

KONZEPT ZONEN TEMPO 30



GHIelmetti

Ingenieur- und Planungsbüro
Marco Ghelmetti dipl. Ing. ETH/SVI

Bannwaldweg 21, 7206 Igis
Tel. 079 768 65 70
ghelmetti@bluewin.ch

Igis, 27. Mai 2025

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFTAG UND GRUNDLAGEN	2
2	GRÜNDE FÜR TEMPO 30	2
2.1	Verkehrssicherheit	2
2.2	Verkehrslärm	2
2.3	Lebensqualität	3
3	STRASSENNETZ	3
3.1	Staatsstrassen	3
3.2	Kommunaler Gesamtplan, Verkehrsplan	3
3.3	Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus	4
3.4	Strassentypen gemäss Verkehrsrecht	5
3.5	Strassenquerschnitte	5
4	UNFÄLLE UND VERKEHRSDATEN	5
4.1	Unfallgeschehen	5
4.2	Verkehrsdaten	7
5	SIGNALISATION UND MARKIERUNG	7
5.1	Ein-/Ausfahrt der Zonen	7
5.2	Markierung „30“	9
5.3	Rechtsvortritt	9
6	BAULICHE/GESTALTERISCHE MASSNAHMEN	9
6.1	Strassen mit zusätzlichen baulichen/gestalterischen Massnahmen	9
6.2	Anordnung von Parkfeldern	10
6.3	Vertikale und horizontale Versätze	10
7	KRITERIEN ZUR FESTLEGUNG VON TEMPO-30-ZONEN	13
8	VARIANTEN TEMPO-30-ZONEN	14
8.1	Vorbemerkungen	14
8.2	Variante A	14
8.3	Variante B	16
9	EMPFEHLUNGEN	18
10	WEITERES VORGEHEN	18

1 AUFTRAG UND GRUNDLAGEN

Die Gemeinde Stadel beauftragte unser Büro im März 2025, ein Konzept für Zonen Tempo 30 im gesamten Siedlungsgebiet zu erarbeiten. Bis anhin existieren noch keine Zonen Tempo 30 in Stadel.

Als Grundlagen wurden folgende Dokumente verwendet:

- Strassenverkehrsgesetz und zugehörige Verordnungen
- Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen
- Kommunaler Gesamtplan, Verkehrsplan, 19. Mai 1982
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus, Bericht Ziele und Massnahmen, beschlossen durch Projektaufsicht am 31. Juli 2022
- Verkehrserhebungen, Stadtpolizei Bülach, 2023
- Verkehrsmengen, Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich, 2019
- Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden, Bundesamt für Strassen, Abfrage Mai 2025

2 GRÜNDE FÜR TEMPO 30

2.1 Verkehrssicherheit

Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU passieren fast zwei Drittel aller schweren Verkehrsunfälle in der Schweiz innerorts. Allein auf Tempo-50-Strecken werden jährlich rund 1900 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schwer verletzt, 80 kommen ums Leben. Mindestens ein Drittel dieser schweren Unfälle liesse sich durch eine konsequenteren Einführung von Tempo 30 verhindern – ohne dass der Sicherheitsgewinn zulasten des Verkehrsflusses geht. Die BFU plädiert deshalb für einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung.

Ein entscheidender Faktor für das Unfallgeschehen ist die Geschwindigkeit. Empirische Studien belegen: je höher die Geschwindigkeit, desto höher das Unfallrisiko und desto gravierender die Unfallfolgen. Der Einfluss der Geschwindigkeit ist dabei nicht linear, sondern überproportional stark. So ist die Sterbewahrscheinlichkeit für Fußgängerinnen und Fußgänger bei einer Kollision mit einem Fahrzeug, das 50 km/h schnell unterwegs ist, um das Sechsfache höher als bei 30 km/h.

Von Tempo 30 profitieren vor allem Fußgängerinnen und Fußgänger sowie E-Bike- und Velo-Fahrende, da sie im komplexen Innerortsverkehr besonders unfallgefährdet sind. Mit Tempo 30 werden insbesondere Kinder sowie Seniorinnen und Senioren besser geschützt.

2.2 Verkehrslärm

Gemäss Bundesamt für Umwelt BAFU ist die Reduktion der Geschwindigkeit eine wirksame Massnahme, um Straßenlärm deutlich zu vermindern. Auf diese Weise lässt sich der Lärm an der Quelle bekämpfen. Wenn Tempo 30 statt Tempo 50 gilt, werden die Lärmemissionen um rund drei Dezibel reduziert. Dies entspricht in der Wahrnehmung einer Halbierung des Verkehrs.

Die Verminderung des Lärms hängt mit dem geringeren Tempo zusammen, aber auch damit, dass die Autofahrerinnen und Autofahrer bei einer geeigneten Strassengestaltung konstanter fahren und weniger oft und weniger lang bremsen und beschleunigen. Dadurch entsteht ein flüssigerer Verkehr.

2.3 Lebensqualität

Erhöhte Sicherheit, weniger Lärm, mehr Möglichkeiten für die Begrünung des Strassenraumes, mehr Platz für Aufenthalt und Spiel im öffentlichen Raum sind wichtige Faktoren für die Lebensqualität in Wohnquartieren. Tempo 30 kann dazu einen wesentlichen Beitrag leisten.

