



Gemeinde Egg

Gutachten Tempo-30-Zone

Pfannenstiel- und Neue Meilenerstrasse



Zumikon, 14. Dezember 2023 / eg.1052 / Saf



Gossweiler

Gossweiler Ingenieure AG
Dorfplatz 1
8126 Zumikon
Telefon 043 288 10 40
www.gossweiler.com



member of
suisse.ing

Auftraggeberin
Bearbeitung
Versionsverlauf

Gemeinde Egg
Gossweiler Ingenieure AG

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.0	01.09.2023	Saf	Erarbeitung Entwurf
1.1	15.09.2023	Wei	QS Entwurf
1.2	27.11.2023	Saf	Anpassungen gemäss Begehung
2.0	14.12.2023	Saf	Fassung für Gemeinderatsbeschluss

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Inhalt des Gutachtens	4
2	Gesetzliche Grundlagen, Ziele und Anforderungen	5
3	Grundlagen und Situationsanalyse	6
3.1	Beschreibung des Gemeindegebiets	6
3.2	Analyse des Planungsgebiets	6
3.3	Übergeordnete Planungsgrundlagen	7
3.3.1	Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz	7
3.3.2	Kantonaler Richtplan	8
3.3.3	Regionaler Richtplan	8
3.3.4	Kommunaler Verkehrsrichtplan	9
3.4	Analyse des Strassennetzes (Strassenhierarchie)	10
3.5	Bestehende Tempo-30-Zonen	11
3.6	Sicherheitsdefizite	12
3.7	Unfälle	12
4	Auswertung Verkehrsdaten	14
5	Mögliche Auswirkungen	16
6	Grundsätze Signalisation, Markierung und bauliche Massnahmen	17
6.1	Signalisation	17
6.2	Gestaltung der Eingangstore	18
6.3	Markierungen	18
6.4	Bauliche Massnahmen	19
7	Verfahren	20
8	Anhang	21

1 Ausgangslage

Einleitung

Die Gemeinde Egg hat mit dem Konzeptbericht vom 14. August 2020 eine detaillierte Analyse und Empfehlung zur Umsetzung von Tempo-30-Zonen erarbeitet. Dieser Bericht wurde der Verkehrstechnischen Abteilung (VTA) der Kantonspolizei (KaPo) zur Durchsicht abgegeben. Vorgesehen ist die Einführung der Tempo-30-Zone im Bereich des Schulhauses Bützi, da das Queren der Pfannenstielstrasse zu gefährlichen Situationen führt. Für die neue Zone sind daher folgende Strassenabschnitte vorgesehen: Bützi-, Rüti-, Garten-, Pünt-, Neue Meilener-, Flur-, Weid- und der östliche Abschnitt der Pfannenstielstrasse.

Angepasste Verordnung T30 seit
1. Januar 2023

Die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen wurde auf den 1. Januar 2023 angepasst und deshalb ist neu grundsätzlich für die Einführung einer Tempo-30-Zone kein Gutachten mehr nötig. Nach Prüfung des Konzeptberichts vom 14. August 2020 hat die KaPo festgehalten, dass die von der geplanten Tempo-30-Zone betroffenen Strassenabschnitte der Pfannenstiel- und der Neuen Meilenerstrasse in Egg als "verkehrsorientiert" einzustufen sind. Gemäss der Stellungnahme der KaPo wird für die Einführung von Tempo-30-Zonen auf Sammelstrassen bzw. verkehrsorientierten Strassen auch weiterhin ein Gutachten benötigt, damit die KaPo eine entsprechende Prüfung bzw. Verfügung vornehmen kann. Der vorliegende Bericht stellt deshalb dieses Gutachten dar und behandelt die Strassenabschnitte der Pfannenstiel- und Neuen Meilenerstrasse, damit diese beiden verkehrsorientierten Strassenabschnitte wie von der Gemeinde Egg geplant einen Teil der Tempo-30-Zone darstellen können. Die übrigen Strassenabschnitte der geplanten Tempo-30-Zone sind "siedlungsorientierte" Strassen und benötigen deshalb kein umfassendes Gutachten (mehr).

1.1 Inhalt des Gutachtens

Das vorliegende Gutachten ist folgendermassen gegliedert und beinhaltet die aufgeführten Resultate:

- ◆ Beschreibung der gesetzlichen Grundlagen, Ziele und Anforderungen von Tempo-30-Zonen
- ◆ Darstellung und Definition der Strassenhierarchie, Beschrieb und Beurteilung der Verkehrserschliessung
- ◆ Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung
- ◆ Beurteilung der in den letzten 5 Jahren registrierten Unfälle (anhand des Unfallregisters)
- ◆ Beurteilung des Geschwindigkeitsniveaus
- ◆ Mögliche Auswirkungen einer Tempo-30-Zone
- ◆ Beschreibung der Ausgestaltung, möglicher Massnahmen die Umsetzung von Tempo-30-Zone

2 Gesetzliche Grundlagen, Ziele und Anforderungen

Gesetzliche Grundlagen

Tempo-30-Zonen sind vom Gesetzgeber klar definiert. Nachstehende Gesetze und Verordnungen sind (bzw. waren) bei der Prüfung, Einführung und Verfahren von Tempo-30-Zonen zu beachten:

- ◆ Strassenverkehrsgesetz (SVG), Stand 1. Juli 2023
- ◆ Signalisationsverordnung (SSV), Stand 1. Januar 2023
- ◆ Strassengesetz (StrG) des Kantons Zürich, Stand 1. Juli 2022
- ◆ Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, Stand 1. Januar 2023 (sowie Stand vom 1. Januar 2021)

Die massgebliche Rechtsgrundlage für eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ist Art. 32 Abs. 3 SVG i. V. m. Art. 108 SSV. In den erwähnten Gesetzen und Verordnungen wird abschliessend geregelt, unter welchen Bedingungen die Höchstgeschwindigkeit beschränkt werden kann.

