



# Gemeinde Uetikon am See Tempo-30-Zonen

## Technischer Bericht Zone 2

14. August 2025



---

**Auftraggebende:**

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

Projektleitung: Seraina Steinlin  
Gemeinderätin: Marianne Röhricht

---

**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\_2\_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

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
1.1	Ausgangslage und Auftrag	5
1.2	Perimeter	5
1.3	Wichtigste Grundsätze Tempo-30-Zone	6
1.4	Grundlagen	7
<b>2</b>	<b>Situationsanalyse</b>	<b>8</b>
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	14
<b>3</b>	<b>Ziele Tempo 30</b>	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>Tempo 30 Zone</b>	<b>16</b>
4.1	Massnahmen	16
4.2	Mögliche negative Auswirkungen der geplanten Massnahmen	17
4.3	Strassenverzeichnis	18
<b>5</b>	<b>Grobkostenschätzung</b>	<b>19</b>

**Beilage:**

5787-002 Massnahmenplan Zone 2, 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 eigenständiger technischer Bericht. Der vorliegende Bericht beinhaltet die Zone 2 (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 2 liegt im nord-westlichen Bereich des Siedlungsgebiets von Uetikon am See – direkt an der Grenze zur Gemeinde Männedorf – und umfasst verschiedene Feinerschliessungsstrassen.

Im Vergleich zum Tempo-30-Konzept aus dem Jahr 2024 ist die Integration der Binzigerstrasse (Quartiersammelstrasse) in die geplante Tempo-30-Zone nicht mehr vorgesehen. Dies wurde ebenfalls an der Gemeinderatssitzung vom 3. Juli 2025 beschlossen. Entsprechend ergeben sich zwei Gebiete (Zone 2a und 2b). Auf Wunsch der Anwohnenden wurde hingegen die Bühlstrasse (Stichstrasse) in die geplante Tempo-30-Zone einbezogen (siehe Abbildung 1).

