

Umsetzung Tempo-30-Zonen

## KURZBERICHT

Technische Grundlagen



**Inhalt**

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>3</b>
1.1	Auftrag und Inhalt	3
1.2	Grundlagen	3
1.3	Rechtliches	5
1.4	Ziele	5
<b>2</b>	<b>ALLGEMEINE GRUNDLAGEN</b>	<b>6</b>
2.1	Übergeordnete Grundlagen	6
2.2	Verkehrsrichtplan	8
2.3	Geschwindigkeitsmessungen	10
2.4	Unfallgeschehen	13
2.5	Schulwege	15
2.6	Öffentlicher Verkehr	17
<b>3</b>	<b>BEURTEILUNG NACH GEBIET</b>	<b>20</b>
3.1	Riedt	20
3.2	Neerach	25
<b>4</b>	<b>MASSNAHMEN</b>	<b>33</b>
4.1	Gebiet Riedt	33
4.2	Gebiet Neerach	35
<b>5</b>	<b>BEURTEILUNG DER AUSWIRKUNGEN</b>	<b>37</b>
<b>6</b>	<b>KOSTENSCHÄTZUNG</b>	<b>38</b>
<b>7</b>	<b>PLANUNGSABLAUF</b>	<b>39</b>
	<b>ANHANG – STRASSENLISTE</b>	<b>40</b>

**Auftraggeberin**

Gemeinde Neerach

**Bearbeitung**

SUTER • VON KÄNEL • WILD  
Anita Brechbühl, Jeron Jäger

**Titelbild**

Eigenes Bild Begehung

# 1 EINLEITUNG

## 1.1 Auftrag und Inhalt

### Ausgangslage

Im Juni 2024 reichten Bürgerinnen der Gemeinde Neerach eine Einzelinitiative zur Einführung von Tempo 30 auf allen kommunalen Strassen im geschlossenen Siedlungsgebiet von Neerach ein. Darin wird der Gemeinderat beauftragt, eine Umsetzungsvorlage für die Einführung von Tempo 30 auf den kommunalen Strassen in den Ortsteilen Neerach und Riedt auszuarbeiten und der Gemeindeversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen.

Die Initiative und der damit verbundene Prüfauftrag wurden an der Gemeindeversammlung vom 2. Dezember 2024 angenommen.

## 1.2 Grundlagen

### Massgebliche Grundlagen

Folgende Grundlagen standen für die Ausarbeitung zur Verfügung:

- Geschwindigkeitsmessungen mit dem Speedy an verschiedenen Standorten im Jahr 2024
- Geschwindigkeitsmessungen, CRMV GmbH vom 28. März 2025 bis 3. April 2025
- Unfallauswertung (VUGIS) vom 1. Februar 2020 bis 31. Januar 2025
- Primarschulhaus Neerach, Beurteilung der Schulwege, Fussverkehr Schweiz vom August 2017
- Beurteilung Schulweg, Ortsteil Riedt, Fussverkehr Schweiz vom September 2016
- Verkehrssicherheitskonzept, Metron AG vom 20. Dezember 2019
- Schwachstellenanalyse, Metron AG vom 13. Dezember 2019
- Standards Veloverkehr, Kanton Zürich vom Februar 2023
- Tempo 30 und öffentlicher Verkehr: Planungsgrundsätze und Anforderungen, ZVV vom 17. Mai 2022
- Kommunaler Verkehrsrichtplan der Gemeinde Neerach vom 29. Juni 1982 mit Revision vom 29. März 1995
- Übersichtsplan 1:5000, Katasterplan 1:500, Orthofoto (GIS ZH)

### Verzicht auf Gutachten nach Art. 32 SVG

Mit der Anpassung der Verordnung über die Tempo-30-Zonen, die am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, kann auf die Erstellung eines Gutachtens nach Art. 32 Strassenverkehrsgesetz (SVG) auf nicht verkehrsorientierten Strassen verzichtet werden. Bei Strassen auf denen Busverbindungen geführt werden ist unklar, ob diese als Verkehrsorientiert eingestuft werden und dadurch ein Gutachten erfordern oder nicht. Die Kantonspolizei hat die betroffenen Strassen geprüft und verzichtet auf ein Gutachten.

## **Verkehrstechnische Grundlagen**

Damit die Verkehrspolizei-Spezialabteilung Verkehrsanordnungen der Kantonspolizei Zürich einen Antrag der Gemeinden und Städte weiterhin prüfen und verfügen kann, sind mittels Kurzberichtes die technischen Grundlagen einzureichen und Aussagen zu folgenden Punkten zu machen:

- Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum sowie zu den Nutzungsansprüchen
- Angaben zum aktuellen Geschwindigkeitsniveau (v85-Wert)
- Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen
- Beurteilung der Auswirkungen
- Massnahmenplan
- Strassenverzeichnis

## 1.3 Rechtliches

### Wichtige Rechtsgrundlagen

- Art. 3 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG)
- Art. 108 Abs. 4bis Signalisationsverordnung (SSV) sowie Art. 2a (Zonensignalisationen) und Art. 22a (Tempo-30-Zone)
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, Stand 1. Januar 2023

### Notwendige Massnahmen gemäss Verordnung

Art. 4 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen verlangt das Aufheben von vom Rechtsvortritt abweichenden Vortrittsregelungen und von Fussgängerstreifen.

Gemäss Art. 5 sind folgende Massnahmen zur Gestaltung des Strassenraums und der Zonen nötig:

- Zonentor am Übergang «Generell 50» in eine Zone
- nötigenfalls Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente zur Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit

### Hinweis zu den Privatstrassen

Öffentlich zugängliche Privatstrassen können gemäss Art. 113 Signalisationsverordnung (SSV) nur nach vorgängigem Anhören der Eigentümer in eine Langsamfahrzone integriert werden.

Sind Privatstrassen mit einem richterlichen Fahrverbot der Öffentlichkeit entzogen, können sie nicht in eine Langsamfahrzone integriert werden.

## 1.4 Ziele

### Zielsetzung

Mit der Signalisation einer Tempo-30-Zone werden folgende Ziele verfolgt:

- das Sicherheitsgefühl und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen und bestehende Schwachstellen durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit beheben.
- die Sicherheit auf den Schul- und Arbeitswegen erhöhen.
- die Qualität der Fuss- und Velowege steigern.
- die Wohnqualität für die Anwohnenden und die Sicherheit für spielende Kinder und betagte Personen verbessern.
- ein logisches, nachvollziehbares Verkehrsregime in den Wohngebieten von Neerach umsetzen.

## 2 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN

### 2.1 Übergeordnete Grundlagen

#### Regionaler Richtplan Unterland

Der regionale Richtplan Unterland wurde am 25. Oktober 2023 festgesetzt. Darin sind verschiedene verkehrstechnische Festlegungen verzeichnet. Für dieses Projekt relevant sind die Festlegung der Binzmühlestrasse in Neerach sowie der alten Neeracherstrasse in Riedt als Fuss- und Wanderweg sowie die Festlegung der Steinmaurstrasse als Radweg. Diese Einträge sind auch im kommunalen Verkehrsplan der Gemeinde Neerach vorhanden und wurden so in der Planung berücksichtigt.

Ausschnitt Neerach



Ausschnitt Riedt



Verkehr		
Kantonal	Regional	
bestehend	geplant	
		Hochleistungsstrasse
		Ausbau Hochleistungsstrasse
		Hauptverkehrsstrasse
		Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz
		Verbindungsstrasse
		Abklassierung Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz
		Umgestaltung Strassenraum

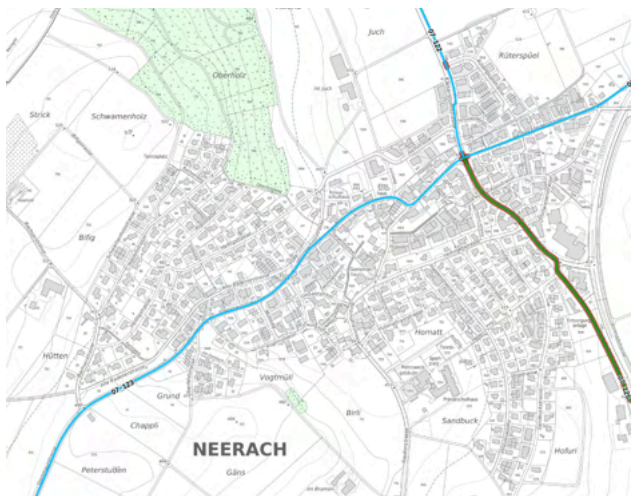
	Parkierungsanlage
	Radroute von nationaler Bedeutung
	Radweg
	bei Ersatz aufzuehender Radweg
	Fuss- / Wanderweg
	Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag

## Velonetzplan

Der Velonetzplan beinhaltet das vom Regierungsrat beschlossene kantonale Velonetz für den Alltagsverkehr.