3 STRASSENNETZ

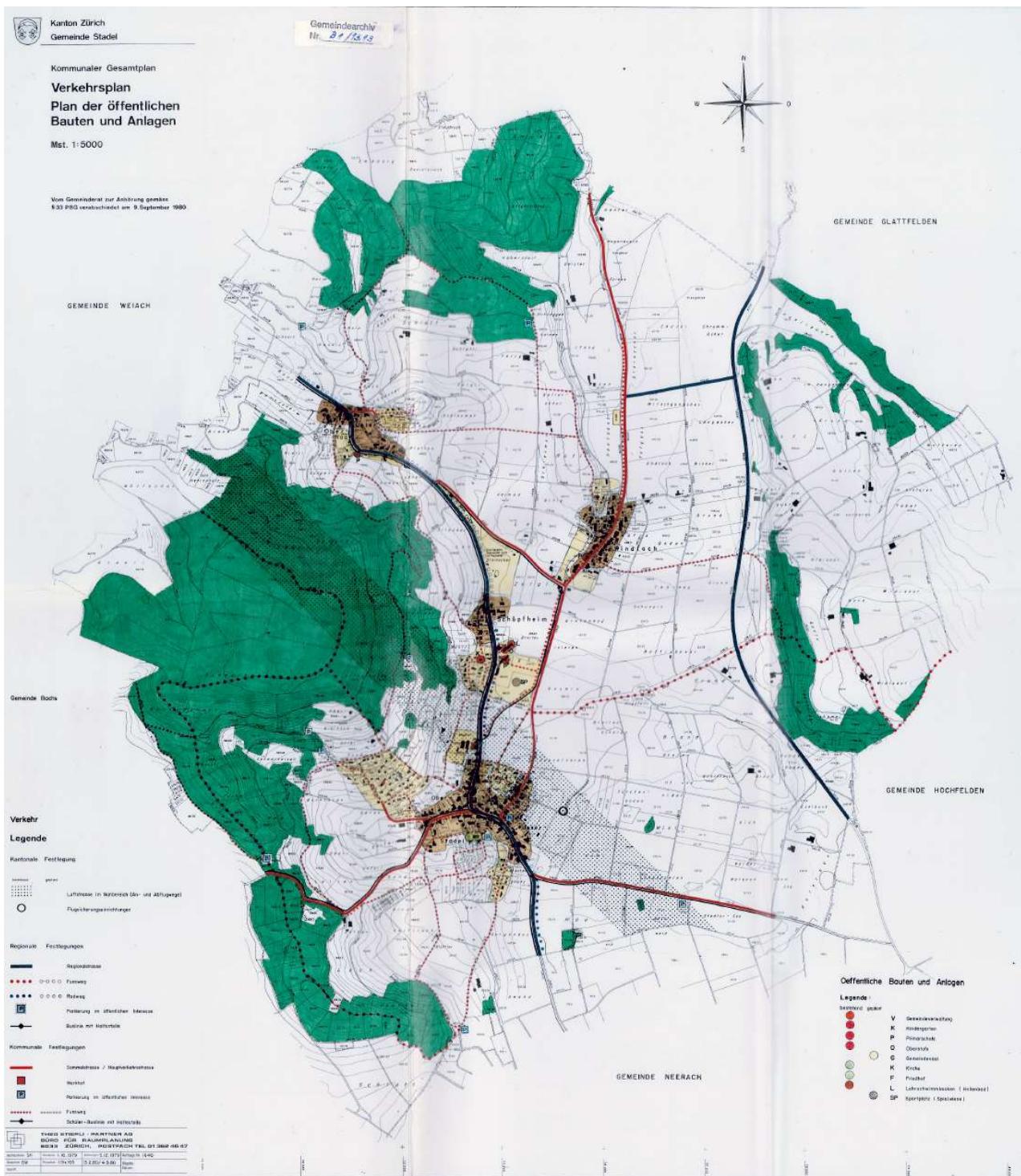
3.1 Staatsstrassen

Im Siedlungsgebiet von Stadel ist die Zürcherstrasse/Kaiserstuhlerstrasse eine regionale Verbindungsstrasse im Eigentum des Kantons.

3.2 Kommunaler Gesamtplan, Verkehrsplan

Gemäss dem kommunalen Gesamtplan, Verkehrsplan, gelten folgende Strassen im Siedlungsgebiet als kommunale Sammelstrassen: Bachserstrasse, Bergstrasse bis Abzweigung Brunnacherstrasse, Hinterdorfstrasse, Dorfstrasse (Windlach), Raaterstrasse.

Kommunale Sammelstrassen dienen der Groberschliessung des Gebietes und verfügen in der Regel über einen zumindest einseitigen Gehweg. Die übrigen Strassen im Siedlungsgebiet sind nicht klassiert.



Kommunaler Gesamtplan, Verkehrsplan

3.3 Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus

Das regionale Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus enthält Aussagen zum Themenbereich reduzierte Geschwindigkeiten. Als Massnahme GM02.02 wird die Prüfung von Tempo-30- und Begegnungszonen durch die Gemeinden aufgeführt. Auszug aus dem Bericht Ziele und Massnahmen:

Die bestehenden Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen sind zu erhalten resp. Erweiterungen zu prüfen. Dabei ist nicht nur die Erweiterung in den Quartieren zu prüfen, sondern auch die

Anwendung von Geschwindigkeitsreduktionen auf Hauptachsen und Ortsdurchfahrten. Ein niedriges Geschwindigkeitsregime leistet unter anderem einen Beitrag an die Verkehrssteuerung und steigert die Attraktivität sowie Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. Die Gemeinden werden aufgefordert, bis 2030 ihre Tempo-30-Zonen bzw. Begegnungszonen zu prüfen und gegebenenfalls zu erweitern resp. neue zu schaffen.