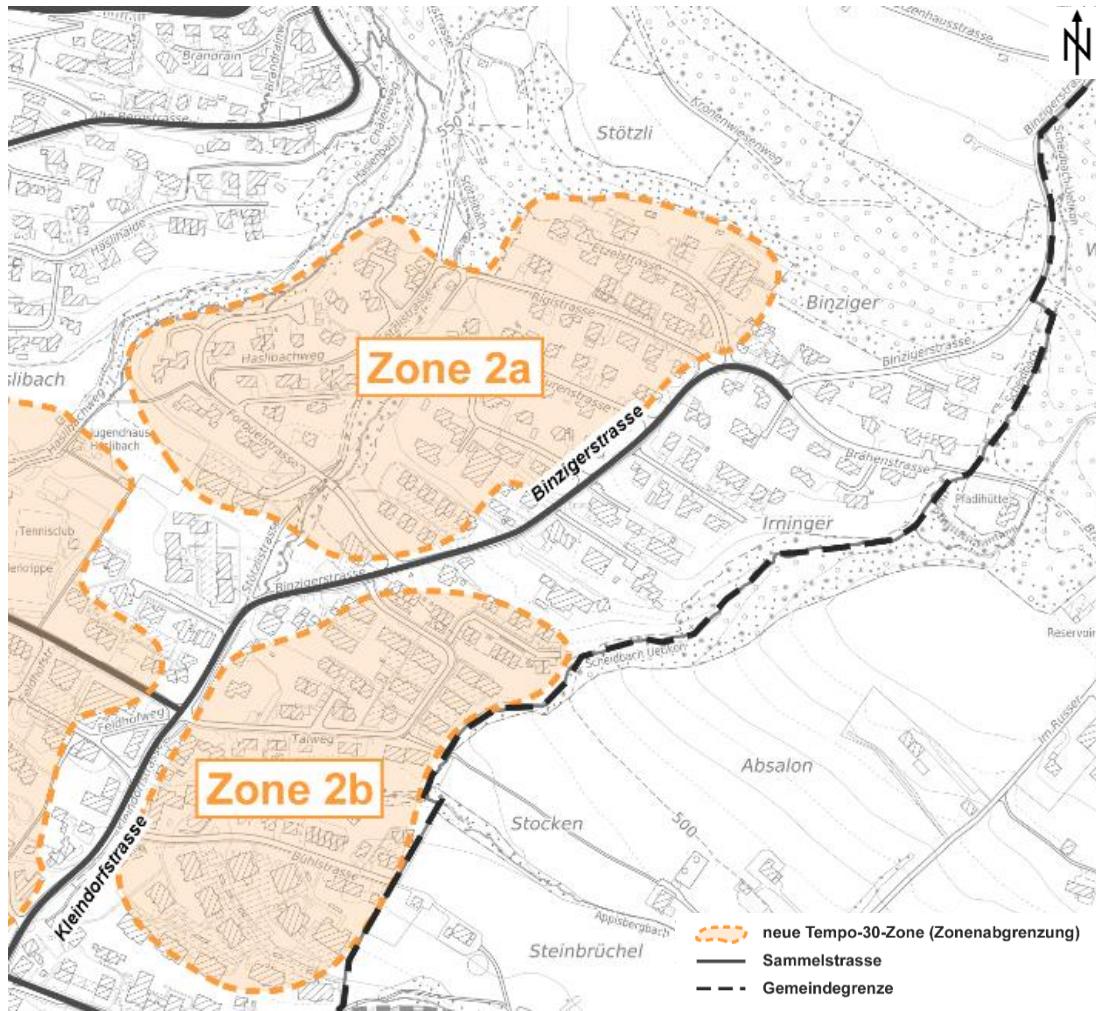


Abbildung 1: Übersicht Zone 2

### 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  **$V_{85\%}$ -Wert<sup>1</sup> 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
- Kommunaler 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)

---

<sup>1</sup> Geschwindigkeit, die von 85% der Mfz nicht überschritten wird ( $V_{85\%}$ )

## 2 Situationsanalyse

### 2.1 Strassennetz

In der geplanten Zone 2 befinden sich ausschliesslich Feinerschliessungstrassen (siehe Abbildung 2). Das Strassennetz ist beeinflusst durch die Hanglage (teilweise grosse Steigungen). Weiter befinden sich innerhalb des Gebietes mehrere Privatstrassen (siehe Kapitel 4.3).

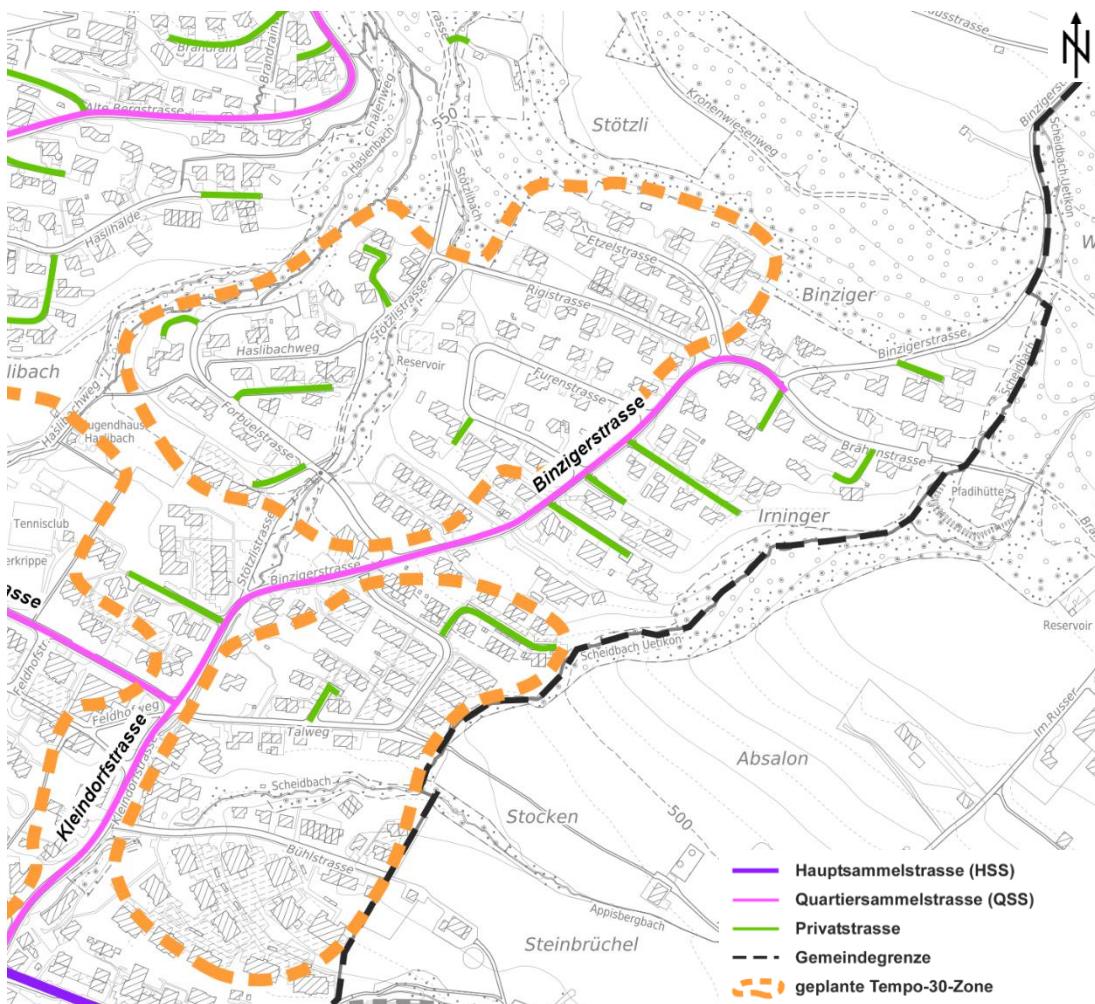


Abbildung 2: Strassennetz der Zone 2 (Quelle: kRP und RRP, Basiskarte GIS-ZH)