Ziele

Das Hauptziel der Tempo-30-Zone ist die Reduktion von Nachteilen, welche sich aufgrund unserer motorisierten Mobilität ergeben, zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie umliegender Wohnnutzungen. Folgende Ziele werden mit der Einführung von Tempo-30-Zonen verfolgt:

- ◆ Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere für Schulkinder und/oder Anwohnende, erhöhen
- ◆ Unfallhäufungsstellen beseitigen / potenzielle Unfallschwere vermindern
- ◆ Sicheres Queren ermöglichen
- ◆ Verkehrsfluss auf tiefem Geschwindigkeitsniveau verstetigen
- ◆ Trennwirkung der Strasse reduzieren (insbesondere im Basisnetz)
- ◆ Aufenthaltsqualität / Wohnqualität verbessern

Bedingungen

Wie erwähnt kann seit dem 1. Januar 2023 auf die Erstellung eines Gutachtens gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG verzichtet werden. Dies gilt jedoch nur für Strassen, welche sich innerorts befinden und nicht verkehrorientiert ausgerichtet sind. Die Gründe gemäss Art. 108 SSV müssen dabei nicht mehr abschliessend beachtet werden. Bei der Beurteilung können dadurch weitere Beweggründe gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG, welche im Art. 108 SSV nicht enthalten sind, aufgeführt werden (wie z.B. Lebens- und Aufenthaltsqualität).

Was verkehrorientierten Strassen sind, wird im Art. 1 Abs. 9 der Signalisationsverordnung (SSV) definiert. Verkehrorientierte Strassen umfassen alle Strassen, die innerorts primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet sind.

3 Grundlagen und Situationsanalyse

3.1 Beschreibung des Gemeindegebiets

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Egg besteht aus mehreren Weilern, Höfen sowie den drei grösseren Ortschaften: Hinteregg, Egg und Esslingen. Hinteregg und Egg sind zusammengewachsen. Esslingen liegt weiter südlich und ist abgetrennt. Die Pfannenstiel- und die Neue Meilenerstrasse befinden sich in der Ortschaft Egg.

3.2 Analyse des Planungsgebiets

Das Gutachten umfasst die beiden verkehrsorientierten Strassen Pfannenstiel- und Neue Meilenerstrasse. Direkt angrenzend an die Neue Meilenerstrasse befindet sich die Schulanlage Bützi. Das Gebiet befindet sich im Zentrum der Gemeinde Egg und ist auf der folgenden Abbildung 1 ersichtlich.

Quelle:
GIS-ZH, administrative Grenzen

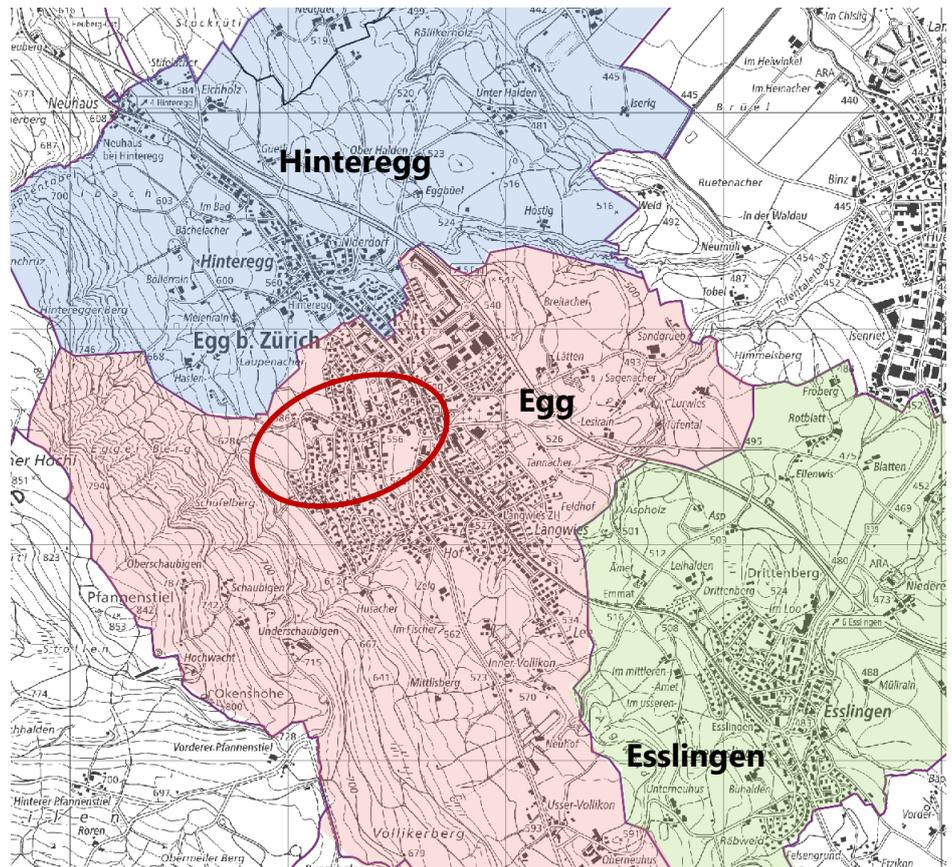


Abbildung 1 Ausschnitt Übersichtsplan der Gemeinde Egg inkl. Perimeter

Quelle:
GIS-ZH, Orthofoto 2022



Abbildung 2 Pfannenstiel- und die Neue Meilenerstrasse inkl. Perimeter

3.3 Übergeordnete Planungsgrundlagen

3.3.1 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

Innerhalb des gesamten Gemeindegebiets verlaufen zahlreiche historische Verkehrswege, welche zum einen aufgrund ihrer Bedeutung wertzuschätzen und weiterhin zu erhalten sind.

Die Pfannenstiel- und die Neue Meilenerstrasse sind nicht betroffen von historischen Verkehrswegen.

Quelle:
GIS-ZH, Inventar der historischen Verkehrswege Schweiz IVS



Legende

Regionale Bedeutung

- Historischer Verlauf
- Historischer Verlauf mit Substanz

Lokale Bedeutung

- Historischer Verlauf

Abbildung 3 Historische Verkehrswege in der Gemeinde Egg inkl. Perimeter

3.3.2 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan Verkehr macht keine Aussagen zu den betroffenen Pfannenstiel- und Neue Meilenerstrasse. Er weist die Hochleistungsstrasse mit deren Anschlüssen und die Schmalspurbahn mit dessen Stationen aus.

3.3.3 Regionaler Richtplan

Für die angrenzende Forchstrasse wird eine Strassenraumgestaltung im regionalen Richtplan festgehalten. Ziel ist es den Strassenraum aufzuwerten, die Ortsbildverträglichkeit erhöhen, die Aufenthaltsqualität zu verbessern, eine bessere Durchlässigkeit für den Fussverkehr sicherzustellen sowie eine erhöhte Verkehrsqualität für den Veloverkehr zu schaffen.