Die Velo-Nebenverbindung Steinmaur – Neerach (Routennummer 07\_123) führt über die Steinmaurstrasse. Gemäss den kantonalen «Standards Veloverkehr» können Hauptverbindungen innerorts bis zu einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von max. 2'500 Fahrzeugen im Mischverkehr geführt werden. Dies wird jedoch nur für verkehrsberuhigte Nebenstrassen empfohlen. Auf verkehrsorientierten Strassen sehen die Standards die Markierung eines Radstreifens oder einen abgesetzten Radweg vor. Der DTV der Steinmaurstrasse liegt bei unter 2'000 Fahrzeugen.



Ausschnitt Neerach





Ausschnitt Riedt



### Alltagsverbindungen Velo

-  Nebenverbindung bestehend/Variante
-  Hauptverbindung bestehend/Variante

### Schwachstellen und Netzlücken

-  Schwachstellen
-  Netzlücke

Auszug Standards Veloverkehr Kanton Zürich, S. 48

VSR Veloschnellroute  
HV Hauptverbindung  
NV Nebenverbindung  
DTV durchschnitt. Tagesverkehr

● in der Regel empfohlene Führungsart

○ weitere zu prüfende Führungsarten

	Kontext	Velonetzplan	Radstreifen	Radweg	Fuss- und Radweg	Mischverkehr
innerorts	Quartierstrasse Tempo 30	VSR				● bis max. 5000 DTV Velostrasse
		NV + HV				● bis max. 5000 DTV Velostrasse optional
	Hauptverkehrsstrasse Tempo 30	VSR	●	●		
		HV	●	●		○ bis max. 5000 DTV
		NV	●	○	○	○ bis max. 5000 DTV
	Tempo 50	VSR	○	●		
		HV	●	●		○ bis max. 2500 DTV
		NV	●	○	○	○ bis max. 2500 DTV

## 2.2 Verkehrsrichtplan

### Strassennetz

Am 29. Juni 1982 hat die Gemeinde Neerach ihren kommunalen Verkehrsplan festgelegt. Dieser wurde am 29. März 1995 das letzte Mal revidiert. Im Verkehrsplan werden drei Strassenkategorien unterschieden:

- wichtige Hauptverkehrsstrassen
- Hauptverkehrsstrassen
- Sammelstrassen






Bei den «wichtigen Hauptverkehrsstrassen» und den «Hauptverkehrsstrassen» handelt es sich um die kantonalen Hauptverkehrsstrassen (Dielsdorferstrasse) und regionalen Verbindungsstrassen (Wehntalerstrasse, Zürcherstrasse, Kaiserstuhlstrasse, Umfahrungenstrasse). Diese sind nicht Bestandteil der vorliegenden Aufgabenstellung.

Die Neeracher-, Riedter-, Binzmühle-, Hohmatt- sowie die Steinmaur-, Oberholz- und die Juchstrasse sind als kommunale Sammelstrassen klassiert. Sie übernehmen die Funktion, den Verkehr aus dem Quartier zu kanalisieren und auf das übergeordnete Strassennetz zu führen. Ausserdem stellen sie die Verbindung zwischen den Quartieren sicher und dienen der Feinerschliessung. Diese Strassen sind siedlungsorientiert zu gestalten und auf die angrenzende Nutzung und Bebauung abzustimmen.

### Fuss- und Radwege

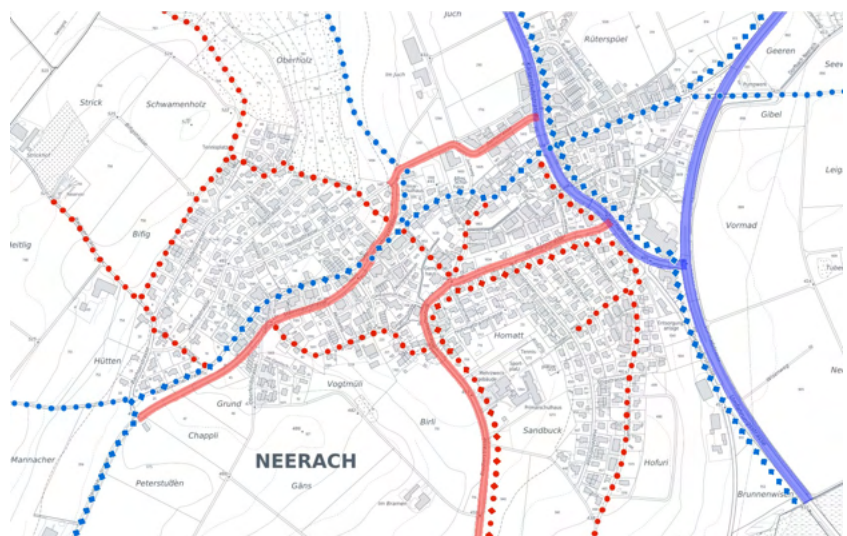
Neben den Strassenklassierungen sind im kommunalen Verkehrsplan zahlreiche Fuss- und Radwege festgelegt. Der Kanton Zürich stellt mit den «Standards Veloverkehr» ein Arbeitsmittel zur Verfügung, das Anforderungen an den Ausbau und die Gestaltung von Radwegen stellt. Eine Geschwindigkeitsreduktion geht dabei mit geringeren Anforderungen an den Radweg einher.

#### Übergeordnete Festsetzung

-  wichtige Hauptverkehrsstrasse
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Bei Ersatz zur Umklassierung in Gemeindestrasse vorgesehen
-  Fussweg
-  Radweg

#### Kommunale Festsetzung

-  Sammelstrasse
-  Fussweg
-  Radweg
-  Radweg geplant



### Übergeordnete Festsetzung

- wichtige Hauptverkehrsstrasse
- Hauptverkehrsstrasse
- Bei Ersatz zur Umklassierung in Gemeindestrasse vorgesehen
- Fussweg
- Radweg

### Kommunale Festsetzung

- Sammelstrasse
- Fussweg
- Radweg
- Radweg geplant



### Übergeordnete Festsetzungen

Da die letzte Revision des kommunalen Verkehrsplans 1995 stattgefunden hat, haben sich einige der übergeordneten Festsetzungen in der Zwischenzeit verändert. Beim Vergleich mit dem regionalen Richtplan Unterland (Stand: 25. Oktober 2023) fällt auf, dass die Binzmühlestrasse in Neerach sowie die alte Neeracherstrasse in Riedt neu auch übergeordnet als Fuss- und Wanderweg festgelegt sind. Im Zusammenhang mit der Planung «Hochwasserschutz Dorfbach Riedt» ist zudem angedacht, den oberen Teil der alten Neeracherstrasse als Einbahnstrasse umzugestalten. Entlang der Kantonsstrasse, der Wehntalerstrasse, ist ein geplanter Radweg festgelegt, der den Radweg der Dielsdorferstrasse mit der Neeracherstrasse verbindet.

### Fazit

Einige Fuss- und Radwegverbindungen verlaufen auf Strassen ohne Trottoirs oder Radstreifen. Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit würde das Sicherheitsempfinden von Fuss- und Veloverkehr deutlich verbessern.

## 2.3 Geschwindigkeitsmessungen

### Praxis Kantonspolizei

Die bisherige Praxis der Kantonspolizei stütze sich auf folgenden Grundsatz ab. Wenn ein v85-Wert (v85 = Geschwindigkeit, die durch 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird) von **weniger als 41 km/h** ermittelt wird, sind für die Einhaltung von Tempo 30 keine baulichen Massnahmen notwendig. Allein durch die Signalisation von Tempo 30 sollte sich dann ein v85-Wert von ca. 35 km/h einstellen. Bei Geschwindigkeiten über 41 km/h sind hingegen unterstützende bauliche Massnahmen gefordert.