### 2.2 Öffentlicher Verkehr

Durch die geplante Tempo-30-Zone 2 (Gebiet Zone 2a) verläuft die Ortsbuslinie 932, 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 «Binzigerstrasse» (nur in Fahrtrichtung «Uetikon Bahnhof») und «Stötzli» (Endhaltestelle). Bei der Buslinie 932 besteht bei der Endhaltestelle «Stötzli» eine Ausgleichszeit von vier Minuten.

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

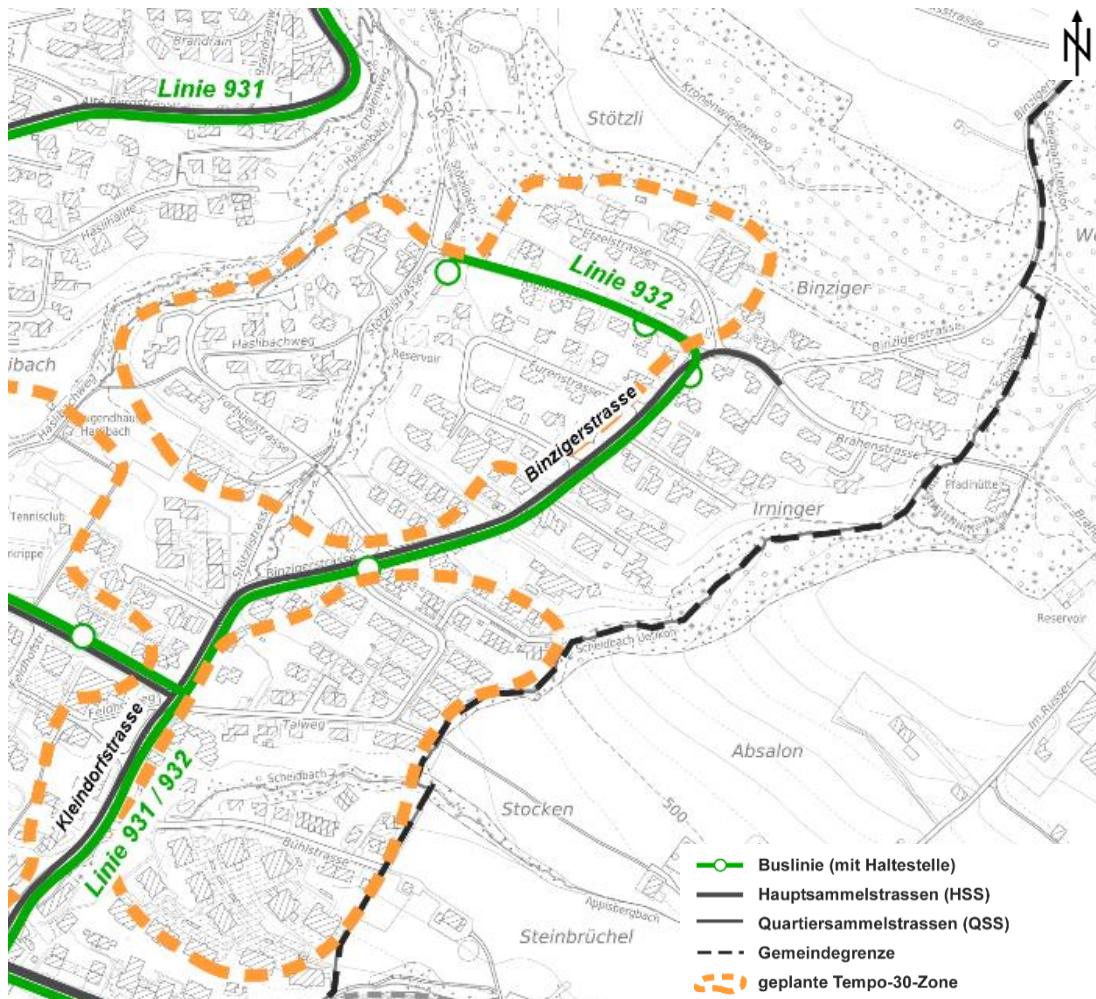


Abbildung 3: Buslinien (Basiskarte GIS-ZH)

## 2.3 Fuss- und Radverkehr

In der geplanten Zone 2 bestehen verschiedene Fussverkehrsverbindungen. Direkt angrenzenden an den Perimeter befindet sich zudem zwei Fussgängerstreifen, wobei der auf der Kleindorfstrasse (westlich des Gebiets Zone 2b) eine wichtige Schulwegquerung darstellt (siehe Abbildung 4). Entlang der Rigistrasse, Bühlstrasse und des Talweges besteht ein Trottoir.