Für die Pfannenstiel- und die Neue Meilenerstrasse sind ausser den Fuss- und Wanderwegen keine Festsetzungen vorhanden.

Quelle:
Richtplan Kanton Zürich
Stand: 15.03.2023

Legende

Bestehend

-  Hochleistungsstrasse
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Anschluss
-  Radweg
-  Reitweg
-  Fuss- und Wanderweg
-  Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag
-  Schmalspurbahn / Tramlinie
-  Station / Haltestelle

Geplant

-  Hauptverkehrsstrasse
-  Strassenraumgestaltung
-  Radweg

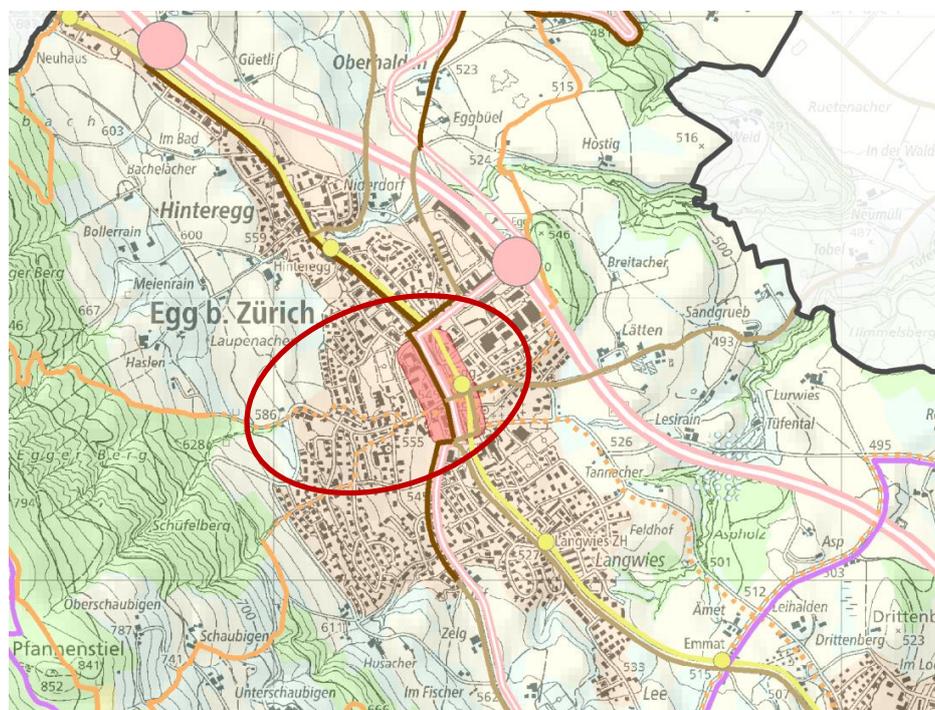


Abbildung 4 Ausschnitt aus dem regionalen Richtplan inkl. Perimeter

3.3.4 Kommunalen Verkehrsrichtplan

Gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan handelt es sich bei der Neue Meilenerstrasse um einen Strassenabschnitt mit besonderen Massnahmen. Dies verpflichtet den Gemeinderat, die Neue Meilenerstrassen siedlungsorientiert zu gestalten. Dies kann als eigener Strassenabschnitt oder im Zusammenhang mit einer Tempo-30-Zone erfolgen. Die Neue Meilenerstrasse wie auch die Pfannenstielstrasse sind als Hauptsammelstrasse klassiert. Die Neue Meilenerstrasse dient zudem als kommunaler Radweg.

Mit den Einträgen Sp2 (Spielplatz Bützi), Kg4 (Kindergarten Bützi), T3 (Turnhalle Bützi), S3 (Schulanlage Bützi) bedarf dem Strassenabschnitt ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrssicherheit.

Quelle:
kommunaler Verkehrsrichtplan
Stand: öffentliche Auflage 2020

Legende

Bestehend

-  Hochleistungsstrasse
-  Hauptsammelstrasse
-  Anschluss
-  Quartiersammelstrasse
-  Hauptverkehrsstrasse
-  HVS
-  Fuss- und Wanderweg
-  Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag
-  Querung
-  Parkierungsanlage im öffentlichen Interesse
-  Veloparkierungsanlage im öffentlichen Interesse
-  Öffentliche Verwaltung
-  Erziehung und Bildung
-  Kulturpflege und Bestattungswesen
-  Erholung und Sport
-  Entsorgung

Geplant

-  Umgestaltung Strassenraum
-  Siedlungsorientierte Gestaltung
-  Strassenabschnitt mit besonderen Massnahmen
-  Querung
-  Verkehrsberuhigtes Quartier
-  Radweg
-  Fuss- und Wanderweg