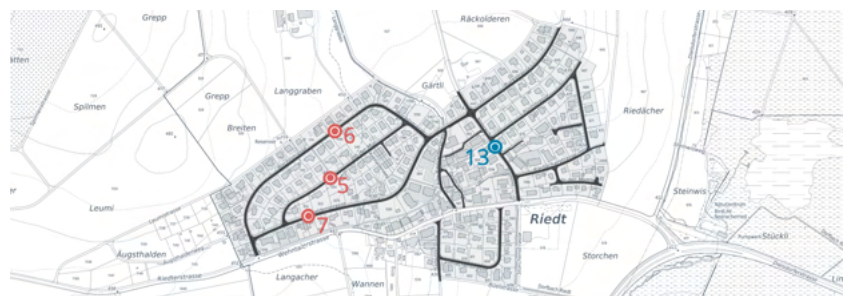
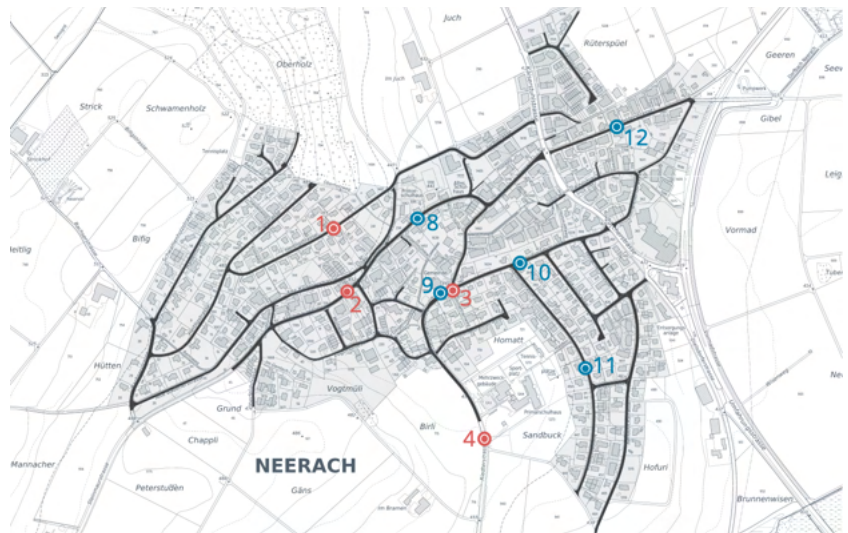
### Datenerhebung

Die Gemeinde Neerach hat im zweiten Halbjahr 2024 an sieben Stellen im Siedlungsgebiet sichtbare Geschwindigkeitsmessungen mit dem «Speedy» gemacht. Da der «Speedy» nicht zwischen Velos und Fahrzeugen unterscheidet, sind diese Messungen fehlerbehaftet und lediglich als Anhaltspunkt zu nehmen. Zusätzlich passen einige Verkehrsteilnehmende bei sichtbaren Geschwindigkeitsmessungen ihr Tempo an.

Um diese Messungen zu verifizieren und zu ergänzen, wurden vom 28. März 2025 bis 3. April 2025 an sechs weiteren Standorten verdeckte Verkehrserhebungen durchgeführt. Es wurden dabei bewusst verschiedene Strassentypen gewählt, um die Erkenntnisse auf vergleichbare Strassenzüge übertragen zu können.

### Messtandorte

- Rot → Messungen mit Speedy
- Blau → Verdeckte Messungen



## Ergebnisse

Die nachfolgende Tabelle zeigt die gemessenen Werte, bewertet mit einem Ampelsystem. Grün kennzeichnet Werte auf Strassen, auf denen gemäss Praxis Kantonspolizei eine Tempo-30-Zone ohne bauliche Massnahmen realisierbar wäre. Orange markierte Strassen liegen im normalen Bereich, wo einfache bauliche Anpassungen ausreichen, um das Geschwindigkeitsniveau unter den Zielwert zu senken. Bei den rot markierten Werten handelt es sich um Geschwindigkeiten, die bereits mit dem heutigen Temporegime als überhöht gelten. Hier wären umfassendere bauliche Massnahmen (Umgestaltung des Strassenraums) erforderlich, um die Zielgeschwindigkeit sicherzustellen.

Die Messungen 3 und 9 dienen zur Kontrolle der Messmethoden. Die etwas tiefer ausfallenden Geschwindigkeiten bei der Messung 3 könnten auf die unmittelbare Nähe zum Knotenpunkt und die verkehrsberuhigende Wirkung des «Speedys» zurückgeführt werden.

### Auswertung Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen

Messungen mit dem Speedy

Strasse	DTV	Richtung	v85	vMAX
Heitligstrasse 1	ca. 400	Juchstrasse	35 km/h	72 km/h
Steinmaurstrasse 2	ca. 1400	Zürcherstrasse	50 km/h	70 km/h
Hohmattstrasse 3	ca. 650	Zürcherstrasse	38 km/h	71 km/h
Riedterstrasse 4	ca. 1250	Binzmühlestrasse	55 km/h	79 km/h
Ob der Mur 5	ca. 350	Neeracherstrasse	32 km/h	57 km/h
Birchlistrasse 6	ca. 120	Neeracherstrasse	35 km/h	56 km/h
Rebhaldenstrasse 7	ca. 350	Birchlistrasse	27 km/h	46 km/h

Verdeckte Messungen

Strasse	DTV	Richtung	v85	vMAX
Steinmaurstrasse 8	1902	Binzmühlestrasse	52 km/h	81 km/h
		Oberholzstrasse	52 km/h	85 km/h
Binzmühlestrasse 9	1095	Hohmattstrasse	45 km/h	64 km/h
		Geigenmühlestrasse	41 km/h	56 km/h
Hohmattstrasse 10	887	Binzmühlestrasse	51 km/h	73 km/h
		Zürcherstrasse	49 km/h	74 km/h
Haldenstrasse 11	95	Hohmattstrasse	38 km/h	54 km/h
		Sandbuckstrasse	39 km/h	59 km/h
Hochfelderstrasse 12	338	Dorfwiesenstrasse	36 km/h	54 km/h
		Kaiserstuhlstrasse	36 km/h	51 km/h
Neeracherstrasse 13	1099	Wehntalerstrasse	48 km/h	69 km/h
		Buckstrasse	44 km/h	67 km/h

DTV = durchschnittlicher Tagesverkehr  
 v85 = Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird  
 vmax = Höchste gemessene Geschwindigkeit




### Potenzieller Handlungsbedarf

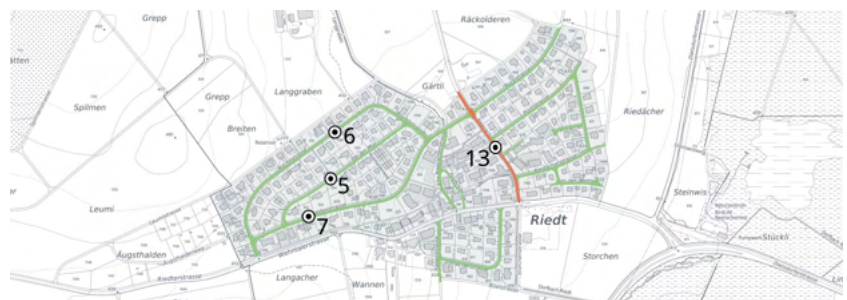
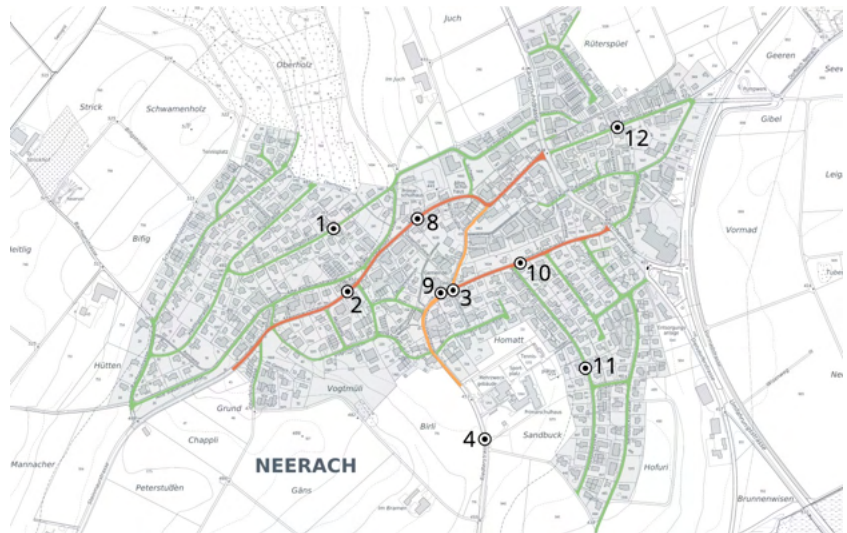
Die folgende Grafik basiert auf den durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen und entsprechend davon abgeleiteten Erfahrungswerten. Auf langen, geraden Durchfahrtsstrassen liegt die gefahrene Geschwindigkeit tendenziell höher als auf engen, verwinkelten Zufahrtsstrassen. Die Darstellung ermöglicht die Identifikation von Schwerpunkten für gezielte, geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen.

Die gemessenen Geschwindigkeiten zeigen auf, dass hauptsächlich auf Verbindungsstrassen schneller gefahren wird. Die Geschwindigkeiten auf den Quartierstrassen sind angemessen und den Umständen angepasst.

Extrapolierte Geschwindigkeiten

Massnahmenbedarf

-  tiefe Geschwindigkeiten  
kein Massnahmenbedarf
-  Geschwindigkeiten < 45 km/h  
geringer Handlungsbedarf
-  Geschwindigkeiten > 45 km/h  
ergänzende Massnahmen nötig



Fazit

Die Verkehrsmengen zeigen keine Auffälligkeiten und sind insbesondere auf den Quartiersammel- und Erschliessungsstrassen gering. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) der erhobenen Strassen liegt vollständig innerhalb der für die jeweilige Strassenklasse vorgesehenen Bandbreiten.