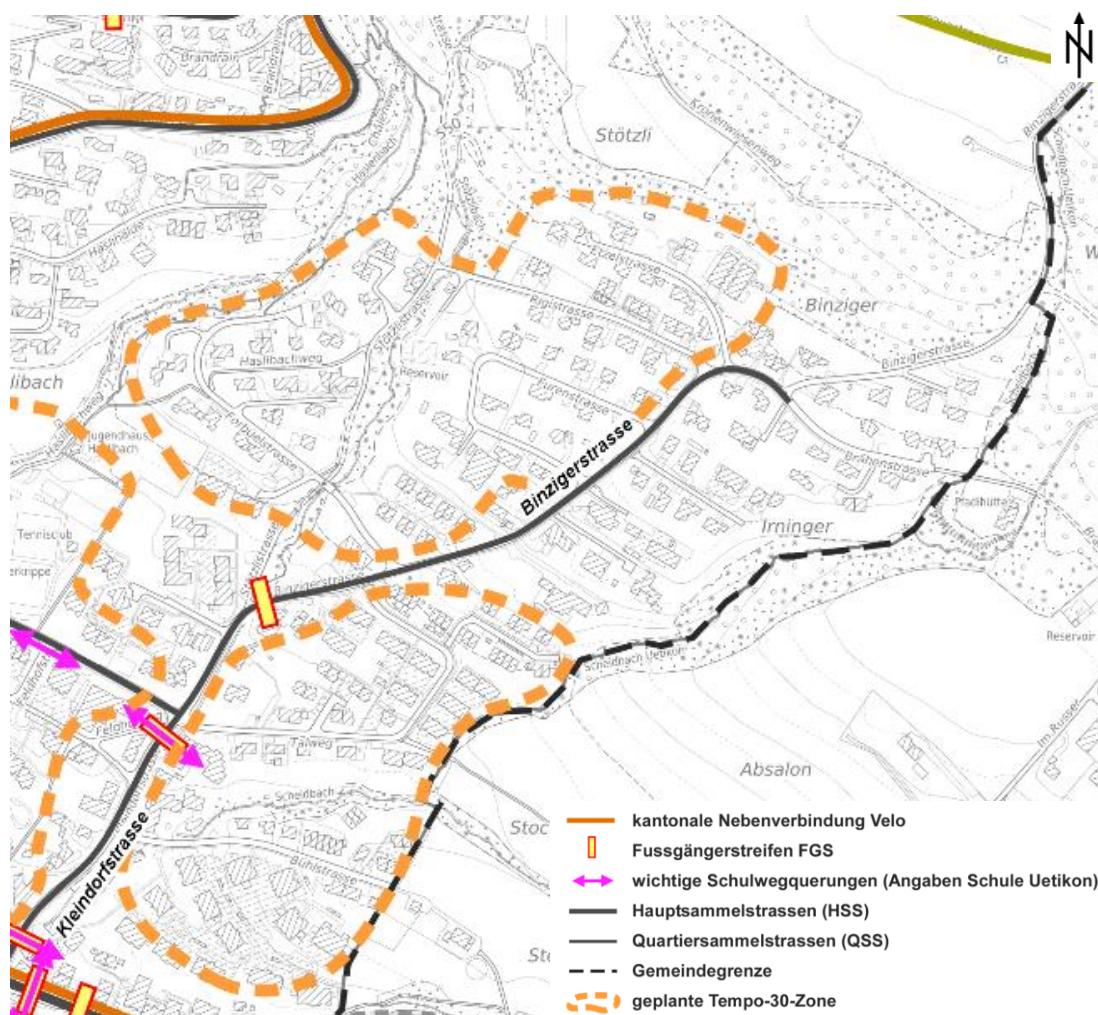


Abbildung 4: Radverkehrsverbindungen und Fussgängerstreifen (Quelle: kRP und RRP, Basiskarte GIS-ZH)

## 2.4 Bestehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen

In der geplanten Tempo-30-Zone befinden sich bereits verkehrsberuhigende Elemente. Nachfolgend ist eine Zusammenstellung ersichtlich.

Beschreibung	Foto
<p><b>seitliche Einengung</b></p> <p><u>Nutzen:</u> Örtliche Verschmälerung der Fahrbahn, was eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzeugt (geschwungene Linienführung). Zudem dient die seitliche Einengung als Querungshilfe für den Fussverkehr (Aufstellfläche im Schatten der Einengung, geringere Breite der zu querende Fahrbahn).</p> <p><u>Verortung:</u> - Talweg</p>	 <p data-bbox="790 770 1330 804">seitliche Einengung Talweg</p>

Tabelle 1: Übersicht bestehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen

## 2.5 Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten

Innerhalb der geplanten Tempo-30-Zone wurde an einem Standort mittels dem Erhebungsgerät Viacount II (Seitenradar) durch die SNZ Ingenieure und Planer AG eine Querschnittserhebung 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 Ausreiser) festgestellt. Grundsätzlich wurde die Querschnittserhebung dort durchgeführt, wo das höchste Geschwindigkeitsniveau anzunehmen ist.

