

Gemeinde Weisslingen

# **Tempo-30-Zone Letten**

## **Kurzbericht**

11. Oktober 2024

Y42 / tb

## **INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>ZIELE</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>SITUATIONSANALYSE</b>	<b>2</b>
<b>4</b>	<b>GESCHWINDIGKEITSNIVEAU UND VERKEHRSELASTUNG</b>	<b>3</b>
<b>5</b>	<b>EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE</b>	<b>4</b>
<b>6</b>	<b>MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN DER ZONE</b>	<b>5</b>
<b>7</b>	<b>ABGRENZUNG</b>	<b>5</b>
<b>8</b>	<b>ERFORDERLICHE MASSNAHMEN</b>	<b>6</b>
8.1	Flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung	6
8.2	Signalisation	6
8.3	Bodenmarkierung	6
<b>9</b>	<b>NACHKONTROLLE</b>	<b>6</b>

## 1 EINLEITUNG

Basierend auf einer Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie<sup>1</sup> von Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen auf dem Gemeindegebiet möchte die Gemeinde Weisslingen vorerst in den Wohnquartieren abseits der verkehrsorientierten Strassen, verteilt auf mehrere Etappen, Tempo-30-Zonen einführen. Bisher wurde die "Hinter- / Rössligasse" mit Erfolg umgesetzt. In einem nächsten Schritt sollen nun 2 weitere Zonen ("Letten" und "Leisibühl") konkretisiert und umgesetzt werden.

Im Rahmen einer Vorabklärung bei der im Kanton Zürich für Verkehrsanordnungen zuständigen Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei hat ergeben, dass alle Strassen in dem für die Tempo-30-Zone vorgesehenen Gebiet "Letten" (siehe auch Abbildung 1) als nicht verkehrsorientiert einzustufen sind. Mit der Anpassung der UVEK Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, welche am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, kann neu auf die Erstellung eines Gutachtens gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG verzichtet werden. 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.

Die Gemeinde Weisslingen hat unser Büro beauftragt, die konkrete Machbarkeit der Tempo-30-Zone "Letten" zu untersuchen und den für die Einführung von Tempo-30-Zonen erforderlichen Technischen Bericht inkl. Signalisations- und Massnahmenplan zu erstellen.

## 2 ZIELE

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone "Letten" in Weisslingen sollen die Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöht, die Lärmemissionen reduziert und die Verkehrssicherheit insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Radfahrer und Fussgänger) verbessert werden.

---

<sup>1</sup> Bericht vom 19. Dezember 2019, büro widmer ag

### 3 SITUATIONSANALYSE

In Abbildung 1 sind das Untersuchungsgebiet, die Hierarchie der Strassen, die Routen des Fuss- und Veloverkehrs, die Lage der Schulen und die Messquerschnitte dargestellt.