Die Auswertung der Referenzmessungen zeigt, dass auf den meist schmalen und eher unübersichtlichen Erschliessungsstrassen die gemessenen Geschwindigkeiten so tief liegen, dass für die Einführung von Tempo 30 keine baulichen Massnahmen erforderlich sind. Signalisations- und Markierungsmassnahmen werden in diesen Bereichen als ausreichend beurteilt.

Auf den übersichtlicher gestalteten und teilweise breiteren Sammelstrassen hingegen liegen die Geschwindigkeiten tendenziell über dem bislang relevanten Schwellenwert von 41 km/h. Auf diesen Strassenabschnitten sind daher ergänzende verkehrsberuhigende Massnahmen notwendig, um die Zielgeschwindigkeit sicherzustellen.

## 2.4 Unfallgeschehen

### Auswertung Unfallstatistik

1. Februar 2020 bis 31. Januar 2026

Zur Beurteilung des Unfallgeschehens wurde die von der Kantonspolizei erstellte Unfallstatistik vom 1. Februar 2020 bis 31. Januar 2026 ausgewertet. Für die Analyse wurden ausschliesslich Unfälle im Siedlungsgebiet berücksichtigt. In den sechs Jahren registrierte die Polizei im Siedlungsgebiet der Gemeinde Neerach 47 Unfälle mit zwei schwerverletzten und 5 leichtverletzten Personen. Todesfälle gab es keine.

### Unfalltypen

Der häufigste Unfalltyp ist der Schleuder- und Selbstunfall mit 26 Unfällen dieser Art. Der Parkier- und der Einbiegeunfall mit jeweils 8 Unfällen dieser Typen kommen ebenfalls häufig vor.

### Unfallursachen

Die meistgenannten Unfallursachen sind die Unaufmerksamkeit, das Missachten einer Vortrittsregelung, das Nichtanpassen an die Strassenverhältnisse und die mangelnde Fahrpraxis.

### Schadenssumme

Insgesamt entstand ein Sachschaden im Wert von CHF 269'500. Die statistischen Angaben reflektieren jedoch eher den unteren finanziellen und somit auch volkswirtschaftlichen Schaden der Unfälle, da die Heilungskosten von Personen, die Parkschäden und weitere Schäden von Bagatellunfällen im erwähnten Betrag nicht enthalten sind. Die effektive Schadenssumme ist erfahrungsgemäss deutlich höher als diese statistischen Werte.

### Kantonsstrassen / Gemeindestrassen

17 der 47 Unfälle haben sich auf Kantonsstrassen oder auf an Kantonsstrassen angrenzenden Parkplätzen abgespielt. Auf den Gemeindestrassen haben im gleichen Zeitraum demnach 30 Unfälle stattgefunden. Die Schadenssumme auf den Gemeindestrassen allein beträgt rund CHF 183'500. Aus den nachfolgenden Grafiken sind die Unfalltypen ablesbar. In Bezug auf die verschiedenen Unfalltypen ist kein klarer Unterschied zwischen Kantonsstrassen und Gemeindestrassen auszumachen.

## Übersicht

Die folgende Übersicht der Unfälle im Siedlungsgebiet der Gemeinde Neerach zeigt eine leichte Häufung der Unfälle auf den Hauptverkehrsstrassen und den Sammelstrassen, was auf das höhere Verkehrsaufkommen auf diesen Verkehrsachsen zurückzuführen ist. In den Quartieren hingegen sind weder Regelmässigkeiten noch offensichtliche Problemstellen erkennbar.

### Übersicht Unfälle in Neerach

#### Unfalltypen

- Schleuder-/Selbstunfall
- Auffahrunfall
- Einbiegeunfall
- Parkierunfall
- Anderer Unfall



### Übersicht Unfälle in Riedt



## Fazit

Die Unfälle treten vereinzelt und räumlich verstreut auf, ohne erkennbare Häufung. Es bestehen keine Unfallschwerpunkte mit unmittelbarem Handlungsbedarf.

Die analysierten Unfallhergänge lassen sich nicht direkt auf überhöhte Geschwindigkeiten zurückführen. Dennoch hätte eine tiefere Geschwindigkeit hinsichtlich der Unfallgeschehen einen positiven Effekt, weil Sichtweiten und Reaktionszeiten bei tieferen Geschwindigkeiten eher ausreichen und Fehler weniger fatal sind.



### **Rechtsvortritte**

Die Schwachstellenanalyse der Metron AG sieht an einzelnen Knotenpunkten Rechtsvortritte zur Verkehrsberuhigung vor. Einige Massnahmen, die aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens bisher nicht umgesetzt wurden, sind nun Bestandteil der Vorlage zur Einführung von Tempo-30-Zonen.

### **Fehlende Trottoirs**

Einige Quartierstrassen verfügen über kein Trottoir. Die mit Tempo-30 verbundene Geschwindigkeitsreduktion wirkt sich positiv auf das Sicherheitsempfinden des Fuss- und Veloverkehrs aus.

### **Fussgängerstreifen Neeracherstrasse Riedt**

Der Art. 4 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen verlangt das Aufheben von Fussgängerstreifen innerhalb von Tempo-30-Zonen. Da der Fussgängerstreifen auf der Neeracherstrasse in Riedt als Schulweg genutzt wird, wird nachfolgend abgehandelt, ob eine gute Argumentation für den Erhalt des Fussgängerstreifens besteht.

### **Anforderungen an den FGS**

Damit ein Fussgängerstreifen in einer Tempo-30-Zone angeordnet werden kann müssen die folgenden technischen Anforderungen erfüllt sein:

- Der Fussgängerstreifen muss sich in unmittelbarer Nähe einer Schule oder eines Heimes befinden
- Es muss eine gebündelte Querungsnachfrage bestehen
- Es darf maximal 60 km/h signalisiert sein und gefahren werden
- Spezifische Sichtweiten zwischen Fussgängern und Fahrzeuglenkenden müssen eingehalten sein
- Die Erkennungsdistanz (doppelte Sichtweite) muss eingehalten werden
- Es muss ein regelmässiger Querungsbedarf von mindestens 100 Zufussgehenden während 5 – nicht zwingend aufeinanderfolgenden – Stunden bestehen
- Fussgängerstreifen sollen nur ab einem DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) von 3'000 Fahrzeugen angeordnet werden

### **Beurteilung**

Die erforderlichen Sichtweiten und Geschwindigkeiten sind eingehalten. Aufgrund des Strassenseitenwechsels des Trottoirs besteht zudem eine gebündelte Querungsnachfrage. Die Fussgängerquerung befindet sich jedoch nicht in unmittelbarer Nähe einer Schule oder eines Heims. Zudem weist die Verkehrserhebung auf der Neeracherstrasse einen DTV von rund 1'100 Fahrzeugen auf und liegt damit deutlich unter dem Richtwert von 3'000 Fahrzeugen pro Tag. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, auf einen Fussgängerstreifen zu verzichten und die Sicherheit der Querung durch eine unterstützende bauliche Massnahme in Form eines Vertikalversatzes mit seitlicher Einengung sicherzustellen.

Haltung Gemeinderat

Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung soll insbesondere die Interessenabwägung zwischen den geltenden rechtlichen Vorgaben (insb. Art. 4 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen) und den lokalen Gegebenheiten (u.a. Schulwegfunktion, Querungsbedürfnis) nochmals vorgenommen werden.

Sollte sich aus dieser erneuten Beurteilung eine abweichende fachliche Würdigung ergeben, behält sich der Gemeinderat vor, die entsprechende Signalisationsverfügung der Kantonspolizei Zürich zu überprüfen.

## 2.6 Öffentlicher Verkehr

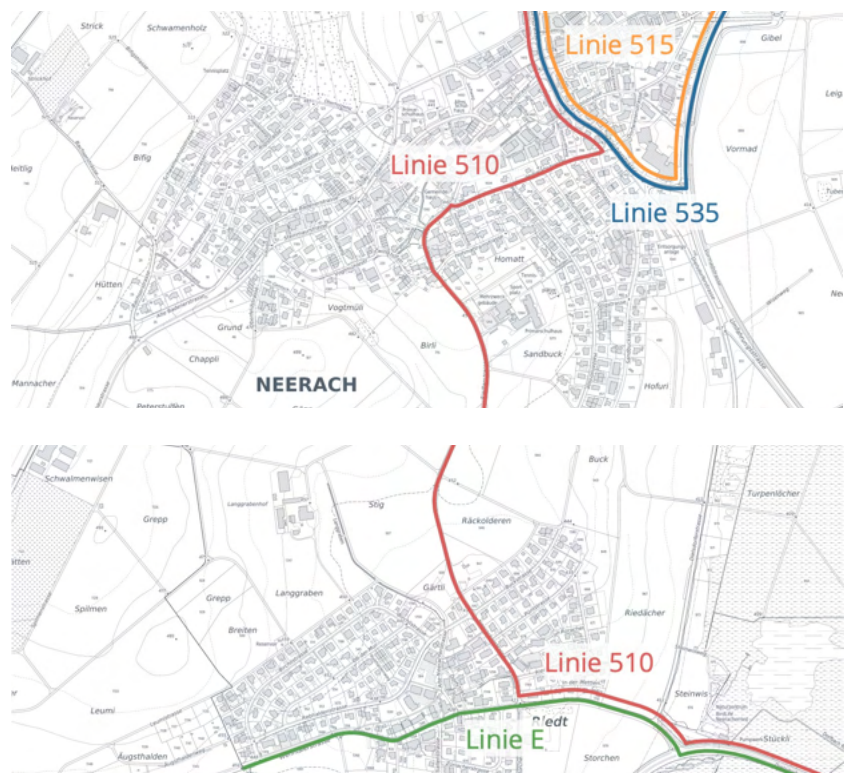
### Buslinien in der Gemeinde

Im Gemeindegebiet von Neerach verkehren die Buslinien Nrn. E, 510, 515 und 535. Die Buslinien E, 515 und 535 verkehren ausschliesslich auf Kantonsstrassen und sind dadurch nicht von der Einführung von Tempo 30 betroffen.

