



Gemeinde Uetikon am See Tempo-30-Zonen

Technischer Bericht Zone 4

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_4_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	8
2.4	Bestehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen	9
2.5	Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten	10
2.6	Verkehrssicherheit	11
2.7	Siedlungsqualität und Nutzungsansprüche	12
3	Ziele Tempo 30	13
4	Tempo-30-Zone	14
4.1	Massnahmen	14
4.2	Mögliche negative Auswirkungen der geplanten Massnahmen	15
4.3	Strassenverzeichnis	15
5	Grobkostenschätzung	16

Beilage:

5787-004 Massnahmenplan Zone 4, 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 Bericht. Der vorliegende Bericht beinhaltet die Zone 4 (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 4 liegt im südwestlichen Bereich des Siedlungsgebiets von Uetikon am See, nahe der Seestrasse und direkt anliegend an die Gemeindegrenze zu Meilen. Angrenzend besteht bereits eine Tempo-30-Zone. Entsprechend handelt es sich um eine Erweiterung der bestehenden Tempo-30-Zone.

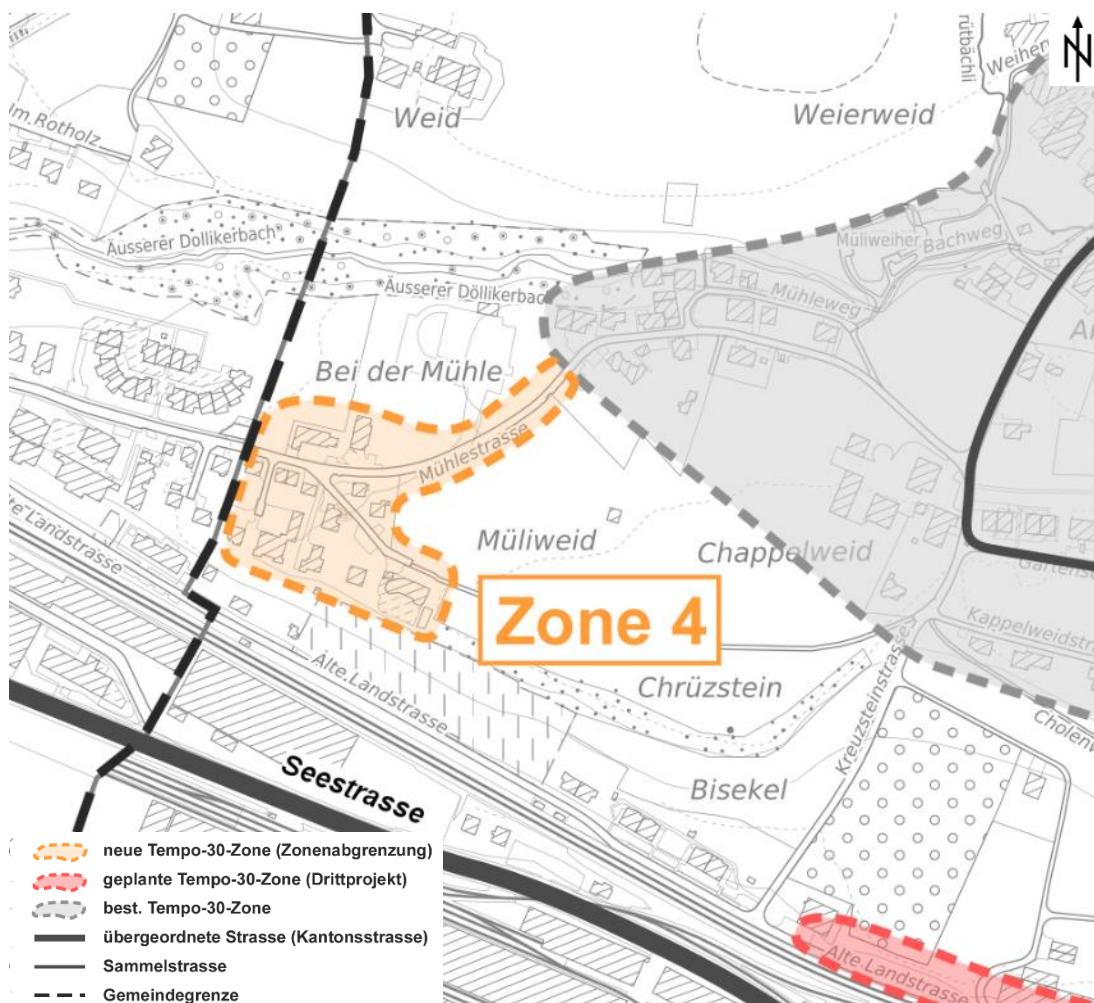


Abbildung 1: Übersicht Zone 4

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

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 4 verlaufen ausschliesslich Strassen zur Feinerschliessung. Zudem besteht in der gesamten Zone ein Verbot für Motorwagen und Motorräder (Signal Nr. 2.13 gemäss SSV), Zubringerdienst ist jedoch gestattet. Weiter befinden sich innerhalb des Gebietes eine Privatstrassen (siehe Abbildung 2 und Kapitel 4.3).