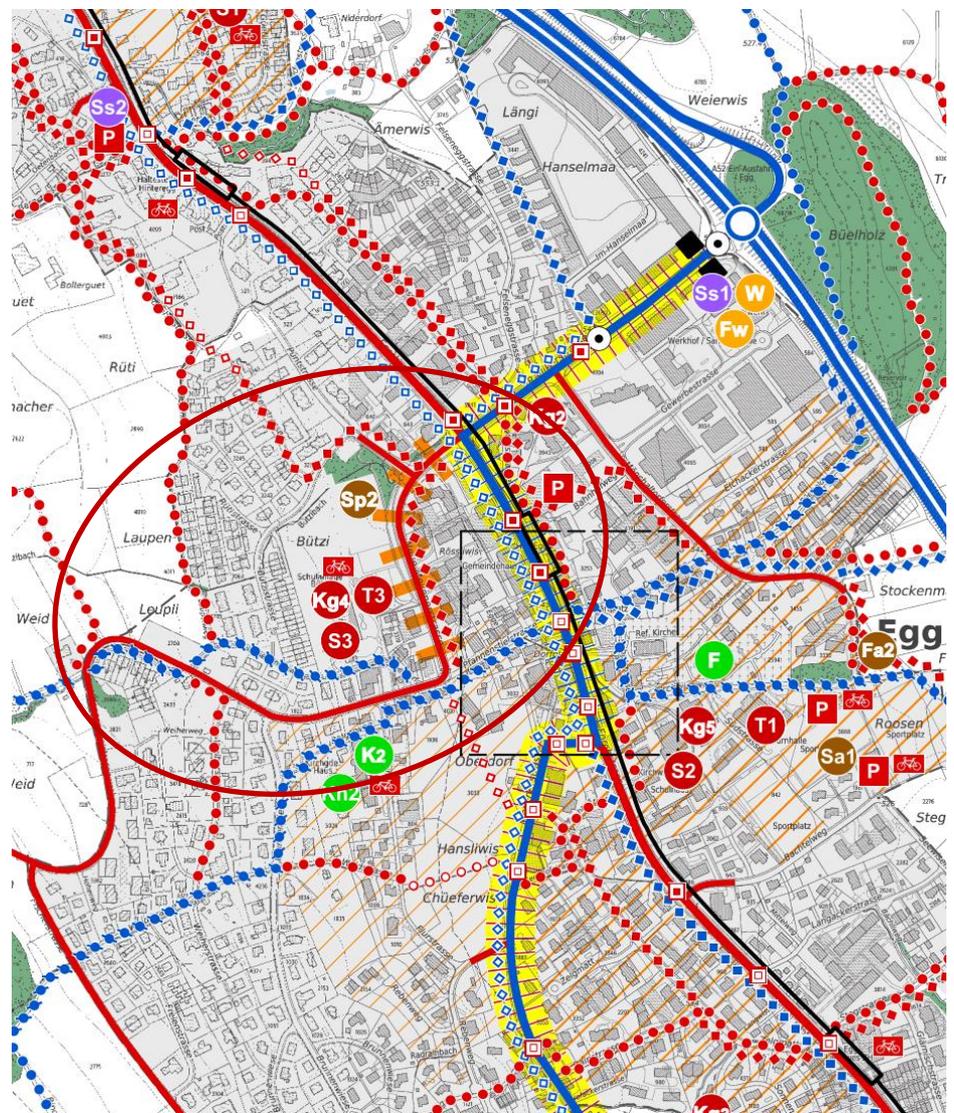


Abbildung 5 Kommunaler Verkehrsrichtplan inkl. Perimeter

3.4 Analyse des Strassennetzes (Strassenhierarchie)

Abgeleitet aus der kantonalen und regionalen Richtplanung verfolgt die Gemeinde Egg das Ziel, den Verkehr auf Hauptachsen zu kanalisieren und das Strassennetz hierarchisch zu organisieren. Dieses Ziel entspricht dem Modell 30/50. Die Planung neuer Tempo-30-Zonen soll sich dem Modell 30/50 anlehnen.

Zu den Hauptachsen gehören in der Gemeinde Egg die in Abbildung 6 dargestellten Strassen (Hauptstrassen, Verbindungsstrassen und kantonale Nebenstrassen). Diese sind mit einer Höchstgeschwindigkeit von generell 50 km/h zu signalisieren. Im Bereich des Perimeters entspricht dies der Forchstrasse.

Daneben soll die Verkehrserschliessung und sonstiger siedlungsorientierter Verkehr auf den siedlungsorientierten Strassen geführt werden (Strassen des ergänzenden Netzes). Die Strassen im Gebiet Bützi entsprechen diesem ergänzenden Netz, dazu gehören auch die Pfannenstiel- und die Neue Meilenstrassen. Diese sollen so gestaltet werden, dass Fahrzeuge selbsterklärend ihre Fahrgeschwindigkeit senken und nicht mehr als 30 km/h fahren.

Quelle:
GIS-ZH, Haupt- und Nebenstrassen

- Legende
-  Autobahn
 -  Hauptstrasse
 -  Verbindungsstrasse
 -  Kantonale Nebenstrasse

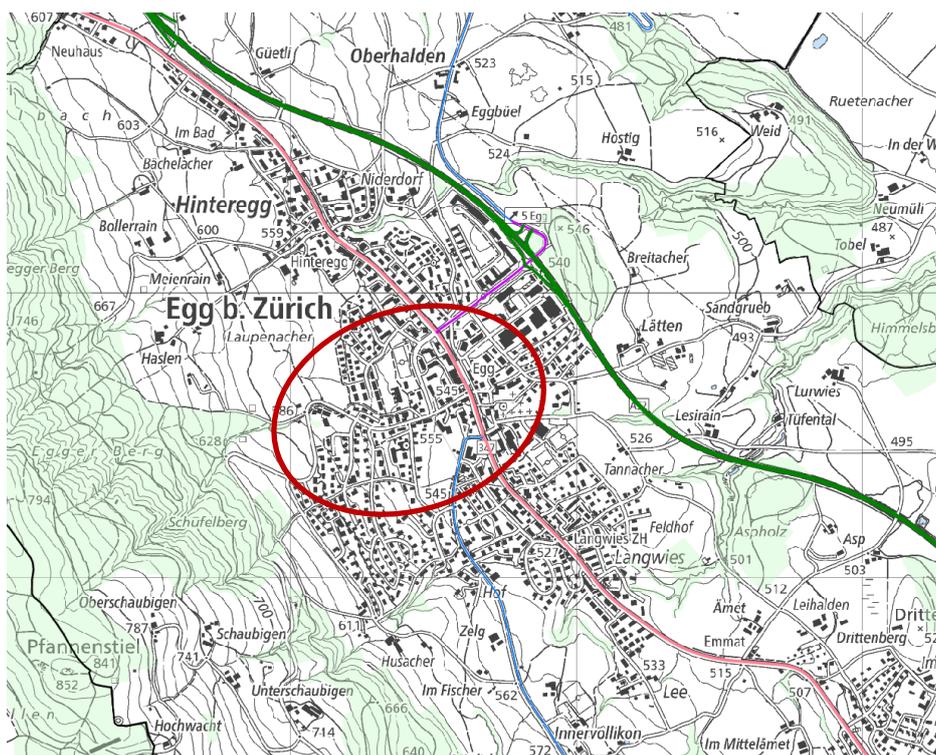


Abbildung 6 Ausschnitt Strassennetz Kanton Zürich inkl. Perimeter

3.5 Bestehende Tempo-30-Zonen

Im Gemeindegebiet bestehen heute bereits vier Tempo-30-Zonen. Mit wachsender Anzahl an Wohnüberbauungen wuchs auch die Nachfrage nach siedlungsorientierten Erschliessungsanlagen.

Güetli

2006 wurde die erste Tempo-30-Zonen „Güetli“ in Hinteregg erstellt. Sie erstreckt sich auf der Güetlistrasse und dem Güetliweg.