Die Buslinie 510 wird abschnittsweise von der Einführung von Tempo-30 tangiert. Eine 500 Meter lange Strecke in Neerach und ein 250 Meter langer Abschnitt in Riedt sollen in die geplante Tempo-30-Zone integriert werden.

Bei der Planung und Umsetzung von baulichen und signalisatorischen Massnahmen sind die Belange des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen und allfällige Einflüsse auf den Fahrplan mit dem Busbetreiber abzuklären/zu koordinieren.

Übersicht Netzplan



## Auswirkungen für den öffentlichen Verkehr

Grundlage: Wegleitung  
«T30 und öffentlicher Verkehr Planungsgrundsätze und Anforderungen»

Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 kann die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs beeinflussen.

- Auswirkungen auf die Reisezeit des Fahrgastes
- Gewährleistung von Transportketten
- Verlängerung der Fahrzeit hat Einfluss auf den Betrieb (Anzahl Fahrzeuge, Effizienz und Wirtschaftlichkeit)
- Fahrzeitverluste durch Verschmälerung der Fahrbahn (falls Begegnungsfall Bus-Bus, Bus-LKW oder Bus-PW nicht mehr normenkonform abgewickelt werden kann, führt dies zu Fahrzeitverlusten).

## Stellungnahme Postauto

Parallel zur Erhebung und Auswertung der Grundlagen wurde eine Stellungnahme der Postauto AG zu einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 eingeholt. Mit Mail vom 17. April 2025 äusserte sich die Postauto AG wie folgt zum Vorhaben:

- Die Linie 510 ist bereits heute von Verspätungen betroffen und verfügt gemäss aktuellem Fahrplan über keine Fahrzeitreserven.
- Es wird mit einer Verlustzeit von 15 Sekunden pro Richtung gerechnet.
- Die Prüfung von Kompensationsmassnahmen wird begrüsst; aus Sicht Postauto wären folgende Punkte zu prüfen: Aufhebung von Rechtsvortritt auf der Busstrecke, Verzicht auf Horizontal- und Vertikalversätze (d.h. Verzicht auf bauliche Massnahmen), Verbesserung der Kreuzungssituation auf Höhe Binzmühlestrasse Nr. 18.

## Geprüfte Massnahmen

Zur Minimierung der Auswirkungen von Tempo 30 auf die Fahrzeitreserven des öffentlichen Verkehrs wurden verschiedene Massnahmen geprüft.

Busachsen ausklammern

Zunächst wurde untersucht, ob die Busachsen von der Tempo-30-Zone ausgenommen werden könnten. Diese Option wurde mit Blick auf ein verständliches und konsistentes Verkehrsregime sowie auf die Zielsetzung, die Schulwegsicherheit zu erhöhen, verworfen.

Rechtsvortritte aufheben

Gemäss der UVEK-Verordnung über die Tempo-30-Zonen gilt innerhalb einer Tempo-30-Zone grundsätzlich Rechtsvortritt. Aufgrund des erhöhten Geschwindigkeitsniveaus auf den betroffenen Strassen lehnt die Kantonspolizei eine Abweichung von dieser Regelung ab, da das Aufheben der Rechtsvortritte der Erreichung der Zielgeschwindigkeit von 30 km/h entgegenwirken würde. Zudem wurden die bestehenden Rechtsvortritte vor noch nicht allzu langer Zeit angebracht.

Busfreundliche bauliche Massnahmen

Als alternative Variante zu seitlichen Einengungen wurde auch der Einsatz busfreundlicher Berlinerkekissen geprüft und diskutiert. Aufgrund der im Vergleich zu seitlichen Einengungen höheren Kosten sowie der geringeren Flexibilität hinsichtlich späterer Anpassungen wurde diese Variante verworfen.

## **Fazit**

Der öffentliche Verkehr verkehrt auf den betroffenen Strassenabschnitten in beide Richtungen. Aufgrund der gemessenen Geschwindigkeiten kann auf unterstützende bauliche Massnahmen nicht verzichtet werden, weshalb auch der öffentliche Verkehr von diesen betroffen ist. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass die Verstetigung des Verkehrsablaufs zu weniger abrupten Bremsmanövern führt und Begegnungsfälle insgesamt flüssiger und sicherer abgewickelt werden können. Davon profitiert auch der öffentliche Verkehr, weshalb der Zeitverlust gegenüber der Ist-Situation in der Gesamtbetrachtung als gering einzustufen ist.

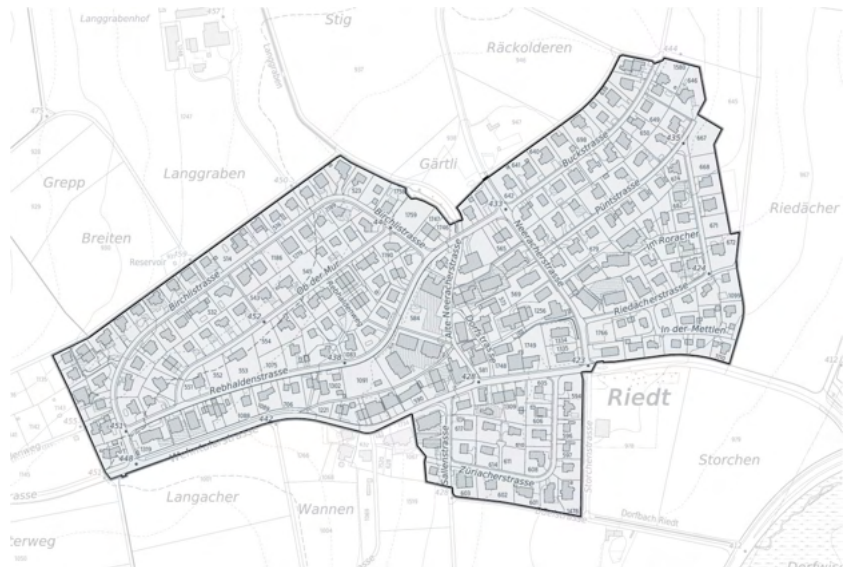
## **Weiteres Vorgehen**

In der nächsten Projektphase ist gemeinsam mit dem öV-Betreiber zu prüfen, ob gegebenenfalls weitere Massnahmen ausserhalb der Tempo-30-Strecke möglich sind, um die Fahrplanstabilität sicherzustellen. Dazu zählen beispielsweise Anpassungen der Wendezeiten, Zusammenlegungen von Haltestellen oder eine Optimierung der Linieneinführung.

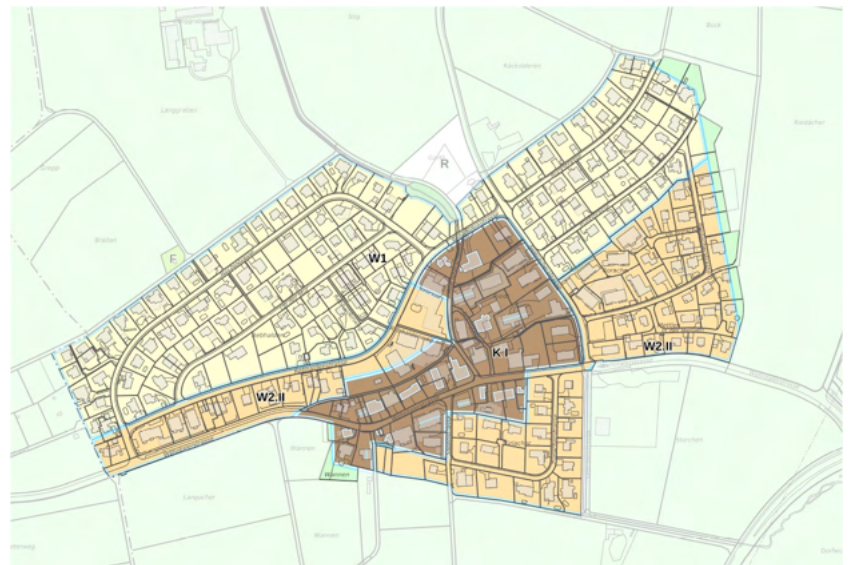
### 3 BEURTEILUNG NACH GEBIET

#### 3.1 Riedt

##### Übersicht



##### Zonenplan



##### Nutzungsansprüche

Der Perimeter umfasst mehrere Wohnzonen und eine Kernzone. Im Gebiet befinden sich mehrheitlich Wohnnutzungen und ein Anteil Gewerbe. Mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sollen die Verkehrssicherheit auf den Quartierstrassen weiter verbessert und die Wohnqualität erhöht werden.

