



Gemeinde Uetikon am See Tempo-30-Zonen

Technischer Bericht Zone 1

14. August 2025



Auftraggebende:

Gemeinde Uetikon am See
Abteilung Bevölkerung + Sicherheit
Bergstrasse 90
8707 Uetikon am See

Projektleitung: Seraina Steinlin
Gemeinderätin: Marianne Röhrich

Projektverfassende:

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

Projektleitung: Simon Peier
Mitarbeit: Ruth Krembel
Koreferat: Urs Ambühl

Projektdaten:

Auftragsnummer: SNZ#5787
Ablagepfad: R32\5787_Uetikon_Zone_1_Be-
richt_250814.docx

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1	27.02.2025	SNZ/Pe/rkr	Entwurf Vorprüfung
2	17.03.2025	SNZ/Pe	Vorprüfung
3	30.06.2025	SNZ/Pe	Überarbeitung nach Vorprüfung
4	14.08.2025	SNZ/Pe	Überarbeitung nach Verabschiedung Gemeinderat

Inhalt

1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage und Auftrag	5
1.2	Perimeter	5
1.3	Wichtigste Grundsätze Tempo-30-Zone	6
1.4	Grundlagen	7
2	Situationsanalyse	8
2.1	Strassennetz	8
2.2	Öffentlicher Verkehr	8
2.3	Fuss- und Radverkehr	9
2.4	Bestehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen	10
2.5	Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten	11
2.6	Verkehrssicherheit	13
2.7	Siedlungsqualität und Nutzungsansprüche	15
3	Ziele Tempo 30	16
4	Tempo-30-Zone	17
4.1	Massnahmen	17
4.2	Mögliche negative Auswirkungen der geplanten Massnahmen	20
4.3	Strassenverzeichnis	20
5	Grobkostenschätzung	22

Beilage:

5787-001 Massnahmenplan Zone 1, Situation 1:1'000

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Auftrag

Die Gemeinde Uetikon am See hat Anfang 2024 als Grundlage für die Meinungsbildung im Gemeinderat das Thema «Tempo 30» für das gesamte Siedlungsgebiet konzeptionell untersuchen lassen. Dabei stand nicht eine möglichst flächendeckende Einführung von Tempo 30 im Vordergrund, sondern das Setzen von strategischen Schwerpunkten, welche den Impulsen der Bevölkerung Rechnung tragen. Entsprechend ergaben sich im Rahmen der Erarbeitung des Tempo-30-Konzepts vier neue Zonen respektive Erweiterungen von bestehenden Tempo-30-Zonen.

Auf Basis des Tempo-30-Konzepts sind die technischen Unterlagen, welche zur Bewilligung durch die Kantonspolizei Zürich und das Auflageverfahren dienen, auszuarbeiten. Damit werden auf einer vertieften Stufe die konkreten Massnahmen bestimmt und die entsprechenden Umsetzungskosten abgeschätzt.

Für jede neu geplante Tempo-30-Zone besteht ein eigständiger technischer Bericht. Der vorliegende Bericht beinhaltet die Zone 1 (siehe Kapitel 1.2).

An der Gemeinderatssitzung vom 3. Juli 2025 wurde im Rahmen der Verabschiedung der technischen Unterlagen zur Mitwirkung beschlossen, die Umsetzung der Zone 3 (insbesondere Holländerstrasse) nicht weiterzuverfolgen.

1.2 Perimeter

Die geplante Tempo-30-Zone 1 liegt im westlichen Bereich des Siedlungsgebiets von Uetikon am See und umfasst den alten Dorfkern (Grossdorf) sowie die angrenzende Quartiere (insb. Alte Bergstrasse Süd und Talstrasse, siehe Abbildung 1).

Im Vergleich zum Tempo-30-Konzept aus dem Jahr 2024 ist die Bergstrasse im Bereich Grossdorf (Hauptsammelstrasse (HSS)) nicht inkludiert. Gemäss der Kantonspolizei Zürich ist die Bergstrasse aufgrund der Verkehrsmenge und der Netzhierarchie als eine verkehrsorientierte Strasse einzustufen. Entsprechend wäre für die Einführung von Tempo 30 eine Beurteilung nach Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV) notwendig. Die Kantonspolizei beurteilte jedoch anhand einer ersten Einschätzung die Einführung von Tempo 30 als nicht bewilligungsfähig, da aus ihrer Sicht insbesondere aus Verkehrssicherheits- und Lärmschutzgründen keine Notwendigkeit besteht. Aus diesem Grund entschied die Gemeinde auf eine Integration der Bergstrasse im Bereich Grossdorf in eine Tempo-30-Zone zu verzichten.