Sonnenhof/Zelgmatt

2006 wurde die Tempo-30-Zone „Sonnenhof/Zelgmatt“ in Egg errichtet. Sie umfasst das erschlossene Gebiet der Zelgmatt sowie der Sonnenhofstrasse.

Unterdorf

2008 wurde die Tempo-30-Zone "Unterdorf" in Egg umgesetzt. Sie umfasst das Gebiet ab der Mönchaltorferstrasse 8 bis und mit dem südlich gelegenen Kirchwiesweg.

2017 und 2018 wurde die Tempo-30-Zone Unterdorf aufgrund Erweiterungen von Gewerbeflächen mit hohem Fussgängeraufkommen erweitert. Mit dem Gemeinderatsbeschluss Nr. 410 vom 11. Dezember 2017 wurde die Zone bis zum Bahnhofweg 4 erweitert und mit dem Gemeinderatsbeschluss Nr. 79 vom 20. März 2018 wurde die Zone nochmals bis zur Kreuzung Mönchaltorfer-/ Gewerbestrasse erweitert.

Säntisstrasse / Vollikerstrasse

2009 wurde die Tempo-30-Zone „Säntisstrasse/Vollikerstrasse“ in Esslingen erstellt. Sie umfasst das Gebiet der Vollikerstrasse, der Säntisstrasse, der Vollikerstrasse West und Teile der Buhalden.

Quelle:
GIS-ZH, Tempo-30 Zonen

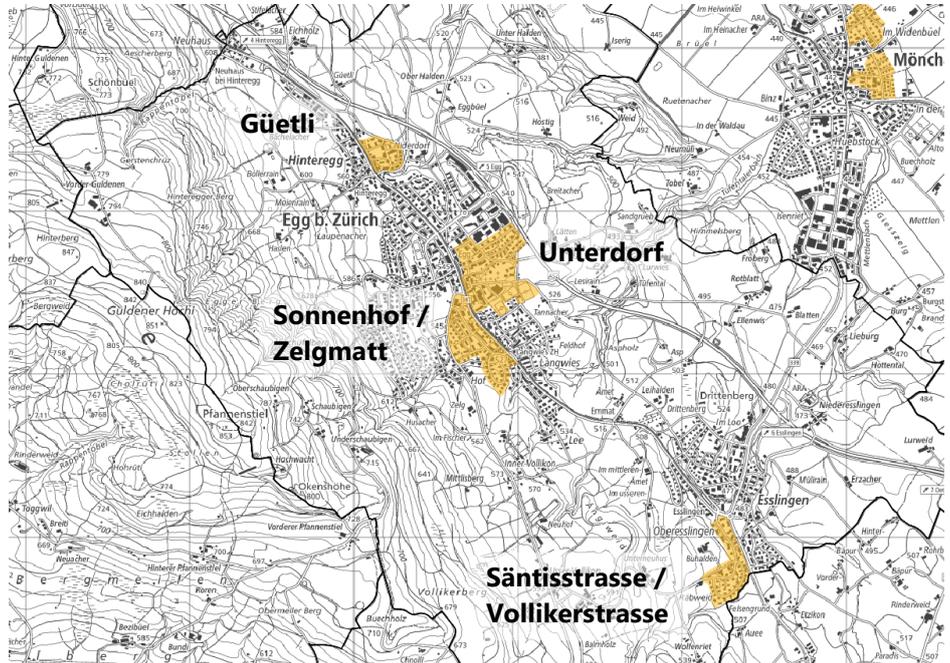


Abbildung 7 Übersicht der bestehenden Tempo-30-Zonen

3.6 Sicherheitsdefizite

Defizite bezüglich Schulweg

Direkt angrenzend an die Neue Meilenerstrasse befindet sich die Schulanlage Bützi. Die Pfannenstiel- und die Neue Meilenerstrasse werden daher von den Schülern als Schulweg genutzt. Das Queren der Strasse beim Fussgängerstreifen, auf Höhe des Schulhauses Bützi, stellt dabei eine Gefährdung dar. Denn die Neue Meilenerstrasse ist mit einer Breite von über 7.5 m eher breit. Es befinden sich zur Fahrbahnverengung seitliche Parkfelder auf der Fahrbahn. Diese schränken jedoch auch die Sichtfelder ein. Spielende Kinder können dazwischen leicht übersehen werden.

Übersicht am Knoten Pfannenstiel- und Neue Meilenerstrasse

Die Knoten Pfannenstiel- und Neue Meilenerstrasse ist undeutlich ausgestaltet. Das Trottoir ist nicht durchgehend und der Vortritt wird nicht abschliessend geregelt.

3.7 Unfälle

Die Unfälle im Perimeter wurden anhand der Verkehrsunfälle aus dem Webdienst map.geo.admin.ch ausgewertet. Die Verkehrsunfälle ereigneten sich alle in Kreuzungsnähe und weisen eine Fahrradbeteiligung auf. Die Unfälle sind zwischen den Jahren 2011 und 2022 geografisch, nach Beteiligten und nach Unfallschwerekategorie dargestellt.

Quelle:
www.astra.admin.ch
 Stand 2022

Legende

- Schwerverletzt
- △ Leichtverletzt
- ▲ Schleuder- oder Selbstunfall
- ▲ Abbiegeunfall
- ▲ Überqueren der Fahrbahn