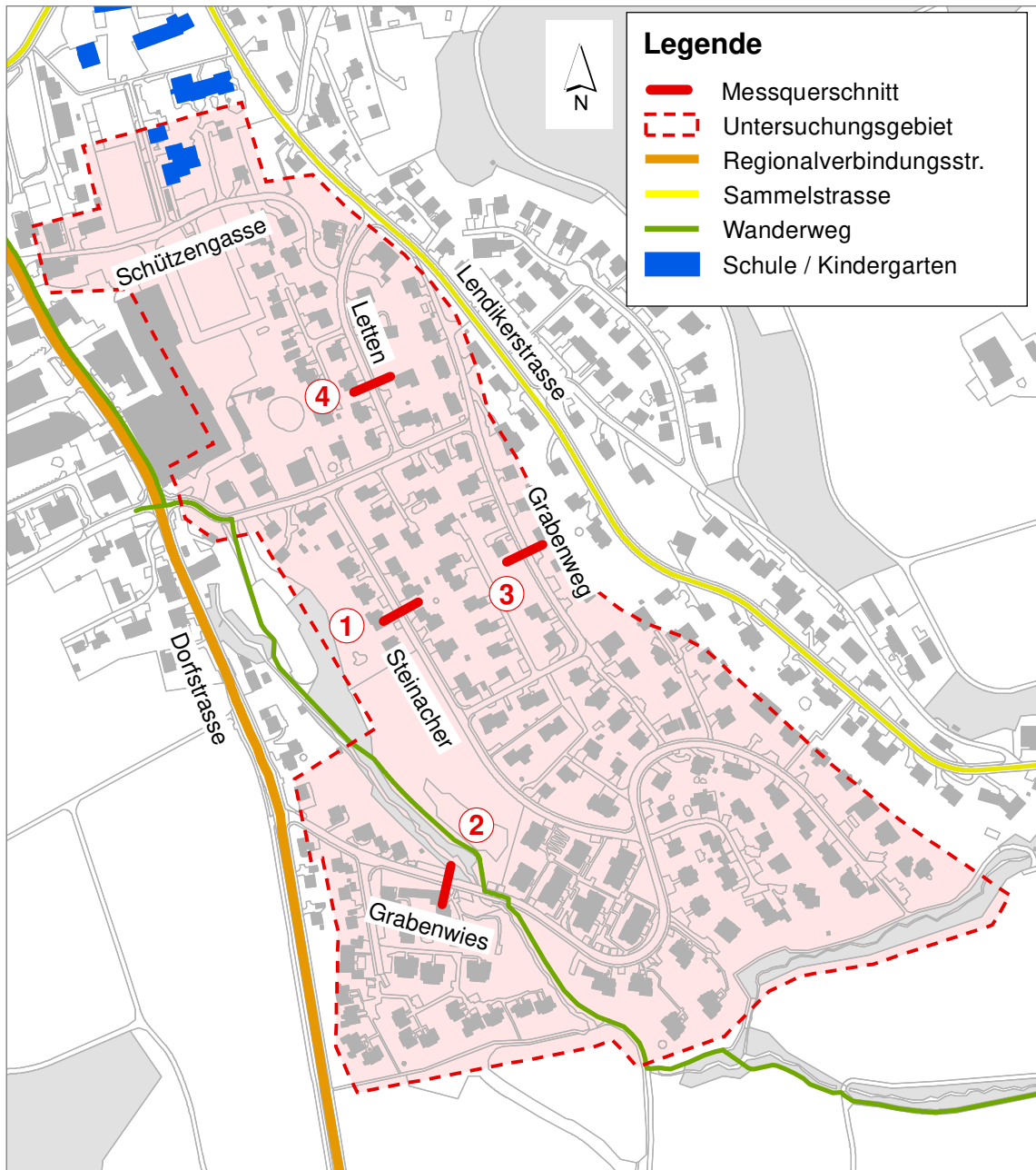


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet und Strassenhierarchie

Alle Strassen innerhalb des Untersuchungsgebietes sind Erschliessungsstrassen und dienen in erster Linie der Erschliessung der sich dort befindenden Liegenschaften. Im Zonenplan der Gemeinde ist das Untersuchungsgebiet grossmehrheitlich Wohnzonen zugewiesen. Ganz im Westen ist ein kleiner Teil der Wohn- und Gewerbezone und im Norden der Zentrumszone resp. der Zone für öffentliche Bauten, in welcher sich eine grosse, zentrale Schulanlage befindet, zugewiesen. Dementsprechend gibt es im Untersuchungsgebiet grossmehrheitlich Wohnnutzungen, aber neben der Schulanlage auch noch einzelne Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe.

Alle Strassen im Untersuchungsgebiet sind siedlungsorientierte Nebenstrassen innerorts und mehrheitlich beidseitig bebaut. An den meisten Strassenabschnitten (Steinacher, Letten, Grabenweg, Grabenwiese, Weiherweg) gibt es einseitig ein Trottoir. An einzelnen Strassenabschnitten des Grabenwegs, der Grabenwiese und an der Schützengasse gibt es kein Trottoir.