3.4 Strassentypen gemäss Verkehrsrecht

Alle Strassen im Siedlungsgebiet von Stadel gelten als Nebenstrassen im Sinne der Signalisationsverordnung. Es gilt generell Rechtsvortritt mit Ausnahme speziell signalisierter Verzweigungen.

Als verkehrsorientierte Strassen gelten Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für wirtschaftliche Transporte bestimmt sind. Dies ist in Stadel allenfalls für die Zürcher-/Kaiserstuhlerstrasse der Fall, alle anderen Strassen sind als nicht verkehrsorientiert zu bezeichnen. Wenn die Staatsstrasse nicht in Tempo-30-Zonen einbezogen wird, gelangen aufgrund des Bundesrechts vereinfachte Vorgaben für die Einführung von Tempo-30-Zonen zur Anwendung. Ein umfassendes verkehrstechnisches Gutachten ist in diesen Fällen nicht notwendig.

3.5 Strassenquerschnitte

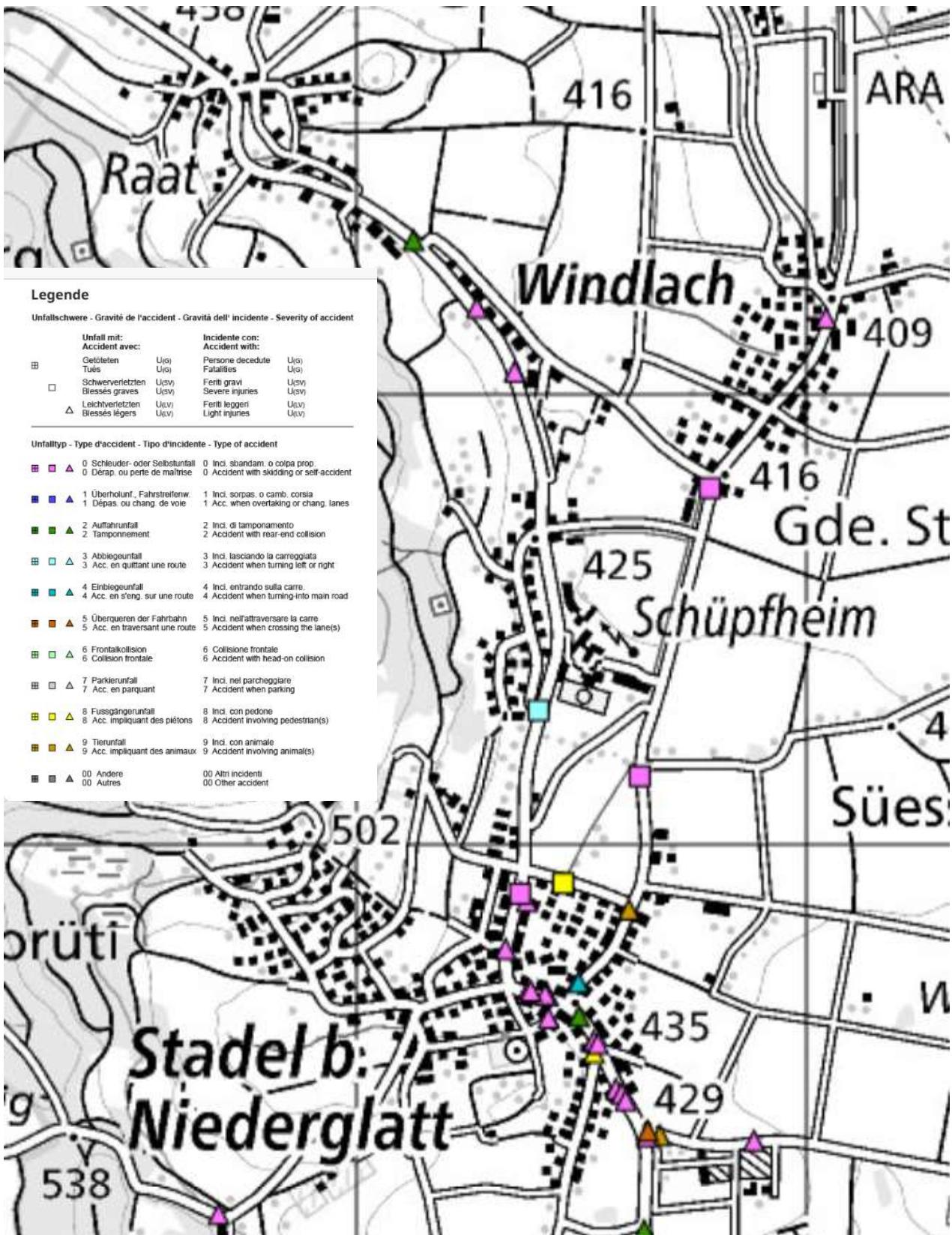
Im Hinblick auf allfällige bauliche/gestalterische Massnahmen sind die Querschnitte der Sammelstrassen von Bedeutung. Diese sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Strasse	Abschnitt	Gehwege	Fahrbahnbreite
Bachserstrasse	Büelweg bis Zürcherstrasse	einseitig	6.20 m
Bergstrasse unten	Bachser- bis Brunnacherstrasse	einseitig	5.90 m
Hinterdorfstrasse	Bachweg bis Truttwiesenstrasse	einseitig	6.00 m
Dorfstrasse	Windlach	einseitig	5.40 – 5.80 m