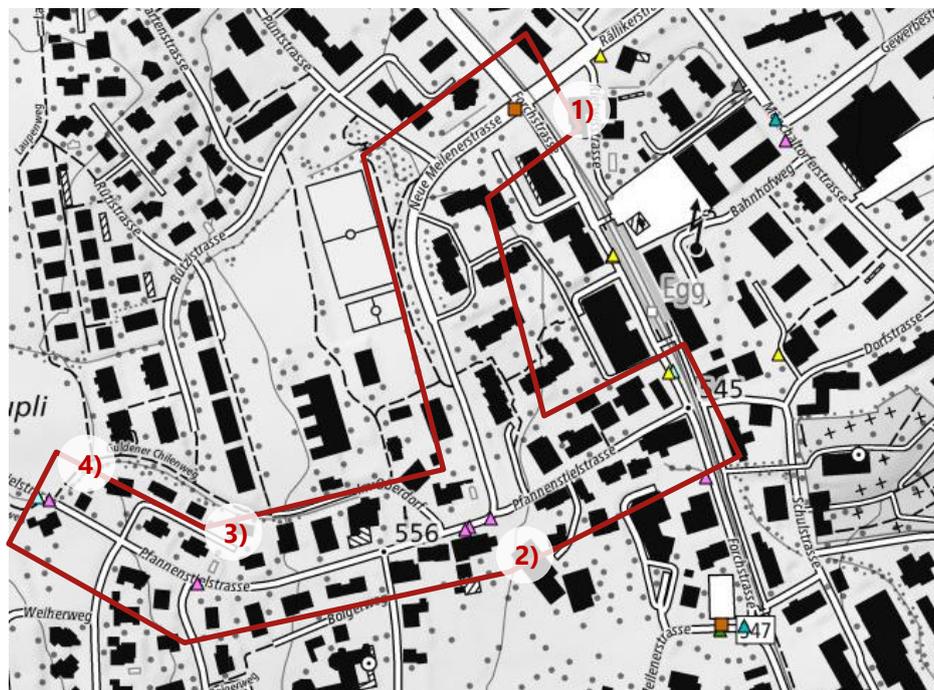


Abbildung 8 Übersicht Unfälle im Ausschnitt Pfannenstiel- und Neue Meilenerstrasse

1) Knoten Forchstrasse – Neue Meilenerstrasse

Im Kreuzungsbereich von der Neue Meilenerstrasse zur Forchstrasse ereignete sich im Jahre 2012 ein Unfall mit Schwerverletzten. Der Unfall ereignete sich bei der Strassenüberquerung eines Fahrrades.

2) Knoten Pfannenstielstrasse – Neue Meilenerstrasse

Vor dem Knoten Pfannenstielstrasse und Neue Meilenerstrasse ereigneten sich in den Jahren 2011, 2015 und 2020 Unfälle mit Leichtverletzten. Die Unfälle waren Schleuder- oder Selbstunfälle.

- 3) Knoten Pfannenstielstrasse –
Brunnenwiese Beim Knoten Pfannenstielstrasse und Brunnenwiese ereignete sich im Jahre 2015 ein Unfall mit Leichtverletzten. Der Unfall war ein Schleuder- oder Selbstunfall.

- 4) Pfannenstielstrasse (Chilenweg) In den Jahren 2011 und 2022 ereigneten sich zwei Unfälle mit Leichtverletzten. 2011 handelte es sich um einen Schleuder- oder Selbstunfall, im Jahr 2022 um einen Abbiegeunfall.

4 Auswertung Verkehrsdaten

Messdaten

Folgende Verkehrsmessungen wurden erhoben:

1. Pfannenstielstrasse, Egg, Zeitraum: 14. Aug. bis 7. Sept. 2018 (Fahrtrichtung Egg)
2. Pfannenstielstrasse 33, Egg, Zeitraum 30. Nov. bis 19. Dez. 2018
3. Pfannenstielstrasse, Egg, Zeitraum 21. Aug. bis 9. Sept. 2019 (Fahrtrichtung Egg)
4. Pfannenstielstrasse, Egg, Zeitraum 20. Mai bis 26. Mai 2021
5. Neue Meilenerstrasse, Egg, Zeitraum 16. Aug. bis 27. Aug. 2023

Die Verkehrsmessungen mit den Nummern 1. / 2. und 3. an der Pfannenstielstrasse wurden mit dem Messgerät VIASIS durchgeführt. Die Messungen an der Pfannenstielstrasse Nr. 4 und jene an der Neue Meilenerstrasse Nr. 5 wurden mit dem Messgerät Sierzega erfasst.

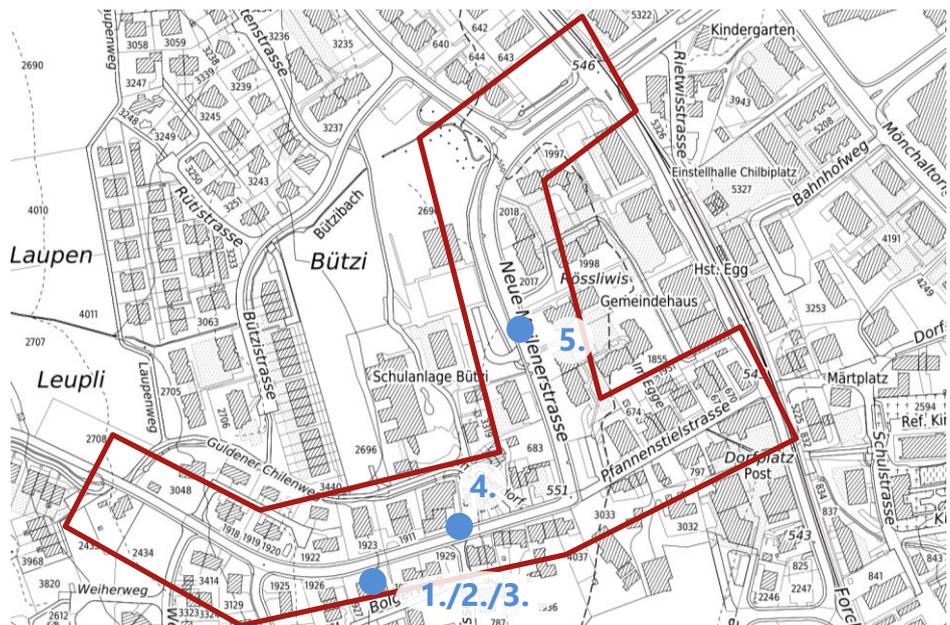


Abbildung 9 Übersicht Verkehrsmessungen

Auswertung der Verkehrsmessung

Mit den Verkehrsmessungen soll das bestehende Geschwindigkeitsniveau eruiert und dadurch die nötigen Massnahmen zur Einhaltung des Tempo-30-Regimes abgeleitet werden. Die Höhe des Geschwindigkeitsniveaus hat neben Effekten auf die Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeit und -schwere) auch Auswirkungen auf die Umwelt (Lärmemissionen und CO₂-Ausstoss) sowie die Aufenthaltsqualität im Strassenraum.

Massnahmenbedarf

Bei der Einführung einer Tempo-30-Zone muss der V85%-Wert (= Geschwindigkeit, welche von 85 % der Fahrzeuge eingehalten wird) der Verkehrsmessungen unter 41 km/h liegen. Ist der V85%-Wert gleich oder höher 41 km/h, sind bauliche Massnahmen vorzusehen. Liegt der V85%-Wert unter 41 km/h, reichen in der Regel reine markierungstechnische Massnahmen aus.