In der Tabelle 2 sind die Resultate der Querschnittserhebung dargestellt. Dabei ist ersichtlich, dass das Geschwindigkeitsniveau ( $V_{85}$ ) bei dem Erhebungsstandort (Forbuelstrasse) in Fahrtrichtung Binzigerstrasse (Osten) leicht über 40 km/h liegt. Entsprechend sind gemäss dem Infoblatt «Grundlagen, Ablauf und Informationen für die Einführung einer Langsamfahrzone» der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich (Bewilligungsbehörde) bauliche Massnahmen zur Temporeduktion in Betracht zu ziehen. Auf den restlichen Strassenzügen ist aufgrund der schmalen Strassenquerschnitte und der teils kurvigen Linienführung grundsätzlich davon auszugehen, dass das Geschwindigkeitsniveau tiefer ist und teilweise bereits im Bereich von 30 km/h liegt.

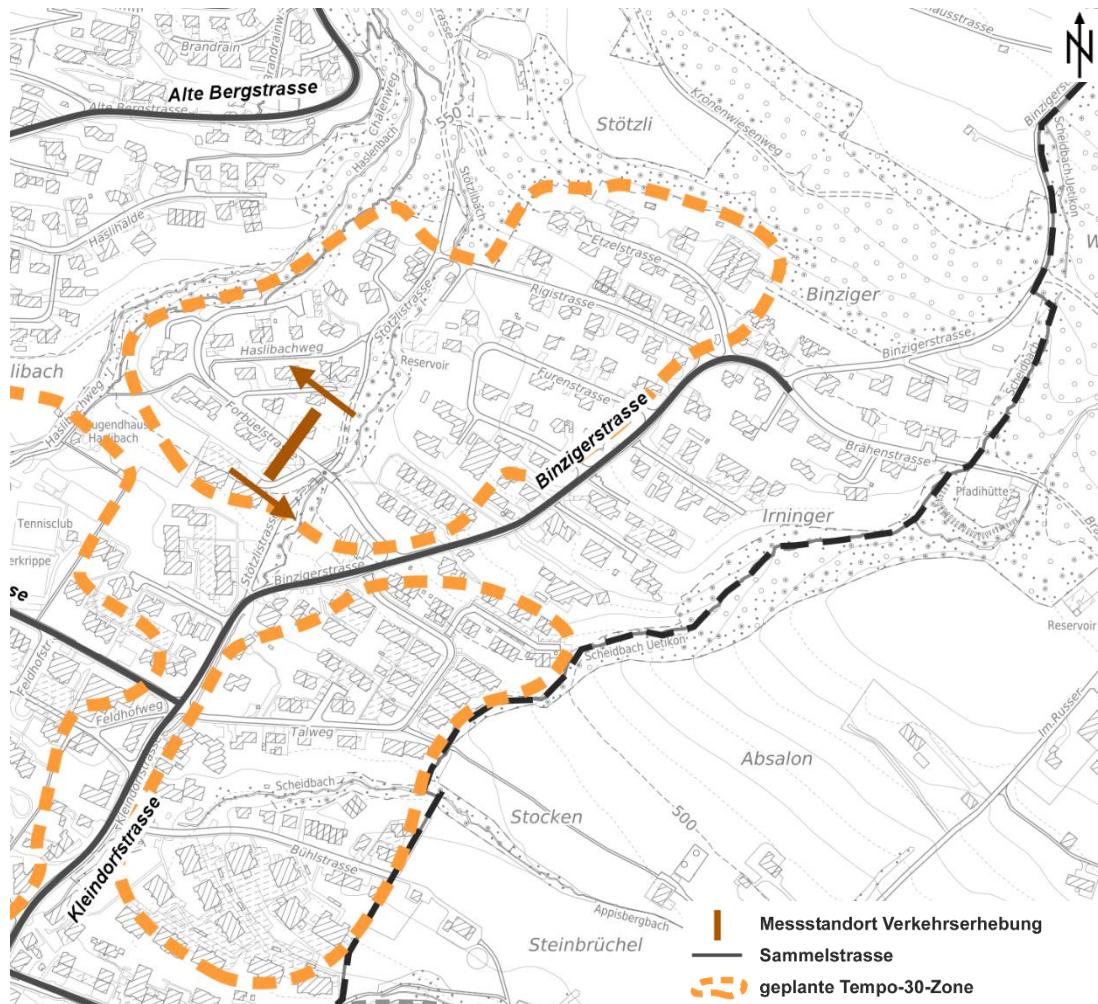


Abbildung 5: Erhebungsstandorte (SNZ Ingenieure und Planer AG)