## Richtplanung

Die übergeordneten Festsetzungen sind im Gebiet Riedt nicht von Bedeutung, da sie durch die Einführung von Tempo 30 nicht tangiert werden.

Die Neeracherstrasse ist im Verkehrsplan als kommunale Sammelstrasse verzeichnet und die Buslinie 510 wird entlang dieser Strasse geführt. Weiter ist die Neeracherstrasse als Fuss- und Radweg bezeichnet. Weitere Fusswege finden sich einerseits entlang der Buckstrasse und über den Feldweg in Richtung Neerach sowie entlang der Sallenstrasse und der Alten Neeracherstrasse.

Strassenklassierungen gemäss Richtplan

### Übergeordnete Festsetzung

- wichtige Hauptverkehrsstrasse
- Bei Ersatz zur Umklassierung in Gemeindestrasse vorgesehen
- Radweg

### Kommunale Festsetzung

- Sammelstrasse
- Fussweg
- Radweg
- Radweg geplant



## Strassenverzeichnis

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über die einzelnen Strassen in den Ortsteilen gegeben. Auf ihr Erscheinungsbild wird nur stichwortartig eingegangen. Die Spalte «Massnahmen» gibt Hinweise auf bereits im Strassenraum bestehende bauliche Massnahmen oder nennt bei Strassen Möglichkeiten, bei welchen bei der Einführung einer Tempo-30-Zone aus fachlicher Sicht voraussichtlich unterstützende bauliche Massnahmen erforderlich werden könnten.



Strasse	Erscheinungsbild	Massnahmen
Birchlistrasse	Strasse mit einseitigem Trottoir und beidseitigen Hauszufahrten  Breite: 5.00 – 5.40 m	keine



Ob der Mur	Strasse mit einseitigem Trottoir und beidseitigen Hauszufahrten  Breite: 5.00 m	keine
------------	---	-------



Rebhaldenstrasse	Strasse mit einseitigem Trottoir und beidseitigen Hauszufahrten  Breite: 5.30 – 5.50 m  teilweise Parkverbot	keine
------------------	--	-------



Alte Neeracherstrasse	Strasse ohne Trottoir  Breite: 4.10 – 4.80 m  Kommunale Fusswegverbindung	keine
-----------------------	---	-------



Dorfstrasse	Schmale Strasse ohne Trottoir  Breite: 3.30 – 3.60 m	keine
-------------	--	-------



Sallenstrasse	Strasse ohne Trottoir mit einseitigen Hauszufahrten  Breite: 5.00 m  Kommunale Fusswegverbindung	keine
---------------	--	-------



Züricherstrasse	Strasse mit einseitigem Trottoir und beidseitigen Hauszufahrten  Breite: 5.00 m	keine
-----------------	---	-------



Neeracherstrasse (Kommunale Sammelstrasse)	Verbindungsstrasse mit einseitigem Trottoir Breite: 5.00 – 6.00 m Parkverbot entlang der Strasse im Abschnitt Riedt Kommunale Fuss- und Radwegver- bindung Buslinie 510	2 seitliche Einengungen, ein vertikaler Versatz kombiniert mit seitlicher Einengung bei Fussgänger- querung
--	--	---



Buckstrasse	Strasse mit einseitigem Trottoir und beidseitigen Hauszufahrten Breite: 5.00 m	keine
-------------	--	-------



Püntstrasse	Strasse mit einseitigem Trottoir und beidseitigen Hauszufahrten Breite: 4.70 – 4.80 m	keine
-------------	---	-------



Im Roracher (Privatstrasse)	Zufahrtsstrasse ohne Trottoir Breite: 5.00 m	keine
--------------------------------	---	-------



Riedacherstrasse	Strasse mit einseitigem Trottoir und beidseitigen Hauszufahrten Breite: 5.00 m Parkverbot entlang der gesamten Strasse	keine
------------------	--	-------



In der Mettlen (Privatstrasse)	Zufahrtsstrasse ohne Trottoir Breite: 5.00 – 5.10 m	keine
-----------------------------------	--	-------

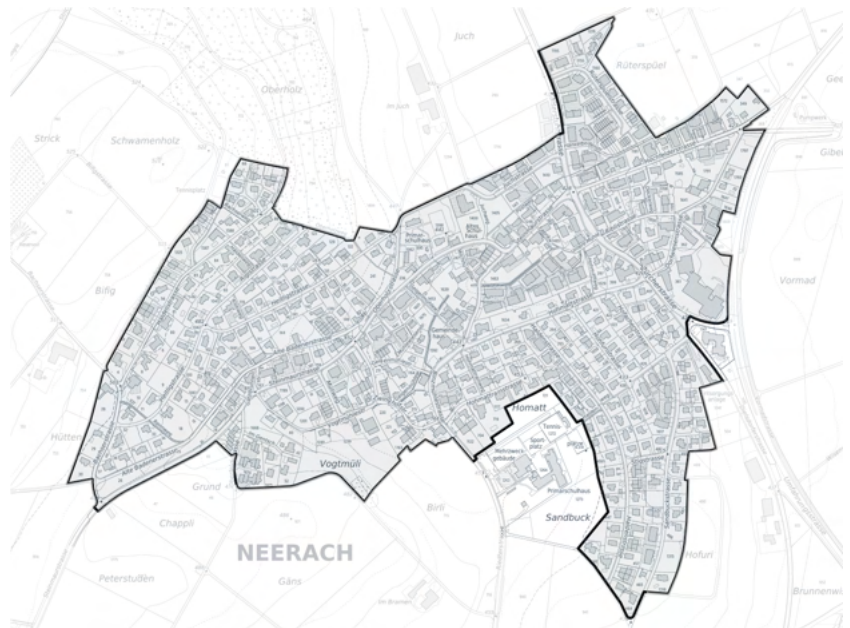
## Auswirkungen

Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone auf den Quartierstrassen sind im Gebiet Riedt folgende Auswirkungen zu erwarten:

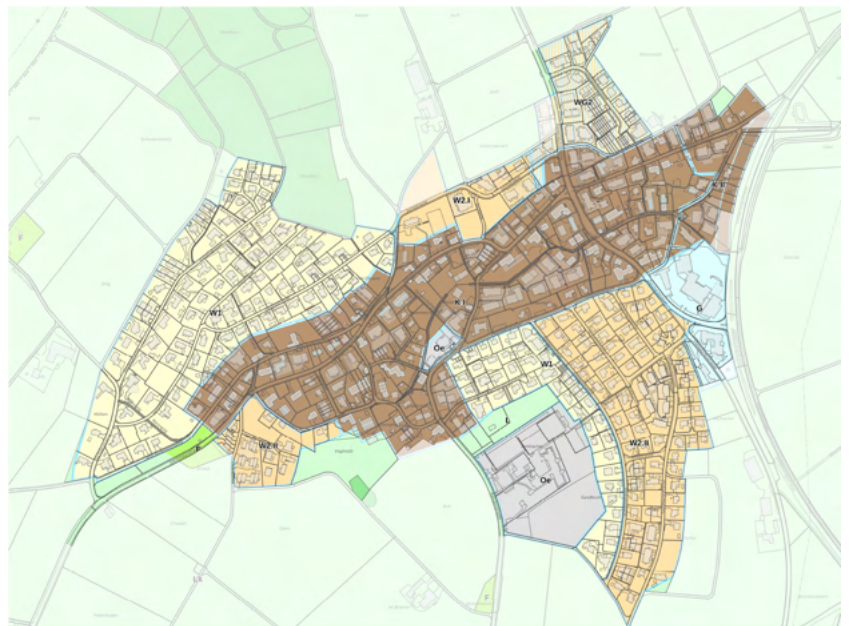
- Die Signalisation unterstützt in der Situation angemessenes Fahrverhalten.
- Die Sicherheit an Querungsstellen, das Sicherheitsgefühl und auch die Wohnqualität nehmen mit Tempo 30 zu.
- Punktuelle Gefahrenstellen aufgrund fehlender Sichtweiten werden entschärft.
- Der Strassenraum wird für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet – insbesondere auf denjenigen vereinzelt Strassenzügen, die heute über kein Trottoir verfügen.
- Die Schulwegsicherheit wird massgeblich verbessert.

