busse mit einem Auto nicht kreuzen können.

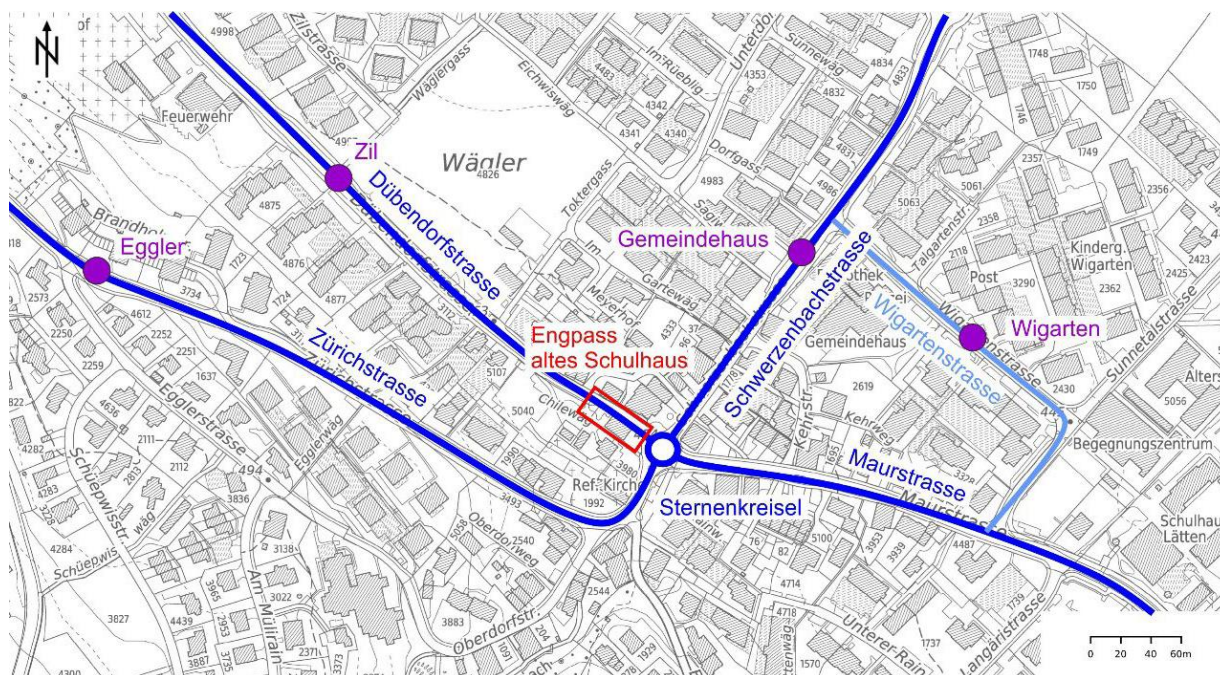


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet des Pilotbetriebs Engpass-Steuerung «Altes Schulhaus»

Um diese Situation genauer zu analysieren wurde durch die kantonale Baudirektion, im Mai 2025, ein Pilotversuch mittels einer Engpass-Steuerung «Altes Schulhaus» am Sternenkreisler ausgelöst. Dies um die genauen Verlustzeiten der Busse der verschiedenen Linien zu analysieren und den Handlungsbedarf der Busbevorzugung zu eruieren. Dazu gehörte auch das Festlegen des Steuerungsablaufs mit den entsprechenden An- und Abmeldepunkten.

Zudem wurde die erwartete Wirkung dieser Busbevorzugung beim Kreisel Engpass abgeschätzt und die negativen Auswirkungen auf die übrigen Buslinien und den MIV aufgezeigt.

3.7.1 Motorisierter Individualverkehr

Zufahrtsdossierungen

Der Verkehr auf den Zufahrten Dübendorf- und Schwerzenbachstrasse wird im Zufahrtsbereich ausserhalb des Siedlungsgebiets dosiert um im Siedlungsgebiet einen angemessenen Verkehrsablauf gewährleisten zu können. Das gleiche soll in Zukunft seitens der Gemeinde Maur auf der Maurstrasse (elektrische Buspriorisierung) und Zürichstrasse (Bestandteil GVK) erfolgen.