Erhebungsstandort	$V_{85}^2$ (km/h)	$V_{50}^3$ (km/h)	Verkehrsmenge DTV <sup>4</sup> , (Mfz/Tag)
Forbuelstrasse (Mai / Juni 2024)) - Ri. Binzigerstrasse (Osten) - Ri. Wendeplatz (Westen)	42 39	33 32	ca. 150

Tabelle 2: Geschwindigkeitsniveau und Verkehrsmenge

<sup>2</sup> V85: Geschwindigkeit, die von 85 % der Mfz nicht überschritten wird ( $V_{85}$ )

<sup>3</sup> V50: Geschwindigkeit, die von 50 % der Mfz nicht überschritten wird ( $V_{50}$ )

<sup>4</sup> DTV: durchschnittlicher Tagesverkehr

## 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 2 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 2 Unfälle (1 leichtverletzte Person (Nr. 2) und 1 Sachschaden (Nr. 1)). Bei den Unfällen handelt es sich um einen Einbiegeunfall und einen Parkierunfall. Die Unfälle Nr. 3 und Nr. 4 befinden sich auf der Binziger- / Brähenstrasse und entsprechend ausserhalb der geplanten Tempo-30-Zone 2. Grundsätzlich besteht keine klare Unfallanhäufung oder ein Unfallschwerpunkt (nach Berechnungsschema der VSS Norm 641 724).

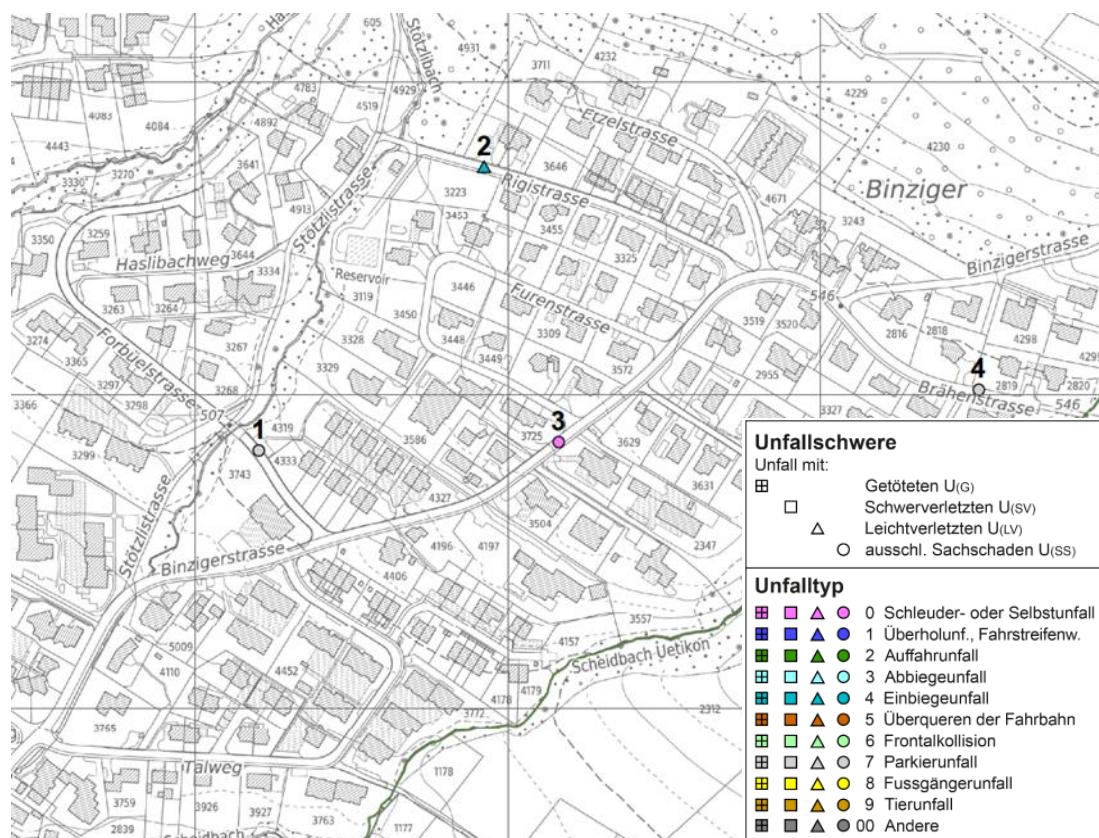


Abbildung 6: Übersicht Unfallauswertung 01.12.2019 – 30.11.2024 (Auszug VUGIS, Kantonspolizei Zürich)

### Gefahrenpotentiale

Im Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone 2 bestehen keine offensichtlich grösseren Gefahrenpotentiale. Bei gewissen privaten Einfahrten / Zufahrtswegen sind jedoch die Sichtverhältnisse durch Sträucher oder Palisaden eingeschränkt.