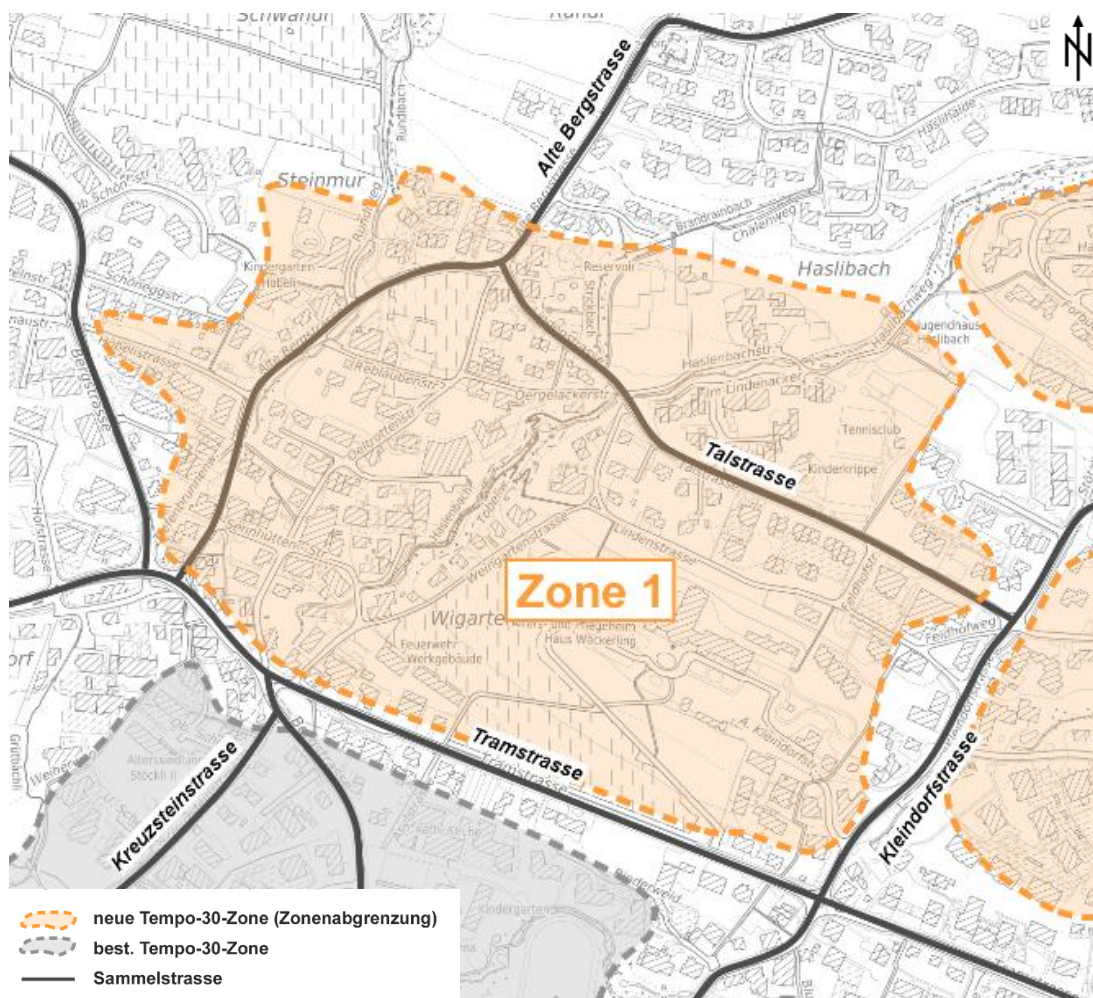


Abbildung 1: Übersicht Zone 1

1.3 Wichtigste Grundsätze Tempo-30-Zone

Die **Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen** des UVEK 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 dies die Verkehrssicherheit erfordert (z.B. ungenügende Sichtweiten) oder die Strasse ein festgelegtes Wegnetz für den Radverkehr darstellt.
- Aufgrund des tiefen Geschwindigkeitsniveaus besteht in Tempo-30-Zonen der Grundsatz des flächigen Querens. Entsprechend sind Fussgängerstreifen generell 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.
- Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden. Zur Einhaltung der angeordneten

Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

Im Infoblatt «Grundlagen, Ablauf und Informationen für die Einführung einer Langsamfahrzone» der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich wird unter anderem Folgendes festgehalten:

- Gemäss Praxis der Kantonspolizei genügen auf Strassenzügen, welche einen **V_{85%}-Wert¹ 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.
- Es wird empfohlen, die realisierten Massnahmen nach ungefähr einem Jahr auf deren Wirksamkeit zu überprüfen.

1.4 Grundlagen

Gesetzliche Grundlagen und Normen

- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28.09.2001 (Stand 01.01.2023)
- Signalisationsverordnung (SSV), Stand 01.01.2023
- Verkehrsregelnverordnung (VRV), Stand 01.04.2022
- Gängige VSS-Normen und Richtlinien

Planungen / Untersuchungen

- Tempo-30-Konzept, SNZ Ingenieure und Planer AG, 02.10.2024
- Kommunalen Verkehrsplan, Suter von Känel Wild AG, 23.10.2010
- Zonenplan Gemeinde Uetikon am See, Osterwalder Lehmann Ingenieure und Geometer AG, 21.07.2022
- Buserschliessung CU-Areal und Appisberg, SNZ Ingenieure und Planer AG, 10.01.2024
- Geschwindigkeitsdiagramme Buslinie 931 und 932 (Oktober – Dezember 2023), VZO, 11.04.2024

Weitere Grundlagen

- Tempo-30-Zonen, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), 2019
- Grundlagen, Ablauf und Informationen für die Einführung einer Langsamfahrzone, Kantonspolizei Zürich, 01.01.2023
- Geschwindigkeitsmessungen im Rahmen des Tempo-30-Konzepts
- GIS des Kantons Zürich und der Gemeinde (u.a. für Plangrundlagen)

¹ Geschwindigkeit, die von 85% der Mfz nicht überschritten wird (V₈₅)

2 Situationsanalyse

2.1 Strassennetz

Durch die geplante Zone 1 verlaufen zwei Quartiersammelstrassen, die Alte Bergstrasse sowie die Talstrasse (siehe Abbildung 2). Im Westen und Süden angrenzend verläuft jeweils eine Hauptsammelstrasse, die Bergstrasse und Tramstrasse. Das Strassennetz ist zudem beeinflusst durch die Hanglage (teilweise grosse Steigungen). Weiter befinden sich innerhalb des Gebietes mehrere Privatstrassen (siehe Kapitel 4.3).

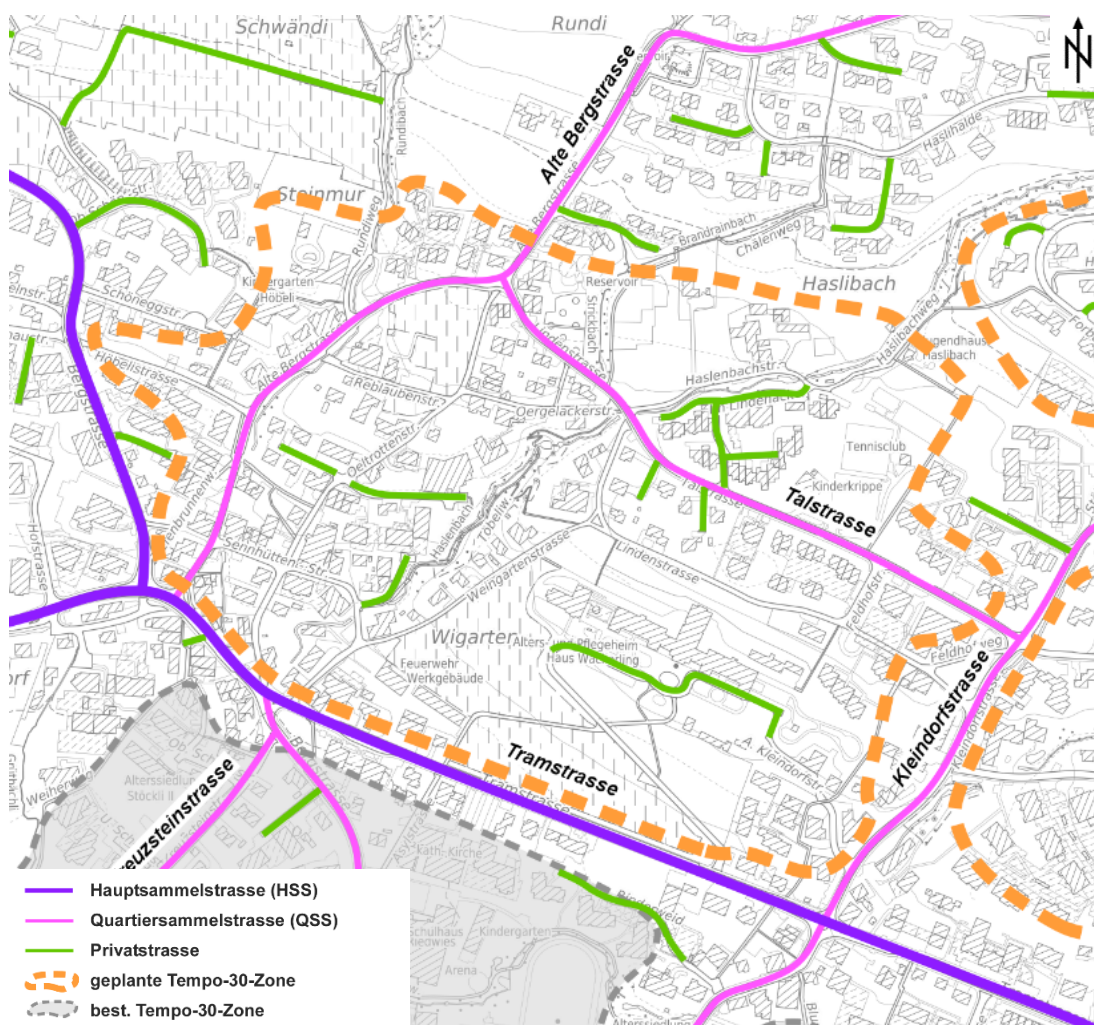


Abbildung 2: Strassennetz der Zone 1 (Quelle: kRP und RRP, Basiskarte GIS-ZH)