Zudem führt eine regionale Wanderroute durch den westlichen Teil des Untersuchungsgebiets. Sie führt über kurze Abschnitte des Steinachers und der Grabenwiese, welche er auch quert.

## 4 GESCHWINDIGKEITSNIVEAU UND VERKEHRSELASTUNG

An 4 Messstellen (siehe Abbildung 1) wurden von der Gemeinde oder der büro widmer AG die Geschwindigkeiten mit einem automatischen Radargerät, welches unauffällig am Strassenrand montiert wird und die Geschwindigkeit jedes durchfahrenden Fahrzeuges registriert, erfasst.

Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

*Tabelle 1: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen*

Messort		Fahrrichtung	Datum	Anzahl Messwerte	Geschwindigkeitsniveaus [km/h]	
					V <sub>50</sub>	V <sub>85</sub>
1	Steinacher 21, Weisslingen <sup>a</sup>	Nordwesten	04.07. – 15.07.2019	1874	32	40
		Südosten	04.07. – 15.07.2019	1431	34	42
2	Grabenwiese 8, Weisslingen <sup>b</sup>	beide Richtungen	22.03. – 03.04.2024	9688	34 <sup>c</sup>	42
3	Grabenweg 26, Weisslingen <sup>b</sup>	beide Richtungen	13.03. – 22.03.2024	862	20 <sup>c</sup>	30
4	Letten 7, Weisslingen <sup>b</sup>	Norden	17.10. – 15.01.2018	8446	33 <sup>c</sup>	41
		Süden	17.10. – 15.01.2018	11725	31 <sup>c</sup>	39

V<sub>50</sub>: 50% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 50% darüber.

V<sub>85</sub>: 85% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 15% darüber.

<sup>a</sup> Geschwindigkeitsmessung durch das büro widmer

<sup>b</sup> Geschwindigkeitsmessung durch die Gemeinde

<sup>c</sup> durchschnittliche Geschwindigkeit

Für die Beurteilung, ob es mit der Einführung der Tempo-30-Zone zusätzliche flankierende bauliche Massnahmen benötigt, ist das gemessene Geschwindigkeitsniveau V<sub>85</sub> massgebend. An der Strasse Steinacher und im westlichen Abschnitt der Grabenwiese liegt der V<sub>85</sub> knapp über 40 km/h, so dass hier bei der Umsetzung von Tempo-30 entsprechende geringfügige bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung notwendig sind. Bei den beiden anderen Messstellen liegt der V<sub>85</sub> in einem Bereich, wo dies in einer ersten Phase nicht der Fall ist. Auch auf den anderen Strassen im Untersuchungsgebiet kann davon ausgegangen werden, dass das heutige Geschwindigkeitsniveau so tief ist, dass keine baulichen Massnahmen umgesetzt werden müssen.

Bei den allermeisten Strassenabschnitten in dem für die Tempo-30-Zone vorgesehen Gebiet sind die örtlichen Gegebenheiten so, dass aber auch deutlich höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können, wie dies die Geschwindigkeitsmessungen gezeigt haben. An der Grabenwiese wurden z.B. während der Erhebungsperiode

Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h erfasst. Dementsprechend sind auch einige der Verkehrsteilnehmer mit Geschwindigkeiten unterwegs, welche den Verhältnissen nicht angepasst sind.

Die durchschnittliche Verkehrsbelastung an den Messquerschnitten lag während der Messperiode im stärksten belasteten Querschnitt (Steinacher) bei rund 300 Fahrzeugen pro Tag. Auf den anderen Strassen im Untersuchungsgebiet ist die Verkehrsbelastung auch eher gering.

## 5 EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE

Keine der Strassen im Untersuchungsgebiet hat eine übergeordnete Funktion im Strassennetz, so dass alle Strassen als nicht verkehrorientiert betrachtet werden können<sup>2</sup>. Die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich schätzt dies ebenso ein.

Gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG kann die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf nicht verkehrorientierten Strassen reduziert werden, wenn dies aus beliebigen, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erforderlich ist, sei es z.B. zum Schutz der Bewohner vor Lärm- und Luftverschmutzung oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Gemäss Bundesrat können Tempo-30-Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität eingeführt werden.

Im Zeitraum vom 01.09.2014 – 31.08.2024 wurden auf den Strassen im Untersuchungsgebiet 2 Unfälle polizeilich registriert. Dabei handelte es sich um einen Einbiegeunfall beim Knoten Letten / Steinacher wegen Missachtung des Vortritts und um eine Streifkollision beim Vorbeifahren an einem parkierten Auto.

Die Begehungen des Untersuchungsgebietes haben gezeigt, dass diverse Sicherheitsdefizite resp. Gefahrenstellen vorhanden sind. Ohne Trottoir führen die Ausgänge und Ausfahrten von Liegenschaften ungeschützt und von Hecken, Gebüsch, parkierten Autos, Mauern, Zäunen und Abfallcontainern verdeckt direkt auf die Strasse. Teilweise sind auch die notwendigen Knotensichtweiten bei den Ausfahrten nicht gegeben. Bei einigen Knoten (z.B. Letten / Schützengasse, Grabenwiese / Steinacher, Steinacher / Letten) sind die gemäss VSS-Norm erforderlichen Knotensichtweiten insbesondere wegen Bepflanzungen und Zäunen eingeschränkt. Auf den Strassenabschnitten ohne Trottoir (z.B. Schützengasse) wird die Fahrbahn von Fussgängern benützt. An der Schützengasse ist dies besonders kritisch, weil im Kurvenbereich die Sicht stark eingeschränkt ist. Dies ist im Weiteren bei mehreren Kurven (z.B. Grabenwiese, Letten) der Fall. Auf vielen Liegenschaften befinden sich Querparkfelder, bei denen die Gefahr rückwärts ausparkierender Autos besteht, welche eine ungenügende Sicht auf die Fahrbahn haben. Zudem sind die Strassen im Untersuchungsgebiet ein Teil des Schulweges von/zum Schulhaus im Norden des Untersuchungsgebietes. Somit werden die Strassen häufig von Schulkindern – also von Strassenbenützern, die eines besonderen Schutzes bedürfen – genutzt.

Aufgrund der Geschwindigkeitsmessungen kann davon ausgegangen werden, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten teilweise nicht ausreichend den örtlichen Verhältnissen angepasst werden. Mit der Tempo-30-Zone wird das Geschwindigkeitsniveau reduziert.

---

<sup>2</sup> Gemäss Bundesrat handelt es sich bei verkehrorientierten Strassen um Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie bilden das übergeordnete Netz.

Durch die tieferen gefahrenen Geschwindigkeiten wird die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer u.a. aufgrund des geringeren Anhaltewegs erhöht und die Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Anwohner verbessert sowie der Lärm vermindert.

Somit sind die Gründe für die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG gegeben.

## **6 MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN DER ZONE**

Im Untersuchungsgebiet ist kaum Durchgangsverkehr vorhanden. Allenfalls werden einzelne Strassenabschnitte als Verbindung zwischen den übergeordneten Strassen (Lendikerstrasse und Dorfstrasse) genutzt. Aufgrund der verhältnismässig tiefen Verkehrsbelastung ist dieser Anteil als eher gering einzuschätzen. Aufgrund der Einführung der Tempo-30-Zone könnte dieser Durchgangsverkehr wie gewünscht auf die übergeordneten Strassen verlagert werden. Verkehrsverlagerungen auf andere Quartierstrassen sind infolge der Tempo-30-Zone nicht zu erwarten.

Der öffentliche Verkehr ist nicht davon betroffen.