Glossar Verkehrsmessungen	
V _{85%}	Geschwindigkeit, die von 85 % aller Fahrzeuge eingehalten wird
V _{50%}	Geschwindigkeit, die von 50 % aller Fahrzeuge eingehalten wird
vMax	Gemessene Höchstgeschwindigkeit
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr [Mo-So]

Nr.	Standort Datum	Aus Richtung	V _{85%} [km/h]	V _{50%} [km/h]	V _{max} [km/h]	Anz. Fahrzeuge (DTV)
1.	Pfannenstiel- strasse 14.08. – 07.09.18	Fahrtrichtung Egg	42	34	67	864
2.	Pfannenstiel- strasse 33 KN 192 30.11 – 19.12.18	Fahrtrichtung Egg	44	37	65	1'254
2.	Pfannenstiel- strasse 33 KN192 30.11 – 19.12.18	Fahrtrichtung Pfannenstiel	47	39	91	960
3.	Pfannenstiel- strasse 21.08. – 9.09.19	Fahrtrichtung Egg	44	36	74	2'070
4.	Pfannenstiel- strasse, Höhe Kunz 20.05 – 26.05.21	Fahrtrichtung Egg	51	43	82	1'200
4.	Pfannenstiel- strasse, Höhe Kunz 20.05 – 26.05.21	Fahrtrichtung Pfannenstiel	49	40	96	1'280
5.	Neue Meilen- erstrasse 16.08 – 27.08.23	Fahrtrichtung Pfannen- stielstr.	45	37	78	1'680
5.	Neue Meilen- erstrasse 16.08 – 27.08.23	Fahrtrichtung Püntstrasse	47	40	79	1'509

Geschwindigkeitsniveau

Das signalisierte Geschwindigkeitsniveau wird durch den massgebenden V_{85%}-Wert der Messungen zum Grossteil eingehalten. Einzig bei der Messung an der Pfannenstielstrasse auf der Höhe Kunz wird der V_{85%}-Wert knapp überschritten. Für die Einführung einer Tempo-30-Zone ohne bauliche Massnahmen müsste der V_{85%}-Wert jedoch unter 41 km/h liegen. Dies ist nicht der Fall, daher sind bei der Einführung der geplanten Tempo-30-Zone zusätzliche bauliche Massnahmen vorzusehen.

5 Mögliche Auswirkungen

Tempo-30 bedeutet Sicherheitsgewinn

Fast zwei Drittel aller schweren Verkehrsunfälle passieren in der Schweiz innerorts. Aus der Unfallforschung ist bekannt: Je höher das Tempo, desto höher das Unfallrisiko und desto gravierender die Unfallfolgen. Tempo-30 bietet ein enormes Sicherheitspotenzial – und zwar für alle Verkehrsteilnehmenden.

- ◆ Es gibt weniger Unfälle – und falls doch etwas passiert, sind die Unfallfolgen meistens weniger schwer.
- ◆ Für Kinder ist der Schulweg sicherer.
- ◆ Gerade zu Fuss ist das Überqueren von verkehrsberuhigten Strassen einfacher.
- ◆ Der Verkehr fliesst gleichmässiger.
- ◆ Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker verlieren kaum Zeit, da Tempo-30 innerorts meist keinen nennenswerten Einfluss auf den Verkehrsfluss hat.

Verhalten in Tempo-30-Zonen

In Quartieren:

- ◆ Autos, Motorräder und Velos haben gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern Vortritt. Vorsichtig müssen die Fahrzeuglenkenden trotzdem sein: Sie müssen damit rechnen, dass jemand schnell zu Fuss über die Strasse eilt.
- ◆ In Tempo-30-Zonen gibt es in der Regel keine Fussgängerstreifen. Fussgängerinnen und Fussgänger dürfen deshalb die Strasse überall queren – am besten an möglichst übersichtlichen Stellen. Wo Fussgängerstreifen vorhanden sind, müssen diese 50m davor und danach benützt werden.
- ◆ An Kreuzungen gilt Rechtsvortritt.

Reduktion Lärmemissionen in Tempo-30-Zonen

Um die lärmseitigen Vorteile einer Geschwindigkeitsbegrenzung zu berechnen, müssen sowohl der durchschnittliche Schallpegel, der die Lärmbelastung als gemittelten Wert wiedergibt, als auch der Maximalpegel von Einzelereignissen berücksichtigt werden. Solche Einzelereignisse sind entscheidend für die Lästigkeit des Lärms. Bei Tempo-30 sind hohe Schallpegelwerte deutlich seltener. Der durchschnittliche Schallpegel kann um rund 3 dB(A) reduziert werden.

- ◆ Strassenlärm wird dank Reduktion auf Tempo-30 signifikant vermindert.
- ◆ Bei 30 km/h ist der Verkehr flüssig. Brems- und Beschleunigungsvorgänge nehmen ab.
- ◆ Lärmintensive Beschleunigungen kommen wesentlich weniger vor.
- ◆ Eine einfache Signalisation (wenn respektiert) ohne bauliche Elemente reicht aus, um den Lärm mit einem Tempo-30-Strecke oder einer Tempo-30-Zone deutlich zu reduzieren.

Bei Tempo-30 fahren Automobilistinnen und Automobilisten mehrheitlich im 3. Gang, wodurch der Lärm zusätzlich vermindert wird.

6 Grundsätze Signalisation, Markierung und bauliche Massnahmen

Für die Umsetzung der Tempo-30-Zonen wurde ein Massnahmenplan erstellt, welcher die Signalisation, die Markierungen und allfällige bauliche Massnahmen enthält.

Im folgenden Kapitel werden die Inhalte des Massnahmenplans beschrieben, um für eine zukünftige Umsetzung als Katalog mit möglichen Objekten zu dienen.

6.1 Signalisation

Grundsatz

Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Tempo-30-Zone müssen deutlich erkennbar sein. Das Verkehrsregime Tempo-30 ist hervorzuheben und mit geschwindigkeitsreduzierenden Elementen (z.B. durch Fahrbahnverengung) zu versehen.