## 3.2 Neerach

### Übersicht



### Zonenplan



### Nutzungsansprüche

Das Gebiet Neerach setzt sich aus mehreren Wohnzonen, zwei Kernzonen, zwei Zonen für öffentliche Bauten und einer Gewerbezone zusammen. Im Gebiet befinden sich Wohnnutzungen, Gewerbenutzungen, eine Schule, ein Kindergarten und eine Sportanlage. Mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sollen die Verkehrssicherheit auf den Quartierstrassen weiter verbessert und die Wohnqualität erhöht werden. Die Verbesserung der Schulwegsicherheit ist ein weiterer wichtiger Aspekt.

## Richtplanung

Die im kommunalen Verkehrsplan verzeichneten Hauptverkehrsstrassen sind von der Gebietsbetrachtung für Tempo 30 ausgenommen.




Die Juch-, die Steinmaur-, die Oberholz-, die Hohmatt-, die Binzmühle- und die Riedterstrasse sind als kommunale Sammelstrassen bezeichnet. Entlang der letzteren führt auch ein Fuss- und Radweg.

Entlang der alten Badenerstrasse führt ein übergeordneter Fuss- und Radweg. Weitere kommunale Fusswege führen entlang der Vogtmühle-, Zwinghof-, Sandbuck- und der Binzmühlestrasse, des Bachser-, Oberholz- und Geigenmühlwegs und entlang des Rennwegs quer durch das Siedlungsgebiet. Einige dieser Fuss- und Radwege dienen als Schulwege.

Entlang der Steinmaurstrasse über die Hochfelderstrasse führt zudem ein übergeordneter Fuss- und Radweg durch das Siedlungsgebiet.

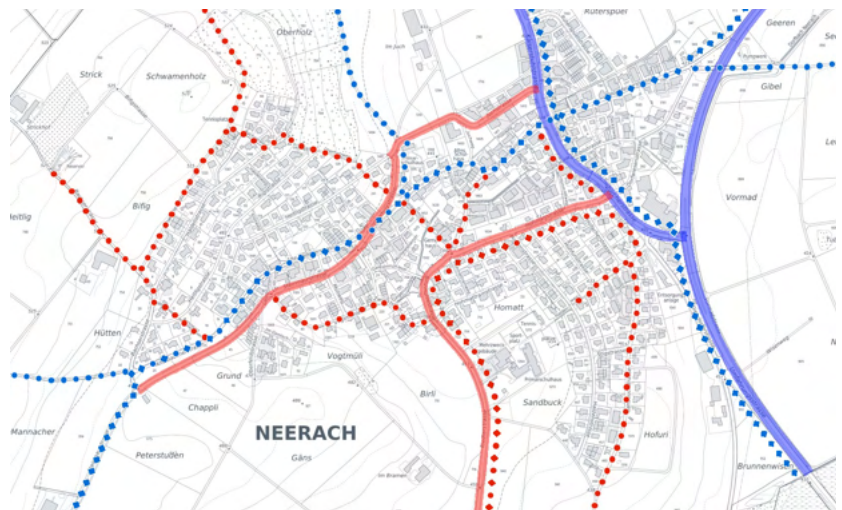
Strassenklassierungen gemäss Richtplan

### Übergeordnete Festsetzung

-  Hauptverkehrsstrasse
-  Fussweg
-  Radweg

### Kommunale Festsetzung

-  Sammelstrasse
-  Fussweg
-  Radweg



## Strassenverzeichnis

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über die einzelnen Strassen in den Ortsteilen gegeben. Auf ihr Erscheinungsbild wird nur stichwortartig eingegangen. Die Spalte «Massnahmen» gibt Hinweise auf bereits im Strassenraum bestehende bauliche Massnahmen oder nennt bei Strassen Möglichkeiten, bei welchen bei der Einführung einer Tempo-30-Zone aus fachlicher Sicht voraussichtlich unterstützende bauliche Massnahmen erforderlich werden könnten.

### Zone Neerach



Strasse	Erscheinungsbild	Massnahmen
Bachserstrasse	Strasse ohne Trottoir Breite: 5.60 – 6.80 m Kommunale Fusswegverbindung auf einem Abschnitt	bestehende seitliche Einengung bei Querung Rennweg



Hädelistrasse	Strasse ohne Trottoir mit beidseitigen Hauszufahrten  Breite: 4.30 – 5.10 m  Kommunale Fusswegverbindung auf kurzem Abschnitt	keine
Heiligstrasse	Strasse ohne Trottoir mit beidseitigen Hauszufahrten  Breite: 5.00 m	keine
Rigistrasse	Strasse ohne Trottoir mit beidseitigen Hauszufahrten, Sackgasse  Breite: 5.00 m	keine
Alte Badenerstrasse	Strasse mit einseitigem Trottoir auf halber Länge  Breite: 4.60 – 6.00 m  Übergeordnete Fuss- und Radwegverbindung	keine
Oberfeldstrasse	Strasse ohne Trottoir, Sackgasse  Breite: 3.90 – 5.00 m	keine
Steinmaurstrasse (Kommunale Sammelstrasse)	Sammelstrasse mit einseitigem Trottoir  Breite: 5.10 – 6.20 m  Übergeordnete Fuss- und Radwegverbindung auf einem Abschnitt	neu: 8 seitliche Einengungen in regelmässigen Abständen, FGSO bei Einmündung Binzmühlestrasse  bestehende Rechtsvortrittmarkierungen



Gätzibrunnenstrasse	Schmale Strasse ohne Trottoir Breite: 3.40 – 4.50 m	keine
Vogtmühlestrasse	Schmale Strasse mit einseitigem Trottoir auf halber Länge Breite: 3.20 – 5.00 m Kommunale Fusswegverbindung	keine
Müliweg	Strasse mit einseitigem Trottoir und einseitigen Hauszufahrten Breite: 5.20 m	keine
Oberholzstrasse (Kommunale Sammelstrasse)	Strasse mit einseitigem Trottoir und einseitigen Hauszufahrten Breite: 4.50 – 4.60 m Übergeordnete Fusswegverbindung	keine
Geigenmühlestrasse	Strasse ohne Trottoir Breite: 4.50 – 5.40 m	keine
Mühlewiesenstrasse	Zufahrtstrasse ohne Trottoir mit beidseitigen Hauszufahrten, Sackgasse Breite: 4.60 m	keine



Zwinghofstrasse	Strasse mit einseitigem Trottoir auf halber Länge  Breite: 4.80 – 5.60 m  Kommunale Fusswegverbindung auf einem Abschnitt	keine
-----------------	---	-------



Riedterstrasse (Kommunale Sammelstrasse)	Sammelstrasse mit einseitigem Trottoir  Breite: 5.00 – 5.70 m  Kommunale Fuss- und Radwegverbindung  Buslinie 510	bestehende seitliche Einengungen beim Schulhaus
---	---	---



Hohmattrainstrasse	Zufahrtsstrasse ohne Trottoir mit beidseitigen Hauszufahrten, Sackgasse  Breite: 5.10 – 5.30 m  Bestehende Parkverbotszone	keine
--------------------	--	-------



Binzmühlestrasse (Kommunale Sammelstrasse)	Strasse mit einseitigem Trottoir, an gewissen Stellen mit beidseitigem Trottoir  Breite: 5.00 – 6.00 m  Kommunale Fuss- und Radwegverbindung  Buslinie 510	bestehende Rechtsvortrittmarkierung  Neu: eine seitliche Einengung
---	--	--



Hohmattstrasse (Kommunale Sammelstrasse)	Strasse mit einseitigem Trottoir und beidseitigen Hauszufahrten  Breite: 5.50 – 6.00 m  Kommunale Fuss- und Radwegverbindung  Buslinie 510	bestehende Rechtsvortrittmarkierungen  Neu: 3 seitliche Einengungen abwechselnd mit den Rechtsvortrittmarkierungen
---	--	--



Haldenstrasse	Strasse mit einseitigem Trottoir und beidseitigen Hauszufahrten  Breite: 4.90 – 5.00 m	bestehende seitliche Einengung bei Querung Haldenweg  Bestehende und neue Rechtsvortrittmarkierungen
---------------	--	--



Hoffuristrasse	Strasse ohne Trottoir mit beidseitigen Hauszufahrten  Breite: 5.50 m  Kommunale Fusswegverbindung auf einem Abschnitt	bestehende und neue Rechtsvortrittmarkierungen
Hofacherstrasse	Strasse ohne Trottoir mit einseitigen Hauszufahrten  Breite: 5.50 m	bestehende und neue Rechtsvortrittmarkierungen
Stigstrasse	Strasse mit einseitigem Trottoir  Breite: 5.50 m	neue Rechtsvortrittmarkierungen
Sandbuckstrasse	Strasse mit einseitigem Trottoir auf halber Länge  Breite: 5.50 – 6.00 m  Kommunale Fusswegverbindung	neue Rechtsvortrittmarkierungen
Juchweg	Strasse ohne Trottoir  Breite: 4.60 m	bestehende Rechtsvortrittmarkierung
Juchstrasse (Kommunale Sammelstrasse)	Strasse mit einseitigem Trottoir  Breite: 5.70 m	keine