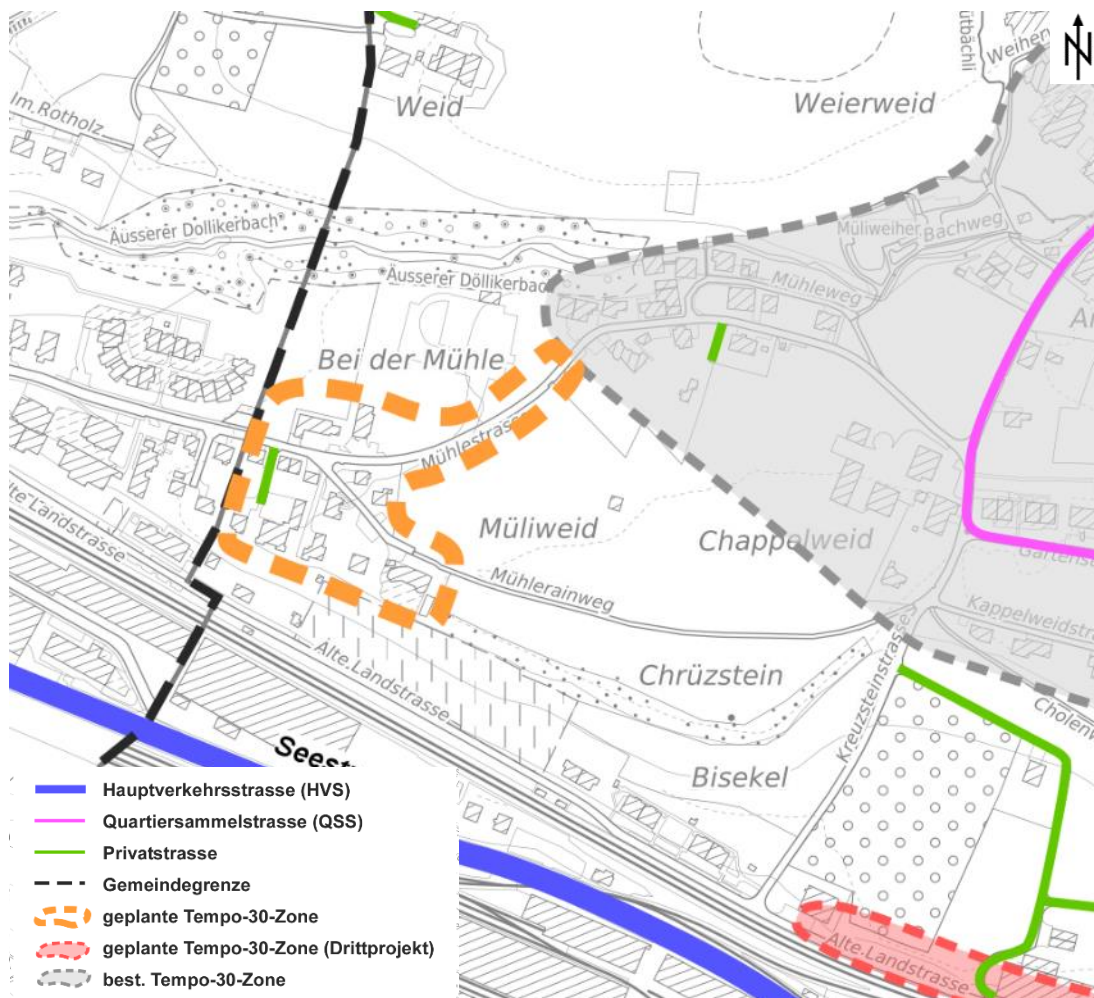


Abbildung 2: Strassennetz der Zone 4 (Quelle: rKP und RRP, Basiskarte GIS-ZH)

2.2 Öffentlicher Verkehr

Durch den Perimeter der Zone 4 verläuft keine Buslinie des öffentlichen Verkehrs.

2.3 Fuss- und Radverkehr

Durch die geplante Tempo-30-Zone verläuft eine wichtige kommunale Fussverkehrsverbindung und ein kommunaler Radweg, welche die Verbindung zu Meilen sicherstellt (siehe Abbildung 3). Es besteht jedoch kein Trottoir.