4 UNFÄLLE UND VERKEHRSDATEN

4.1 Unfallgeschehen

Die Unfallkarte des Bundesamtes für Strassen ASTRA zeigt für den Zeitraum 2011 bis 2024 folgende Unfälle mit Personenschäden:



Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden 2011 bis 2024

Insgesamt wurden 24 Unfälle im Siedlungsgebiet registriert, davon 4 mit schwer Verletzten. Unfälle mit Getöteten sind nicht aufgetreten. Die Unfälle konzentrieren sich auf die Zürcher-/Kaiserstuhlerstrasse im Dorfbereich. Es handelt sich vor allem um Schleuder- oder Selbstunfälle. Es wurden 2 Unfälle mit Fussgängerbeteiligung registriert: je einer an der Strickstrasse bei der Abzweigung Zürcherstrasse und an der Truttwiesenstrasse. Unfälle mit Fahrradbeteiligung traten häufig entlang der

Kaiserstuhler/Zürcherstrasse im Dorf auf; es handelt sich meistens um Schleuder- oder Selbststunfälle.

4.2 Verkehrsdaten

Die Messungen der Verkehrsdaten im Siedlungsgebiet durch die Stadtpolizei Bülach zeigen folgende Fahrzeugmengen und Geschwindigkeiten:

Querschnitt	Messperiode	Anzahl Fahrzeuge	DTV (Fz/Tag)	V _{85%} [km/h]	V _{max} [km/h]
Hinterdorfstrasse 32	26.05. – 01.06.2023	5'915	1'828	54	100
Dorfstrasse 20a	26.05. – 02.06.2023	5'612	1'520	54	80

V_{85%} bedeutet, dass 85 % der Fahrzeuge mit einer langsameren Geschwindigkeit fahren

Gemäss Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich treten in Stadel folgende Verkehrsmengen (motorisierte Fahrzeuge) auf:

Strasse	Querschnitt	DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr
Zürcherstrasse	Süd (Hau)	5'400
Zürcherstrasse	Gemeindehaus	7'700
Kaiserstuhlerstrasse	Musterplatz	3'800
Kaiserstuhlerstrasse	Raat	4'000
Bachserstrasse	Dorfzentrum	2'500
Bergstrasse	Abzweigung Bachserstrasse	700
Hinterdorfstrasse	Dorfzentrum	2'700
Dorfstrasse	Windlach	1'000

An der Zählstelle auf der Zürcherstrasse in Stadel Süd beträgt der aktuelle DTV 4'900 Fahrzeuge/Tag.

5 SIGNALISATION UND MARKIERUNG

5.1 Ein-/Ausfahrt der Zonen

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.



Tore mit Betonsockel und Signal

Bei breiteren Fahrbahnen und erhöhten gestalterischen Anforderungen können auch Einfahrten in der Form einer bepflanzten seitlichen Einengung vorgesehen werden.



Tor mit Rabatte und Baum

Nach der Einfahrt in die Zone wird die Markierung „Zone 30“ angebracht.



Markierung Zone 30

5.2 Markierung „30“

Auf breiteren und langgestreckten Fahrbahnen werden zur Erinnerung Markierungen „30“ angeordnet.



Markierung 30

5.3 Rechtsvortritt

Zur Verdeutlichung des Rechtsvortritts lässt sich an besonderen Knoten die Markierung „Rechtsvortritt“ mit Leitlinien anbringen.



Verdeutlichung Rechtsvortritt mit Leitlinien

6 BAULICHE/GESTALTERISCHE MASSNAHMEN

6.1 Straßen mit zusätzlichen baulichen/gestalterischen Massnahmen

Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen. Im Kanton Zürich gilt die Praxis, dass zusätzliche bauliche/gestalterische Massnahmen erforderlich sind, wenn $v_{85\%}$ 38 km/h und mehr beträgt. Im Folgenden sind mögliche Massnahmen aufgelistet, die in Stadel zum Zuge kommen könnten.

6.2 Anordnung von Parkfeldern

Durch die Anordnung von markierten Parkfeldern auf der Fahrbahn wird die Fahrbahn eingeengt, was zu tieferen Geschwindigkeiten führt. Werden auf einer 6.0 m breiten Fahrbahn 2.0 m breite Parkfelder markiert, resultiert eine verbleibende Fahrbahnbreite von 4.0 m, welche von zwei Personenwagen in der Regel nicht mehr zum Kreuzen benutzt wird, sofern ein Ausweichen auf die angrenzenden Flächen nicht möglich ist.



Markierung von Längsparkfeldern auf der Fahrbahn

Werden die Parkfelder abwechselnd am linken und rechten Fahrbahnrand angeordnet, ergeben sich horizontale Versätze der Fahrbahn, was zu einer weiteren Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten führt.



