wetzikon

Stadtrat

Auszug aus dem Protokoll Sitzung vom 21. September 2022

2022/217 0.04.05.03 Postulat
Postulat "Tempo 30 Kempten-West", Ergänzungsbericht und Antrag (Parlamentsgeschäft 21.03.02)

Beschluss Stadtrat

1. Antrag und Ergänzungsbericht zum Postulat "Tempo 30 Kempten-West" werden genehmigt und dem Parlament zur Beschlussfassung unterbreitet.

2. Öffentlichkeit des Beschlusses:
   – Der Beschluss ist per sofort öffentlich.

3. Mitteilung durch Sekretariat an:
   – Parlamentsdienste (als Antrag und Ergänzungsbericht)
   – Geschäftsbereich Bau, Planung + Umwelt
   – Abteilung Sicherheit
   – Abteilung Tiefbau
   – Bereichsleiter Tiefbau/Strassenwesen
   – Projektleiterin Tiefbau

Erwägungen

Das Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie unterbreitet dem Stadtrat den Antrag und den Ergänzungsbericht zum Postulat "Tempo 30 Kempten-West" zur Überweisung an das Parlament.

Antrag und Ergänzungsbericht an das Parlament

Parlamentsgeschäft 21.03.02

Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Parlament, es möge folgenden Beschluss fassen:
(Zuständig im Stadtrat Heinrich Vettiger, Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie)

Dem Ergänzungsbericht des Stadtrats wird zugestimmt und das Postulat "Tempo 30 Kempten-West" abgeschrieben.

Bericht

Ausgangslage

Das Parlament hat dem Stadtrat am 28. Juni 2021 das Postulat "Tempo 30 Kempten-West" zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Mit einem Postulat verpflichtet das Parlament den Stadtrat gemäss Art. 47 der Geschäftsordnung des Parlaments (GeschO Parlament), im Rahmen eines Berichts zu prüfen, ob eine Vorlage auszuarbeiten ist, die in die Zuständigkeit des Parlaments oder der Stimmberechtigten fällt bzw. eine Massnahme zu treffen, die in Zuständigkeit des Stadtrats fällt. Nach Art. 49 Abs. 1 GeschO Parlament hat der Stadtrat über ein überwiesenes Postulat innert neun Monaten Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen. An seiner Sitzung vom 11. April 2022 hat das Parlament dem ersten Bericht des Stadtrats nicht zugestimmt und das Postulat nicht abgeschrieben. Das Parlament hat dem Stadtrat gemäss Art. 49, Abs. 2 GeschO Parlament einmalig eine Frist von sechs Monaten zur Erstellung eines Ergänzungsberichts angesetzt. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Der Stadtrat hatte gemäss dem Postulat zu prüfen, ob zwischen Bahnhofstrasse, Binzackerstrasse, Bahngeleise, Chämptnerbach und Pfäffikerstrasse eine Tempo-30-Zone eingeführt werden soll. Zudem soll die Tempo-30-Zone nur mit minimalsten baulichen Massnahmen ausgeführt und dabei auf eine möglichst kostengünstige Umsetzung geachtet werden. Für den Ergänzungsbericht stehen aufgrund der Parlamentsdiskussion einige Fragen im Vordergrund, welche genauere Ausführungen zum ersten Bericht des Stadtrats verlangen.

- Im Bericht des Stadtrats steht: Keine Einzelbehandlung von Kempten-West sondern Behandlung mit allen Siedlungsgebieten. Welche Siedlungsgebiete sind gemeint?
- Im Bericht des Stadtrats steht: Warten bis alle Gutachten, aller Zonen abgeschlossen sind. Welche Zonen sind gemeint?
- Im Bericht des Stadtrats steht: Gesamtkredit aller Zonen an das Parlament. Wann wird das stattfinden?
- Im Bericht des Stadtrats steht: Detailplanung aller Zonen. Wann wird diese stattfinden?
- Im Bericht des Stadtrats steht: Planauflage aller Zonen. Wann wird diese stattfinden?

Temporeduktionen in Wetzikon

Rückblick

- Aufgrund von verschiedenen Anregungen seitens der Bevölkerung hat die Stadt Wetzikon schon vor rund 30 Jahren die Einführung von Tempo 30 geprüft. Im Jahre 1992 liess der Gemeinderat für ein-

zelne Gebiete (Baumgarten, Frohberg/Morgenhalde/Tannenrain, Guldisloo, Robenhausen) Tempo-30-Gutachten ausarbeiten. Die Gemeindeversammlung bewilligte den entsprechenden Kredit nicht.
– 2003 wurde ein Grobgutachten für die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen erstellt. Die Kreditvorlage für die erste Etappe dazu kam am 8. Februar 2004 an die Urne. Sie fand beim Souverän keine Mehrheit.
– 2008 stimmte die Gemeindeversammlung mit grossem Mehr der Initiative „Einführung von Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen südlich der Eisenbahnlinie Zürich - Wetzikon - Rapperswil im Sinne eines Pilotprojektes vom 21. April 2007“ zu. Die Bauarbeiten erfolgten 2012 und die Guyer-Zeller-Strasse wurde nachgelagert an die Sanierung der Rapperswilerstrasse 2016 ausgeführt.
– Im behördenverbindlichen kommunalen Richtplan (Verkehrsplan), welcher an der Gemeindeversammlung am 13. November 2012 festgesetzt wurde, hat sich der damalige Gemeinderat folgend verpflichtet, eine quartiersweise Einführung von Tempo 30 zu prüfen.
– 2013 wurde die Initiative für die Einführung von Tempo-30-Zonen in Robenhausen durch die Gemeindeversammlung angenommen. Die Genehmigung durch das Parlament folgte 2015. Die Bauarbeiten erfolgten 2016.

In den darauffolgenden Jahren gab es in grosser Anzahl weitere politische Vorstösse und Begehren aus diversen Quartieren; Kindergartenstrasse, Glärnischweg, Schwalbenstrasse, Schellerstrasse, Kreuzackerstrasse um nur einige davon zu nennen.

Aktuelle Überlegungen

Die in den letzten Jahren deutliche auftretende Häufung der politischen Vorstösse bzw. der Begehren aus der Bevölkerung zum Thema Temporeduktionen hat den Stadtrat 2021 dazu veranlasst, sich konzeptionelle Überlegungen zu Temporeduktionen in Wetzikon zu machen. Die entsprechende Handlungsanweisung findet sich im behördenverbindlichen kommunalen Richtplan (Verkehrsplan), welcher von der Gemeindeversammlung am 13. November 2012 festgesetzt wurde. Das Zielbild sieht vor, nahezu flächendeckend Verkehrsberuhigungen in den Wohnquartieren von Wetzikon einzuführen.

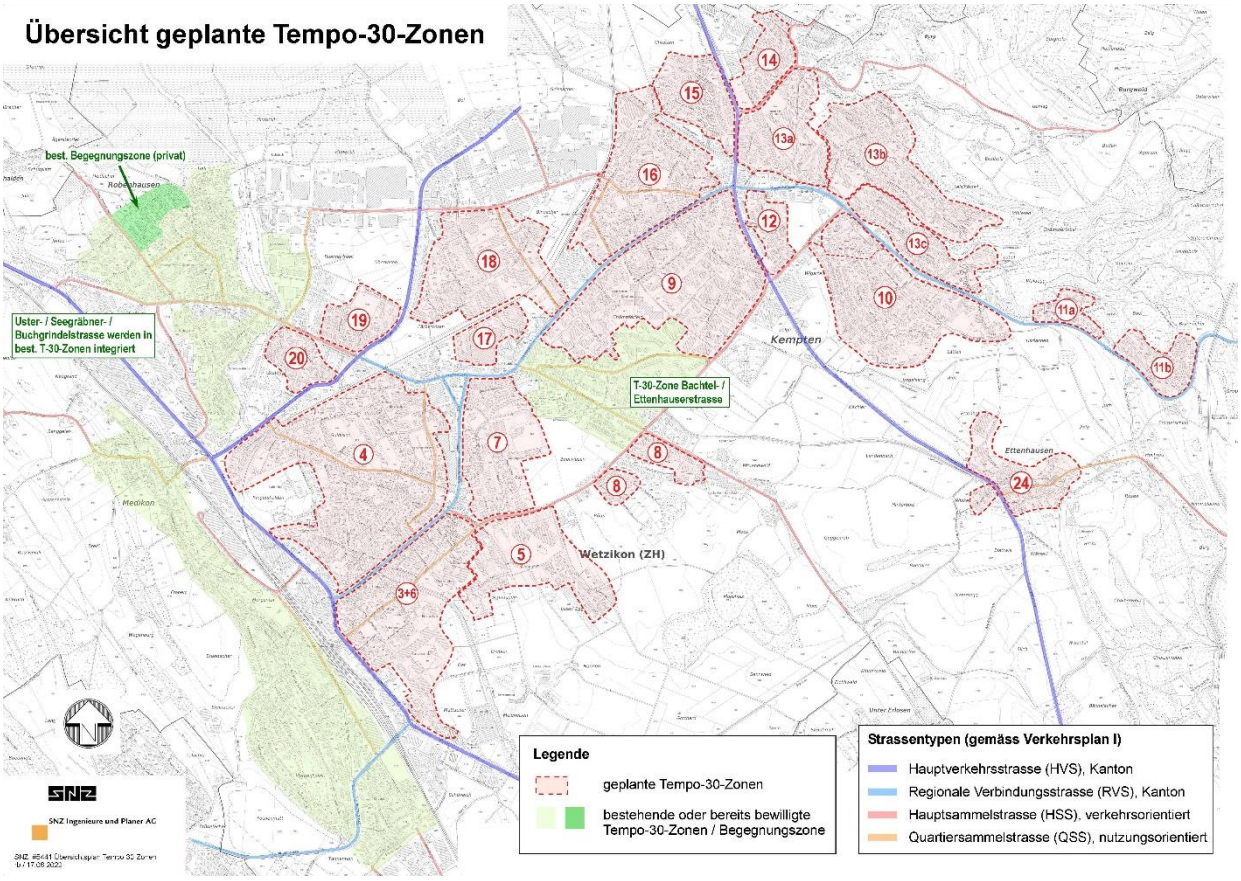
Der Stadtrat hat sich dafür entschieden, die Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren zu untersuchen und dem Parlament den Gesamtkredit der Honorar- und Baukosten und somit die Einführung der Tempo-30-Zonen zur Beschlussfassung zu unterbreiten. Die verkehrstechnischen Gutachten und die dazugehörigen Massnahmenpläne, sowie die positiven Vorentscheide der Bewilligungsbehörde (Kantonspolizei Zürich, verkehrstechnische Abteilung) liegen vor. Damit wird aufgezeigt, wie Tempo 30 in den Wohnquartieren umgesetzt werden kann, welche Gebiete in eine Tempo-30-Zone zu integrieren sind und welche Massnahmen für die Einhaltung von Tempo 30 umgesetzt werden müssen. Diese Planungsarbeiten konnten planmässig im Juli 2022 abgeschlossen werden.

Weil die für alle Zonen notwendigen, separaten Gutachten mit dazugehörigem Massnahmenplan gleichzeitig und durch das gleiche Büro (eine Zone bildet eine Ausnahme) erarbeitet wurden, konnte die Effizienz bei der Bearbeitung massiv gesteigert und dadurch auch die Kosten pro Gutachten stark gesenkt werden. Zudem sind die geplanten Massnahmen identisch und die jeweiligen Einsatzkriterien verlässlich gleich beurteilt worden.

Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren

An seiner Sitzung vom 7. September 2022 hat der Stadtrat mit dem Beschluss "Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren, Kreditbewilligung und Arbeitsvergabe, Antrag und Weisung (SRB 2022/206)" die Weichen für die Einführung von Tempo 30 in den Wetziker Wohnquartieren ge-

stellt. Geplant ist die Umsetzung von 21 Tempo-30-Zonen (in Abbildung rot dargestellt), unteranderem auch im Gebiet Kempten-West. Bei der Einführung von Tempo 30 stehen Quartiere mit vorwiegend Wohnnutzung im Vordergrund. Reine Gewerbe-/Industriegebiete wurden nicht untersucht.



Tempo 30 im Gebiet Kempten-West

Da das entsprechende verkehrstechnische Gutachten und der dazugehörige Massnahmenplan jetzt vorliegen und von der Kantonspolizei vorgeprüft wurden, können genauere Aussagen über die geplante Tempo-30-Zone im Gebiet Kempten-West gemacht werden.

Zone 16, Stationsstrasse

Im Rahmen der Erarbeitung des verkehrstechnischen Gutachtens wurde die Zonenabgrenzung im Gebiet Kempten-West aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der rechtlichen Ausgangslage festgelegt. Die Zone 16 wird südlich von der Bahnhofstrasse abgegrenzt. Westlich grenzt die Zone an die SBB-Strecke und östlich an den Chämptnerbach. In der geplanten Tempo-30-Zone bestehen mehrere Privatstrassen, deren Einbezug in die Zone grundsätzlich angedacht ist. Da Einverständnis der jeweiligen Grundeigentümer ist vor der Umsetzung noch einzuholen.

Das Gutachten zeigt auf, dass die Einführung einer Tempo-30-Zone möglich, zweck- und verhältnismässig ist. Massgebend für die Beurteilung sind folgende Punkte:

– Innerhalb der Zone befinden sich ein Kindergarten sowie die Privatschule SalZH (Kindergarten / Primar).

– Die Unfallanalyse hat gezeigt, dass sich insgesamt 20 Unfälle in den letzten 5 Jahren ereigneten. Bei einem Unfall waren Fussgänger und bei einem Unfall Velofahrende beteiligt.
– Auf Höhe Stationsstrasse 15 wurde mit ca. 4'000 Fahrzeugen/Tag das höchste Verkehrsaufkommen gemessen, bei der Stationsstrasse 56 sind es ca. 3'100 Fahrzeugen/Tag (Zahlen von 2019). Auf den übrigen Strassen in der geplanten Tempo-30-Zone sind die Verkehrsmengen tiefer.
– Die gefahrenen Geschwindigkeiten (V_{85}) liegen bei den drei erhobenen Strassenabschnitten über 40 km/h. Dies hat unter anderem mit der geraden Linienführung und der guten Überblickbarkeit des Strassenraumes zu tun. Entsprechend sind zur ausreichenden Senkung des Geschwindigkeitsniveaus in diesem Bereich neben signal- und markierungstechnische auch bauliche Massnahmen zu ergreifen (Forderung der Kantonspolizei als Bewilligungsinstanz).

Geplante Massnahmen (Signalisation, Markierung, bauliche Massnahmen)

Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen schreibt die zu treffenden verkehrsrechtlichen Anordnungen sowie Massnahmen mit Bezug zur Strassenraumgestaltung vor. Insbesondere gilt zu beachten, dass zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen sind, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen. Gemäss Praxis der Kantonspolizei Zürich (Bewilligungsinstanz) sind auf Strassenzügen im Ausgangszustand (Tempo 50), welche von 85 % der gemessenen Fahrzeuge mit einer Maximalgeschwindigkeit von 41 km/h und höher ($V_{85} \geq 41$ km/h) befahren werden, zwingend bauliche Massnahmen nötig.