2.2 Öffentlicher Verkehr

Durch die geplante Tempo-30-Zone 1 verläuft die Ortsbuslinie 931, welche die Anbindung des Quartieres an die S-Bahn gewährleistet (siehe Abbildung 3). Innerhalb der geplanten Tempo-30-Zone befinden sich zudem die beiden Haltestellen «Talstrasse» und «Oergelacher». Bei der Buslinie 931 besteht bei der Endhaltestelle «Bergheim» nur eine geringe Ausgleichszeit und beim Bahnhof Uetikon am See knappe Umsteigezeiten an die S-Bahn. Dadurch sind bei der Linie 931 faktisch keine Fahrzeitverluste hinnehmbar, ohne den Anschluss an die S-Bahn zu gefährden. Entsprechend wurde im Rahmen der Erarbeitung des

Tempo-30-Konzepts auf eine Umsetzung von Tempo 30 auf der Alten Bergstrasse Nord (inkl. angrenzende Strassenzüge Haslibach und Brandrain) verzichtet. Dies hätte laut der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG (VZO) zu einer zu grossen Fahrzeitverlängerung der Linie 931 geführt, sodass die Anschlüsse an die S-Bahn nicht mehr gewährleistet wären (siehe Bericht Tempo-30-Konzept, Kapitel 3.3).

Grundsätzlich muss das bestehende Buskonzept bis zum S-Bahn-Ausbauschritt STEP 2035 funktionieren, da bis dahin keine Anpassungen am ÖV-System vorgesehen sind.

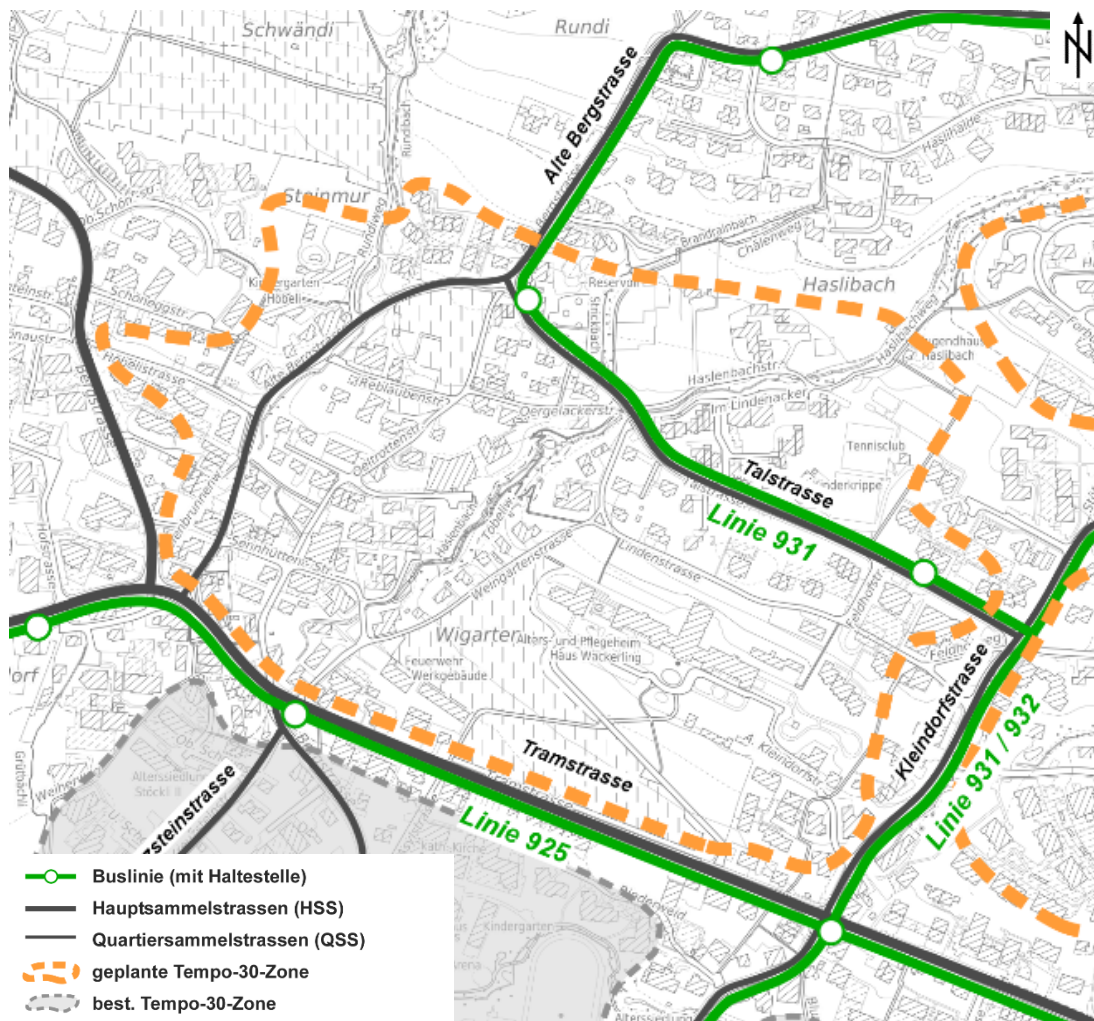


Abbildung 3: Buslinien (Basiskarte GIS-ZH)

2.3 Fuss- und Radverkehr

In der geplanten Zone 1 besteht ein engmaschiges Fusswegnetz, welches direkte Fussverkehrsverbindungen zulässt. Entlang der Alten Bergstrasse bestehen drei Fussgängerstreifen (innerhalb der geplanten Zone 1). Insbesondere durch den Kindergarten Höbeli bestehen auf der Berg-, Tram- und Kleindorfstrasse wichtige Schulwegquerungen (siehe Abbildung 4), welche vereinzelt keinen Fussgängerstreifen aufweisen (u.a. auf der Talstrasse). Ausserdem fehlt entlang der Erschliessungstrassen aufgrund des engen Strassenraums häufig ein Trottoir.

Über die Alte Bergstrasse verläuft eine kantonale Radverbindung (Nebenverbindung). Diese wird im Mischverkehr geführt.