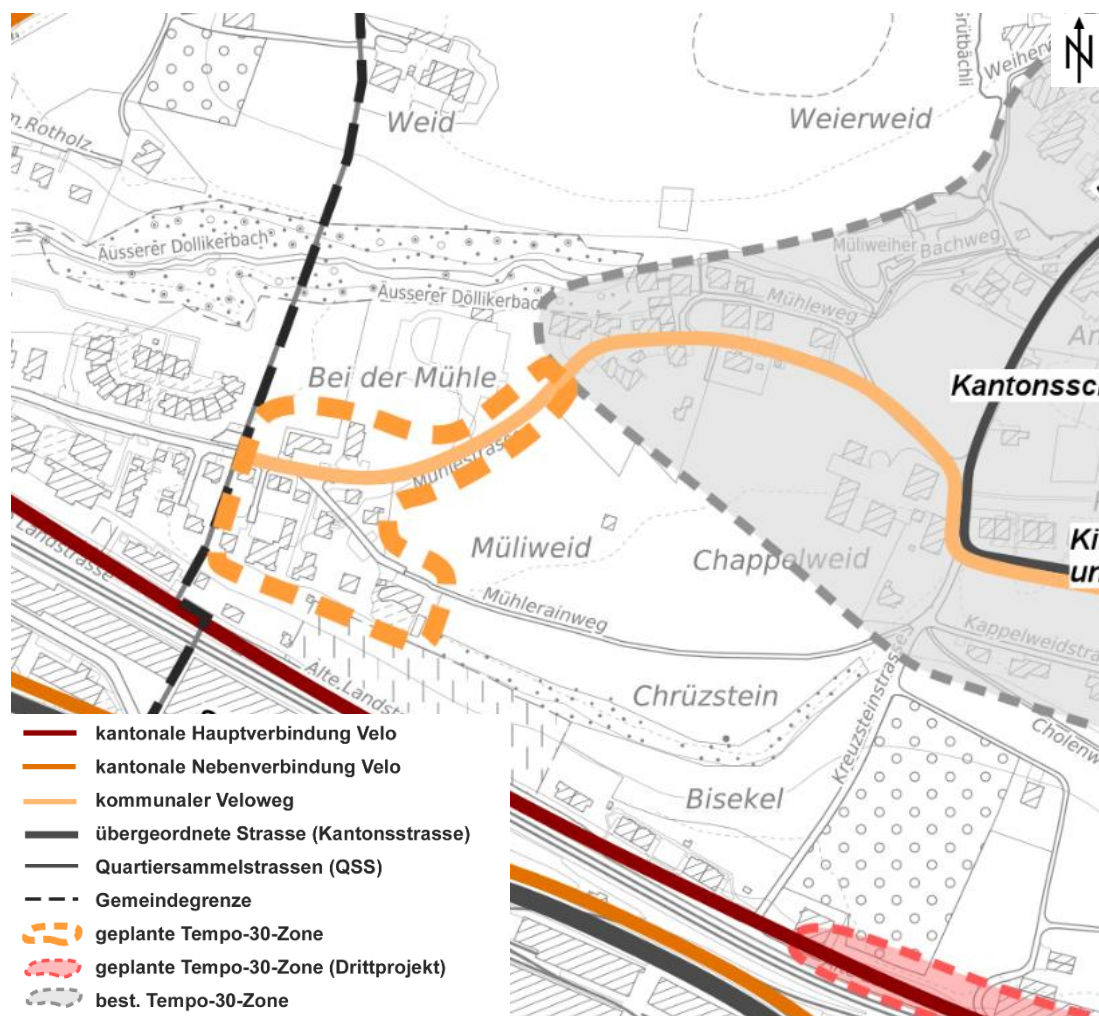


Abbildung 3: Radverkehrsverbindungen und Fussgängerstreifen (Quelle: kRP und RRP, Basiskarte GIS-ZH)

2.4 Bestehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Nachfolgend sind die bereits bestehenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen ersichtlich.

Beschreibung	Foto
<p>Seitliche Einengung</p> <p><u>Nutzen:</u> Örtliche Verschmälerung der Fahrbahn, was eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzeugt (geschwungene Linienführung). Im vorliegenden Fall dient die seitliche Einengung als Tor für den Eingang der bestehenden Tempo-30-Zone.</p> <p><u>Verortung:</u> - Mühlestrasse</p>	 <p>Mühlestrasse, Eingang best. Tempo-30-Zone</p>

Tabelle 1: Übersicht bestehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen

2.5 Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten

Auf den Mühlestrasse wurde mittels eines Seitenradars (Blindmessung) durch die Polizei «Region Meilen» eine Querschnittserhebungen durchgeführt. Dabei wurde während mehreren Tagen das Verkehrsaufkommen und die gefahrenen Geschwindigkeiten erhoben (Dezember 2024). Die Querschnittserhebung wurde dort durchgeführt, wo das höchste Geschwindigkeitsniveau anzunehmen ist.

Wie in der Tabelle 2 ersichtlich, liegt das Geschwindigkeitsniveau (V_{85}) bei dem Erhebungsstandort (Mühlestrasse) deutlich unter 40 km/h. Entsprechend sind gemäss dem Infoblatt «Grundlagen, Ablauf und Informationen für die Einführung einer Langsamfahrzone» der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich (Bewilligungsbehörde) keine baulichen Massnahmen notwendig. Auf den Mühlerainweg ist aufgrund des Ausbaugrades von einen noch tieferen Geschwindigkeitsniveau auszugehen.