In der Tempo-30-Zone "Zone 16, Stationsstrasse" sind folgende Massnahmen geplant:

– Signalisation Zoneneingänge und Erstellung klarer Eingangstore
– Anbringen besondere Markierung "30" am Boden (wiederholend innerhalb der Zone)
– Vortrittsregelung "Rechtsvortritt"
– Aufheben bestehender Fussgängerstreifen (Höhe Bahnhof, Höhe Rosenstrasse)
– Anbringen seitliche Einengungen zur Verkehrsberuhigung (Stationsstrasse Nord, Mühlebühlstrasse)
– Anbringen von Berliner-Kissen zur Verkehrsberuhigung (Stationsstrasse Nord/Süd)

Kostenvoranschlag Projektierungs- und Baukosten
(ohne Öffentlichkeitsarbeit und Bewilligungsverfahren)

Zone	**Einführung (1. Priorität)**	**Massnahmen Nachrüstung (2. Priorität)**	**Totalbetrag (+/- 15 %)**
Zone 16, Stationsstrasse	77'000.00	22'000.00	99'000.00

Die Kosten sind in Priorität 1 und Priorität 2 gegliedert. Die Massnahmen 1. Priorität werden bei der Einführung der Tempo-30-Zone umgesetzt. Die realisierten Massnahmen sind gemäss der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wird der V_{85}-Wert von maximal 38 km/h nach Einführung der Massnahmen 1. Priorität überschritten, sind zusätzliche korrektive bauliche Massnahmen zu ergreifen. Solche Massnahmen wurden in der Planung und der Kostenschätzung bereits als Massnahmen 2. Priorität berücksichtigt, obwohl sie allenfalls nicht anfallen werden.

Umsetzung

Der Stadtrat hat dem Parlament einen Gesamtkredit zur Beschlussfassung unterbreitet (SRB 2022/206). Im Anschluss an die rechtsgültige Kreditgenehmigung durch das Parlament sollen alle geplanten Tempo-30-Zonen umgesetzt werden. Nachfolgende Arbeitsschritte sind für die Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wetziker Wohnquartieren erforderlich:

- Submissionsverfahren für Ingenieurarbeiten (gemäss Beschaffungsrichtlinien der Stadt Wetzikon)
- Öffentlichkeitsarbeit bei der Bevölkerung (informieren, Bedürfnisse abholen, Ideen reflektieren/aufnehmen)
- Bewilligungsverfahren (Öffentliche Planauflage inkl. Einsprachebereinigung gemäss Strassengesetz)
- Submission Tiefbau-, Signalisations- und Markierungsarbeiten (gemäss Beschaffungsrichtlinien der Stadt Wetzikon)
- Projektfestsetzung durch Stadtrat
- Verfügung der Signalisation durch Kantonspolizei
- Einführung der Tempo-30-Zonen und Umsetzung der Massnahmen

Es ist im Grundsatz vorgesehen, sowohl die öffentliche Planauflage als auch die Umsetzung für jede Zone einzeln durchzuführen. Wo sinnvoll, können Zonen jedoch zeitgleich öffentlich aufgelegt oder auch in der Umsetzung zeitlich koordiniert und zusammengefasst werden. Zudem kann die Umsetzung einzelner Zonen auch synergienutzend mit Drittprojekten koordiniert und unter Beachtung von anstehenden Strassensanierungen erfolgen.

Akten

- SRB 2022/206 - Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren, Kreditbewilligung und Arbeitsvergabe, Antrag und Weisung vom 7. September 2022
- Tempo-30-Gutachten Zone 16, Stationsstrasse vom 13. Mai 2022
- Massnahmenplan Zone 16, Stationsstrasse vom 13. Mai 2022

Für richtigen Protokollauszug:

Stadtrat Wetzikon
Martina Buri, Stadtschreiberin

wetzikon

Stadtrat

Auszug aus dem Protokoll Sitzung vom 7. September 2022

2022/206 6.06.03 Motorisierter Individualverkehr
Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren, Kreditbewilligung und Arbeitsvergabe, Antrag und Weisung (Parlamentsgeschäft 22.06.14)

Beschluss Stadtrat

1. Antrag und Weisung für den Gesamtkredit der Honorar- und Baukosten "Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren" werden genehmigt und dem Parlament zur Beschlussfassung unterbreitet.

2. Die Abteilung Tiefbau wird beauftragt, die anfallenden Kosten nach erfolgter Kreditbewilligung entsprechend zu budgetieren und ermächtigt, die Arbeiten aufzunehmen.

3. Die Abteilung Tiefbau wird ermächtigt, die Vergaben nach erfolgter Kreditbewilligung im Rahmen des bewilligten Gesamtkredits und im Rahmen der Beschaffungsrichtlinien der Stadt Wetzikon zu tätigen sowie die Werkverträge rechtsverbindlich zu unterzeichnen.

4. Der Bereich Tiefbau/Strassenwesen wird angewiesen, die Planauflage nach § 16 des Strassengesetzes im Anschluss an die Kreditbewilligung durch das Parlament zu veranlassen.

5. Der Geschäftsbereich Präsidiales + Entwicklung wird beauftragt, die Öffentlichkeit mit einer Medienmitteilung über diesen Beschluss zu informieren.

6. Öffentlichkeit des Beschlusses:
   – Der Beschluss ist per sofort öffentlich.

7. Mitteilung durch Sekretariat an:
   – Parlamentsdienste (als Antrag und Weisung mit Aktenverzeichnis)
   – Geschäftsbereich Bau + Infrastruktur
   – Abteilung Finanzen
   – Abteilung Sicherheit
   – Abteilung Tiefbau
   – Bereich Tiefbau/Strassenwesen
   – Projektleiterin Tiefbau

Erwägungen

Das Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie unterbreitet dem Stadtrat den Antrag eines Gesamtkredits für die "Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren" zur Genehmigung durch das Parlament.

Antrag und Weisung an das Parlament

Parlamentsgeschäft 22.06.14

Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Parlament, es möge folgenden Beschluss fassen:
(Zuständig im Stadtrat Heinrich Vettiger, Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie)

1. Für die Einführung und Umsetzung der Tempo-30-Zonen wird ein Gesamtkredit über 887'400 Franken (± 15 %) als neue Ausgabe bewilligt. Der Kredit erhöht sich um eine allfällige Bauteuerung. Die Umsetzung erfolgt jeweils im Anschluss an die Projektfestsetzung durch den Stadtrat.

2. Die Ausgaben sind der Investitionsrechnung wie folgt zu belasten:

   Konto INV00762-6511.5010.00 887'400 Franken
   (Einführung Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren)

3. Der Stadtrat wird ermächtigt, die Vergaben im Rahmen des bewilligten Gesamtkredits und im Rahmen der Beschaffungsrichtlinien der Stadt Wetzikon zu tätigen sowie die Werkverträge rechtsverbindlich zu unterzeichnen.

4. Der Stadtrat wird angewiesen, die Planauflage nach § 16 des Strassengesetzes im Anschluss an die Kreditbewilligung durch das Parlament zu veranlassen.

Weisung

Ausgangslage

Rückblick auf Temporeduktionen in Wetzikon

Temporeduktionen sind in der Stadt Wetzikon ein wiederkehrendes Thema. Aufgrund von verschiedenen Anregungen seitens der Bevölkerung hat die Stadt Wetzikon schon vor rund 30 Jahren die Einführung von Tempo 30 geprüft. 1992 liess der Gemeinderat für einzelne Gebiete (Baumgarten, Frohberg/Morgenhalde/Tannenrain, Guldisloo, Robenhausen) Tempo-30-Gutachten ausarbeiten. Die Gemeindeversammlung bewilligte den entsprechenden Kredit nicht. 2003 wurde ein Grobgutachten für die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen erstellt. Die Kreditvorlage für die erste Etappe dazu kam am 8. Februar 2004 an die Urne. Sie fand beim Souverän keine Mehrheit. Im behördenverbindlichen kommunalen Richtplan (Verkehrsplan), welcher an der Gemeindeversammlung am 13. November 2012 festgesetzt wurde, hat sich der damalige Gemeinderat folgend zu einer quartierweisen Einführung von Tempo 30 verpflichtet.

Eingeführt wurden bis anhin wenige Tempo-30-Zonen:

– 2008 stimmte die Gemeindeversammlung mit grossem Mehr der Initiative "Einführung von Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen südlich der Eisenbahnlinie Zürich - Wetzikon - Rapperswil im Sinne eines Pilotprojektes vom 21. April 2007" zu. Die Bauarbeiten erfolgten 2012 und die Guyer-Zeller-Strasse wurde nachgelagert an die Sanierung der Rapperswilerstrasse 2016 ausgeführt.

– 2013 folgte die Annahme der Initiative für die Einführung von Tempo-30-Zonen in Robenhausen durch die Gemeindeversammlung, Genehmigung durch das Parlament im 2015. Die Bauarbeiten erfolgten 2016.

Grosse Anzahl politischer Vorstösse/Begehren aus der Bevölkerung

In den letzten Jahren gab es in grosser Anzahl weitere politische Vorstösse und Begehren aus diversen Quartieren.

Jahr	Begehren/politischer Vorstoss
2014	- Motion Tempo 30 in allen Wohnquartieren - Anfrage Steinerschule Tempo 30
2017	- Anfrage Zonenänderung Kindergartenstrasse - Anfrage Zonenänderung Morgenrainstrasse - Anfrage Verkehrsberuhigung Glärnischweg - Anfrage Schulwegsicherheit Robenhausen
2018	- Anfrage Tempo 30 Schwalbenstrasse - Postulat Tempo 30 Schellerstrasse - Interpellation "Lenkungsmassnahmen Verkehr" Tempo 30
2019	- Postulat Tempo 30 im Zentrum auf der Bahnhofstrasse - Anfrage GR Pfäffikon Tempo 30 Strandbadstrasse - Anfrage Tempo 20 in Robenhausen - Anfrage Tempo 30 Guldisloo - Anfrage Tempo 30 Spitalstrasse - Postulat Tempo 30 auf der Spitalstrasse zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse
2020	- Anfrage Tempo 30 Schönenwerdstrasse - Anfrage Tempo 30 Preyen-/Mönchbergstrasse - Postulat Begegnungszonen - Petition unteranderem Tempo 30 Kindergartenstrasse - Petition Tempo 30 Kreuzackerstrasse - Postulat Tempo 30 Tödistrasse / Guldisloo - Petition Tempo 30 Guldisloo
2021	- Einsprache mit Forderung Tempo 30 Spitalstrasse im Rahmen der Lärmsanierung - Tempo 30 in Kempten-West - Schriftliche Anfrage Tempo 30 vs. Einsatzbereitschaft von Blaulichtorganisationen - Anfrage Tempo 30 Stationsstrasse

Konzeptionelle Überlegungen zu Temporeduktionen und Untersuchung Tempo-30-Zonen

Die in den letzten Jahren deutliche auftretende Häufung der Begehren aus der Bevölkerung bzw. der politischen Vorstösse zum Thema Temporeduktionen hat den Stadtrat 2021 dazu veranlasst, sich konzeptionelle Überlegungen zu Temporeduktionen in Wetzikon zu machen. Er hat sich grundsätzliche sowie strategische Gedanken dazu gemacht, wie der künftige Umgang mit temporeduzierten Zonen auf dem kommunalen Strassennetz aussehen soll. Gleiche verkehrsplanerische und raumwirksame Handlungsanweisung findet sich im behördenverbindlichen kommunalen Richtplan (Verkehrsplan),

welcher von der Gemeindeversammlung am 13. November 2012 festgesetzt wurde. Das Zielbild sieht vor, nahezu flächendeckend Verkehrsberuhigungen in den Wohnquartieren von Wetzikon einzuführen, beispielsweise mit der quartierweisen Umsetzung von Tempo-30-Zonen.

Dafür wurde im ersten Halbjahr 2021 als Diskussionsbasis ein Geschwindigkeitsreduktionskonzept erarbeitet. Es zeigt im Sinne einer Voruntersuchung auf, welche Gebiete sich grundsätzlich für Geschwindigkeitsreduktionen eignen könnten, wie umfangreich die jeweils zu ergreifenden baulichen Massnahmen sind und wie hoch die Kosten für die Umsetzung liegen. Im Vordergrund stand dabei klar die verschiedenen Quartiere mit vorwiegend Wohnnutzung. Gewerbe-/Industriegebiete wurden nicht untersucht. Das übergeordnete Strassennetz (Hauptverkehrsachsen), städtebauliche Trennungen (z.B. Bahnlinie) sowie geplante oder bestehende Tempo-30-Zonen bildeten den Rahmen für die Zonenabgrenzung.

Die Situationsanalyse der verschiedenen Gebiete ergab, dass grundsätzlich in allen betrachteten Quartierzellen Tempo 30 eingeführt werden könnte. Der Stadtrat sprach sich deshalb für die proaktive Prüfung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren aus. Mit Beschluss vom 8. September 2021 (SRB 2021/205) genehmigte der Stadtrat die Ausarbeitung der verkehrstechnischen Gutachten, welche für die Beantragung zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erforderlich sind.

Die verkehrstechnischen Gutachten und die dazugehörigen Massnahmenpläne, welche für jede Zone einzeln erstellt werden mussten, sowie die positiven Vorentscheide der Bewilligungsbehörde (Kantonspolizei Zürich, verkehrstechnische Abteilung) liegen vor. Die Arbeiten konnten planmässig im Juli 2022 abgeschlossen werden.

Projektabgrenzung zu Tempo-30-Zonen aus Lärmschutzgründen

Die Einführung von Tempo 30 als Massnahme an der Lärmquelle zur bundesrechtlich vorgeschriebenen Lärmsanierung gewinnt stetig an Bedeutung. Dabei ist wichtig zu unterscheiden, dass die Einführung von Tempo 30 zur Lärmsanierung hauptsächlich auf stark befahrenen Strassen Anwendung findet und daher nicht mit der Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren gleichgesetzt werden kann. Die Lärmsanierung stellt für sämtliche Strasseneigentümer eine Pflicht dar, welche vom Bund mit dem Umweltschutzgesetz und der Lärmschutzverordnung auferlegt wurde.