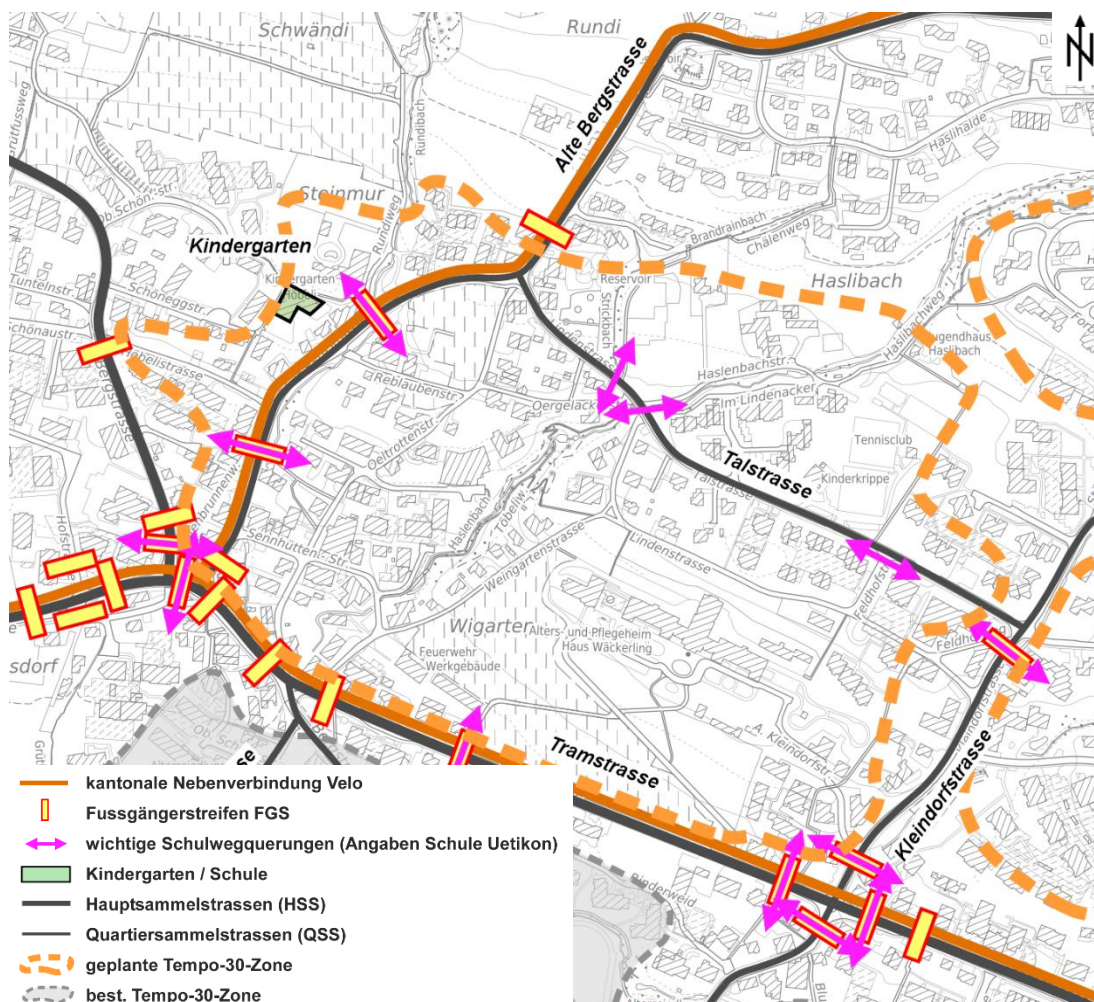


Abbildung 4: Radverkehrsverbindungen und Fussgängerstreifen (Quelle: kRP und RRP, Basiskarte GIS-ZH)

2.4 Bestehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen

In der geplanten Tempo-30-Zone befinden sich auf der Alten Bergstrasse und auf der Talstrasse bereits einige verkehrsberuhigende Elemente. Nachfolgend ist eine Zusammenstellung ersichtlich.

Beschreibung	Foto
<p>Angehobener oder gepflasterter Knotenbereich / Markierung Rechtsvortritt</p> <p><u>Nutzen:</u> Führt zu einer erhöhten Aufmerksamkeit und zur Sensibilisierung des Vortrittsregimes. Die Anrammung reduziert das Geschwindigkeitsniveau, was insb. die Verkehrssicherheit für den querenden Fussverkehr erhöht.</p> <p><u>Verortung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Knoten Alte Berg- / Lindenstrasse - Knoten Alte Berg- / Höbelistrasse (ohne Markierung Rechtsvortritt) 	 <p><i>Knoten Alte Berg- / Lindenstrasse</i></p>
<p>Seitliche Einengung / Längsparkfelder / Kaphaltestelle</p> <p><u>Nutzen:</u> Örtliche Verschmälerung der Fahrbahn, was eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzeugt (geschwungene Linienführung). Zudem dienen die seitlichen Einengungen teilweise als Querungshilfen für den Fussverkehr (Aufstellfläche, geringere Breite der zu querende Fahrbahn). Die Wirkung der Längsparkfelder (ohne Parkierungsnase) ist abhängig davon, ob die Parkfelder belegt sind.</p> <p><u>Verortung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Alte Bergstrasse - Lindenstrasse - Talstrasse 	 <p><i>Kaphaltestelle Talstrasse</i></p>  <p><i>Seitliche Einengung Talstrasse</i></p>

Tabelle 1: Übersicht bestehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen

2.5 Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten

Innerhalb der geplanten Tempo-30-Zone wurden an zwei Standorten mittels dem Erhebungsgerät Viacount II (Seitenradar) durch die SNZ Ingenieure und Planer AG Querschnitterhebungen durchgeführt. Dabei wurde während mehreren Tagen das Verkehrsaufkommen und die gefahrenen Geschwindigkeiten erhoben (Mai / Juni 2024). Die erhobenen Messwerte wurden auf ihre Plausibilität überprüft. Es wurden keine unplausiblen Messwerte

(Messfehler oder nicht erklärbare Ausreisser) festgestellt. Grundsätzlich wurden die Querschnittserhebungen dort durchgeführt, wo das höchste Geschwindigkeitsniveau anzunehmen ist.

In der Tabelle 2 sind die Resultate der Querschnittserhebungen innerhalb der Zone 1 dargestellt. Dabei ist ersichtlich, dass das Geschwindigkeitsniveau (V_{85}) bei den beiden Erhebungsstandorten (Alte Bergstrasse und Talstrasse) deutlich über 40 km/h liegt und somit gemäss dem Infoblatt «Grundlagen, Ablauf und Informationen für die Einführung einer Langsamfahrzone» der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich (Bewilligungsbehörde) bauliche Massnahmen zur Temporeduktion vorzusehen sind. Beim Erhebungsstandort 2 (Talstrasse) ist zudem ersichtlich, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten hinsichtlich des Schwerverkehrs geringer ausfallen. Der Schwerverkehr besteht in diesen Bereichen hauptsächlich aus Fahrzeugbewegungen des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Von einem ähnlich hohen Geschwindigkeitsniveau ist auch auf der Lindenstrasse auszugehen (V_{85} deutlich über 40 km/h). Auf den restlichen Strassenzügen ist aufgrund der schmalen Strassenquerschnitte und der kurvigen Linienführung grundsätzlich davon auszugehen, dass das Geschwindigkeitsniveau deutlich tiefer ist und teilweise bereits im Bereich von 30 km/h liegt.