Versetzte Anordnung der Parkierung auf der Fahrbahn

Die Anordnung von Parkfeldern ist im Zusammenhang mit dem Parkierungskonzept von Bedeutung.

6.3 Vertikale und horizontale Versätze

Folgende Massnahmen können in Betracht gezogen werden:

- Trapezförmiger Vertikalversatz auf der gesamten Fahrbahn
- Viereckförmiger Vertikalversatz (Berliner Kissen)
- Horizontaler Versatz
- Stirnseitige Abgrenzung der Parkfelder
- Stirnseitige Abgrenzung der Parkfelder mit seitlichen Einengungen und Bäumen

Mit dem Vertikalversatz kann je nach Neigung der Rampen eine mehr oder weniger grosse Reduktion der Geschwindigkeit erreicht werden. Vertikalversätze sind auf Strecken oder bei Knoten möglich.



Vertikalversatz auf der gesamten Fahrbahn

Vertikalversätze in der Form eines Berliner Kissens sind ebenso möglich. Diese haben den Vorteil, dass die Entwässerung am Fahrbahnrand nicht gestört wird und Zweiradfahrende den Versatz seitlich umfahren können.



Viereckförmiger Vertikalversatz oder Berliner Kissen

Eine stirnseitige Abgrenzung der Parkfelder mit seitlichen Einengungen hat den Vorteil, dass die Parkfelder auch bei Nichtbelegung als verkehrsberuhigende Elemente wirken. Für die Abgrenzung kommen z.B. vorfabrizierte Elemente wie Betontrapez, Betonquader oder Pflanztrog in Frage. Bei Neu- und Umbauten von Strassen ist auch eine Gestaltung mit Randabschlüssen inkl. Begrünung und evtl. Bäumen möglich.



Horizontaler Versatz mittels Parkfeldern und stirnseitigen Elementen



Horizontaler Versatz mit Betontrapezen



Stirnseitige Abgrenzung der Parkfelder mit Betontrapez



Stirnseitige Abgrenzung mit Randabschlüssen und Poller bepflanzt

Stirnseitige Abgrenzungen mit Randabschlüssen und Bäumen haben Vorteile in gestalterischer Hinsicht für den gesamten Straßenraum und tragen zur lokalen Kühlung der Temperatur bei.



Stirnseitige Abgrenzung mit Randabschlüssen und Baum

In Stadel stehen aus unserer Sicht im Hinblick auf einen verhältnismässigen Aufwand grundsätzlich horizontale Versätze mit Betontrapezen und evtl. Parkfeldern im Vordergrund. Die anderen baulichen/gestalterischen Massnahmen könnten bei besonderem Bedarf eingesetzt werden.

7 KRITERIEN ZUR FESTLEGUNG VON TEMPO-30-ZONEN

Für die Festlegung des Umfangs von Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Straßen spielen im Allgemeinen folgende Kriterien eine Rolle:

- Nutzung des Gebietes: Nutzungen wie Wohnen, Geschäftszentren, Freizeitbereiche, eignen sich besonders für Tempo-30-Zonen. In dichter bebauten Gebieten ist der Nutzen von Tempo-30-Zonen höher, da die Straßen dort mehr genutzt werden. In Industrie- und Gewerbegebieten besteht kaum Bedarf für reduzierte Geschwindigkeiten.
- Sicherheitsbedürfnisse: In der Umgebung von Schulen, Kindergärten, Altersheimen etc. sind ausgewiesene Schutzbedürfnisse vorhanden. Dort sind reduzierte Geschwindigkeiten besonders gerechtfertigt.
- Mischverkehr: Bei Straßen ohne Trennung Fussverkehr/fahrender Verkehr sowie solchen mit vielen Fussgängerquerungen ist der Effekt von Tempo-30-Zonen besonders günstig.
- Anteil quartierfremder Verkehr: Zur Verhinderung von quartierfremdem Verkehr (Schleichverkehr) eignen sich u.a. Tempo-30-Zonen.
- Notwendigkeit von baulichen/gestalterischen Massnahmen: Wegen der Kosten und der erheblichen Eingriffe in den Straßenraum können Tempo-30-Zonen für Straßen mit baulichen Massnahmen unter Umständen eine geringere Priorität eingeräumt werden.
- Wenn öV-Linien durch potenzielle Tempo-30-Zonen führen, kann dies wegen Zeitverlusten ein Argument gegen den Einbezug in Zonen mit reduzierter Geschwindigkeit sein.
- Grösse des Gebietes: Bei sehr kleinen Gebieten ist die Einrichtung von Tempo-30-Zonen wegen der geringen Frequenzen, des tiefen Anteils Fremdverkehr, der niedrigen Geschwindigkeiten und der geringen Querschnittsbreiten eher nicht opportun. Auf der anderen Seite sind grössere zusammenhängende Gebiete von Vorteil, da sich das Verkehrsregime bei den Nutzern leichter einprägt und bei der Durchfahrt konstante Bedingungen vorherrschen.
- Privatstrassen lassen sich in Tempo-30-Zonen einbeziehen, wenn die Eigentümer damit einverstanden sind. Im Rahmen der folgenden Projektierungsphase ist diese Frage zu klären.
- Die Einstellung der Anwohner und Anwohnerinnen kann ebenfalls ein wichtiges Kriterium für oder gegen Tempo 30 sein.