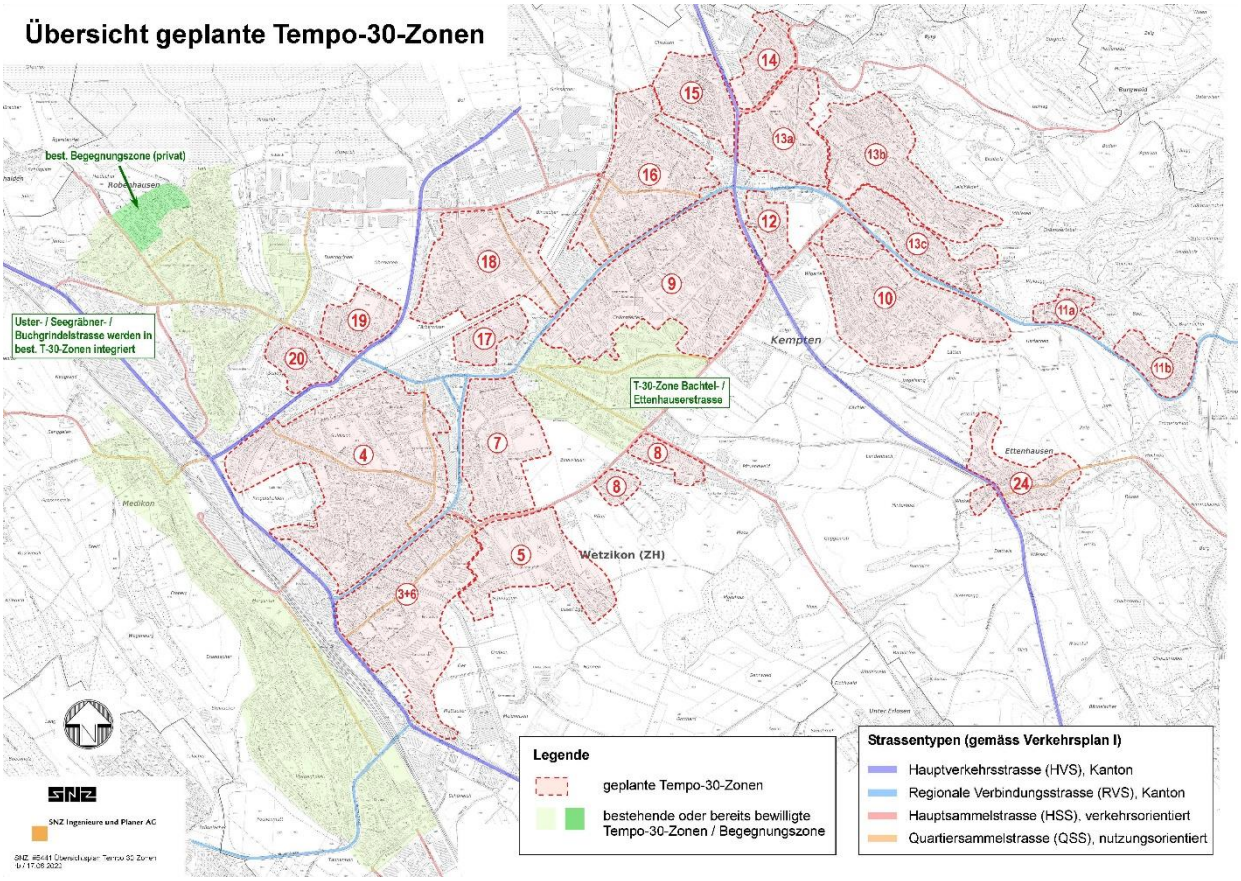
Die Stadt Wetzikon hat im Rahmen der kommunalen Lärmsanierung (*Teilprojekt Wetzikon 1*) die Einführung von Temporeduktionen als Lärmsanierungsmassnahmen an der Quelle vertieft untersucht. Verkehrs- und lärmtechnische Gutachten haben ergeben, dass die Einführung von Tempo-30-Zonen an der Bachtel-, Ettenhauser- und Sonnenfeldstrasse sowie an der Uster-, Seegräbner- und Buchgrindelstrasse zweck- und verhältnismässige Lösungen zur Reduktion der übermässigen Lärmbelastung sind. Deshalb stimmte der Stadtrat 2021 (SRB 2021/204), gestützt auf die lärmtechnische Sanierungspflicht (Art. 16 Umweltschutzgesetz, Art. 13 ff Lärmschutzverordnung), der Einführung und Umsetzung zu. Vertiefte Abklärungen und ein entsprechendes verkehrs- und lärmtechnisches Gutachten für die Spitalstrasse laufen derzeit noch (kommunalen Lärmsanierung, *Teilprojekt Wetzikon 2*).

Auch der Kanton Zürich beschäftigt sich zurzeit intensiv mit der Lärmsanierung der kantonalen Strassen in Wetzikon, denn auch er muss für sein Strassennetz ein Lärmsanierungsprojekt ausarbeiten. Grundsätzlich wird die Einführung von Tempo 30 auf der Bahnhofstrasse, Usterstrasse, Pfäffikerstrasse, Tösstalstrasse und Hinwilerstrasse untersucht. Seitens Kanton werden derzeit konkrete Massnahmen ausgearbeitet und verkehrsplanerische Gutachten zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit und

Einführung von Tempo 30 ausgearbeitet, welche zusammen mit dem kantonalen Lärmsanierungsprojekt aufgelegt werden.

Übersicht der Tempo-30-Zonen im Rahmen der Einführung in Wohnquartieren

Mit der Umsetzung von 21 Tempo-30-Zonen ist die Einführung von Tempo 30 in den Wetziker Wohnquartieren möglich. Die Nummerierung der Zonen ist angelehnt an das Projekt "flächendeckend Tempo 30" von 2003. Die heute bestehenden Tempo-30-Zonen haben auch eine entsprechende Nummer im Namen, weshalb diese Namensgebung übernommen wurde. Zur einfacheren Lokalisierung der einzelnen Zonen wurde die Nummer noch mit einem Gebiets- oder Strassennamen ergänzt.



Gemäss Gutachten ist die Massnahme Tempo 30 in allen Zonen zweck- und verhältnismässig, um ein auf die Quartiere angepasstes Geschwindigkeitsniveau zu erreichen und damit einhergehend die Aufenthaltsqualität zu verbessern sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden hoch zu halten. Die Gutachten zeigen auch auf, in welchen Zonen aufgrund des heutigen Geschwindigkeitsniveaus zusätzliche bauliche Massnahmen zur Einhaltung der neu signalisierten Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 erforderlich sind bzw. wie diese aussehen sollen.

- In zwölf Zonen (57 % der neuen Zonen) sind keine zusätzlichen Verkehrsberuhigungselemente notwendig.
- In elf Zonen (52 % der neuen Zonen) liegen Einrichtungen wie Kindergarten, Schulen oder Alterseinrichtungen.

– In reinen Gewerbe- und Industriegebieten wird das heutige Temporegime (Tempo 50) mit den geplanten Tempo-30-Zonen nicht geändert.

– Von den 21 neuen Tempo-30-Zonen werden keine Hauptverkehrsstrassen, regionale Verbindungsstrassen oder Hauptsammelstrassen tangiert.

– Der öffentliche Busverkehr ist einzig auf der Weiherstrasse und der Spitalstrasse, Abschnitt Weiherstrasse bis Schneggenstrasse, von der neuen Temporeduktion betroffen. Es handelt sich um einen rund 400 m langen Abschnitt.

– Für den Einbezug von Privatstrassen in die Tempo-30-Zone ist das Einverständnis der Grundeigentümer erforderlich. Wo rechtlich möglich wurden die Privatstrassen in den jeweiligen Gutachten und Massnahmenplänen integriert. Die Grundeigentümer werden vor der Umsetzung der Tempo-30-Zone angefragt. Sie können dann entscheiden, ob die Privatstrasse Teil der Zone sein soll oder nicht.

Grundsätze einer Tempo-30-Zone

Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen schreibt die zu treffenden verkehrsrechtlichen Anordnungen sowie Massnahmen mit Bezug zur Strassenraumgestaltung vor. Insbesondere sind folgende Punkte zu beachten:

– In Tempo-30-Zonen gilt grundsätzlich der Rechtsvortritt. Abweichungen davon sind möglich, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert (z. B. ungenügende Sichtweiten). Im Weiteren ist es möglich vom Rechtsvortritt abzuweichen, wenn die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist.

– In Tempo-30-Zonen sind Fussgängerstreifen grundsätzlich aufzuheben. Ausnahmen bilden Fussgängerstreifen beispielsweise bei Schulen und Heimen oder wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger einen Fussgängerstreifen erfordern.

– Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.

– Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

Zum letzten Punkt präzisiert das Dokument "Allgemeine Hinweise zu Tempo-30-Zonen" der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich:

– Gemäss Praxis der Kantonspolizei Zürich sind auf Strassenzügen im Ausgangszustand (z. B. Tempo 50), welche von 85 % der gemessenen Fahrzeuge mit einer Maximalgeschwindigkeit von 41 km/h und höher ($V_{85} \geq 41$ km/h) befahren werden, zwingend bauliche Massnahmen nötig. Nur auf Strassenzügen mit geringeren V_{85}-Werten genügen in der Regel markierungstechnische Massnahmen wie zum Beispiel Bodenmarkierungen "30".

Zielsetzung der Tempo-30-Zonen

Angepasstes Geschwindigkeitsniveau	Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone wird das Geschwindigkeitsregime der siedlungsorientierten Strassen ihrer Funktion entsprechend angepasst. Es ist eine Angleichung des Geschwindigkeitsniveaus der verschiedenen Verkehrsteilneh-

	menden möglich. Die Signalisation von Tempo 30 erfolgt im Interesse und zum Schutz aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere zum Schutz des Fuss- und Radverkehrs. Die Funktion einer innerstädtischen Strasse für den motorisierten Individualverkehr wird durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt.
Verkehrssicherheit	Durch die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird die Gefährdung durch den motorisierten Individualverkehr reduziert. Durch tiefere Fahrgeschwindigkeiten werden die minimalen Sichtweiten und der Anhalteweg von Motorfahrzeugen verkürzt. Somit bleibt dem Fahrzeuglenker mehr Zeit das Verhalten der Verkehrsteilnehmer (u.a. Schulkinder) zu beobachten und rechtzeitig auf potentielle Konflikte zu reagieren. Die Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren und weniger routinierten Verkehrsteilnehmenden (z.B. Schulkinder, ältere Personen, etc.), wird verbessert, die Unfallhäufigkeit und die Unfallschwere sinken. Gerade in Gebieten, in welchen keine oder nur wenige Trottoirs bestehen, erhalten Zufussgehende vermehrt die Möglichkeit, die Strasse zu überqueren oder sich kurze Zeit auf der Strasse aufzuhalten. Eine Tempo-30-Zone hat auch für Velofahrende einen positiven Effekt, weil sich die Geschwindigkeiten zwischen Velofahrenden und Motorfahrzeugen angleichen. Weiter erkennen Fahrzeuglenkende Fussgänger und Velofahrer frühzeitig und andererseits wird der herannahende Verkehr leichter wahrgenommen. Durch das tiefere Geschwindigkeitsniveau in der Tempo-30-Zone kann die Qualität für den Fuss- und Veloverkehr gesteigert und das Verkehrssicherheitsrisiko verringert werden.
Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	In einer Tempo-30-Zone wird der motorisierte Verkehr mit einer reduzierten Geschwindigkeit durch das Wohngebiet geführt. Gesamthaft betrachtet führt die Einführung von Tempo 30 in Wohnquartieren zu einer Verbesserung der Wohnqualität und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, weil durch die Tempo-Verminderung die Lärm- und Abgas-Immissionen reduziert und die Sicherheit erhöht werden.

Geplante Massnahmen (Signalisation, Markierung, bauliche Massnahmen)

Die Signalisation von Tempo 30 führt zu einer geringen Veränderung des Fahrverhaltens. Je nach bestehendem Geschwindigkeitsniveau ($V_{85} \geq 41$ km/h) sind neben signal- und markierungstechnischen Massnahmen auch bauliche Massnahmen erforderlich, damit die neue Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingehalten wird. Dies gibt sowohl die Verordnung über die Tempo-30- Zonen und die Begegnungszonen als auch die Kantonspolizei Zürich als Bewilligungsinstanz so vor.

Weil die verkehrstechnischen Gutachten und die dazugehörigen Massnahmenpläne gleichzeitig und durch das gleiche Büro (eine Zone bildet eine Ausnahme) erarbeitet wurden, sind die geplanten Massnahmen identisch und die jeweiligen Einsatzkriterien verlässlich gleich beurteilt worden. In den neuen Tempo-30-Zonen sind folgende Massnahmen geplant:

- Signalisation Zoneneingänge
  Die Signalisation einer Tempo-30-Zone ist durch ein klares Eingangstor zu gestalten. Ziel ist, dass die Fahrzeuglenkenden einen klaren Regimewechsel feststellen und angehalten werden, die maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h einzuhalten. Bei der Umsetzung der Zoneneingänge wird auf ein einheitliches Design geachtet, sodass die Verkehrsteilnehmenden innerhalb von Wetzikon ein wiederkehrendes Element vorfinden.
- Besondere Markierung "30"

Um den Zonencharakter zu verdeutlichen, wird innerhalb der Tempo-30-Zonen die besondere Markierung "30" am Boden angebracht. Dies stellt insbesondere auch in Zonen ohne zusätzliche bauliche Massnahmen eine gute Möglichkeit dar, das Temporegime regelmässig in Erinnerung zu rufen.

– Rechtsvortritt
  Innerhalb der Tempo-30-Zonen gilt grundsätzlich der Rechtsvortritt. Davon wird nur in begründeten Fällen abgewichen. Wo notwendig und sinnvoll wird der Rechtsvortritt mit einer Markierung verdeutlicht.

– Fussgängerstreifen
  Bestehende Fussgängerstreifen sind in Tempo-30-Zonen grundsätzlich aufzuheben. Sie dürfen jedoch belassen werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern (z. B. bei Schulen und Heimen).

– Parkfelder
  Bestehende Parkfelder auf der Fahrbahn gelten, sofern sie belegt sind, bereits als Verkehrsberuhigungselement. Damit sie auch dann eine verkehrsberuhigende Wirkung haben, wenn sie gerade nicht belegt sind, wird vor den Parkfeldern stellenweise ein bauliches Element angebracht.

– Seitliche Einengungen
  Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind in neun von 21 Zonen weitere bauliche Massnahmen zu ergreifen. In erster Linie werden wo notwendig und sinnvoll seitliche Einengungen erstellt. Diese haben durch ihre versetzte Anordnung eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung.

– Berliner-Kissen
  Wo seitliche Einengungen nicht ausreichen, bei sehr hohem Verkehrsaufkommen oder bei einem hohen Lastwagenanteil bzw. Busverkehr, wird die Geschwindigkeitsreduktion durch einen lokalen vertikalen Versatz (Berliner-Kissen) erzielt. Diese Belagskissen senken die Fahrgeschwindigkeit effektiv. Sie weisen verschiedene Abmessungen auf und werden als einzelnes Kissen oder im Falle von Busverkehr für weniger Beeinträchtigung und Komforteinbussen als Doppel-Kissen erstellt.

Massnahmen 2. Priorität

Gemäss der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sind die realisierten Massnahmen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Die dafür erforderlichen Geschwindigkeitsmessungen erfolgen durch die Kantonspolizei Zürich (Nachkontrolle). Der V_{85}-Wert darf maximal 38 km/h betragen. Werden die angestrebten Ziele (nach Einführung der Massnahmen 1. Priorität) nicht erreicht, das heisst werden höhere Werte gemessen, sind zusätzliche korrektive bauliche Massnahmen zu ergreifen. Solche Massnahmen wurden in der Planung und der Kostenschätzung bereits als Massnahmen 2. Priorität berücksichtigt. Die effektive Umsetzung der Massnahmen 2. Priorität erfolgt erst, sofern die Ziele nach den Massnahmen der 1. Priorität nicht erreicht wurden.

Mögliche Auswirkungen der geplanten Massnahmen

Auswirkungen auf die Blaulichtorganisationen

Die baulichen Massnahmen in den Tempo-30-Zonen wurden so geplant, dass die Befahrbarkeit für alle Motorfahrzeuge gewährleistet werden kann. Die Massnahmen sollen auf die Blaulichtorganisationen so wenige negative Auswirkungen wie möglich haben. Dies wurde in den verkehrstechnischen Gutach-

ten und den Massnahmenplänen im Einzelfall berücksichtigt. Weiter wurden von der Feuerwehr Wetzikon-Seegräben Fahrversuche bei bestehenden baulichen Massnahmen durchgeführt, damit die Beeinflussung besser abgeschätzt werden konnte. Dadurch wird sichergestellt, dass die Tempo-30-Massnahmen einen möglichst geringen Einfluss auf die Interventionszeiten der Blaulichtorganisationen haben und die Leistungsnormen bestmöglich erfüllt werden können.

Bei einer grossflächigen Einführung von Tempo 30 ist unweigerlich mit einer Verlängerung der Einsatzzeiten der Blaulichtorganisationen zu rechnen. Insbesondere betrifft dies die Anfahrtszeit der Einsatzkräfte zu den Depots, da sich die Milizfeuerwehrleute bei Anfahrten im Privatfahrzeug vollumfänglich an die Strassenverkehrsgesetze zu halten haben. Da es sich in den neuen Tempo-30-Zonen um siedlungsorientierte Strassen in Wohnquartieren handelt, liegt das Geschwindigkeitsniveau bereits heute grösstenteils deutlich unter 50 km/h. Die effektive Reisezeitverlängerung dürfte daher deutlich geringer sein als die in der Theorie errechneten wenigen Sekunden pro 100 m. Zudem sind die Distanzen der Fahrten zu betrachten, welche durch die geplante Zone erfolgen müssen. Die Distanzen innerhalb der neuen Tempo-30-Zonen sind in den meisten Fällen kurz, der übrige Weg kann auf den umliegenden übergeordneten Strassen zurückgelegt werden.