Anhand der erhobenen Verkehrsmengen ist zudem darauf zu schliessen, dass auf der Verbindung Talstrasse – Alte Bergstrasse ein gewisser Anteil an quartierfremden Verkehr besteht.

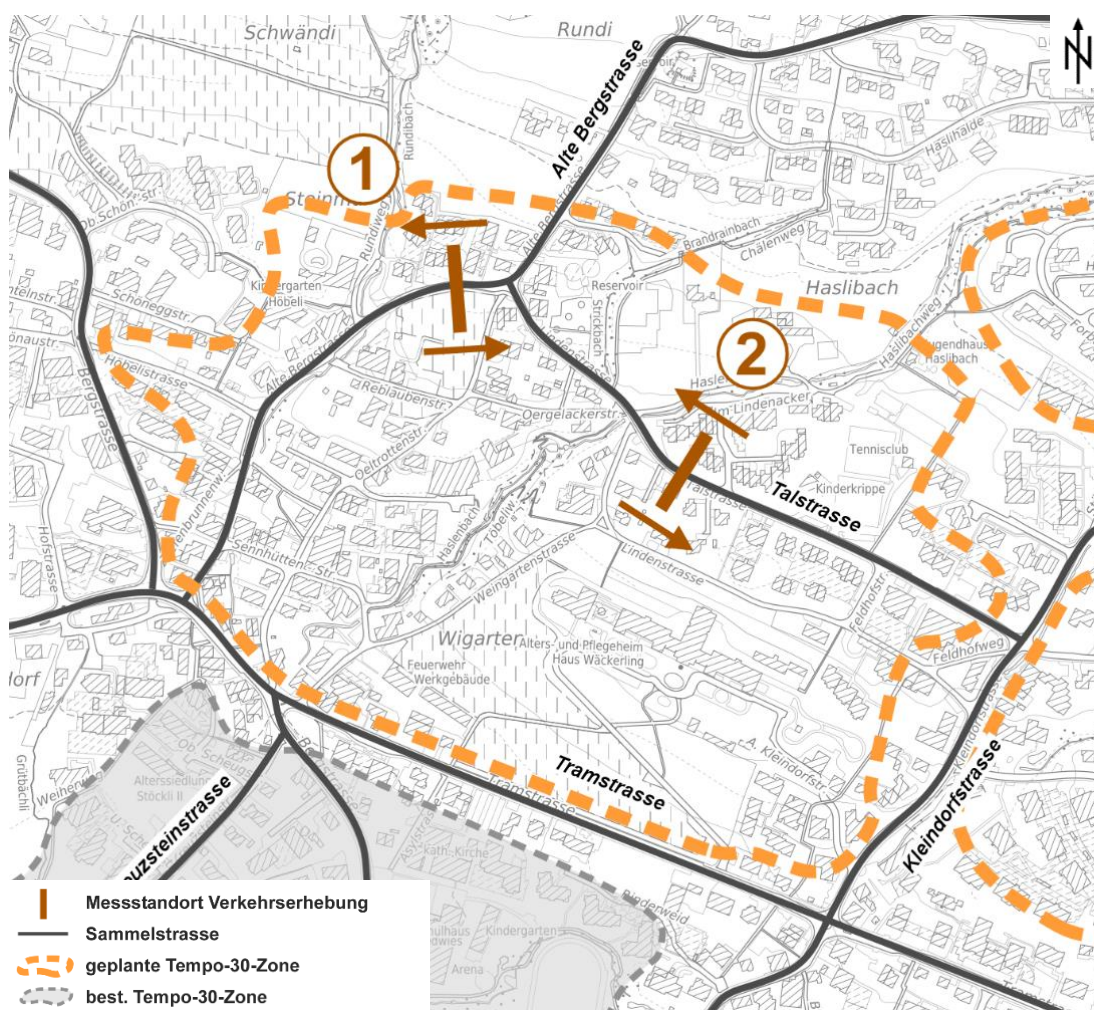


Abbildung 5: Erhebungsstandorte (SNZ Ingenieure und Planer AG)

Erhebungsstandort	V ₈₅ ² (km/h)	V ₅₀ ³ (km/h)	Verkehrsmenge DTV ⁴ , (Mfz/Tag)
1 Alte Bergstrasse Süd (Mai / Juni 2024) - Ri. Bergstrasse (Süden, abwärts) - Ri. Lindenstrasse (Norden, aufwärts)	49 48	42 41	} ca. 800
2 Talstrasse (Mai / Juni 2024) - Ri. Kleindorfstrasse (Osten) - Ri. Alte Bergstrasse (Westen)	49 (40) 50 (44)	42 (35) 42 (36)	} ca. 1'100

Tabelle 2: Geschwindigkeitsniveau und Verkehrsmengen, in Klammern Werte des Schwerverkehrs

2.6 Verkehrssicherheit

Unfallgeschehen

Bei der Auswertung des Unfallgeschehens wurden alle polizeilich registrierten Unfälle berücksichtigt (Auszug VUGIS, Kantonspolizei Zürich). Die Analyse des Unfallgeschehens in der geplanten Tempo-30-Zone 1 bezieht sich auf den Zeitraum von fünf Jahren (01.12.2019 – 30.11.2024).

Wie in der nachfolgenden Übersichtsgrafik ersichtlich (siehe Abbildung 6), ereigneten sich im Perimeter über die letzten fünf Jahre 11 Unfälle (1 getötete Person, 1 leichtverletzte Person und 9 Sachschäden). Bei den Unfällen handelt es sich vorwiegend um Schleuder- oder Selbstunfälle (7). Grundsätzlich besteht keine klare Unfallanhäufung oder ein Unfallschwerpunkt (nach Berechnungsschema der VSS Norm 641 724).

² V₈₅: Geschwindigkeit, die von 85 % der Mfz nicht überschritten wird (V₈₅)

³ V₅₀: Geschwindigkeit, die von 50 % der Mfz nicht überschritten wird (V₅₀)