8 VARIANTEN TEMPO-30-ZONEN

8.1 Vorbemerkungen

Das Konzept beruht auf bereits bestehenden Erhebungen der Geschwindigkeiten. Auf zusätzliche Messungen wurde im Moment verzichtet. Der definitive Umfang der Strassen mit baulichen/gestalterischen Massnahmen kann erst aufgrund von weiteren Geschwindigkeitsmessungen bestimmt werden. Die Abgrenzungen der Zonen sind approximativ. Sie müssen im Rahmen der Projektphase überprüft und lokal justiert werden.

Die Zürcherstrasse/Kaiserstuhlerstrasse als Staatsstrasse wird nicht in das Konzept einbezogen. Allfällige Massnahmen auf dieser Strasse müssten vom Kanton geplant und umgesetzt werden. Nach unserem Kenntnisstand sind hier keine Lärmschutzmassnahmen an der Quelle wie lärmarme Beläge oder Temporeduktionen geplant.

In Raat sind keine Tempo-30-Zonen vorgesehen, da die potenziellen Gebiete sehr klein sind, die Nutzungsdichte gering ist und die bestehenden Strassen kaum höhere Geschwindigkeiten zulassen. Der Bereich Schulhäuser und Parkplatz Autobetrieb ist unseres Erachtens nicht mit Tempo-30-Zonen zu belegen, da kein durchgehendes Strassennetz vorhanden ist und die Parkplatznutzung überwiegt. Die Raaterstrasse wird nicht einbezogen, da es sich um ein Gewerbegebiet handelt.

Bei der Festlegung der Zonen besteht ein grösserer Ermessensspielraum, der sich unseres Erachtens auch massgeblich auf die Meinung der Anwohnenden stützen soll. Bei den einzelnen Varianten lassen sich einzelne Zonen weglassen oder auch mit solchen der anderen Variante kombinieren. Im Weiteren ist eine Etappierung denkbar, indem zuerst nur einige Zonen errichtet werden und später nach einer Auswertung der Erfahrungen weitere Zonen dazukommen.

8.2 Variante A

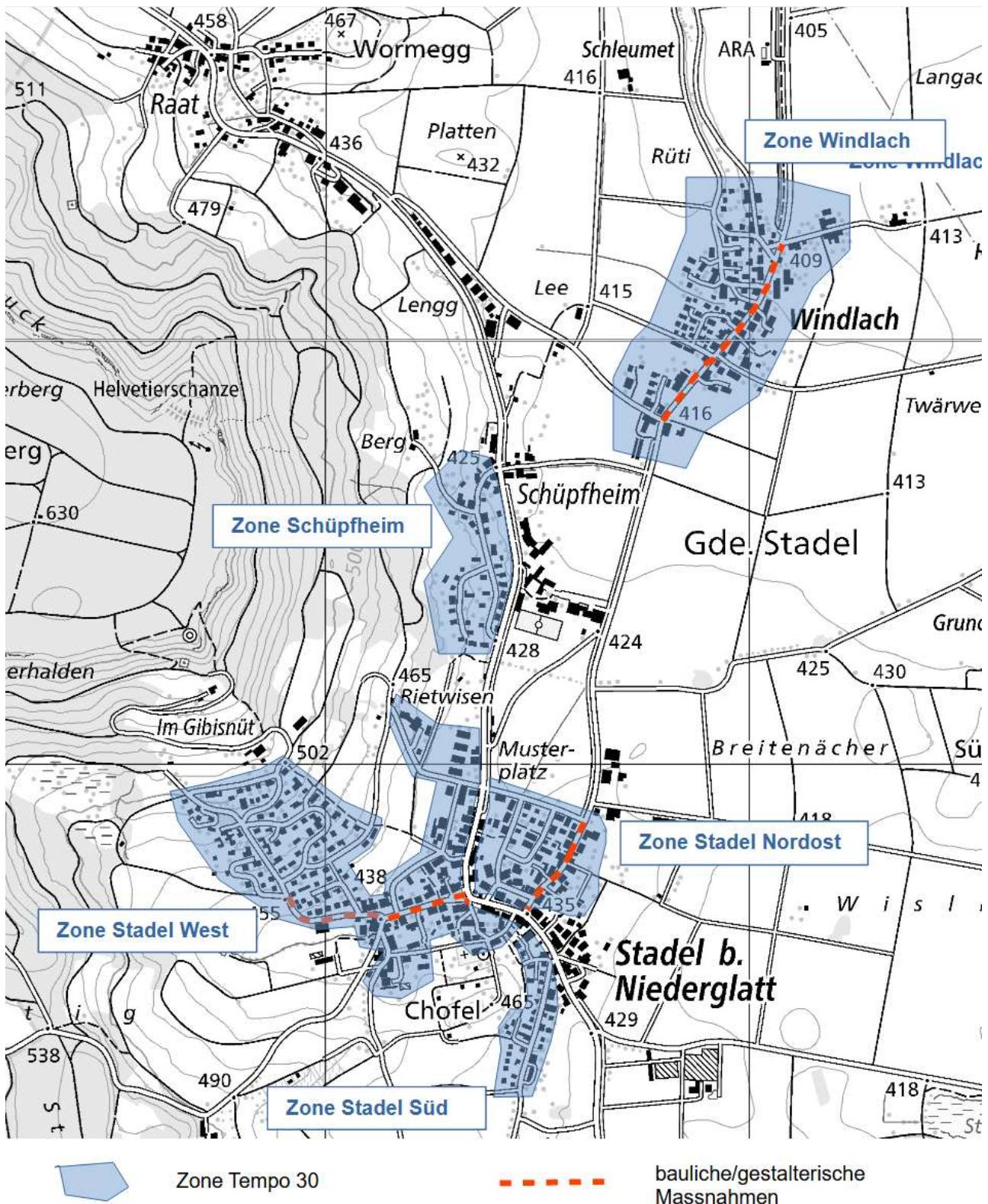
Die Variante A umfasst 5 Tempo-30-Zonen in Stadel Dorf, Schüpfheim und Windlach, welche sich aus unserer Sicht prioritär für Tempo-30-Zonen eignen. Die einzelnen Zonen und Strassen mit baulichen/gestalterischen Massnahmen gemäss Kapitel 6.2/6.3 gehen aus folgender Tabelle hervor:

Zone	Strasse mit baulichen/gestalterischen Massnahmen
Windlach	Dorfstrasse
Schüpfheim West	
Stadel West	Bachserstrasse, Bergstrasse unten
Stadel Süd	
Stadel Nordost	Hinterdorfstrasse

Der Umfang der Zonen und die Strassenabschnitte mit baulichen/gestalterischen Massnahmen sind in der nachstehenden Abbildung dargestellt. Auf den Sammelstrassen sind wegen der vielen Zufahrten und privaten Parkplätze voraussichtlich nur wenige Parkfelder möglich.

Bei der Einführung von Tempo 30 sind die signalisierten Vortrittsregelungen zugunsten von Rechtsvortritt aufzuheben. Dies trifft insbesondere auf die Dorfstrasse in Windlach zu.

Busverkehr ist auf einem kurzen Abschnitt der Dorfstrasse/Raaterstrasse in Windlach (Linien 510 und 515, werktags Halbstundentakt) sowie auf der Hinterdorfstrasse (Linie 535, werktags 4 Kurse) und der Bachserstrasse (Linie 535, täglicher Stundentakt) zu beachten.



Situation Variante A

Die folgende Abbildung illustriert eine mögliche Anordnung von horizontalen Versätzen mit Betontrapezen und Parkfeldern in der Bachserstrasse.



Beispiel horizontale Versätze mit Betontrapezen und Parkfeldern in der Bachserstrasse

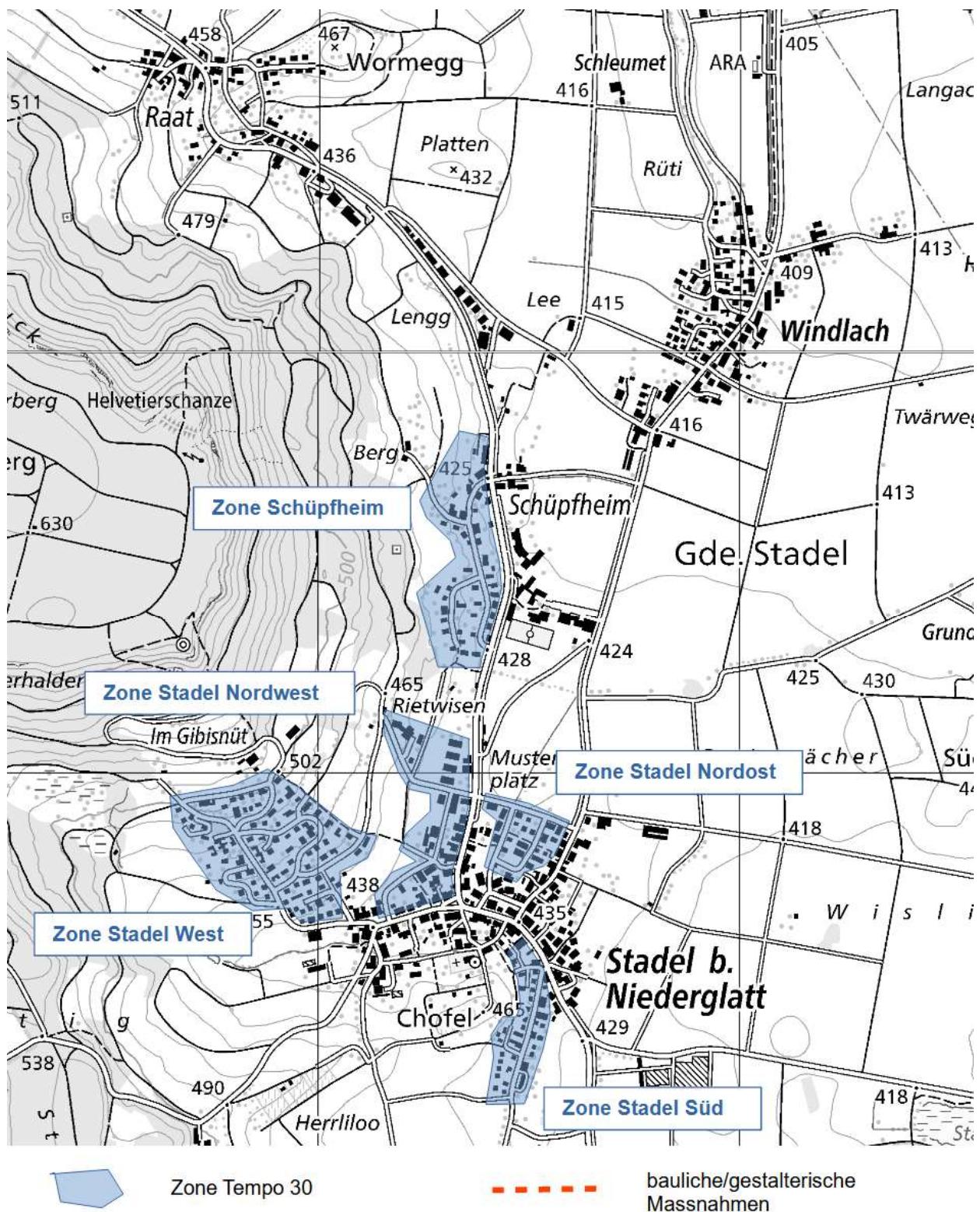
Auf der Basis von baulichen/gestalterischen Massnahmen in der Form von Betontrapezen ist in etwa mit folgenden Kosten zu rechnen, wobei die Projektierungskosten nicht eingerechnet sind:

Art der Massnahme	Menge	Betrag in CHF
Ein-/Ausfahrt (Tor mit Betonquader, Tor mit Signal bei untergeordneten Strassen)	ca. 45 Betonquader, ca. 20 Signale	110'000
Markierung	ca. 45 x Zone 30, ca. 45 x 30, ca. 300 m Parkfeldmarkierung, ca. 20 Leitlinien Rechtsvortritt	30'000
Horizontaler Versatz mit Betontrapezen	ca. 15 Betontrapeze	50'000
Reserve für Unvorhergesehenes,		30'000
Total Massnahmen Variante A		220'000

Genauere Kosten sind in der Projektierungsphase zu bestimmen.

8.3 Variante B

Die Variante B umfasst 5 Tempo-30-Zonen in Stadel Dorf und Schüpfheim, welche aus unserer Sicht mit wenig Aufwand in Tempo-30-Zonen umgestaltet werden können. Im Gegensatz zur Variante A sind die Zonen kleiner und enthalten keine Strassen mit baulichen/gestalterischen Massnahmen. Der Umfang der Zonen geht aus der nachstehenden Abbildung hervor.



Situation Variante B

Es ist in etwa mit folgenden Baukosten zu rechnen, wobei die Projektierungskosten nicht eingerechnet sind:

Art der Massnahme	Menge	Betrag in CHF
Ein-/Ausfahrt (Tor mit Betonquader, Tor mit Signal bei untergeordneten Strassen)	ca. 20 Betonquader, ca. 10 Signale	50'000
Markierung	ca. 20 x Zone 30, ca. 20 x 30, ca. 10 Leitlinien Rechtsvortritt	15'000
Horizontaler Versatz mit Betontrapezen		-
Reserve für Unvorhergesehenes, Rundung		15'000
Total Massnahmen Variante B		80'000

Genauere Kosten sind in der Projektierungsphase zu bestimmen.

9 EMPFEHLUNGEN

Die beiden Varianten A und B sind Beispiele für eine sinnvolle und mögliche Anordnung von Tempo-30-Zonen.

Aus unserer Sicht befürworten wir die Variante A. Sie umfasst zumeist grössere Zonenflächen und die dichter bebauten Wohngebiete in der Gemeinde werden alle gleich behandelt. Die baulichen/gestalterischen Massnahmen auf den Sammelstrassen bewirken eine deutliche Reduktion der Geschwindigkeit auf den Strassen mit den höchsten Verkehrsfrequenzen. Somit ist ein grösserer Sicherheitsgewinn und eine günstigere Lärmsituation zu erwarten als mit der Variante B.

10 WEITERES VORGEHEN

Im Folgenden sind die weiteren Arbeitsschritte mit Zuständigkeit und ungefähren Angaben zum Zeitbedarf aufgelistet. Die einzelnen Phasen lassen sich teilweise zeitlich parallel planen.

Arbeitsphase	Zuständigkeit	Dauer in Monaten
Abklärungen, Diskussion und Entscheide zum weiteren Vorgehen	Gemeinderat	1 - 2
Projektierung inkl. ergänzende Geschwindigkeitsmessungen und Kostenvoranschlag	Ingenieurbüro	3 - 4
Vorprüfung der Massnahmen	Kantonspolizei	1
Orientierungsversammlung zu Tempo 30 (und evtl. Bewirtschaftung Parkierung)	Gemeinderat, Bevölkerung	
Allfällige Projektüberarbeitung	Ingenieurbüro	1
Evtl. Kreditbeschluss Gemeindeversammlung	Gemeinderat, Stimmberechtigte	
Prüfung der Massnahmen und Verfügung	Kantonspolizei	1
Publikation, evtl. Rekursverfahren	Gemeinderat	1 - 6
Ausschreibung und Vergabe der Bauarbeiten	Ingenieurbüro	2
Realisierung der Bauarbeiten, Bauleitung	Beauftragte Unternehmer, Ingenieurbüro	4

Igis, 27. Mai 2025



Ingenieurbüro Ghielmetti