Mit der gebotenen Vorsicht müssen die Verkehrsregeln bei dringlichen Dienstfahrten – sei es Feuerwehr, Rettungsdienst oder Polizei – gemäss Strassenverkehrsgesetz nicht immer eingehalten werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass auch mit Blaulicht und bei einer geltenden Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 in den Wohnquartieren aus Verkehrssicherheitsgründen nicht wesentlich schneller gefahren wird als bei Tempo 30. Dadurch sollte sich der Zeitverlust in Grenzen halten.

Weitere Auswirkungen

Da es sich bei den geplanten Tempo-30-Zonen um Wohnquartiere und siedlungsorientierte Strassen handelt, würde eine allfällige Verkehrsverlagerung hauptsächlich auf übergeordneten Strassen stattfinden. Ein Ausweichen auf umliegende, übergeordnete Strassen stellt keinen Nachteil dar, weil der Grossteil des Verkehrs primär auf dem kantonalen Strassennetz oder den kommunalen Hauptsammelstrassen abgewickelt werden soll.

Gerade auch im Hinblick auf Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme, welche auf übergeordneten Verkehrsachsen (Kantonsstrassen, kommunale Hauptsammelstrassen) bereits teilweise umgesetzt wurde (Teile der Uster- und Seegräbnerstrasse) oder zurzeit genauer untersucht wird (Spitalstrasse, Kantonsstrassen), macht die Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren durchaus Sinn. Es wäre unverständlich, wenn auf Teilen des übergeordneten Strassennetzes aufgrund der bundesrechtlich geforderten Lärmsanierung eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt und sobald in ein Wohnquartier eingefahren wird, darf 50 km/h schnell gefahren werden. Die Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren ist insbesondere auch deshalb sinnvoll, weil damit vermieden wird, dass sich der Verkehr von den übergeordneten Strassen in die Wohnquartiere verlagert (Schleichverkehr).

Umsetzung

Das Projekt soll im Anschluss an die rechtsgültige Kreditgenehmigung durch das Parlament umgesetzt werden. Nachfolgende Arbeitsschritte sind für die Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren erforderlich:

Ingenieurarbeiten

In einem ersten Schritt wird ein den Beschaffungsrichtlinien entsprechendes Submissionsverfahren für die Ingenieurarbeiten der Phasen Detailprojektierung, Öffentlichkeitsarbeit, Bewilligungsverfahren, Ausschreibung und Bauleitung durchgeführt.

Öffentlichkeitsarbeit

Da sich Teile der Quartierbevölkerung bezüglich dem Thema Verkehr immer wieder aktiv bei der Stadt einbringen, ist die angemessene Information der betroffenen Bevölkerung somit wichtiger Bestandteil. Ziel der Stadt Wetzikon ist es, die Bedürfnisse der Bevölkerung abzuholen, Ideen zu reflektieren und wenn möglich aufzunehmen. Dafür sind diverse Veranstaltungen, Einzelgespräche und gezielte Informationsschreiben vorgesehen.

Aufgrund der geschätzten Arbeiten wurde der Voranschlag für die Öffentlichkeitsarbeit wie folgt zusammengestellt:

	Anzahl	**Aufwand pro Einsatz**	**Totalbetrag**
Grossveranstaltung	1 - 2	2'000.00	4'000.00
Veranstaltungen je Quartier	ca. 10	1'500.00	15'000.00
Anwohnergespräche für Klärung Detail	ca. 20	± 2 h	5'400.00
Informationsschreiben (Drucken, Verteilen)	21 Zonen	± 500.00 - 800.00	27'300.00
10% für Unvorhergesehenes (gerundet)			5'300.00
Totalkosten			**57'000.00**

Bewilligungsverfahren (Öffentliche Planauflage inkl. Einspracheverfahren)

Das Projekt für die "Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren " wird mit vorliegendem Beschlussantrag durch den Stadtrat genehmigt und vorbehältlich der Kreditbewilligung durch das Parlament zuhanden der öffentlichen Planauflage nach § 16 des Strassengesetzes verabschiedet. Damit das gesamte Projekt nicht durch Einzel-Einsprachen blockiert wird, ist vorgesehen, die öffentliche Planauflage Quartierweise bzw. je Zone durchzuführen.

Anschliessend werden die während der Auflagefrist eingegangenen Einsprachen abgehandelt (Vorbereitung, Gespräch, Protokoll, Nachbesserung, Einsprachebericht).

Das Bewilligungsverfahren unterliegt je nach Einsprachen grossen Projektschwankungen und die Aufwendungen bzw. die notwendigen Kosten sind schwierig zu quantifizieren. Daher wurde anhand von Erfahrungswerten der Voranschlag für das Bewilligungsverfahren im Mittel abgeschätzt und wie folgt zusammengestellt:

	Annahme Anzahl	**Zeitbedarf**	**Aufwand pro Einsatz**	**Totalbetrag**
Vorbereitung, Gespräch, Protokoll, Nachbesserung, Einsprachebericht	4 Einsprachen je Zone (21)	± 7 – 8 h	1'000.00	84'000.00
10% für Unvorhergesehenes				8'400.00
Totalkosten				**92'400.00**

Projektfestsetzung, Umsetzung der Massnahmen

Werden im Rahmen der Auflagen keine Einsprachen gemacht, die das jeweilige Projekt in seiner jetzigen Form verhindern, ist eine Projektfestsetzung durch den Stadtrat vorzunehmen und die zur Realisierung vorgeschlagenen Massnahmen, im Anschluss an die den Beschaffungsrichtlinien entsprechendes Submissionsverfahren für die Bauarbeiten, im Rahmen des bewilligten Gesamtkredits umzusetzen.

Eine abgestimmte und wenn möglich zusammengefasste Umsetzung der Zonen ermöglicht eine deutliche Senkung der Realisierungskosten durch eine gebündelte Ausschreibung der Tiefbauarbeiten.

Kostenvoranschlag Projektierungs- und Baukosten

Die Aufwendungen für die Einführung und Umsetzung der Tempo-30-Zonen belaufen sich gemäss nachfolgendem Kostenvoranschlag auf insgesamt 738'000 Franken. Die Kosten sind für Massnahmen 1. Priorität (sofort) und Massnahmen 2. Priorität (nach Nachkontrolle) aufgegliedert. Sofern sich aufgrund der Nachmessung nach einem Jahr oder aufgrund anderer Gegebenheiten zeigt, dass weitere Massnahmen erforderlich sind, sollen in erster Linie die Massnahmen 2. Priorität umgesetzt werden.

In den Kosten sind Baukosten, Markierungs- und Demarkierungskosten, Honorarkosten für die Koordination und Begleitung der Umsetzung, Kosten für den Verkehrsdienst sowie für 10 % Unvorhergesehenes enthalten.

Aufgrund der notwendigen Ingenieurdienstleistungen und Bauarbeiten wurde der Voranschlag für die Gesamtbaukosten (± 15 %) wie folgt zusammengestellt:

Zone	Einführung (1. Priorität)	Massnahmen Nachrüstung (2. Priorität)	Totalbetrag
Zone 3 + 6, Spitalstrasse / KZO	73'000.00	21'000.00	94'000.00
Zone 4, Asyl-/Tödistrasse	86'000.00	15'000.00	101'000.00
Zone 5, Spital GZO Wetzikon	19'000.00	-	19'000.00
Zone 7, Egg	19'000.00	-	19'000.00
Zone 8, Im Neuguet	12'000.00	-	12'000.00
Zone 9, Kreuzackerstrasse	33'000.00	22'000.00	55'000.00
Zone 10, Preyen-/Schwalbenstrasse	30'000.00	6'000.00	36'000.00
Zone 11a, Waldegg	10'000.00	-	10'000.00
Zone 11b, Im Rigiblick	12'000.00	-	12'000.00
Zone 12, Kindergartenstrasse	15'000.00	-	15'000.00
Zone 13a, Wallenbach	20'000.00	-	20'000.00
Zone 13b, Leisihalden-/Weinbergstrasse	31'000.00	32'000.00	63'000.00
Zone 13c, Mühle-/Spitznussstrasse	25'000.00	-	25'000.00
Zone 14, Schornäglen	12'000.00	-	12'000.00
Zone 15, Bergli	12'000.00	-	12'000.00
Zone 16, Stationsstrasse	77'000.00	22'000.00	99'000.00
Zone 17, Oberland Märt	9'000.00	-	9'000.00
Zone 18, Binzackerstrasse	67'000.00	-	67'000.00

Zone 19, Nordstrasse	10'000.00	-	10'000.00
Zone 20, Tobelackerstrasse	8'000.00	-	8'000.00
Zone 24, Ettenhausen	40'000.00	-	40'000.00
Totalkosten aller Zonen (inkl. MwSt.)	**620'000.00**	**118'000.00**	**738'000.00**

Kredit Projektierung und Umsetzung (neue Ausgaben, Kompetenz Parlament)

Kosten Einführung aller Zonen 1. Priorität	**620'000.00**
Kosten aller Zonen Massnahmen 2. Priorität	**118'000.00**
Gesamtbetrag ± 15 % (inkl. MwSt.)	**738'000.00**

Öffentlichkeitsarbeit	**57'000.00**
Bewilligungsverfahren	**92'400.00**

Gesamtkredit (inkl. MwSt.)	**887'400.00**

Für die Einführung und Umsetzung der Tempo-30-Zonen wird zusammengefasst ein Gesamtkredit über 887'400 Franken (± 15 %) als neue Ausgabe beantragt.

Finanzplan / Budget

Die Abteilung Tiefbau wird jeweils im Anschluss an die Projektfestsetzung durch den Stadtrat die anfallenden Kosten entsprechend budgetieren.

Allfällige weitere bauliche Massnahmen bzw. Folgekosten, welche aufgrund der Nachkontrolle erstellt werden müssen, können zum heutigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden. Falls sich aufgrund der eingegangenen Unternehmerangebote oder notwendiger Folgekosten zeigt, dass die Kosten höher liegen als die diesem Kreditantrag zugrundeliegenden Kostenvoranschläge, müssen bei den zuständigen Organen vor der Arbeitsvergabe entsprechende Zusatzkredite beantragt werden.

Folgekosten Strassenbau

Bei den Kapitalkosten (Abschreibungen) dieses Projektes legt der Stadtrat für die planmässigen Abschreibungen im Verwaltungsvermögen gemäss § 30 Gemeindeverordnung (VGG) den Mindeststandard fest.

Planmässigen Abschreibungen auf Basis der geschätzten Anschaffungs- und Herstellungskosten (ANR01385):			
Anlagekategorie	Nutzungsdauer	Basis	Betrag
Strassen 1. Priorität	40 Jahre	620'000.00	15'500.00
Strassen 2. Priorität	40 Jahre	118'000.00	2'950.00
Kapitalfolgekosten (im ersten Betriebsjahr)			**18'450.00**

Gebundene bzw. neue Ausgaben

Bei den Kosten für die "Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren " von 887'400 Franken handelt es sich um über den reinen Ersatz von bestehenden Infrastrukturen hinausgehende Investitionen (Neubauten). Sie sind daher als neue Ausgaben zu betrachten.

Erwägungen des Stadtrats

Im behördenverbindlichen kommunalen Richtplan (Verkehrsplan) hat sich der damalige Gemeinderat verpflichtet, eine quartiersweise Einführung von Tempo 30 einzuführen. Der Stadtrat ist aufgrund der in den letzten Jahren deutlich auftretende Häufung von Begehren aus der Bevölkerung bzw. der politischen Vorstösse zum Thema Temporeduktionen der Meinung, dass die Umsetzung von Geschwindigkeitsreduktionen auf Tempo 30 in den Wohnquartieren proaktiv erfolgen soll.

Mit den vorliegenden Tempo-30-Gutachten und den dazugehörigen Massnahmenplänen wurde aufgezeigt, wie Tempo 30 in den Wohnquartieren umgesetzt werden könnte, welche Gebiete in eine Tempo-30-Zone zu integrieren wären und wie Tempo 30 umgesetzt werden könnte.

Mit dem vorliegenden Projekt " Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren" hat der Stadtrat einen Vorschlag ausgearbeitet, wie der künftige Umgang mit temporeduzierten Zonen auf dem kommunalen Strassennetz stadtverträglich aussehen soll.

Fakultatives Referendum

Nach Art. 10 der Gemeindeordnung unterstehen Beschlüsse des Parlaments grundsätzlich dem fakultativen Referendum, ausser sie sind durch Gesetz oder Gemeindeordnung davon ausgenommen. Für Kreditbewilligungen besteht keine Befreiung von der Referendumspflicht, weshalb ein solcher Beschluss des Parlaments dem fakultativen Referendum untersteht.

Akten

- Übersichtsplan Tempo-30-Zonen vom 17.06.2022
- Projektmappe Tempo-30-Gutachten inkl. Massnahmenpläne vom Mai 2022
- SRB 2021/294 - Schriftliche Anfrage "Tempo 30 und die Auswirkungen auf die Einsatzbereitschaft von Blaulichtorganisationen in der Stadt Wetzikon", Beantwortung (Parlamentsgeschäft 21.01.02) vom 15.12.2021
- SRB 2021/205 - Erarbeitung verkehrstechnische Gutachten zur Einführung von Tempo-30-Zonen, Kreditbewilligung und Arbeitsvergabe vom 08.09.2021
- SRB 2021/204 - Lärmsanierungsprojekt kommunale Strassen Wetzikon, Projektfestsetzung und Kreditbewilligung als gebundene Ausgabe vom 08.09.2021
- SRB 2021/160 - Strategiediskussion flächendeckende Geschwindigkeitsreduktion vom 14.07.2021
- Geschwindigkeitsreduktionskonzept vom 05.07.2021

Für richtigen Protokollauszug:

Stadtrat Wetzikon
Martina Buri, Stadtschreiberin

Stadt Wetzikon

SNZ Ingenieure und Planer AG

Stadt Wetzikon
Tempo-30-Zone 16 (Stationsstrasse)

Tempo-30-Gutachten

13. Mai 2022

Auftraggeber

Stadt Wetzikon
Abteilung Tiefbau
Bahnhofstrasse 167
8620 Wetzikon

Projektleitung: Dario Erismann
Alice Werner

Projektverfasser:

SNZ Ingenieure und Planer AG
Siewerdtstrasse 7
CH-8050 Zürich
Telefon +41 44 318 78 78
Fax +41 44 312 64 11
info@snz.ch
www.snz.ch

Projektleitung: Roman Bühler

Mitarbeit: Albert Maierl

Projektdaten:

Auftragsnummer: SNZ#5441
Ablagepfad: R32\Gutachten_T-30-Zone 16.docx

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1	02.05.2022	SNZ/AM, rb	Entwurf
2	13.05.2022	SNZ/AM, rb	Version für Vorprüfung Kapo
3	28.07.2022	SNZ/AM, rb	Ergänzung Kapitel 5 - Grobkostenschätzung

Inhalt

1	**Einleitung**	**4**
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Auftrag	4
1.3	Grundlagen	4
1.4	Grundsätze einer Tempo-30-Zone	5
2	**Situationsanalyse**	**6**
2.1	Lage der Zone / Hierarchie der Strassen / Übersicht Schulen	6
2.2	Fuss- und Radverkehr	8
2.3	Charakteristik der Siedlung	9
2.4	Verkehrserhebungen	10
2.5	Bestehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen / Signalisation	11
2.6	Unfälle und Gefahrenpotentiale	12
2.7	Fazit Situationsanalyse	15
3	**Tempo-30-Zone 16**	**16**
3.1	Zielsetzung der Tempo-30-Zone	16
3.2	Massnahmen	17
3.2.1	Signalisation Zoneneingänge	17
3.2.2	Weitere bauliche und markierungstechnische Massnahmen	18
4	**Mögliche Auswirkungen der geplanten Massnahmen**	**24**
5	**Grobkostenschätzung**	**25**

Beilagen

- 5441-015 Massnahmenplan Zone 16 (Situation 1:1’000)

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Im ersten Halbjahr 2021 hat die Stadt Wetzikon ein Geschwindigkeitsreduktionskonzept ausgearbeitet. Das Konzept beinhaltet eine Voruntersuchung mit Grobkostenschätzung und zeigt auf, welche Gebiete (Zonen und Strecken) grundsätzlich für eine Geschwindigkeitsreduktion geeignet sind.
In der Zwischenzeit hat der Stadtrat das Konzept begutachtet und entschieden für alle Gebiete und Strecken, welche im Konzept als geeignet hervorgekommen sind, entsprechende Detail-Gutachten zu erarbeiten.