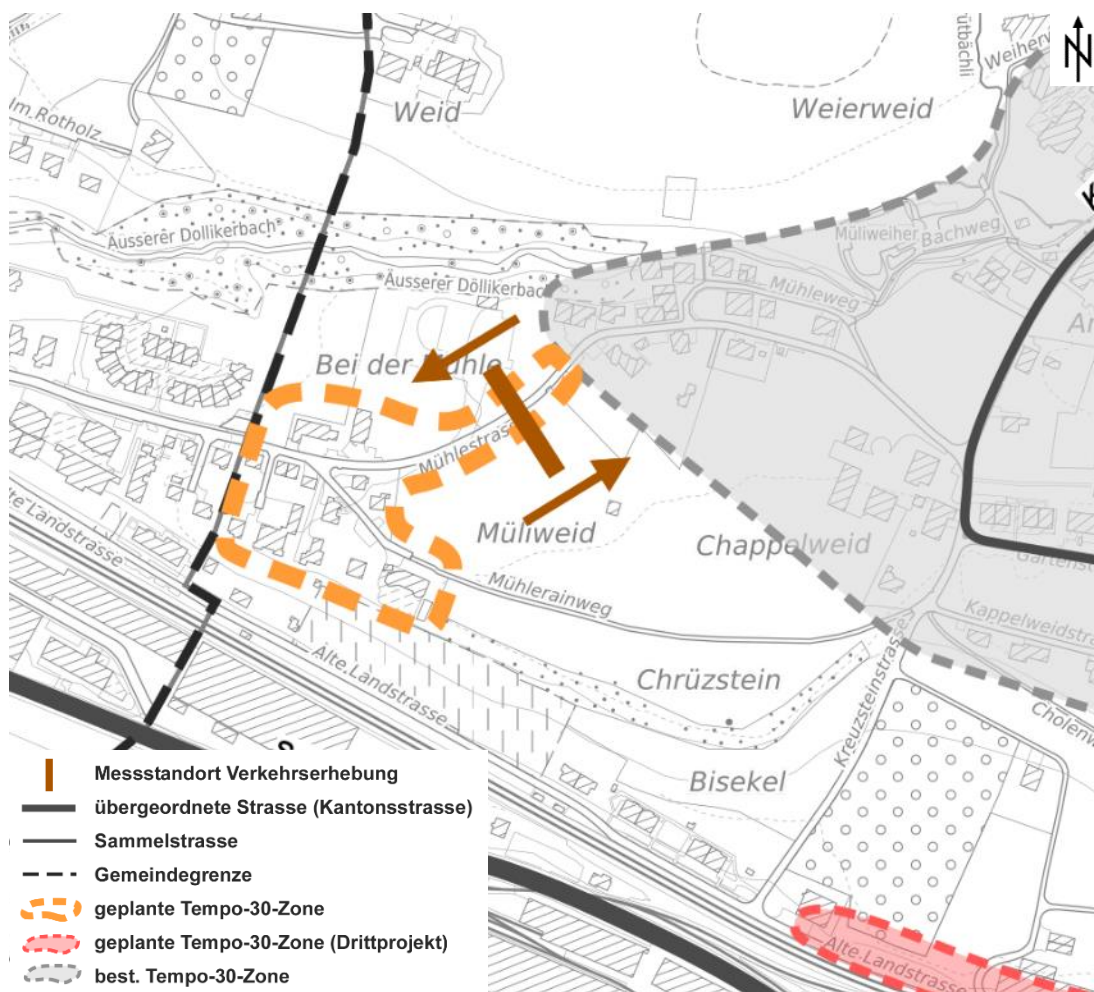


Abbildung 4: Erhebungsstandort (Polizei «Region Meilen»)

Erhebungsstandort	V_{85}^2 (km/h)	V_0 (km/h)	Verkehrsmenge DTV ³ , (Mfz/Tag)
Mühlestrasse (Dezember)	31	21	ca. 320

Tabelle 2: Geschwindigkeitsniveau und Verkehrsmenge (Quelle: Polizei «Region Meilen»)

2.6 Verkehrssicherheit

Unfallgeschehen

Im vorliegenden Perimeter ereigneten sich in den letzten 5 Jahren (01.12.2019 – 30.11.2024) keine polizeilich registrierten Unfälle (Auszug VUGIS, Kantonspolizei Zürich).

² V_{85} : Geschwindigkeit, die von 85 % der Mfz nicht überschritten wird (V_{85})

³ DTV: durchschnittlicher Tagesverkehr

Gefahrenpotentiale

Im Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone 4 bestehen folgende Gefahrenpotentiale.

Beschreibung	Foto
<p>Eingeschränkte Sichtverhältnisse</p> <p>Aufgrund des schmalen Strassenquerschnittes und der kurvigen Linienführung ist die Einsehbarkeit in den Strassenraum teilweise eingeschränkt.</p>	 <p>Mühlestrasse</p>

Tabelle 3: Übersicht Gefahrenpotentiale

2.7 Siedlungsqualität und Nutzungsansprüche

Im Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone besteht eine Wohnzone (W/1.3) und eine kantonale Freihaltezone (siehe Abbildung 5).