Am Siedlungsrand werden die Fahrzeuge bei einer Überlastung des Systems zurückgehalten und nur so viel Verkehr ins System fahren gelassen, wie am Sternenkreisel verarbeitet werden kann. Bei einer Überlastung des Systems baut sich somit ein entsprechender Rückstau auf diesen Zufahrten ausserhalb des Siedlungsgebiets auf. Die Busse des öffentlichen Linienbetriebs können auf einem separaten Busstreifen oder in Zukunft auf der gegenüberliegenden Fahrbahn (eBusspur seitens Maurstrasse) an diesen Rückstau vorbeigeführt werden.

Knotenströme beim Kreisel

Während der Morgenspitze und insbesondere während der Abendspitze kann die zufahrende Verkehrsmenge beim Sternenkreisel nicht verarbeitet werden und die Fahrzeuge stauen sich auf den Zufahrten zum Kreisel.

Rückstausituation und Reisezeiten

Der Sternenkreisel stellt einen Leistungsengpass im System dar. Während der Morgenspitze stauen sich die Fahrzeuge insbesondere auf den Zufahrten Schwerzenbach und Maur. Am Abend sind alle vier Zufahrten überlastet. Die Auswertung der Reisezeiten des MIV zeigt folgende Zeitverluste (Medianwerte) auf den verschiedenen Achsen ohne (Juni 2024) und mit der Bus-LSA Engpass «Altes Schulhaus» (März 2025).

Zufahrt	MSP 2024	MSP 2025		Zufahrt	ASP 2024	ASP 2025	
Schwerzenbach	6-7 Minuten	5-6 Minuten	↘	Schwerzenbach	3-4 Minuten	3-4 Minuten	→
Maur	4-5 Minuten	4-5 Minuten	→	Maur	2-3 Minuten	1-2 Minuten	↘
Binz	<1 Minuten	1-2 Minuten	↗	Binz	2-3 Minuten	1-2 Minuten	↘
Dübendorf	1-2 Minuten	3-4 Minuten	↗	Dübendorf	3-4 Minuten	5-6 Minuten	↗

Abbildung 2: Zeitverluste auf den verschiedenen Zufahrten 2024 (ohne Bus LSA) zu 2025 mit Bus LSA)

Die Veränderungen der Reisezeiten waren ausser bei der Zufahrt Dübendorf gering. Auf der Zufahrt Dübendorf wurde über den ganzen untersuchten Streckenzug eine Zunahme von rund 2 Minuten registriert. Auf den anderen drei Zufahrten lagen die Veränderungen bei höchstens einer Minute.

3.7.2 Öffentlicher Verkehr

Obschon aktuell tagsüber und vor allem während der Hauptverkehrszeiten ein dichtes ÖV-Angebot besteht, ist das ÖV-Angebot in den Randzeiten wenig attraktiv. Lange Wartezeiten und geringe Taktdichten senken die Bereitschaft der ÖV-Nutzung vor allem bei Personen, die selten mit dem ÖV unterwegs sind.

Durch die starke Belastung des Kantonsstrassennetzes, also auch des Sternenkreisels, kommt es unter anderem im ÖV zu Verkehrsbehinderungen, wodurch Fahrzeitverluste entstehen und Anschlüsse nicht mehr gewährleistet sind. Die Stausituation hemmt die Attraktivitätssteigerung beim Busverkehr stark. Die Bushaltestellen entlang der Kantonsstrassen liegen zudem mehrheitlich in Busbuchten, wodurch sie für den MIV überholbar sind und sich der Bus bei der Abfahrt wieder in die Kolonne einreihen und vor dem Sternenkreisel warten muss. Vor allem bei hoher Verkehrsbelastung kann mittels Fahrbahnhaltestellen sichergestellt werden, dass der MIV hinter dem Bus geführt und die Verkehrsbehinderung für den Bus vermindert wird.