Signalisation nach Bedeutung

Für die Signalisation der Tempo-30-Zone stehen unterschiedliche Elemente zur Verfügung. Eingangstore sind grundsätzlich bei allen Zoneneingängen erforderlich. Bei untergeordneten oder nur für einen eingeschränkten Benutzerkreis zugelassenen Strassen genügt i.d.R. eine Zonensignalisation mittels Signaltafel auf einem einfachen Ständer.

Zonensignalisationen

Zonensignalisationen sind auch dann anzubringen, wenn auf Einfallstrassen Teilfahrverbote vorliegen, die den Verkehr nur für einen eingeschränkten Nutzerkreis zulassen (bspw. "Landwirtschaftlicher Verkehr gestattet").

Nachstehend eine Zusammenstellung möglicher Signalisationen:



Einfacher Ständer mit Doppeltafel Tempo-30-Zone



Jochständer mit Doppeltafel Tempo-30-Zone und Leitwinkel auf Betonsockel oder Trog

6.2 Gestaltung der Eingangstore

Deutliche Torsituationen an den Zonenein- bzw. -ausgängen mittels Jochständler mit Signaltafel, Leitwinkel und Sockel sind besonders wichtig. Dabei ist darauf zu achten, dass das Eingangstor in der Strasse am rechten Fahrbahnrand (in die Zone einfahrend) platziert wird, so dass eine genügende Durchfahrtsbreite resultiert (insb. für landwirtschaftlichen Verkehr 3.5 m). Wo die Platzverhältnisse keine Torsituationen zulassen oder die Eingangstore von untergeordneter Bedeutung sind, kann nach Absprache mit der KaPo auf eine einfache Ständersignalisation ausgewichen werden.

Eine solche Signalisation mittels Ständersignalisation und Signalisatiostafel in der Mitte der Strasse wird für den Zoneneingang am Knoten Neue Meilenstrasse – Püntstrasse verwendet. Diese Variante des Zoneneingangs wird nach Rücksprache mit der Kapo angewendet, da die vorhandenen Parkplätze und die Mittelinsel kein Haupteingangstor zulassen und für die Neue Meilenstrasse und die Pfannenstielstrasse eine Sanierung bevorsteht. Im Zusammenhang mit der Sanierung werden die Strassenquerschnitte angepasst und auch die Zoneneingänge neu gestaltet.

6.3 Markierungen

Zur Verdeutlichung der Tempo-30-Zone sind vereinzelt sog. besondere Markierungen "Zone 30" und "30" als Erinnerungsmarkierung für die Verkehrsteilnehmer anzubringen (gemäss Weisungen UVEK vom Dezember 2013).



Abbildung 10 Markierungen in der Tempo-30-Zone

An Kreuzungen mit erheblicherem Konfliktpotenzial ist eine Markierung "Rechtsvortritt" zu prüfen.

6.4 Bauliche Massnahmen

Für die betroffenen Abschnitte der Pfannenstiel- und der Neue Meilenerstrasse ist eine umfassende Sanierung geplant. Die Strassen sollen umgestaltet werden und somit attraktiver für den Fuss- und Veloverkehr gestaltet werden. In diesem Zusammenhang wird die Strasse auch an das neue Geschwindigkeitsregime angepasst.

Pfannenstielstrasse

Auf der Pfannenstielstrasse wurden bereits Längsparkfelder angeordnet, die gegenwärtig erfolgreich dazu beitragen, die Geschwindigkeit zu reduzieren. Um diese Geschwindigkeitsreduktion weiter zu verstärken und die Straßenverengung hervorzuheben, sind gemäß der FGSO (Farbliche Gestaltung Strassenoberflächen) breite Bänder in blauer Farbe vorgesehen. Diese visuellen Elemente verschmälern die Fahrbahn und dienen als zusätzliche Maßnahme zur Verkehrsberuhigung und sollen zur Förderung eines sichereren Verkehrsflusses auf der Pfannenstielstrasse beitragen. Zusätzlich werden die drei Parkfelder beim Zoneneingang um einen weiteren Parkplatz ergänzt.

Neue Meilenerstrasse

Auf der Neue Meilenerstrasse sind bereits bauliche Massnahmen umgesetzt. Es sind dies Längsparkfelder mit Verkehrsberuhigungstrapezen und Einengungen im Bereich des Fussgängerstreifens. Der Strassenquerschnitt ist trotz der Längsparkfeldern immer noch sehr breit und lässt immer noch eine hohe Geschwindigkeit zu. Zur weiteren Reduzierung der Geschwindigkeit und zur visuellen Verengung der Straße sind gemäß FGSO die Anbringung breiter blauer Bänder vorgesehen. Diese sollen nicht nur dazu beitragen, die Geschwindigkeit zu drosseln, sondern auch die Straße optisch zu verengen, um so die Verkehrssicherheit zu verbessern.

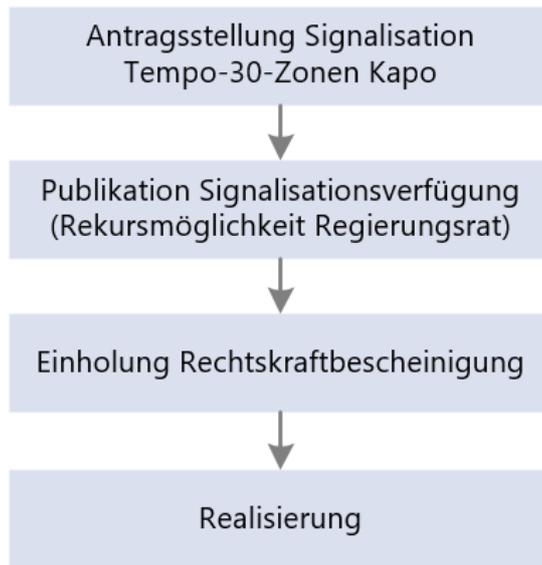


Abbildung 11 visuelle Fahrbahnverengung anhand farbllichem Band

Verfahren zur Umsetzung
einer Tempo-30-Zone

7 Verfahren

Für die Einführung von Tempo-30-Zonen muss folgendes Verfahren nach Strassenverkehrsgesetz (SVG) angewendet werden. Die jeweiligen Gutachten sind durch den Gemeinderat zur Vorprüfung an die VTA der KaPo zu verabschieden. Anschliessend werden die Unterlagen bereinigt.



8 Anhang

Verkehrsmessdaten

Strassenverzeichnis

Massnahmenplan

Tempo-30-Zonen Konzept (14.08.2020)