1.2 Auftrag

SNZ Ingenieure und Planer AG wurde für die Erarbeitung der erforderlichen Gutachten[1] für die entsprechenden Zonen (im vorliegenden Dokument Zone 16) beauftragt. Die Arbeiten umfassen die Ausarbeitung eines T-30-Gutachtens sowie des dazugehörigen Massnahmenplans. Das Gutachten ist so aufzubereiten, dass dies bei der Bewilligungsbehörde (Kantonspolizei Zürich) eingereicht werden kann.

1.3 Grundlagen

Für die Beurteilung stehen folgende Grundlagen zur Verfügung:

Gesetzliche Grundlagen

- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28.09.2001
- Signalisationsverordnung (SSV), Stand 01.01.2021
- Verkehrsregelnverordnung (VRV), Stand 20.05.2021

Raum- und verkehrsplanerische Grundlagen der Stadt Wetzikon

- Verkehrsplan I: Motorisierter Individualverkehr / Öffentlicher Verkehr (07.03.2013)
- Verkehrsplan II: Langsamverkehr (07.03.2013)
- Zonenplan Stadt Wetzikon (21.07.2015)

Planungen / Untersuchungen

- Geschwindigkeitsreduktionskonzept (SNZ, 05.07.2021)
- Angaben zum Unfallgeschehen, 01.04.2016 – 31.03.2021 (5 Jahre), Kantonspolizei Zürich, 6. Mai 2021
- Vorhandene Geschwindigkeitsmessungen der Stadt Wetzikon

[1] Inhalt und Umfang der Gutachten richten sich nach der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen des UVEK vom 28.09.2001 und der angepassten Signalisations- und Verkehrsregelnverordnung.

Literatur / weitere Grundlagen

- Tempo-30-Zonen, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), 2019
- VSS-Normen
- Digitale Plangrundlagen (GIS Kanton ZH)

1.4 Grundsätze einer Tempo-30-Zone

Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen schreibt die zu treffenden verkehrsrechtlichen Anordnungen auf dem ergänzenden Netz vor. Insbesondere sind folgende Punkte zu beachten:

- In Tempo-30-Zonen gilt grundsätzlich der Rechtsvortritt. Abweichungen davon sind möglich, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert (z. B. ungenügende Sichtweiten). Im Weiteren ist es möglich bei Strassen des Basisnetzes (Strassen mit einer verkehrlichen Bedeutung) vom Rechtsvortritt abzuweichen, um z. B. die Gefahr von Schleichverkehr in die untergeordneten Strassen zu verhindern.
- In Tempo-30-Zonen sind Fussgängerstreifen grundsätzlich aufzuheben. Ausnahmen bilden Fussgängerstreifen beispielsweise bei Schulen und Heimen.
- Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.

Im Dokument «Allgemeine Hinweise zu Tempo-30-Zonen» der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich wird unter anderem folgendes festgehalten:

- Gemäss Praxis der Kapo genügen auf Strassenzügen, welche einen **$V_{85\%}$-Wert unter 40 km/h** aufweisen, in der Regel markierungstechnische Massnahmen wie zum Beispiel Bodenmarkierungen «30». Bei einem **$V_{85\%}$-Wert von 41 km/h und höher** sind zwingend bauliche Massnahmen notwendig.

Nachkontrolle

Gemäss der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sind die realisierten Massnahmen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.

Die entsprechenden Kontrollmessungen erfolgen durch die Kantonspolizei Zürich. Der **$V_{85\%}$-Wert darf maximal 38 km/h** betragen. Werden höhere Werte gemessen, sind zusätzliche Massnahmen notwendig.

2 Situationsanalyse

2.1 Lage der Zone / Hierarchie der Strassen / Übersicht Schulen

Die Zone 16 wird südlich von der Bahnhofstrasse (HVS) abgegrenzt. Westlich grenzt die Zone an die SBB-Strecke und östlich an den Chämptnerbach. Innerhalb der Zone befinden sich die im kommunalen Verkehrsplan der Stadt Wetzikon klassierten Quartiersammelstrassen (QSS) Stationsstrasse (West und Ost). Der Einbezug in die Tempo-30-Zone wird als zweckmässig erachtet. Des Weiteren befindet sich in der Zone ein Kindergarten sowie die Privatschule SalZH (Kindergarten / Primar). Es verkehren keine Buslinien durch die Zone.

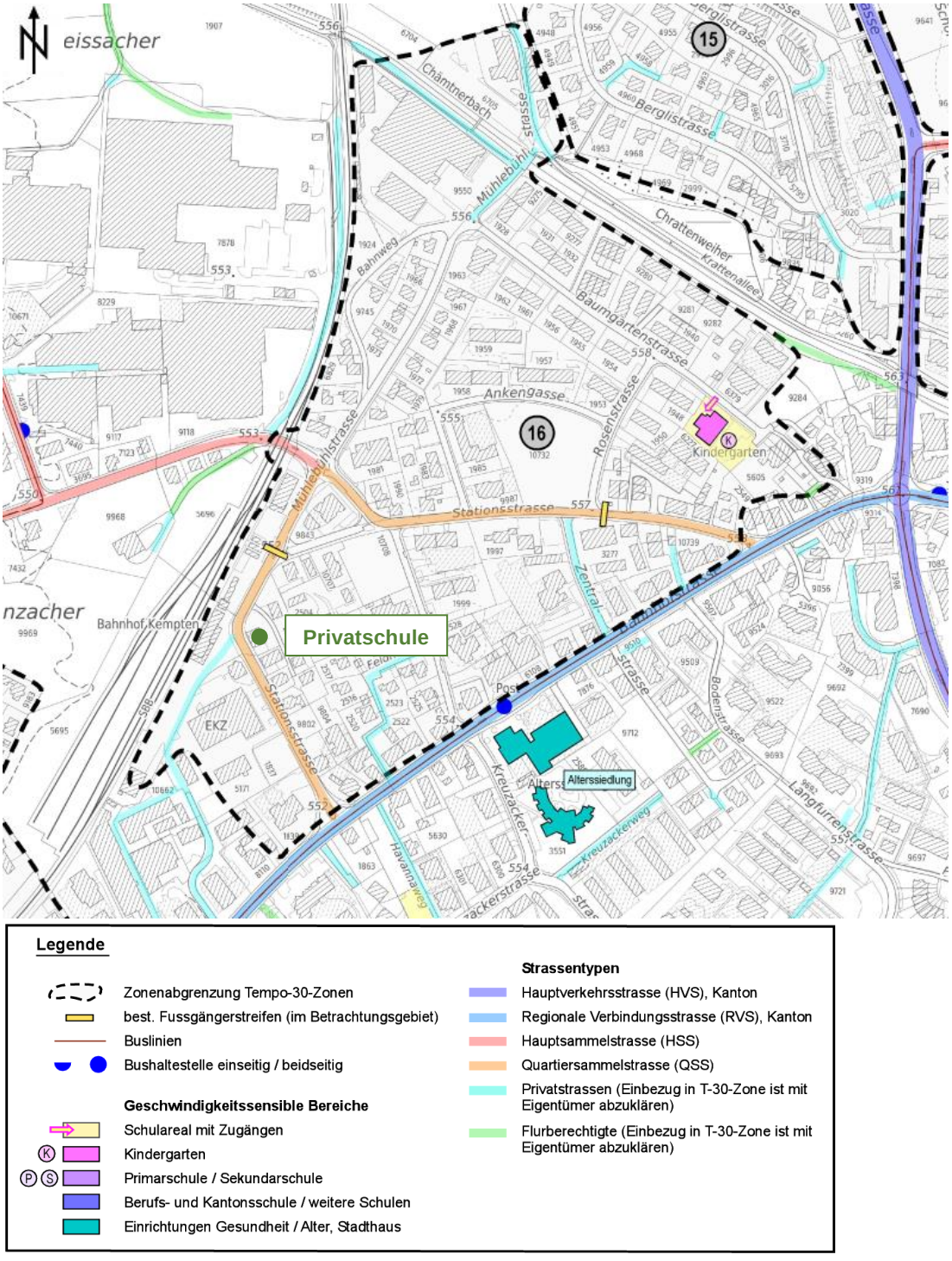


Abbildung 1: Übersicht Strassennetz / Schulen

Die vorgesehene Tempo-30-Zone 16 beinhaltet folgende Strassenzüge:

- Mühlebühlstrasse (teilw. Privat)
- Bahnweg
- Baumgartenstrasse
- Rosenstrasse
- Ankengasse
- Stationsstrasse
- Motorenstrasse
- Zentralstrasse (Privat)
- Feldweg
- Feldhofweg (Privat)

In der geplanten Tempo-30-Zone bestehen mehrere Privatstrassen. Der Einbezug in die Zone ist grundsätzlich angedacht. Bei der in der Abbildung 1 eingezeichneten blauen Strecken handelt es sich teilweise auch um Fusswege oder kurze Grundstückszufahrten. Es ist daher im Detail zu klären, für welche Strassenzüge das Einverständnis der Grundeigentümer effektiv einzuholen ist.

2.2 Fuss- und Radverkehr

Die nachstehende Abbildung zeigt die kommunalen und übergeordneten Festlegungen der Radwege sowie Fuss- und Wanderwege auf (Stand gemäss Verkehrsplan II der Stadt Wetzikon vom 17.12.2012).

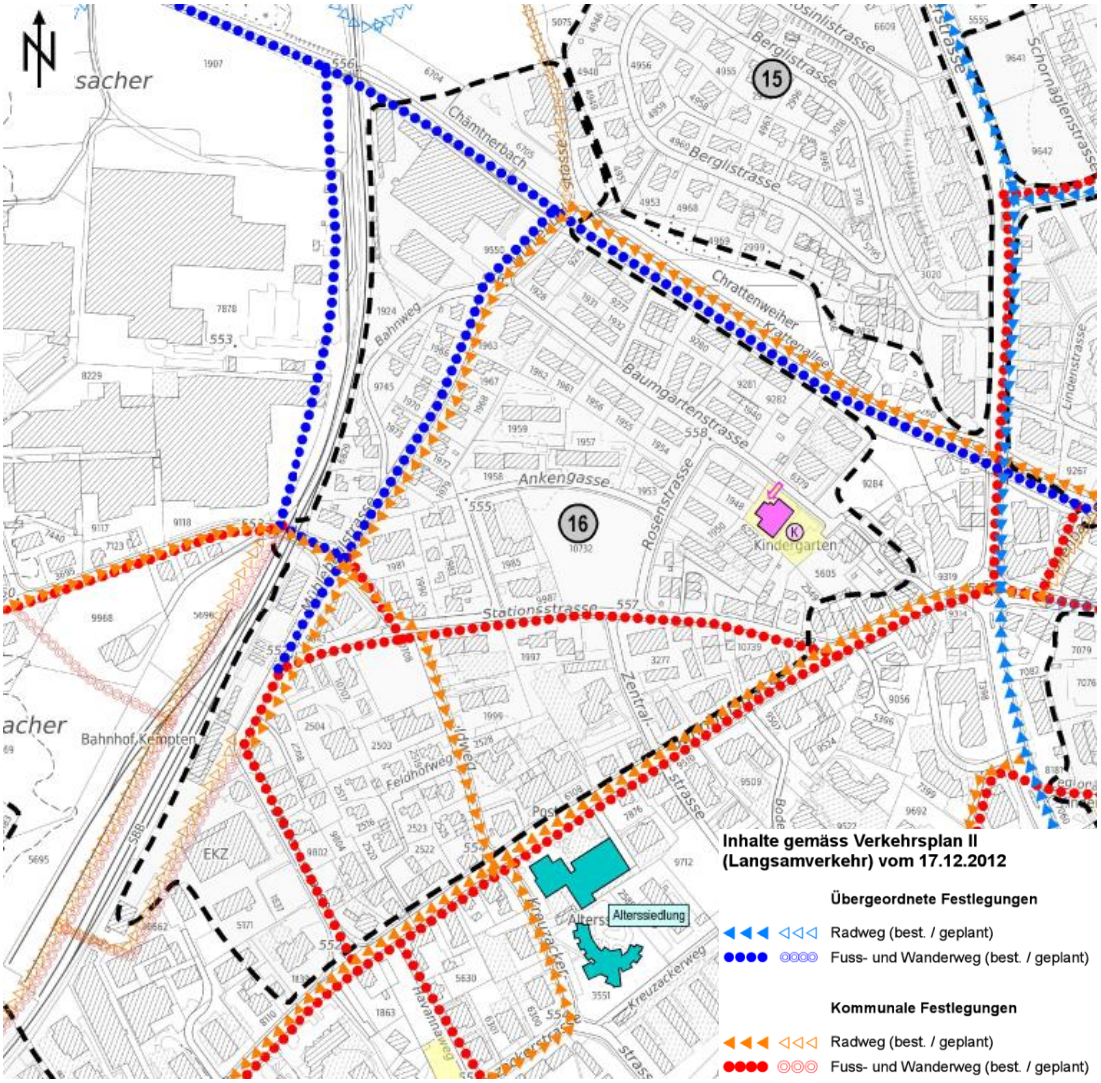
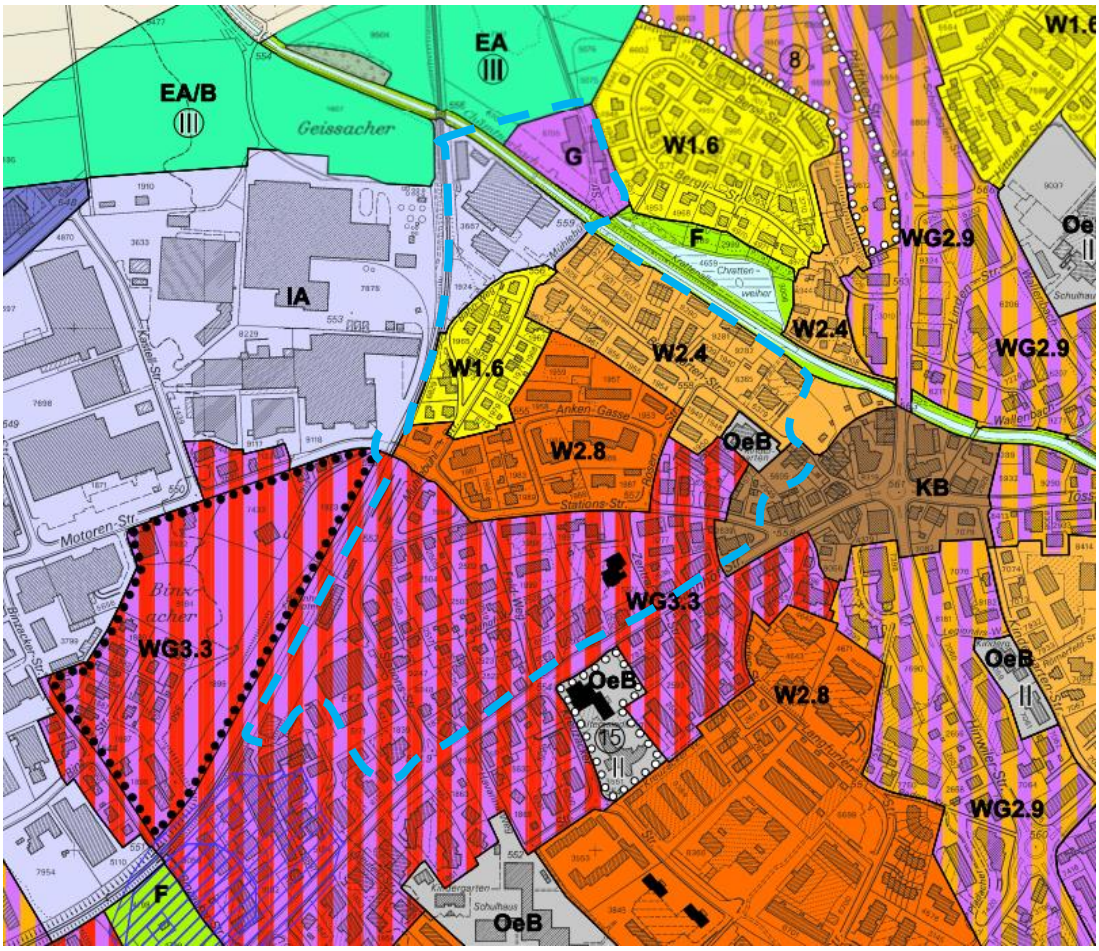


Abbildung 2: Übersicht Fuss- und Radverkehr (Abbildung aus Geschwindigkeitsreduktionskonzept: Teilplan Fuss- und Radverkehr)

2.3 Charakteristik der Siedlung

Die für die Tempo-30-Zone vorgesehenen Strassenabschnitte liegen in verschiedenen Zonen. Die Zone weist insgesamt mehrheitlich Wohnnutzungen auf (Wohnzonen W1.6, W2.4, W2.8). Im südlichen Bereich (Wohnzone mit Gewerbeerleichterung WG3.3) sind nebst Wohnnutzungen auch einige gewerbliche Betriebe vorhanden. Im Weiteren befindet sich im Bereich des Kindergartens eine Zone für öffentliche Bauten OeB.