Zeitverluste Engpass (Einfahrt Kreisel bis nach Engpass altes Schulhaus)

Die Auswertung der Reisezeiten der Busse zwischen dem Kreisel und dem Engpass «Altes Schulhaus» zeigt folgende Parameter:

- Eine Bus-LSA vor dem Engpass altes Schulhaus Dübendorfstrasse kann während der Hauptverkehrszeit die Durchfahrtszeit von der Hälfte bis auf 2/3 der Busse verbessern.
- Bei den übrigen Situationen wird dem Bus frühzeitig eine entsprechende Lücke freigehalten (Fahrzeuge warten vor dem Engpass), so dass er ohne einen grossen Zeitverlust den Engpass durchfahren kann.
- Während der Nebenverkehrszeit erleiden die Busse nur geringe Zeitverluste im Zusammenhang mit dem Engpass. Eine Engpass-Steuerung vereinfacht insbesondere das Durchfahren des Engpasses. Der Zeitgewinn durch die Engpass-Steuerung kann jedoch als eher gering beurteilt werden.
- Vereinzelt warten Busse im Kreisel um dem Bus aus Richtung Dübendorf die Durchfahrt durch den Engpass zu ermöglichen. Dadurch ergeben sich entsprechend hohe Reisezeiten in diesem Abschnitt für die Busse Richtung Dübendorf.
- Bei einem Rückstau auf der Zufahrt Dübendorf vom Kreisel bis über den Engpass müssen die Busse oftmals warten, bis sich der ganze Rückstau abgebaut hat, um in die Dübendorfstrasse einbiegen zu können. Dabei warten die Fahrzeuge oftmals hinter dem Engpass, bis der Bus den ganzen Streckenzug durchfahren hat.
- Bei der Auswertung der Aufnahmen zeigte sich, dass insbesondere bei wartenden Bussen im Kreisel das ganze System blockiert werden kann, da der Abfluss aus dem Kreisel nicht mehr gewährleistet ist. Dadurch können die Fahrzeuge auf der Zufahrt Dübendorfstrasse nicht in den Kreisel einfahren und der Rückstau auf dieser Zufahrt nicht abgebaut werden.

Zeitverlust Haltestelle Gemeindehaus bis Kreisel

Die Erhebungen und Auswertungen zeigen, dass die Busse oftmals bereits zwischen der Haltestelle Gemeindehaus und dem Kreisel Zentral entsprechend hohe Zeitverluste erleiden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der Kreiselfahrbahn wird das Einfahren für die Fahrzeuglenkenden auf der Zufahrt Schwerzenbachstrasse erschwert.

Insbesondere wenn der Verkehrsablauf im Kreisel aufgrund des Leitungsengpasses «Altes Schulhaus» zum Erliegen kommt (z. B. durch Lastwagen oder landwirtschaftliche Fahrzeuge), werden die Fahrzeuge auf der Zufahrt Schwerzenbachstrasse blockiert, während die Zufahrten Zürich- und Maurstrasse weiterhin (teilweise) funktionieren.

3.7.3 Beurteilung und Handlungsbedarf

Bus-LSA Engpass «Altes Schulhaus» als Sofortmassnahme

Mit der Bus-LSA Engpass «Altes Schulhaus» konnte die Durchfahrt für die Busse in Richtung Dübendorf vereinfacht und die Zeitverluste um rund 10 bis 20 Sekunden reduziert werden. Die Busse der Gegenrichtung wie auch der Schwerverkehr (in beiden Richtungen) konnten von der Bus-LSA nicht profitieren.

Demgegenüber nahmen während dem Betrieb der Bus-LSA Engpass «Altes Schulhaus» die Verlustzeiten für die Busse in der Gegenrichtung leicht zu.