## **7 ABGRENZUNG**

Die Tempo-30-Zone soll alle untersuchten Strassen umfassen (siehe auch Abbildung 1 und Massnahmenplan im Anhang).

Folgende Strassen werden in die Tempo-30-Zone einbezogen:

- Schützengasse
- Letten
- Grabenweg
- Grabenwiese
- Steinacher
- Weiherweg

In der Tempo-30-Zone befinden sich folgende Privatstrassen:

- Parzelle Nr. 427
- Parzelle Nr. 418
- Parzelle Nr. 523
- Parzelle Nr. 1203
- Parzelle Nr. 1296
- Parzelle Nr. 2049

Die Eigentümer der Privatstrasse werden vor der Publikation der Verkehrsanordnung Tempo-30-Zone persönlich angeschrieben und angehört.

## 8 ERFORDERLICHE MASSNAHMEN

### 8.1 FLANKIERENDE MASSNAHMEN ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG

Aufgrund der Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen (vgl. Kap. 4) sind im westlichen Abschnitt der Grabenwiese und im südlichen Ast des Steinachers geringfügige flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung notwendig.

An der Grabenwiese werden an vereinzelt Stellen (vgl. Signalisations- und Massnahmenplan im Anhang) seitliche Einengungen – vorerst provisorisch ausgeführt mittels 2 Leitpfosten und einer Bodenmarkierung – angebracht. Am Steinacher werden diverse Parkfelder markiert. Aufgrund des sehr hohen Parkierungsdrucks ist davon auszugehen, dass die Parkfelder in der Regel besetzt sein werden, so dass in einer ersten Phase auf feste Elemente zur Abgrenzung der Parkfelder verzichtet wird.

Andere flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung sind aufgrund des heute schon tiefen Geschwindigkeitsniveaus ( $V_{85} < 41$  km/h) nicht erforderlich resp. nicht vorgesehen.

### 8.2 SIGNALISATION

Bei den Ein-/ Ausgängen der Tempo-30-Zone werden die Signale "Beginn/Ende der Zone mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h" (Vorderseite Signal 2.59.1, Rückseite Signal 2.59.2) angebracht.

Bei den Einfahrten von Süden an der Grabenwiese und am Steinacher sowie von Norden am Letten ist die Fahrbahn ausreichend breit, dass die Signale auf einem Betonsockel so angeordnet werden können, dass bei der Einfahrt in die Tempo-30-Zone eine Torwirkung erzielt wird (Durchfahrtsbreite ca. 4.0 m). Bei der südlichen Einfahrt an der Schützingasse ist die Fahrbahnbreite zu schmal für ein Eingangstor, so dass die Signale auf einem Standrohr neben der Strasse angebracht werden können.

### 8.3 BODENMARKIERUNG

Die "Eingangstore" zur Tempo-30-Zone werden zur Verdeutlichung mit der Bodenmarkierung "ZONE 30" versehen. Dort, wo ein Sockel auf der Fahrbahn zu stehen kommt, wird der Verlauf der Fahrbahn mit einer Randlinie um das Signal verdeutlicht. Zur Erinnerung der Verkehrsteilnehmer an die geltende Höchstgeschwindigkeit soll an den im Signalisationsplan (Anhang) eingezeichneten Stellen die Zahl "30" auf die Fahrbahn markiert werden. Die genauen Lagen sind vor Ort festzulegen.

Wie oben beschrieben, werden auf der Strasse Steinacher Parkfelder markiert. Die bestehende Parkverbotslinie kann entfernt werden.

## 9 NACHKONTROLLE

Wir empfehlen, spätestens ein Jahr nach Inbetriebnahme das Geschwindigkeits- und Sicherheitsniveau in der Tempo-30-Zone zu überprüfen, um feststellen zu können, ob die definierten Ziele resp. der für Tempo-30-Zone geltende Zielwert von  $V_{85} \leq 38$  km/h erreicht wurden.



## **ANHANG**