## 2.7 Siedlungsqualität und Nutzungsansprüche

Das Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone 2 ist geprägt durch Wohnzonen (W/1.1, W/1.7), eine Quartiererhaltungszone und Waldflächen (siehe Abbildung 7).

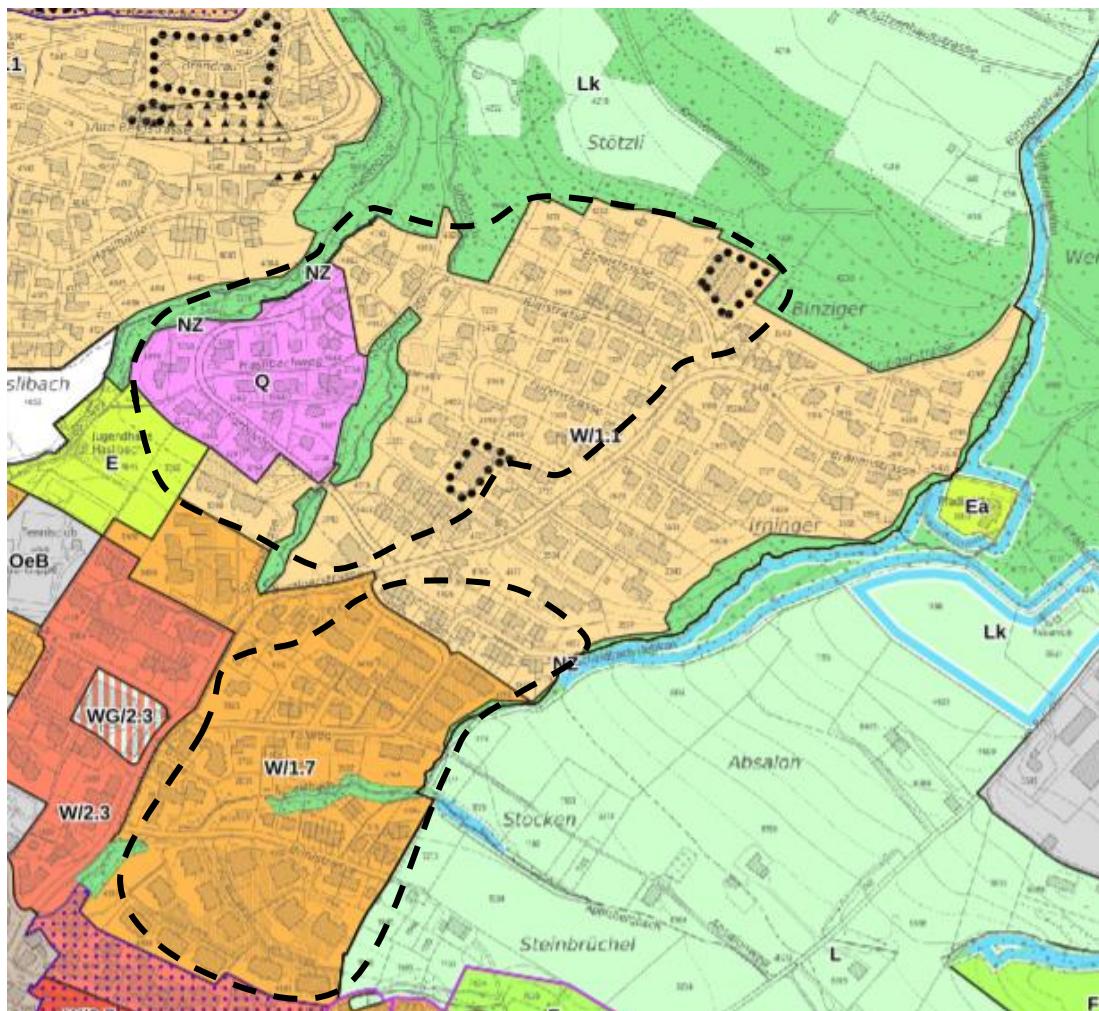


Abbildung 7: Ausschnitt des Zonenplans (schwarz gestrichelt Abgrenzung der Zone 2)

## 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 Anschluss sicherheit 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 3 werden die wichtigsten Massnahmen grob beschrieben. Zudem sind diese im Massnahmenplan (Plan Nr. 5787-002) 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><b>Tempo-30-Zoneneingang (Signal auf Fahrbahn)</b></p> <p>Signalisation Tempo-30-Zone auf der Fahrbahn (Eingangstor) sowie Bodenmarkierung «Zone 30».</p> <p><b>Nutzen:</b> Geschwindigkeitsdämpfung beim Zoneneingang (Tor) durch Signalisation und geschwungene Linieneinführung.</p> <p><b>Hinweis:</b> Zur Gewährleistung der Sicherheit des Radverkehrs sind Durchfahrtsbreiten von 3.50 m – 3.75 m oder <math>\geq 4.20</math> m vorzusehen. Aufgrund der privaten Zufahrten und der für den Busverkehr erforderlichen Schleppkurven wurde der Zoneneingang an der Ristrasse sowie an der südlichen Furenstrasse gegenüber dem Einlenkerbereich leicht zurückversetzt.</p>	 <p>Beispieldfoto</p>
<p><b>Tempo-30-Zoneneingang (Signal am Fahrbahnrand)</b></p> <p>Signalisation Tempo-30-Zone am Fahrbahnrand.</p> <p><b>Hinweis:</b> Bei engen Platzverhältnissen (schmaler Strassenquerschnitt), eingeschränkten Anhaltesichtweiten, 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>Beispieldfoto</p>