- Aufgrund der Ergebnisse der Auswertung des Pilotbetriebs und den daraus abgeleiteten Erkenntnissen muss der Nutzen der Bus-LSA Engpass «Altes Schulhaus» aus Sicht Verkehrsablauf und Bus-Bevorzugung als klein beurteilt werden.
- Die grossen Zeitverluste werden unter anderem auf der Schwerzenbachstrasse im Zufahrtsbereich zum Kreisel generiert. Diese Verlustzeiten können mit der Bus-LSA Engpass «Altes Schulhaus» nicht eliminiert werden.
- Zudem erschweren diese Rückstaus im Zufahrtsbereich zum Kreisel eine optimale und effiziente Steuerung der Bus-LSA. Dadurch ergeben sich teilweise lange Rotzeiten bis der Bus den Engpass durchfahren hat.
- Aufgrund der langen Rotzeiten überwiegen die negativen Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden den positiven Nutzen der Bus-LSA für die Buschauffeure der Busse in Richtung Dübendorf.
- Der ausgewiesene Zeitgewinn ist zu klein um die Bus-LSA Engpass «Altes Schulhaus» definitiv einzuführen. Somit sollte auf die Umsetzung der Bus-LSA Engpass «Altes Schulhaus» als Sofortmassnahme verzichtet werden.

Optimierung Steuerung LSA 224

Die Auswertung des Pilotbetriebs zeigt, dass im Untersuchungsabschnitt die hohen Zeitverluste der Busse zwischen der Haltestelle Gemeindehaus und Einfahrt in den Kreisel generiert werden. Diese Zeitverluste erleiden die Busse unabhängig der Bus-LSA Engpass «Altes Schulhaus».

- An der Begehung vom 1. April 2025 konnte mit der Kantonspolizei VTA (Verkehrstechnische Abteilung) vereinbart werden, dass geprüft wird, ob die Steuerung der LSA 224 Schwerzenbach-/Wigartenstrasse so eingestellt werden kann, dass nach der Einfahrt eines Busses von der Wigartenstrasse in die Schwerzenbachstrasse die Fahrzeuge zurückgehalten werden, bis der Bus die Haltestelle Gemeindehaus verlassen hat.
- Dadurch werden in der Haltestelle Gemeindehaus wartende Busse nicht von Fahrzeugen überholt und die Busse können als Pulkführer Richtung Kreisel fahren.
- In einem ersten Schritt sollten die Zeitverluste für die Busse zwischen der Haltestelle Gemeindehaus und dem Kreisel durch die Anpassung der Steuerung der LSA 224 eliminiert werden.

3.8 Schwachstellen Langsamverkehr

Fussverkehr

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation wurde durch den Kanton Zürich im Frühjahr 2019 eine Schwachstellenanalyse Fussverkehr durchgeführt. Untersucht wurden die zentralen Abschnitte der Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet von Fällanden. Häufig erfasste Schwachstellen bildeten hier fehlende oder mangelhafte Querungsstellen

über die Kantonsstrassen. Weiter fehlt es an verschiedenen Stellen an einer Längsverbindung, oder die bestehende Längsverbindung (Trottoir) ist zu schmal ausgestaltet. Für die erfassten Schwachstellen wurden bisher keine Massnahmen zur Behebung umgesetzt. Die Schwachstellen sind weiterhin vorhanden und nach wie vor aktuell, auch im Bereich des Sternenkreisels. Dies bestätigt auch eine kürzlich von der Gemeinde Fällanden durchgeführte Schwachstellenanalyse (Massnahme aus GVK).

Veloverkehr

Innerhalb des Siedlungsgebiets wird der Veloverkehr grundsätzlich ebenfalls auf den Kantonsstrassen im Mischverkehr geführt.