⁴ DTV: durchschnittlicher Tagesverkehr

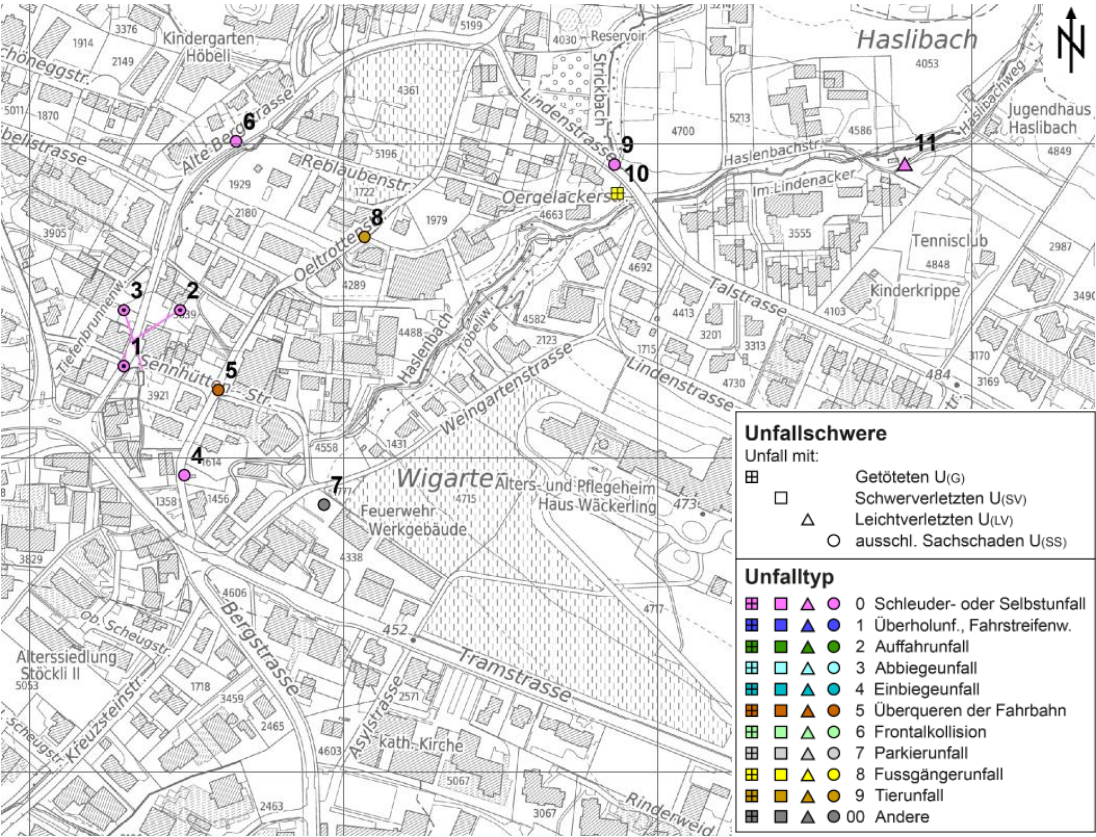



Abbildung 6: Übersicht Unfallauswertung 01.12.2019 – 30.11.2024 (Auszug VUGIS, Kantonspolizei Zürich)

Gefahrenpotentiale

Im Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone 1 bestehen folgende Gefahrenpotenziale.

Beschreibung	Foto
<p>Eingeschränkte Sichtverhältnisse</p> <p>Durch die dicht an den Strassenraum angrenzende Bbauungsstruktur sind teilweise die Einsehbarkeit des Strassenraums sowie die Knotensichtweiten eingeschränkt. Dies ist insbesondere in Bezug auf den Fuss- und Radverkehr (Schulwegführung) sub-optimal.</p>	 <p>Oeltrottenstrasse</p>

Verhältnismässig hohes Geschwindigkeitsniveau

Die teilweise geradegezogenen Linienführungen und das Gefälle der Strassen verleiten zu einer schnellen Fahrweise. Insbesondere auf der Alten Bergstrasse und der Tal- / Lindenstrasse (im Bereich der Standorte der Verkehrserhebung) ist das Geschwindigkeitsniveau (V_{85}) in Relation zum Strassencharakter zu hoch (siehe Kapitel 2.5).



Lindenstrasse

Tabelle 3: Übersicht Gefahrenpotentiale

2.7 Siedlungsqualität und Nutzungsansprüche

Im Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone 1 bestehen mehrheitlich Wohnnutzungen. Der Nutzungsplan hat einen sehr heterogenen Charakter. Es besteht eine Kernzone (K2), Wohnzonen (W/1.3, W/2.3 und W/2.7), sowie Freihaltezonen, Zonen öffentlicher Bauten, eine Erholungszone und Reservezonen (siehe Abbildung 7).

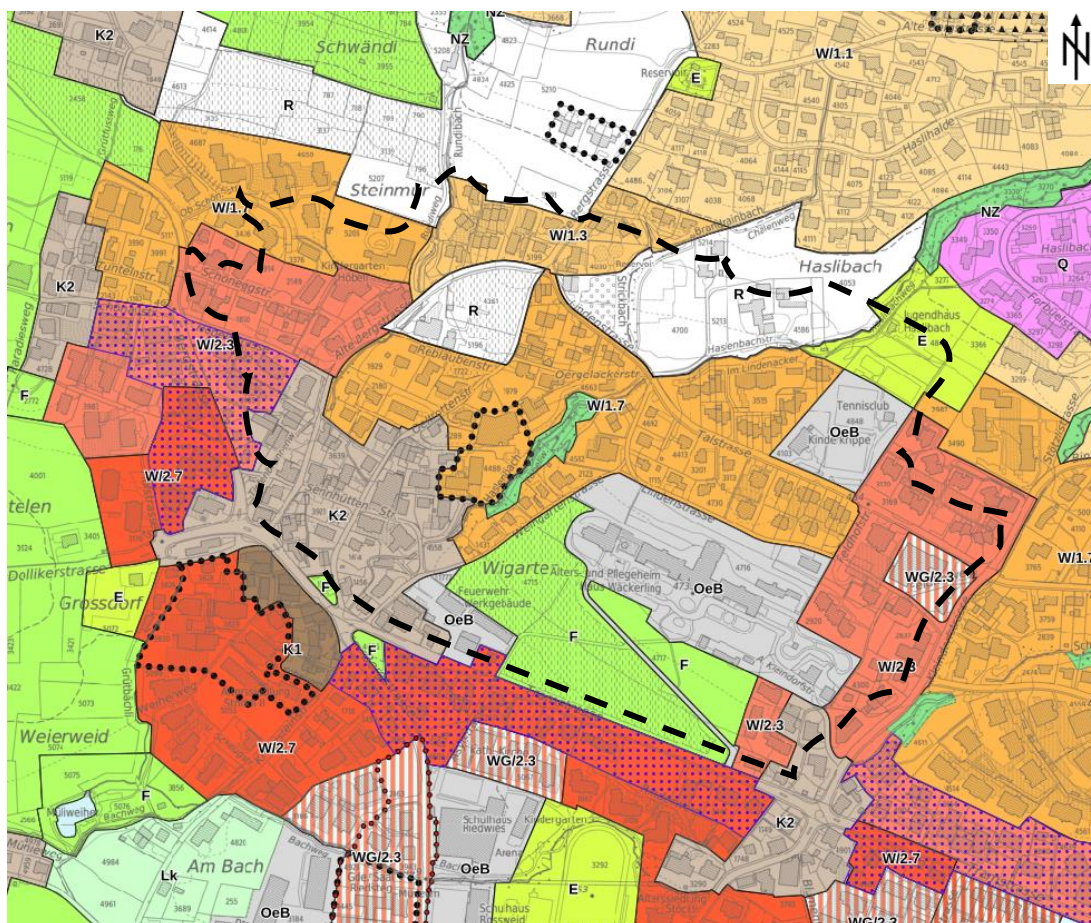


Abbildung 7: Ausschnitt des Zonenplans (schwarz gestrichelt Abgrenzung der Zone 1)

3 Ziele Tempo 30

Im Rahmen der Erarbeitung des Tempo-30-Konzepts aus dem Jahr 2024 wurden die nachfolgenden Ziele formuliert, welche mit der Einführung von den vier neuen Zonen respektive Erweiterungen von bestehenden Zonen angestrebt werden:

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit**
Durch die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h reduziert sich der Anhalteweg (geringerer Reaktions- und Bremsweg) und vergrössert sich die Wahrnehmung des Strassenumfelds. Entsprechend sinken die Unfallwahrscheinlichkeit und Unfallschwere. Weiter erhält der Fussverkehr vermehrt die Möglichkeit, die Strasse zu queren oder sich kurze Zeit darauf aufzuhalten.
- **Förderung der Koexistenz und der gegenseitigen Rücksichtnahme**
Bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gleichen sich die Geschwindigkeiten sämtlicher Verkehrsteilnehmenden aneinander an, was sich insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit des Radverkehrs positiv auswirkt.
- **Verbesserung der Wohnqualität**
Durch die tieferen und stetigen Geschwindigkeiten verringert sich der Schadstoffausstoss und die Lärmbelastungen.
- **Reduktion des Durchgangsverkehrs in den Wohnquartieren**
Mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h verringert sich die Attraktivität für Ausweichrouten in den Wohnquartieren (Erhöhung Widerstand).
- **Geringfügige Auswirkungen für den ÖV**
Die Reisezeitverluste sind möglichst zu minimieren und die Anschlusssicherheit sicherzustellen.

4 Tempo-30-Zone

4.1 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 Kapitel 1.3). Mit flankierenden Massnahmen wird sichergestellt, dass Tempo 30 eingehalten wird.

In der nachfolgend Tabelle 4 werden die wichtigsten Massnahmen grob beschrieben. Zudem sind diese im Massnahmenplan (Plan Nr. 5787-001) ersichtlich. Bei der Massnahmenplanung wurde explizit darauf geachtet, dass die Einschränkungen für den Busbetrieb minimal gehalten werden und die Befahrbarkeit für sämtliche Fahrzeuge sowie der Verkehrsfluss sichergestellt bleibt.

Beschreibung	Foto
<p>Tempo-30-Zoneneingang (Signal auf Fahrbahn)</p> <p>Signalisation Tempo-30-Zone auf der Fahrbahn (Eingangstor) sowie Bodenmarkierung «Zone 30».</p> <p><u>Nutzen:</u> Geschwindigkeitsdämpfung beim Zoneneingang (Tor) durch Signalisation und geschwungene Linieneinführung.</p> <p><u>Hinweis:</u> Zur Gewährleistung der Sicherheit des Radverkehrs sind Durchfahrtsbreiten von 3.50 m – 3.75 m oder ≥ 4.20 m vorzusehen. Insbesondere auf der Alten Bergstrasse (Nord und Süd) und der Alten Kleindorfstrasse ist die genaue Lage des Zoneneingangs noch zu definieren.</p>	 <p>Beispielfoto</p>
<p>Tempo-30-Zoneneingang (Signal am Fahrbahnrand)</p> <p>Signalisation Tempo-30-Zone am Fahrbahnrand.</p> <p><u>Hinweis:</u> Bei engen Platzverhältnissen (schmaler Strassenquerschnitt), geringen Verkehrsmengen (insb. gegenüber Waldwegen und landwirtschaftlichen Wegen) oder gegenüber Radwegen (schnelle E-Bikes) ist eine Signalisation am Fahrbahnrand ausreichend (keine Torwirkung; vereinfachte Variante teilweise ohne Bodenmarkierung «Zone 30»).</p>	 <p>Beispielfoto</p>

<p>Gefahrensignal «Kinder» inkl. Bodenmarkierung</p> <p><u>Nutzen:</u> Erhöhung der Aufmerksamkeit in Bezug auf querende Kinder und geschwindigkeitsdämpfender Effekt (Anwendung nur in unmittelbarer Nähe von Schulen oder Kindergärten).</p> <p><u>Verortung:</u> - Alte Bergstrasse</p>	 <p>Beispielfoto</p>
<p>Fahrbahnmarkierung «30»</p> <p><u>Nutzen:</u> Erinnerung an die Tempo-30-Zone (vorgesehen insbesondere nach Knoten oder auf längeren Streckenabschnitten)</p>	 <p>Beispielfoto</p>
<p>Markierung Rechtsvortritt</p> <p><u>Nutzen:</u> Durch die Markierung des Rechtsvortritts wird die Erkennbarkeit des Knotens verbessert, das Vortrittsregime verdeutlicht und das Geschwindigkeitsniveau gesenkt.</p> <p><u>Hinweis:</u> Die Markierung des Rechtsvortritts ist generell vorgesehen, wo das bestehende Knotenregime (z.B. «kein Vortritt» oder «Stop») zu einem Rechtsvortritt verändert wird. Am Knoten Tal- / Linden- / Haslenbachstrasse wird der bereits bestehende Rechtsvortritt zur Verdeutlichung mit einer Bodenmarkierung ergänzt (heute unklare Situation aufgrund des eingebauten Bord- und Wassersteins). Bei bestehenden Rechtsvortritten (ohne Markierung) ist ansonsten eine Markierung ohne einen besonderen Grund nicht angedacht. Beim Knoten Weingarten- / Sennhüttenstrasse wird aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse (Gebäudekannte, Senkrechtparkfelder etc.) das bestehende Knotenregime «Stop» beibehalten (Verkehrssicherheitsproblematik).</p> <p><u>Verortung:</u> - Talstrasse (2x)</p>	 <p>Beispielfoto</p>



<p>seitliche Einengung (Horizontalversatz; bauliche Massnahme)</p> <p><u>Nutzen:</u> Durch seitliche Einengungen (Horizontalversatz) ist eine gradlinige Durchfahrt nicht mehr möglich, was zu einer Senkung des Geschwindigkeitsniveau führt.</p> <p><u>Hinweis:</u> Zur Gewährleistung der Sicherheit des Radverkehrs sind Durchfahrtsbreiten von 3.50 m – 3.75 m oder ≥ 4.20 m vorzusehen.</p> <p><u>Verortung:</u> - Alte Bergstrasse</p>	 <p><i>Beispielfoto</i></p>
<p>Belagskissen inkl. Pfosten auf Trottoir (bauliche Massnahme)</p> <p><u>Nutzen:</u> Geschwindigkeitsreduktion durch lokalen vertikalen Versatz (Belagskissen; Abmessungen siehe Anhang). Radverkehr kaum beeinträchtigt. Minimale Einschränkungen für Busbetrieb, da Gegenverkehr möglich ist.</p> <p><u>Verortung:</u> Die Belagskissen (2x) sind auf der Talstrasse respektive auf Lindenstrasse angedacht, um die Reisezeitverlängerung für den Busverkehr möglichst gering zu halten.</p>	 <p><i>Beispielfoto (ohne Pfosten auf Trottoir)</i></p>
<p>Demarkierungen</p> <p><u>Fussgängerstreifen</u> Der Fussgängerstreifen auf der Alten Bergstrasse im Bereich Höhe Tiefenbrunnenweg ist aufzuheben. Hingegen kann der Fussgängerstreifen im Bereich des Kindergartens «Höbeli» aufgrund der Wichtigkeit für den Fussverkehr (Schulweg in unmittelbarer Nähe des Kindergartens) beibehalten werden.</p> <p><u>Parkfelder</u> Aufhebung von einem Längsparkfeld und Verschiebung von einem Längsparkfeld auf der Talstrasse zur Verbesserung der Begegnungssituation Bus / PW (geringer Bereich wo kein Begegnungsfall möglich). Dies ist eine Kompensationsmassnahme in Bezug auf die Fahrzeitverlängerung durch die tiefere signalisierte Höchstgeschwindigkeit.</p>	