Kommunale Nutzungszonen

KA	Kernzone A		OeB	Zone für öffentliche Bauten
KB	Kernzone B		W1.6	Wohnzone 1.6
KC	Kernzone C		W2.4	Wohnzone 2.4
ZA	Zentrumszone A		W2.8	Wohnzone 2.8
ZB	Zentrumszone B		WG2.4	Wohnzone mit Gewerbeerleichterung 2.4
W1.3 A	Wohnzone 1.3 A		WG2.9	Wohnzone mit Gewerbeerleichterung 2.9
W1.3 B	Wohnzone 1.3 B		WG3.3	Wohnzone mit Gewerbeerleichterung 3.3

Abbildung 3: Ausschnitt Zonenplan Stadt Wetzikon (Stand 21.07.2015) inkl. T-30-Zone Nr. 16 (blau gestrichelt)

2.4 Verkehrserhebungen

Für die Zone 16 wurden durch die Stadt Wetzikon Daten von insgesamt drei Verkehrserhebungen zur Verfügung gestellt. Dabei wurden während mehreren Tagen das Verkehrsaufkommen sowie die gefahrene Geschwindigkeit erhoben.

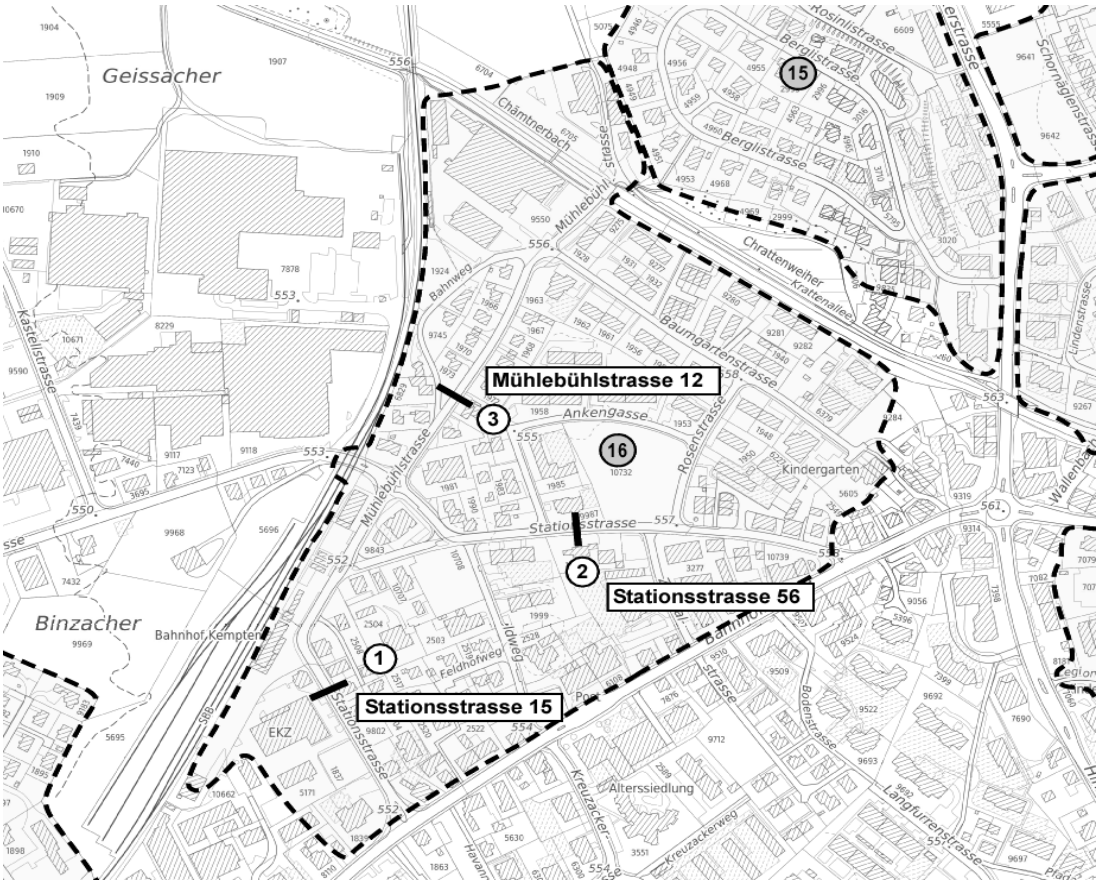


Abbildung 4: Standorte Verkehrserhebungen

In der folgenden Tabelle sind die Resultate der Verkehrsmessungen dargestellt. Die genauen Erhebungsstandorte sind in der Abbildung 4 oder im Massnahmenplan 5441-015 ersichtlich (siehe Beilage).

Standort (siehe Abbildung 4)	**V_{85} [2](km/h)**	**V_{50} (km/h)**	**Verkehrsmenge DTV, (Mfz/Tag)**
1 Stationsstrasse 15 (Mai 2019)			
- Richtung Bahnhofstrasse (Osten)	45	38	4'000
- Richtung Bahnhof Kempten (Westen)	46	39	
2 Stationsstrasse 56 (Mai 2019)			
- Richtung Bahnhofstrasse (Osten)	42	32	3'100
- Richtung Bahnhof Kempten (Westen)	48	41	
3 Mühlebühlstrasse 12 (Februar 2022)			
- Richtung Baumgartenstrasse (Norden)	42	35	770
- Richtung Bahnhof Kempten (Süden)	43	36	

Tabelle 1: Geschwindigkeitsniveau und Verkehrsmenge

[2] V_{85}= Geschwindigkeit, die von 85% der Mfz nicht überschritten wird

2.5 Bestehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen / Signalisation

Innerhalb der geplanten Erweiterung der Tempo-30-Zone befinden sich folgende Verkehrsberuhigungsmassnahmen:

Seitliche Einengungen

Die seitlichen Einengungen entlang des Feldwegs haben eine verkehrsberuhigende Wirkung

Abbildung 5: Seitliche Einengungen entlang Feldweg

Seitliche Einengungen

Die seitliche Einengung entlang der Stationsstrasse (Höhe Nr. 65) dient insbesondere für eine sicherere Querungsstelle für Zufussgehende. Die verkehrsberuhigende Wirkung ist gering.

Abbildung 6: Seitliche Einengungen entlang Stationsstrasse «Ost»

Längsparkfelder

Entlang der Mühlebühlstrasse bestehen Längsparkfelder. Die Längsparkfelder tragen (sofern von Fahrzeugen besetzt) zu einer optischen Einengung des Strassenraumes bei, was eine dämpfende Wirkung auf das Geschwindigkeitsniveau hat.

Abbildung 7: Längsparkierung Mühlebühlstrasse

2.6 Unfälle und Gefahrenpotentiale

Unfallgeschehen

Die Analyse des Unfallgeschehens in der geplanten Tempo-30-Zone bezieht sich auf einen Zeitraum von 5 Jahren (01.04.2016 – 31.03.2021) und umfasst alle polizeilich registrierten Unfälle.

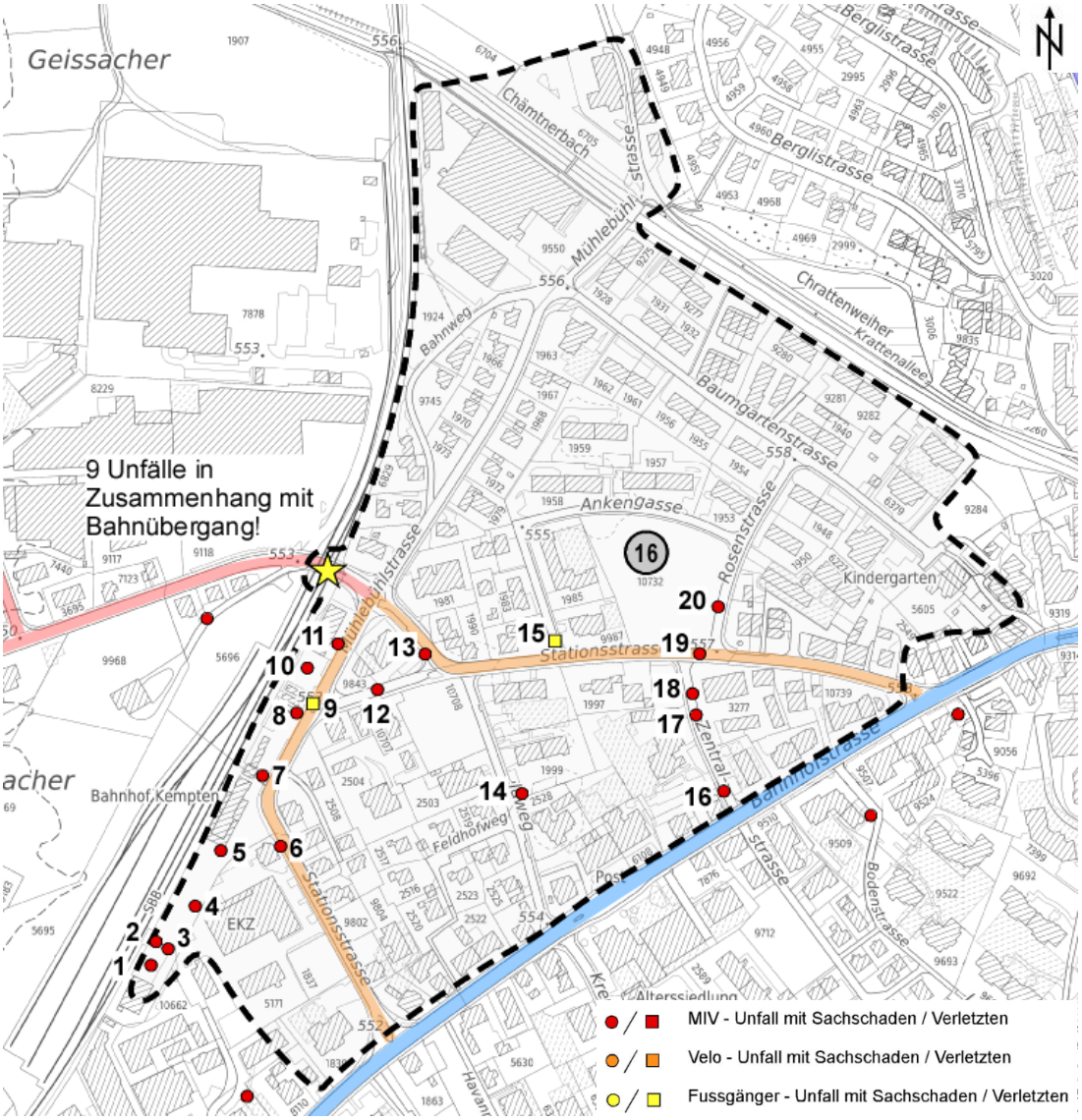


Abbildung 8: Übersichtsgrafik Unfallauswertung 01.04.2016 – 31.03.2021 (Quelle: VUGIS, Kapo ZH)

Innerhalb der geplanten Tempo-30-Zone ereigneten sich im untersuchten Zeitraum vom 01.04.2016 bis 31.03.2021 insgesamt 20 Unfälle (ohne Berücksichtigung der 9 Unfälle beim Bahnübergang Motorenstrasse). Dabei gab es einen Unfall mit Fussgängerbeteiligung und ein Unfall mit Velobeteiligung). Die häufigsten Unfalltypen sind Parkierunfälle und Schleuder- oder Selbstunfälle.

Nr.	Datum	Unfallstelle	Beteiligung	Unfallursache	Verletzte	Tote
1	23.04.16	Bahnhof	PW/PW	Schleuder-/ Selbstunfall (Unvorsichtiges Rückwärtsfahren)	0	0
2	23.07.16	Bahnhof	PW/PW	Parkierunfall	0	0

3	21.11.16	Bahnhof	PW/PW	Parkierunfall	0	0
4	23.06.16	Bahnhof	PW/PW	Ungenügend gesichertes Fahrzeug	0	0
5	08.03.21	Stationsstrasse	PW	Schleuder-/ Selbstunfall (Kollision mit Hindernis)	0	0
6	30.05.17	Stationsstrasse	PW	Schleuder-/Selbstunfall (Kollision mit Hindernis)	0	0
7	15.04.20	Stationsstrasse	PW/PW	Parkierunfall	0	0
8	12.03.12	Stationsstrasse	PW	Parkierunfall	0	0
9	08.09.16	Stationsstrasse	PW/FG	Fussgängerunfall (unvorsichtiges Rückwärtsfahren)	1	0
10	11.10.18	Mühlebühlstrasse	PW/WPW	Parkierunfall	0	0
11	28.06.19	Mühlebühlstrasse	PW/Moto	Schleuder-/Selbstunfall (Kollision mit anderem Verkehrsteilnehmer)	0	0
12	19.01.17	Stationsstrasse	PW/PW	Schleuder-/Selbstunfall (unvorsichtiges Rückwärtsfahren)	0	0
13	18.01.19	Stationsstrasse	PW	Schleuder-/Selbstunfall (Nichtanpassen an Strassenverhältnisse)	0	0
14	26.03.19	Feldweg	PW/PW	Parkierunfall	0	0
15	06.11.17	Ankengasse	PW/FG	Fussgängerunfall (Einbiegeunfall)	1	0
16	28.11.19	Zentralstrasse	PW	Schleduer-/Selbstunfall	0	0
17	08.11.16	Zentralstrasse	PW/PW	Einbiegeunfall	0	0
18	06.07.19	Zentralstrasse	PW/PW	Parkierunfall	0	0
19	27.06.20	Stationsstrasse	PW/Velo	Abbiegeunfall	0	0
20	16.12.20	Rosenstrasse	PW/PW	Parkierunfall	0	0

Tabelle 2: Detailliste Unfallauswertung 01.04.2016 – 31.03.2021 (Quelle: VUGIS, Kapo ZH)

Gefahrenpotentiale

Im Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone besteht folgendes Gefahrenpotential:

Lange Gerade

Die lange Gerade entlang der Stationsstrasse (Abschnitt zwischen Motorenstrasse und Bahnhofstrasse) verleitet zu einer schnellen Fahrweise.