Auf dem kantonalen Velowegnetz konnten im Bereich des Sternenkreisels folgende Schwachstellen identifiziert werden:

- Dübendorfstrasse (ab Kreisel Bruggacherstrasse bis Sternenkreisel)
- Maurstrasse (zwischen Wigartenstrasse und Sternenkreisel)
- Schwerzenbachstrasse (zwischen Wigartenstrasse und Sternenkreisel)

Dies bestätigt auch eine kürzlich von der Gemeinde Fällanden durchgeführte Schwachstellenanalyse (Massnahme aus GVK).

4. Ziele

Gestützt auf das Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Fällanden sind für die Entlastung resp. Verbesserung des Sternenkreisels nachfolgende Ziele zu verfolgen. Diese Ziele sind unter Berücksichtigung der übergeordneten Zielsetzungen und Planungsstrategien formuliert.

- Verkehr ist auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu verlagern (Erhöhung Modal Split)
- Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende
- Qualitative Strassenräume umsetzen (Verkehrsberuhigung und gestalterische Massnahmen unter Einhaltung der Verkehrssicherheit und einer hohen Kapazität des Kreisels)
- Sicheres und zusammenhängendes Fuss- und Velowegnetz unter Einbezug der Schulwege
- Aktive Busbevorzugung, auch mit Fahrplanhaltestellen, wo erforderlich und sinnvoll
- Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung (der Verkehr innerorts wird siedlungsverträglich abgewickelt. Die Grenzwerte für Luft- und Lärmemissionen sind eingehalten)

5. Massnahmen

Für die Umsetzung der oben erwähnten Ziele sind folgende Massnahmen, koordiniert mit dem Kanton Zürich, anzugehen:

- Umsetzung der Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept und kommunalen Richtplan Verkehr
- Bessere Durchgängigkeit / Benützbarkeit des Kreisels für Velofahrende und Fussgänger/innen

- Verbesserung Modalsplitt Lösungen durch sicheren Ausbau der Fuss- und Veloverkehrswege
- Busbevorzugungen aufeinander abstimmen (alle vier Kantonsstrassen) mit Verbesserung Warteraum MIV ausserhalb Siedlung
- Optimierung der Steuerung LSA 224 auf Schwerzenbach-/Wigartenstrasse ist so eingestellt, dass nach der Einfahrt eines Busses von der Wigartenstrasse in die Schwerzenbachstrasse die Fahrzeuge zurückgehalten werden, bis der Bus die Haltestelle Gemeindehaus verlassen hat oder Bushaltestelle Schwerzenbachstrasse Richtung Sternenkreisel als Fahrbahnhaltestellen und nicht Busbucht ausbilden
- Prüfen Kreiselzufahrtaufweitung seitens Dübendorfstrasse für bessere Befahrbarkeit und daher Engpassbeseitigung mit BGK Dübendorfstrasse im Bereich Altes Schulhaus sowie der Liegenschaft Dübendorfstrasse 2 und 8
- Reduzierung Lärmsituation mittels Einführung von Tempo 30 und flüsterarmen Strassenbelägen
- Siedlungsverträgliche Gestaltung des Sternenkreisels

6. Fazit

Die oben aufgeführten Ziele und Massnahmen basieren auf dem kommunalen Gesamtverkehrskonzept und dem kommunalen Richtplan Verkehr. Darin sind diese Ziele und Massnahmen auch bereits aufgeführt, im Wissen darum das es sich bei den beschriebenen vier Hauptverkehrsträgern, die in den Sternenkreisel münden, um kantonale Strassen handelt. Die Umsetzung dieser beschriebenen Massnahmen können daher nur in enger Zusammenarbeit mit der kantonalen Baudirektion erfolgen, die primär für diese Strassen zuständig sind. Mit diesem Strategiepapier soll es jedoch möglich sein die Interessen der Gemeinde Fällanden besser beim Kanton zu vertreten.

Gemeinde Fällanden
 Abteilung Hochbau und Liegenschaften
 Schwerzenbachstrasse 10
 8117 Fällanden
 Telefon 043 355 35 15
hochbau-liegenschaften@faellanden.ch
www.faellanden.ch