<p><b>Fahrbahnmarkierung «30»</b></p> <p><b>Nutzen:</b> Erinnerung an die Tempo-30-Zone (vorgesehen insbesondere nach Knoten oder auf längeren Streckenabschnitten)</p>	 <p><i>Beispelfoto</i></p>
<p><b>seitliche Einengung (Horizontalversatz; bauliche Massnahme)</b></p> <p><b>Nutzen:</b> Durch seitliche Einengungen (Horizontalversatz) ist eine gradlinige Durchfahrt nicht mehr möglich, was zu einer Senkung des Geschwindigkeitsniveau führt.</p> <p><b>Hinweis:</b> Zur Gewährleistung der Sicherheit des Radverkehrs sind Durchfahrtsbreiten von 3.50 m – 3.75 m oder <math>\geq</math> 4.20 m vorzusehen.</p> <p><b>Verortung:</b> - Forbuelstrasse (Nachrüstungsmassnahme (optional), wenn Geschwindigkeitsniveau bei der Nachmessung zu hoch ist)</p>	 <p><i>Beispelfoto</i></p>

Tabelle 3: vorgeschlagene Massnahmen

#### Hinweis Markierung Rechtsvortritt:

Die Markierung des Rechtsvortrittes ist generell vorgesehen, wo das bestehende Knotenregime (z.B. «kein Vortritt» oder «Stop») zu einem Rechtsvortritt verändert wird. Bei bestehenden Rechtsvortritten (ohne Markierung) ist eine Markierung ohne einen besonderen Grund nicht angedacht.

## 4.2 Mögliche negative Auswirkungen der geplanten Massnahmen

### Fahrzeitverlängerung Buslinie 932

Durch die Einführung von Tempo 30 auf der Rigistrasse ergibt sich für die Buslinie 932 ein geringfügiger Fahrzeitverlust (kurzer Streckenabschnitt). Dieser ist gemäss der VZO hinnehmbar, da insbesondere bei der Endhaltestelle «Stötzli» eine Reservezeit von vier Minuten besteht.

Ansonsten sind durch die vorgeschlagenen Massnahmen keine weiteren negativen Auswirkungen zu erwarten.

## 4.3 Straßenverzeichnis

Die vorgesehene Tempo-30-Zone 2 beinhaltet die folgenden öffentlichen Strassenzüge:

- Bühlstrasse
- Etzelstrasse
- Furenstrasse
- Forbuelstrasse
- Ristrasse
- Stötzlistrasse
- Talweg

Zudem befinden sich verschiedene Privatstrassen in der geplanten Tempo-30-Zone, die nachfolgend aufgelistet sind (siehe auch Massnahmenplan 5787-002). Der Einbezug dieser Privatstrassen ist geplant, die Gespräche mit den Grundeigentümern sind jedoch noch ausstehend.

- Parzellen Nr. 4475
- Parzellen Nr. 4157
- Parzellen Nr. 3299
- Parzellen Nr. 3315 / 3263 / 3264 / 3316 / 3267 / 3333 / 3334
- Parzellen Nr. 4913 / 4788 / 4787 / 4892

## 5 Grobkostenschätzung

Auf Basis von vorliegenden Erfahrungswerten aus vergleichbaren Projekten wurde eine Grobkostenschätzung (+/-30%) für die Umsetzung aufgestellt (siehe Tabelle 4). Die genaue Art der Ausführung wurde noch nicht festgelegt. In Bezug auf die seitlichen Einengungen wurde jeweils an beiden Fahrbahnranden 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.--	7	21'000.--
Signalisation T-30 am Fahrbahnrand	1'000.--	3	3'000.--
Fahrbahnmarkierung «Zone 30»	400.--	9	3'600.--
Fahrbahnmarkierung «30»	250.--	9	2'250.--
seitliche Einengung (bauliche Massnahme; Nachrüstungsmassnahme (optional))	2'500.--	2	5'000.--
<b>Total Kosten +/-30% (exkl. MwSt.)</b>			<b>34'850.--</b>

Tabelle 4: Grobkostenschätzung Massnahmen Tempo-30-Zone 2

### 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 aus gegangen. Weiter ist die Begleitung der Ausführung (ca. 15% der Baukosten) nicht berücksichtigt.