Abbildung 9: Stationsstrasse «Ost», Blick in Richtung Bahnhofstrasse

Lange Gerade

Die lange Gerade entlang der Stationsstrasse (Abschnitt zwischen Bahnhof Kempten und Bahnhofstrasse) verleitet zu einer schnellen Fahrweise.

Abbildung 10: Stationsstrasse «West», Blick in Richtung Bahnhofstrasse

Lange Gerade

Die Auslastung der vorhandenen (bewirtschafteten) Längsparkfelder entlang der Mühlebühlstrasse ist tief. Die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung ist daher auch gering. Insgesamt verleitet die lange Gerade zu einer schnellen Fahrweise.

Abbildung 11: Mühlebühlstrasse

Sichteinschränkung

Auf der Höhe Stationsstrasse 16 endet das nordöstliche Trottoir und die Zufussgehenden müssen die Strasse queren. Die Sicht ist aufgrund einer Mauer und Bepflanzungen eingeschränkt.

Abbildung 12: Stationsstrasse 16, Blick in Richtung Bahnhofstrasse

2.7 Fazit Situationsanalyse

Für die Beurteilung der T-30-Zone sind folgende Punkte relevant:

- Die gefahrenen Geschwindigkeiten ($V_{85\%}$) liegen bei den drei erhobenen Strassenabschnitten (Stationsstrasse 15, Stationsstrasse 56 und Mühlebühlstrasse 12) über 40 km/h. Dies hat unter anderem mit der geraden Linienführung und der guten Überblickbarkeit des Strassenraumes zu tun. Entsprechend sind zur ausreichenden Senkung des Geschwindigkeitsniveaus in diesem Bereich neben signal- und markierungstechnische auch bauliche Massnahmen zu ergreifen.
- Das höchste Verkehrsaufkommen wurde mit ca. 4'000 Mfz/Tag im Jahr 2019 bei der Stationsstrasse 15 gemessen sowie auf dem Abschnitt bei der Stationsstrasse 56 mit ca. 3'100 Mfz/Tag im Jahr 2019. Auf den restlichen Strassen in der geplanten Tempo-30-Zone sind die Verkehrsmengen tiefer (bei einem weiteren Messstandort in der Mühlebühlstrase bei ca. 770 Mfz/Tag).
- In der Zone 16 befindet sich ein Kindergarten an der Baumgartenstrasse.
- Die Unfallanalyse hat gezeigt, dass insgesamt 20 Unfälle in den letzten 5 Jahren geschahen. Bei einem Unfall waren Zufussgehende und bei einem Unfall Velofahrende beteiligt.
- In der geplanten Tempo-30-Zone 16 bestehen keine Buslinien.

3 Tempo-30-Zone 16

3.1 Zielsetzung der Tempo-30-Zone

Mit der Einrichtung der Tempo-30-Zone werden folgende Ziele angestrebt:

Angepasstes Geschwindigkeitsniveau

Die in der geplanten T-30-Zone enthaltenen Strassen können als Sammelstrasse bzw. Erschliessungsstrassen mit siedlungsorientiertem Charakter bezeichnet werden.[3] Das Strassennetz hat daher primär den Ansprüchen der Anwohner und deren Besucher zu erfüllen.

Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone wird das Geschwindigkeitsregime der siedlungsorientierten Strassen ihrer Funktion entsprechend angepasst. Die Signalisation von Tempo 30 erfolgt im Interesse und zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fuss- und Radverkehrs.

Verkehrssicherheit

Durch die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird die **Gefährdung durch den motorisierten Individualverkehr reduziert**, weil der Anhalteweg von Motorfahrzeugen verkürzt wird. Infolge des kürzeren Anhaltewegs sinken Unfallhäufigkeit und Unfallschwere.

Verbesserung der Wohnqualität

In einer Tempo-30-Zone wird der motorisierte Individualverkehr auf gleichmässigem Geschwindigkeitsniveau durch das Wohngebiet geführt. **Die Höchstgeschwindigkeiten gehen deutlich zurück.** Zudem kann eine gewisse Reduktion der Immissionen durch Lärm und Abgase erwartet werden. Gesamthaft betrachtet führt dies zu einer Verbesserung der Wohnqualität.

Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer

Durch das tiefere Geschwindigkeitsniveau in der Tempo-30-Zone erhalten Fussgänger vermehrt die Möglichkeit, die Strasse zu überqueren oder sich kurze Zeit auf der Strasse aufzuhalten. Gerade im betroffenen Gebiet, in welchem nur wenige Trottoirs bestehen, kann durch die Reduktion der Geschwindigkeit einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger geleistet werden.

Für Velofahrer wirkt sich die Einführung der Tempo-30-Zone ebenfalls positiv aus, weil sich die Geschwindigkeiten zwischen Velofahrenden und Motorfahrzeugen angleichen.

[3] Gemäss kommunalen Verkehrsplan I der Stadt Wetzikon wird die Stationsstrasse (West und Ost) als Quartiersammelstrasse (QSS) klassiert.

3.2 Massnahmen

Die Signalisation von Tempo-30 allein führt erfahrungsgemäss nur zu einer geringen Veränderung des Fahrverhaltens. Je nach bestehendem Geschwindigkeitsniveau sind neben signal- und markierungstechnischen Massnahmen auch bauliche Massnahmen erforderlich (siehe auch Kapitel 1.4). Mit den flankierenden Massnahmen wird sichergestellt, dass Tempo 30 eingehalten wird.

Im vorliegenden Kapitel 3.2 werden die vorgeschlagenen Massnahmen zu der Tempo-30-Zone aufgezeigt (die Massnahmen sind auch aus der Planbeilage 5441-015 ersichtlich).

3.2.1 Signalisation Zoneneingänge

Die Signalisation einer Tempo-30-Zone ist durch ein klares Eingangstor zu gestalten. Das Ziel ist, dass die Fahrzeuglenkenden einen klaren Regimewechsel feststellen und angehalten werden, die Geschwindigkeit von max. 30 km/h einzuhalten.
Für die Realisierung der Tempo-30-Zone 16 sind folgende Zoneneingänge nötig (siehe auch Massnahmenplan 5441-015).

Signalisation als Eingangstor

Tempo-30-Zoneneingang in Fahrbahn

Signalisation T-30-Zone, Bodenmarkierung in der Fahrbahn (Eingangstor) sowie Bodenmarkierung «Zone 30».

Nutzen:

Geschwindigkeitsdämpfung beim Zoneneingang (Tor) durch Signalisation und geschwungene Linienführung.

Abbildung 13: Beispiel Zoneneingang als Eingangstor

Diese Art von Zoneneingang ist bei folgender Zonengrenze vorgesehen:

- Stationsstrasse Süd
- Stationsstrasse Ost
- Feldweg

Signalisation am Fahrbahnrand

Abbildung 14: Beispiel Zoneneingang am Fahrbahnrand

Tempo-30-Zoneneingang am Fahrbahnrand

Signalisation T-30-Zone am Fahrbahnrand sowie Bodenmarkierung «Zone 30».

Aufgrund der Platzverhältnisse, des schmalen Strassenquerschnitts (kein Trottoir) oder dem bereits tiefen Geschwindigkeitsniveau soll die Signalisationstafel am Fahrbahnrand platziert

Diese Art von Zoneneingang ist bei folgenden Zonengrenzen vorgesehen:

- Zentralstrasse (gegenüber Stationsstrasse Ost)
- Bodenstrasse (bei Grundstück Höhe Bahnhofstrasse 271)
- Baumgartenstrasse
- Mühlebühlstrasse (nördlicher Perimeterrand)
- Motorenstrasse (vor Bahnübergang)
- Bahnhofstrasse

3.2.2 Weitere bauliche und markierungstechnische Massnahmen

Hinweis Durchfahrtsbreite bei seitlichen Einengungen:

Zur Gewährleistung der Sicherheit des Veloverkehrs sind Durchfahrtsbreiten von 3.50 m – 3.75 m oder ≥ 4.20 m vorzusehen.

Nach internen Abklärungen der Stadt Wetzikon mit dem Werkhof (u. a. wegen Unterhalt / Schneeräumung) wurde die grundsätzliche Abmessung der Durchfahrtsbreiten bei Einengungen mit 3.60 m festgelegt. Die Masse sind jeweils im Massnahmenplan dargestellt (insb. auch bei Abweichungen).

Abbildung 15: Beispiel seitliche Einengungen

Seitliche Einengungen

Seitliche Einengungen zur Fahrbahneinengung

<u>Nutzen:</u>

Geschwindigkeitsdämpfung durch seitliche Einengung. Seitliche Einengungen können auch als Querungshilfen für Zufussgehende eingesetzt werden.

Seitliche Einengungen sind auf folgenden Strassen vorgesehen:

- Stationsstrasse 65 (insb. zum Schutz von querenden Zufussgehenden)
- Stationsstrasse 53 (insb. zum Schutz von querenden Zufussgehenden)
- Mühlebühlstrasse 17 (Zusammen mit der bestehenden Längsparkierung entsteht ein horizontaler Versatz)

Seitliche Einengung «Parkierungsnase»

Nutzen:
Durch die seitliche Einengung wird auch bei leeren Parkfelder ein permanentes Hindernis garantiert, welches zur Senkung des Geschwindigkeitsniveaus beiträgt.

Abbildung 16: Beispiel seitliche Einengung vor Parkfelder (Parkierungsnase)

Entlang folgenden Strassenzügen sind Parkierungsnasen vorgesehen:

- 1x Mühlebühlstrasse (Höhe Nr. 14)

Pfosten als Ergänzung zum horizontalen Versatz

Pfosten (zwischen Fahrbahn und Trottoir) ergänzend zur seitlichen Einengung

Nutzen:

Damit die Autofahrenden nicht auf das abgesenkte Trottoir ausweichen, ist ein Pfosten zwischen dem Trottoir und der Fahrbahn anzubringen.

Abbildung 17: Beispiel Pfosten ergänzend zur seitlichen Einengung

- Ein Pfosten ist gegenüber der seitlichen Einengung Höhe Mühlebühlstrasse 14 vorgesehen

Belagskissen

Belagskissen

Nutzen:

Geschwindigkeitsreduktion durch lokalen vertikalen Versatz, Veloverkehr kaum beeinträchtigt.

Abbildung 18: Beispiel Belagskissen

- Entlang der Stationsstrasse «Ost» ca. auf der Höhe der Zentralstrasse ist ein Belagskissen dieser Art vorgesehen.

In der nachfolgenden Abbildung 19 ist der Grundriss für das anzubringende Belgaskissen ersichtlich. Die vorgeschlagenen Abmessungen entsprechen weitgehend den Vorgaben der VSS Norm 40 213. Die Abmessung zwischen dem Belagskissen und dem Fahrbahnrand wurde aufgrund des Veloverkehrs mit 1.50 m gewählt (gemäss Norm max. 1.20 m). Aus unserer Sicht spricht jedoch nichts gegen diese Verbreiterung. Bei konkreter Umsetzung sollen die Abmessungen im Detail nochmals geprüft werden.

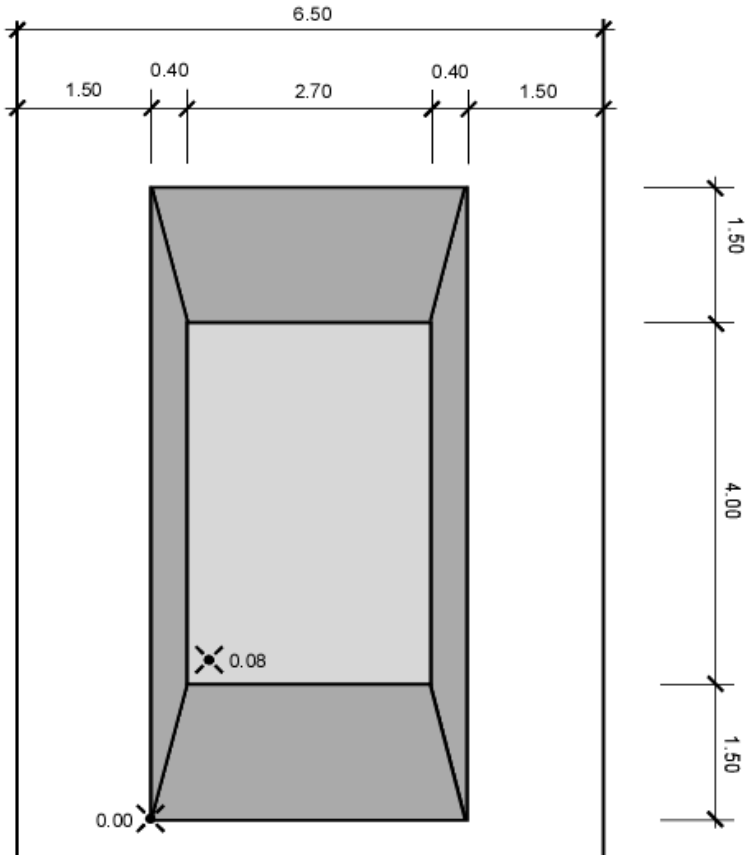


Abbildung 19: Vorschlag Abmessungen Belagskissen

Abbildung 20: Beispiel Belagskissen (Doppelkissen)

Belagskissen (Doppelkissen)

Nutzen:

Geschwindigkeitsreduktion durch lokalen vertikalen Versatz, Busverkehr kaum beeinträchtigt.

- Auf der Höhe Stationsstrasse 14 ist ein Doppelkissen vorgesehen.

In der nachfolgenden Abbildung 21 ist der Grundriss für das anzubringende Belgaskissen ersichtlich. Gemäss VSS-Norm 40 213 sind die meisten Masse variabel und können je nach Bedarf verändert werden. Der nachstehende Vorschlag berücksichtigt die Abmessungen so, damit der Fahrkomfort für die Busse und Lastwagen möglichst nicht beeinträchtigt wird.

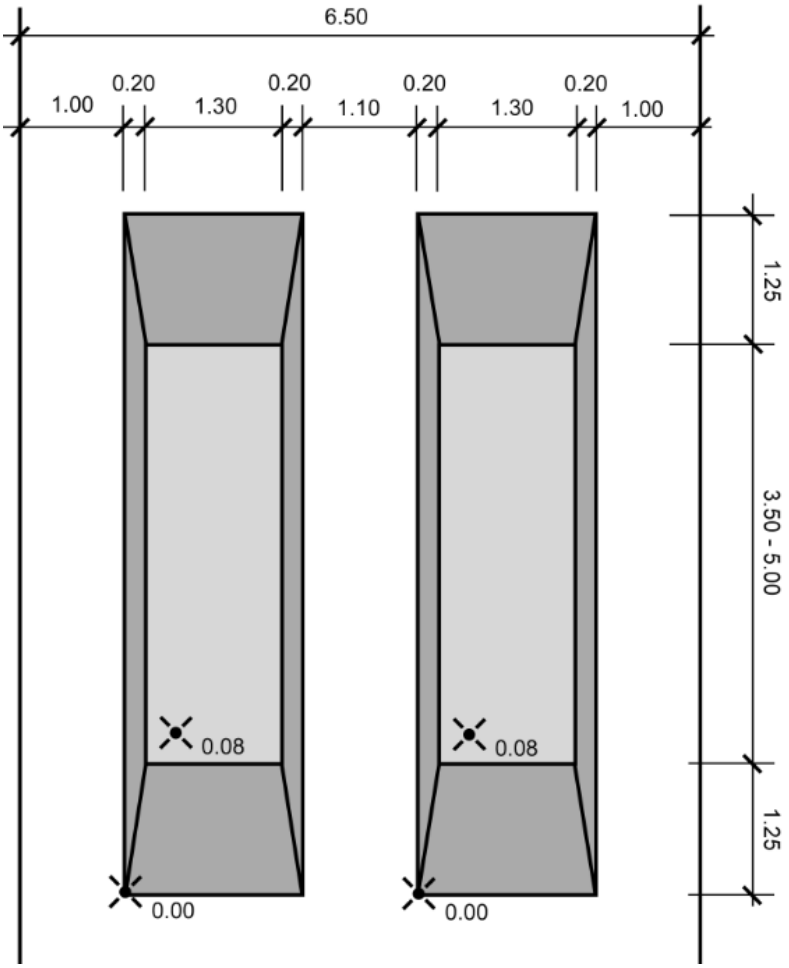


Abbildung 21: Vorschlag Abmessungen Belagskissen

Abbildung 22: Beispielfoto Bodenmarkierung «Vorsicht Kinder»

Bodenmarkierung «Vorsicht Kinder» (2x)

Im Bereich der Privatschule SalZH ist in beide Fahrtrichtungen eine Bodenmarkierung «Vorsicht Kinder» anzubringen. In Kombination dazu, ist eine Signalisationstafel (1.23) am Fahrbahnrand nötig (besteht bereits).