Tabelle 4: vorgeschlagene Massnahmen

4.2 Mögliche negative Auswirkungen der geplanten Massnahmen

Fahrzeitverlängerung Buslinie 931

Durch die Einführung von Tempo 30 auf der Tal- und Lindenstrasse ergibt sich gemäss VZO für die Buslinie 931 in der Abendspitze grundsätzlich ein rechnerischer Fahrzeitverlust von ca. 15 Sekunden pro Kurspaar. Aufgrund der geringen Ausgleichszeit bei der Endhaltestelle «Bergheim» und der knappen Umsteigezeit am Bahnhof Uetikon am See reduziert sich die Anschlussquote der Buslinie 931 auf die S7 in Richtung Zürich (Bahnverkehr) von 93.5% um 1.5% auf 92.0% (Zielwert 95.0%). Gegebenenfalls könnte dadurch die Anschlusspublikation von der Buslinie 931 an die S7 in der Abendspitze aufgehoben werden.

Auswirkungen auf die Blaulichtorganisationen

Bei einer eher grossflächigen Einführung von Tempo 30 verändert sich die Einsatzzeit der Blaulichtorganisationen. Insbesondere betrifft dies die Anfahrtszeit der Einsatzkräfte der Feuerwehr, 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 generell der Ausbaugrad des Strassennetzes eher geringfügig ist und teilweise die Einsehbarkeit des Strassenraums eingeschränkt ist, ist bereits heute an den vielen Stellen eine Fahrweise im Bereich der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht möglich. Entsprechend sind die Auswirkungen der geplanten Tempo-30-Zone für die Blaulichtorganisationen insgesamt als gering und somit als vernachlässigbar einzustufen.

4.3 Strassenverzeichnis

Die vorgesehene Tempo-30-Zone 1 beinhaltet die folgenden öffentlichen Strassenzüge:

- | | |
|-------------------------|---------------------|
| ▪ Alte Bergstrasse | ▪ Reblaubenstrasse |
| ▪ Alte Kleindorfstrasse | ▪ Rundiweg |
| ▪ Feldhofstrasse | ▪ Sennhüttenstrasse |
| ▪ Haslenbachstrasse | ▪ Talstrasse |
| ▪ Höbelistrasse | ▪ Tiefenbrunnenweg |
| ▪ Lindenstrasse | ▪ Tramstrasse |
| ▪ Oeltrottenstrasse | ▪ Weingartenstrasse |
| ▪ Oergelackerstrasse | |

Zudem befinden sich verschiedene Privatstrassen in der geplanten Tempo-30-Zone, die nachfolgend aufgelistet sind (siehe auch Massnahmenplan 5787-001). Der Einbezug dieser Privatstrassen ist geplant, die Gespräche mit den Grundeigentümern sind jedoch noch ausstehend.

- Im Lindenacker
- Parzellen Nr. 2302
- Parzellen Nr. 3201 / 3313 / 4730

- Parzellen Nr. 4290
- Parzellen Nr. 4414
- Parzellen Nr. 4557
- Parzellen Nr. 4716

5 Grobkostenschätzung

Auf Basis von vorliegenden Erfahrungswerten aus vergleichbaren Projekten wurde eine Grobkostenschätzung (+/-30%) für die Umsetzung aufgestellt (siehe Tabelle 5). Die genaue Art der Ausführung wurde noch nicht festgelegt. In Bezug auf die seitlichen Einengungen wurde jeweils an beiden Fahrbahnrandern ein Element vorgesehen, welche zusammen einen horizontalen Versatz bilden (S-Kurvenfahrt).

Element	Kosten je Stück	Anzahl	Kosten
Eingangstor Signalisation T-30 auf Fahrbahn	3'000.--	5	15'000.--
Signalisation T-30 am Fahrbahnrand	1'000.--	5	5'000.--
Signalisation Gefahrensignal «Kinder»	1'000.--	2	2'000.--
Aufhebung Signal	200.--	3	600.--
Fahrbahnmarkierung «Zone 30»	400.--	9	3'600.--
Fahrbahnmarkierung «30»	250.--	18	4'500.--
Markierung Rechtsvortritt	500.--	2	1'000.--
Markierung Gefahrensignal «Kinder»	1'000.--	2	2'000.--
Markierung Parkfeld	250.--	1	250.--
Demarkierungen (kein Vortritt, Parkfelder, Fussgängerstreifen)	1'000.--	3	3'000.--
seitliche Einengung (bauliche Massnahme)	2'500.--	2	5'000.--
vertikal Versatz (Belagskissen inkl. Pfosten auf Trottoir, bauliche Massnahme)	12'000.-- ⁵	2	24'000.--
Total Kosten +/-30% (exkl. MwSt.)			65'950.--

Tabelle 5: Grobkostenschätzung Massnahmen Tempo-30-Zone 1

Hinweis zur Grobkostenschätzung:

Die Kosten sind stark abhängig von der Ausführung der Massnahme (z.B. seitliche Einengung in Form von Fertigelementen oder baulich mit Bäumen, Kombination von Signaltafeln etc.). In der vorliegenden Grobkostenschätzung wurde von eher einfachen Elementen ausgegangen. Weiter ist die Begleitung der Ausführung (ca. 15% der Baukosten) nicht berücksichtigt.

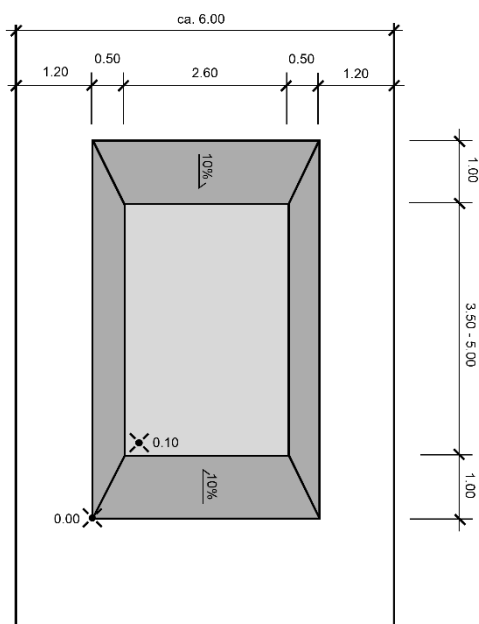
⁵ Inkl. Honorarkosten für Detailplanung

Anhang

Abmessungen Belagskissen Talstrasse und Lindenstrasse

Gemäss der VSS REGnorm 40 213 sind die meisten Masse variabel und können je nach Bedarf verändert werden. In Absprache mit der Gemeinde ist für die längsliegende Rampe eine Neigung von 10% vorgesehen. Damit wird hinsichtlich der Personenwagen eine gute geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzielt. Für den Busverkehr ist jedoch eine Neigung von 10% eher steil.

Belagskissen Talstrasse



Belagskissen Lindenstrasse