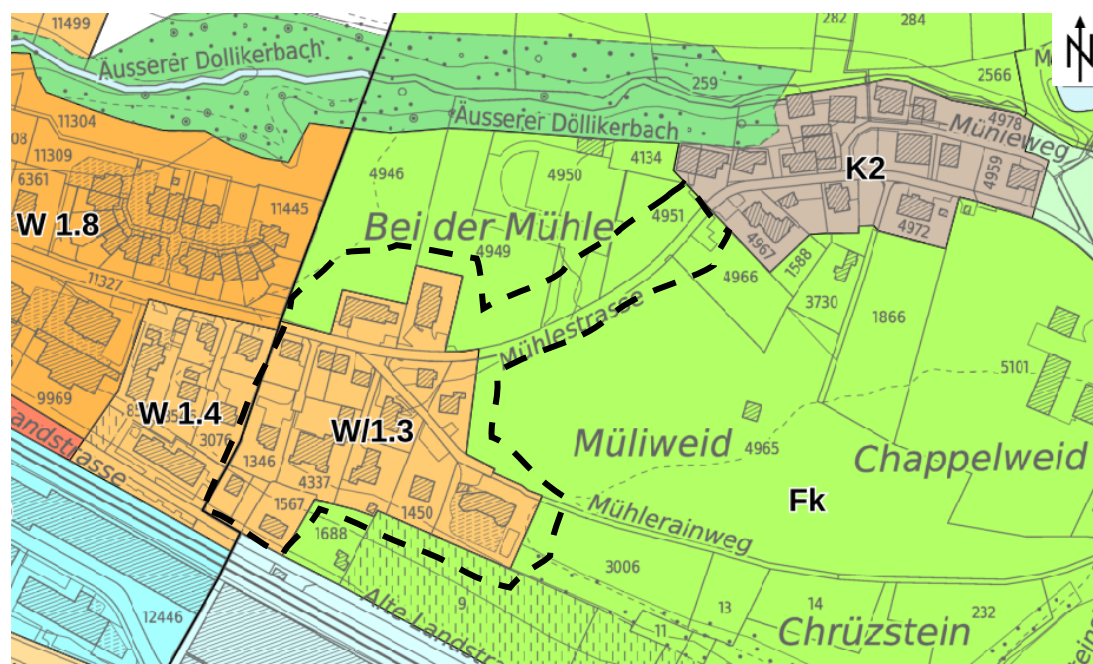


Abbildung 5: Ausschnitt des Zonenplans (schwarz gestrichelt Abgrenzung der Zone 4)

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. 5787-004) ersichtlich. Bei der Massnahmenplanung wurde explizit darauf geachtet, dass die Befahrbarkeit sowie der Verkehrsfluss w sichergestellt bleibt.

Beschreibung	Foto
<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>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>

Tabelle 4: vorgeschlagene Massnahmen

Da es sich grundsätzlich um eine Erweiterung der bestehenden Tempo-30-Zone handelt, ist die heutige Signalisation des Tempo-30-Zoneneingangs inklusive Bodenmarkierung «Zone 30» auf der Mühlestrasse aufzuheben. Die seitliche Einengung an dieser Stelle ist jedoch beizubehalten.

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

Durch die vorgeschlagenen Massnahmen sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

4.3 Strassenverzeichnis

Die vorgesehene Tempo-30-Zone 4 beinhaltet die folgenden öffentlichen Strassenzüge:

- Mühlerainweg
- Mühlerstrasse

Zudem befinden sich in der geplanten Tempo-30-Zone eine Privatstrasse (Parzellen Nr. 1326; siehe auch Massnahmenplan 5787-004). Der Einbezug dieser Privatstrasse ist geplant, die Gespräche mit den Grundeigentümern sind jedoch noch ausstehend.

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.

Element	Kosten je Stück	Anzahl	Kosten
Signalisation T-30 am Fahrbahnrand	1'000.--	2	2'000.--
Aufhebung Signal	200.--	1	200.--
Fahrbahnmarkierung «Zone 30»	400.--	1	400.--
Fahrbahnmarkierung «30»	250.--	2	500.--
Demarkierungen («Zone 30»)	1'000.--	1	1'000.--
Total Kosten +/-30% (exkl. MwSt.)			4'100.--

Tabelle 5: Grobkostenschätzung Massnahmen Tempo-30-Zone 4

Hinweis zur Grobkostenschätzung:

Die Kosten sind stark abhängig von der Ausführung der Massnahme (z.B. seitliche Einarbeitung 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.