Nutzen:
Sensibilisierung auf die erhöhte Möglichkeit von Kindern auf der Fahrbahn.

Abbildung 23: Beispiel Markierung Rechtsvortritt

Markierung «Rechtsvortritt»

Nutzen:

Durch die Markierung des Rechtsvortritts soll die Erkennbarkeit des Knotens verbessert, das Vortrittsregime verdeutlicht und das Geschwindigkeitsniveau im Knotenbereich gesenkt werden.

An folgenden Knoten soll der Rechtsvortritt markiert werden:

- Stationsstrasse / Rosenstrasse
- Rosenstrasse / Ankengasse
- Rosenstrasse / Baumgartenstrasse

Fussgängerstreifen (FGS)

Folgende Fussgängerstreifen sollen demarkiert werden:

- FGS Stationsstrasse (Höhe Haus Nr. 65)
- FGS Stationsstrasse (beim Bahnhof)

Abbildung 24: Beispiel Bodenmarkierung «30»

Bodenmarkierung «30»

Zur Erinnerung an die Tempo-30-Zone sind an verschiedenen Stellen Bodenmarkierungen («30») vorgesehen.

Die genaue Lage der Signalisation und Markierungen ist im Rahmen der Vorprüfung mit der Kantonspolizei festzulegen.

Massnahmen 2. Priorität

Die Umsetzung von Massnahmen 2. Priorität werden erst geprüft, sofern die Ziele nach den Massnahmen der 1. Priorität nicht erreicht wurden. Die Massnahmen sind in der Planbeilage (violett) ersichtlich. Es handelt sich um folgende Elemente:

- Seitliche Einengung (Parkierungsnase) Mühlebühlstrasse 20
- Seitliche Einengung (Stationsstrasse 71)
- Vertikaler Versatz (Doppelkissen) bei der Fussgängerquerung beim Bahnhof Kempten

4 Mögliche Auswirkungen der geplanten Massnahmen

Auswirkungen auf die Blaulichtorganisationen

Bei einer grossflächigen Einführung von Tempo 30 ist mit einer Verlängerung der Einsatzzeiten der Blaulichtorganisationen zu rechnen. Insbesondere betrifft dies die Anfahrtszeit der Einsatzkräfte zu den Depots, da sich die Milizfeuerwehrleute bei Anfahrten im Privatfahrzeug vollumfänglich an die Strassenverkehrsgesetze zu halten haben. Der Unterschied der Reisezeit von 50 km/h zu 30 km/h beträgt rund 5 Sekunden auf 100 m.

Da es sich in der vorliegenden Tempo-30-Zone 16 weitgehend um siedlungsorientierte Strassen in Wohnquartieren handelt, ist das Geschwindigkeitsniveau bereits heute deutlich unter 50 km/h (siehe auch Geschwindigkeitsmessungen im Kapitel 2.4). Die effektive Reisezeitverlängerung dürfte daher deutlich geringer sein als in der Theorie (von 50 auf 30 km/h).
Für eine konkrete Aussage zur Auswirkung der Reisezeiten in der Tempo-30-Zone 16 sind die Distanzen der Fahrten zu betrachten, welche durch die geplante Zone erfolgen müssen. Die Liegenschaften können von verschiedenen umliegenden übergeordneten Strassen, bei welchen Tempo 50 gilt, erreicht werden. Im ungünstigsten Fall ist mit einer Distanz von ca. 250 m zu rechnen (Stationsstrasse). Unter der Annahme, dass die Geschwindigkeitsdifferenz nicht die theoretischen 20 km/h beträgt, sondern geringer ist, wird eine Reisezeitverlängerung von maximal 10 – 15 Sekunden abgeschätzt.

Im Weiteren werden die vorgesehenen Massnahmen in der Tempo-30-Zone so geplant, dass die Befahrbarkeit für alle Motorfahrzeuge gewährleistet werden kann.

Die Auswirkungen der geplanten Tempo-30-Zone 16 ist für die Blaulichtorganisation insgesamt gering und wird als vernachlässigbar eingestuft.

Weitere Auswirkungen (öV, Ausweichverkehr etc.)

Durch die vorgeschlagenen Massnahmen sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Es kann davon ausgegangen werden, dass die angestrebten Ziele (siehe Kapitel 3.1) erreicht werden.

Wirkungskontrolle

Die realisierten Massnahmen sind gemäss Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Dies erfordert Geschwindigkeitsmessungen, die einen Vergleich mit den vor der Einrichtung der Tempo-30-Zone gemessenen Werten ermöglichen.

Werden die angestrebten Ziele nicht erreicht, sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.

5 Grobkostenschätzung

Die Grobkostenschätzung wird für die Massnahmen 1. Priorität und 2. Priorität separat aufgeführt. Die Elementkosten konnten aufgrund Erfahrungswerte (u. a. von Umsetzungen in der Stadt Wetzikon) und Richtofferten von Unternehmern mit einer relativ hohen Genauigkeit (±15%) ermittelt werden.

In den Kosten der nachstehenden Tabellen sind die Baukosten, Drittkosten (Markierungen), Honorarkosten für Begleitung der Umsetzung (Koordination / Bauleitung etc.) sowie Kosten für den Verkehrsdienst enthalten. Bei den Bau- und Drittkosten werden zusätzlich 10% für Unvorhergesehenes addiert. Für die Umsetzung der Belagskissen (Planung / Koordination) wurden die Honorarkosten mit 50% der Baukosten abgeschätzt. Die Honorarkosten für die übrigen Bau- und Markierungsarbeiten wurden mit 10% gerechnet.

Die Grobkostenschätzung basiert auf der Annahme, dass keine Anpassungen an bspw. Werkleitungen erforderlich sind. Bei allfälligen Konflikten mit den Werkleitungen resp. der Strassenentwässerung werden die Tempo-30-Elemente an alternative Standorte versetzt.

Massnahmen 1. Priorität

Bauliche Massnahmen

Pos.	Element	Anzahl	Preis	Kosten
1	Eingangstor Tempo 30 in der Fahrbahn (mit Betontrapez)	3	3000	CHF 9'000.00
2	Signalisation Tempo 30 Tafel am Fahrbahnrand	6	1000	CHF 6'000.00
3	Seitliche Einengung (Betontrapez)	3	1500	CHF 4'500.00
4	Parkierungsnase (Betontrapez ausbetoniert)	1	2000	CHF 2'000.00
5	Pfosten	3	750	CHF 2'250.00
6	Belagskissen	1	6000	CHF 6'000.00
7	Belagskissen (Doppelkissen für Bus)	1	7000	CHF 7'000.00
	Total bauliche Massnahmen			**CHF 36'750.00**

Markierungen / Demarkierungen

Pos.	Element	Anzahl	Preis	Kosten
1	Einsatzpauschale Markierungsmaschine etc.	1	200	CHF 200.00
2	Leitlinie bei Eingangstor / seitliche Einengung	7	200	CHF 1'400.00
3	Markierung "Zone 30"	5	350	CHF 1'750.00
4	Markierung "30"	18	200	CHF 3'600.00
5	Markierung Rechtsvortritt	3	500	CHF 1'500.00
6	Markierung "Vorsicht Kinder" bei Schule	2	1300	CHF 2'600.00
7	Markierung Schachbrettmuster bei Belagskissen	2	500	CHF 1'000.00
8	Demarkierung Fussgängerstreifen	2	700	CHF 1'400.00
9	Demarkierung 2 Parkfelder (ca. 16 m)	1	200	CHF 200.00
	Total Markierungs- / Demarkierungsmassnahmen			**CHF 13'650.00**

Zusammenfassung (inkl. Unvorhergesehenes, Honorarkosten und Verkehrsdienst)

Zusammenfassung Zone 16, 1. Priorität	**Kosten**
Total bauliche Massnahmen	CHF 36'750.00
Total Markierungs- / Demarkierungsmassnahmen	CHF 13'650.00
Unvorhergesehenes (10%)	CHF 5'040.00
Zwischentotal	**CHF 55'440.00**
Honorarkosten (50% der Positionen 6+7)	CHF 7'150.00
Honorarkosten (10% der übrigen Positionen (min. CHF 1'500.--))	CHF 4'114.00
Verkehrsdienst (Stationsstrasse / Mühlebühlstrasse)	CHF 4'000.00
Total, exkl. MwSt.	**CHF 70'704.00**
MwSt. 7.7%	CHF 5'444.21
Total inkl. MwSt. (aufgerundet)	**CHF 77'000.00**

Tabelle 3: Grobkostenschätzung ±15% (Massnahmen 1. Priorität, inkl. MwSt.)

Die Kosten für die Massnahmen 1. Priorität werden auf insgesamt CHF 77'000.-- (inkl. MwSt.) geschätzt.

Massnahmen 2. Priorität

Bauliche Massnahmen

Pos.	**Element**	**Anzahl**	**Preis**	**Kosten**
1	Seitliche Einengung (Betontrapez)	1	1500	CHF 1'500.00
2	Parkierungsnase (Betontrapez ausbetoniert)	1	2000	CHF 2'000.00
3	Belagskissen	1	7000	CHF 7'000.00
	Total bauliche Massnahmen			**CHF 10'500.00**

Markierungen / Demarkierungen

Pos.	**Element**	**Anzahl**	**Preis**	**Kosten**
1	Einsatzpauschale Markierungsmaschine etc.	1	200	CHF 200.00
2	Leitlinie bei Eingangstor / seitliche Einengung	2	200	CHF 400.00
3	Markierung Schachbrettmuster bei Belagskissen	1	500	CHF 500.00
	Total Markierungs- / Demarkierungsmassnahmen			**CHF 1'100.00**

Zusammenfassung (inkl. Unvorhergesehenes, Honorarkosten und Verkehrsdienst)

Zusammenfassung Zone 16, 2. Priorität	**Kosten**
Total bauliche Massnahmen	CHF 10'500.00
Total Markierungs- / Demarkierungsmassnahmen	CHF 1'100.00
Unvorhergesehenes (10%)	CHF 1'160.00
Zwischentotal	**CHF 12'760.00**
Honorarkosten (50% der Position 3)	CHF 3'850.00
Honorarkosten (10% der übrigen Positionen (min. CHF 1'500.--))	CHF 1'500.00
Verkehrsdienst (Stationsstrasse / Mühlebühlstrasse)	CHF 2'000.00
Total, exkl. MwSt.	**CHF 20'110.00**
MwSt. 7.7%	CHF 1'548.47
Total inkl. MwSt. (aufgerundet)	**CHF 22'000.00**

Tabelle 4: Grobkostenschätzung ±15% (Massnahmen 2. Priorität, inkl. MwSt.)

Die Massnahmen der 2. Priorität werden auf insgesamt CHF 22'000.-- inkl. MwSt. geschätzt.

SNZ Ingenieure und Planer AG
Siewerdtstrasse 7
CH-8050 Zürich
Tel. 044 / 318 78 78
Fax 044 / 312 64 11
www.snz.ch

Stadt Wetzikon

Tempo-30-Zone Nr. 16

Massnahmenplan
(Beilage zum Gutachten)

Auftr. - Nr.: 5441 - 015

Plan Art / Mst: Situation 1:1'000

Datum / Gez.: 13.05.2022 / rb

Format: 63/70

Legende

- Perimeter Zone Nr. 16
- best. Markierungen
- best. Signalisation
- Schulgebäude / Einrichtung Gesundheit, etc.
- 30 geplante Massnahmen (1. Priorität)
- 30 geplante Massnahmen (2. Priorität)

T-30-Zoneneingang (Signalisation am Fahrbahnrand)

Pfosten

Vertikaler Versatz

2-bringerdienst gestattet

Seitliche Einengung (Parkierungsnase), 2. Priorität

Seitliche Einengung

Februar 2022
DTV im Querschnitt
ca. 770 Mfz/Tag

v50 = 36 km/h
v85 = 43 km/h

4.20 m

Pfosten

2 Parkfelder demarkieren

3.60 m

Seitliche Einengung (Parkierungsnase)

v50 = 35 km/h
v85 = 42 km/h

Rechtsvortritt markieren

ab 100 m

Kindergarten

Pfosten

Pfosten

T-30-Zoneneingang (Signalisation am Fahrbahnrand)

Mai 2019,
DTV im Querschnitt: ca. 3'120 Mfz/Tag
(2'850 in Ri. West und 270 in Ri. Ost)

v50 = 41 km/h
v85 = 48 km/h

Belagskissen + Pfosten (Abmessungen s. Bericht)

Rechtsvortritt markieren

6.50 m

FGS demarkieren

Seitliche Einengung (2. Priorität)

T-30-Zoneneingang (Signalisation auf Fahrbahn)

T-30-Zoneneingang am Fahrbahnrand (Signalisationstafel aufgrund der Gefahr von Rückstau vor dem Bahnübergang am Fahrbahnrand vorsehen.)

ausgenommen

ausgenommen

4.50 m

v50 = 32 km/h
v85 = 42 km/h

T-30-Zoneneingang (Signalisation am Fahrbahnrand)

keine Wende-möglichkeit

100 m

ausgenommen

4.50 m

Durchfahrt möglich

Zentralstrasse: Kein T-30, da ein amtsrichterliches Fahrverbot besteht

T-30-Zoneneingang (Signalisation am Fahrbahnrand)

Doppelkissen (2. Priorität)

FGS demarkieren

Ergänzung Bodenmarkierung "Vorsicht Kinder"

Privatschule SalZH (Kindergarten / Primarstufe)

Mai 2019,
DTV im Querschnitt: ca. 4'000 Mfz/Tag
(950 in Ri. Nord und 3'050 in Ri. Süd)

v50 = 39 km/h
v85 = 46 km/h

v50 = 38 km/h
v85 = 45 km/h

Doppelkissen + Pfosten (Abmessungen siehe Bericht)

Ergänzung Bodenmarkierung "Vorsicht Kinder"

6.50 m

5.00 m

T-30-Zoneneingang (Signalisation auf Fahrbahn)

T-30-Zoneneingang (Signalisation am Fahrbahnrand)

Ev. T30-Signal zur Einmündung Bahnhofstrasse verschieben --> Situation ist im Detail zu klären, da unklare rechtliche Situation (Privatstrasse / amtsrichterliches Fahrverbot ist heute nur in Fahrtrichtung Süden signalisiert)

T-30-Zoneneingang (Signalisation auf Fahrbahn)

Chratten
Baumgarten
Bergli
Mülibüel
Feldhof
Kempten