Untere Mühle	Zufahrtsstrasse ohne Trottoir mit grossen Zufahrtsflächen, Sackgasse  Breite: 4.60 – 4.70 m	keine
Rütterspüelstrasse	Strasse mit einseitigem Trottoir, Sackgasse  Breite: 5.30 m	neue Rechtsvortrittmarkierungen
Hänkelbodenstrasse	Zufahrtsstrasse ohne Trottoir, Sackgasse  Breite: 2.40 – 5.00 m	keine
Hochfelderstrasse	Strasse ohne Trottoir mit beidseitigen Hauszufahrten  Breite: 5.40 – 5.90 m  Übergeordnete Fuss- und Radwegverbindung	bestehende seitliche Einengungen bei Querung Deckerweg
Riblstrasse	Schmale Strasse ohne Trottoir mit beidseitigen Hauszufahrten  Breite: 4.50 – 5.70 m	keine
Dorfwiesenstrasse	Strasse ohne Trottoir  Breite: 4.70 – 5.10 m	keine

## Auswirkungen

Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone auf den Quartierstrassen sind im Gebiet Neerach folgende Auswirkungen zu erwarten:

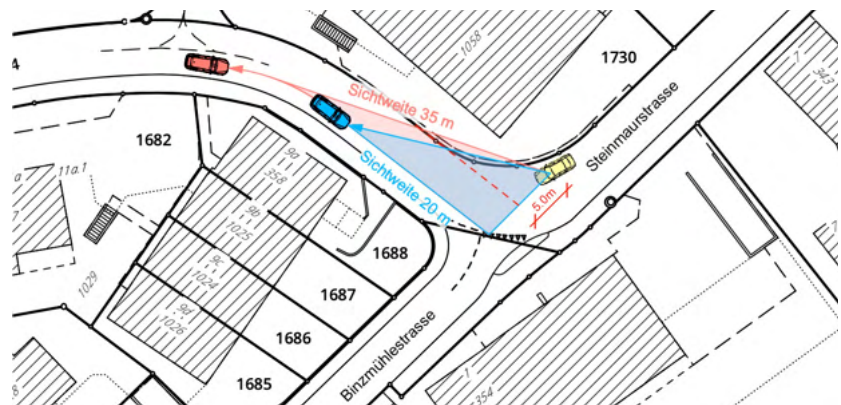
- Die Signalisation unterstützt ein der Situation angemessenes Fahrverhalten.
- Die Sicherheit an Querungsstellen, das Sicherheitsgefühl und auch die Wohnqualität nehmen mit Tempo 30 zu.
- Punktuelle Gefahrenstellen aufgrund fehlender Sichtweiten werden entschärft.
- Der Strassenraum wird für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet – insbesondere auf denjenigen Strassenzügen, die über kein Trottoir verfügen.
- Die Schulwegsicherheit wird massgeblich verbessert.

## Sichtweiten Einmündung Binzmühle- Steinmaurstrasse

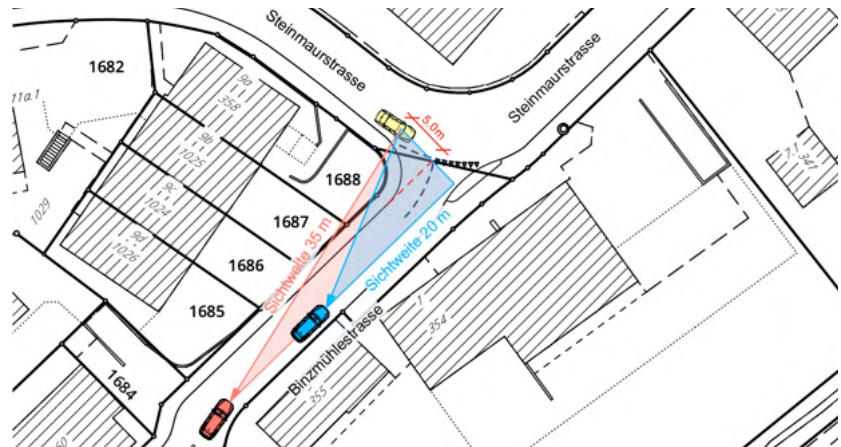
Bei der Einmündung der Binzmühlestrasse in die Steinmaurstrasse besteht heute ein «kein Vortritt». Die nachfolgenden Grafiken zeigen eine Sichtweitenprüfung gemäss VSS-Norm 40 273.

Die Sicht von der Steinmaurstrasse in die Binzmühlestrasse (Fahrtrichtung Kaiserstuhlstrasse) ist aufgrund einer Mauer auf Privatgrund ungenügend. Aus fachlicher Sicht wird zur Vermeidung von Unfällen empfohlen, die Signalisation «Kein Vortritt» beizubehalten, da die Verkehrssicherheit dies erfordert. Ergänzend wird im Massnahmenplan eine farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) vorgesehen, um die Geschwindigkeit zu reduzieren und die Aufmerksamkeit zu erhöhen.

Sichtweite Steinmaurstrasse bei «kein Vortritt» Einmündung Binzmühlestrasse



Sichtweite Binzmühlestrasse bei «kein Vortritt» Einmündung Steinmaurstrasse



## 4 MASSNAHMEN

### 4.1 Gebiet Riedt

#### Notwendige Massnahmen gemäss Verordnung

Art. 4 der Verordnung über Tempo 30 und Begegnungszonen verlangt das Aufheben von vom Rechtsvortritt abweichenden Vortrittsregelungen und von Fussgängerstreifen. Gemäss Art. 5 sind folgende Massnahmen zur Gestaltung des Strassenraums und der Zonen nötig:

- Zonentor am Übergang Generell 50 in eine Zone
- nötigenfalls Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente zur Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit

#### Signalisationsmassnahmen

Es sind die nachfolgenden Signalisationen und Markierungen vorgesehen:

##### Zonentor

Mindestens ein Signal im Strassenraum und Markierung «Zone 30»; das Signal sollte Durchsicht erlauben.

An den Zoneneingängen wird grundsätzlich ein Signalrack montiert. An folgenden Zoneneingängen wird anstelle eines Signalracks ein einfacher Signalständer montiert:

- Sallenstrasse (ende Siedlungsgebiet)
- Alte Neeracherstrasse (Ende Siedlungsgebiet)
- Buckstrasse
- Riedacherstrasse (Ende Siedlungsgebiet)
- Dorfstrasse



##### Markierungen

Markierung «Erinnerung 30»

- Die Markierung «Erinnerung 30» wird grundsätzlich nach Abzweigungen angebracht.



Markierung «Rechtsvortritt»

An folgenden Knotenpunkten werden Rechtsvortritte markiert:

- Birchlistrasse / Rebhaldenstrasse
- Rebhaldenstrasse / Ob der Mur
- Birchlistrasse / Ob der Mur
- Rebhaldenstrasse / Birchlistrasse
- Rebhaldenstrasse / Alte Neeracherstrasse
- Riedacherstrasse / In der Mettlen
- Sallenstrasse / Züriacherstrasse



##### Demarkierung Fussgängerstreifen

Alle Fussgängerstreifen (Ausnahme: bei Schulen und Heimen) müssen im Bereich der Tempo-30-Zonen entfernt werden.

- Demarkierung Fussgängerstreifen Höhe Neeracherstrasse Nr. 19



### Ergänzende bauliche Massnahmen

Der gemessene v85-Wert auf der Neeracherstrasse liegt über den massgebenden 41 km/h. Um die Zielgeschwindigkeit sicherzustellen sind gemäss Massnahmenplan folgende unterstützenden baulichen Massnahmen vorgesehen:

- Bei der Querung Neeracherstrasse / Rebhaldenstrasse wird die Fussgängersicherheit durch einen vertikalen Versatz mit seitlicher Einengung sichergestellt (vgl. Referenzfoto).
- Entlang der Neeracherstrasse sind zudem zwei seitliche Einengungen vorgesehen. Diese werden wechselseitig angeordnet und alternieren mit den Rechtsvortrittmarkierungen.



Referenzfoto Fussgängerübergang mit vertikalem Versatz und seitlicher Einengung



Referenzfoto seitliche Einengung

### Umgang mit Trottoirüberfahren

Aus Gründen der Verhältnismässigkeit und des Komforts für den Fussverkehr wird vorerst auf einen Rückbau der bestehenden Trottoirüberfahrten verzichtet. Im Rahmen künftiger ordentlicher Strassensanierungen ist zu prüfen, ob diese in Rechtsvortritte umgestaltet werden.

## 4.2 Gebiet Neerach

### Notwendige Massnahmen gemäss Verordnung

Art. 4 der Verordnung über Tempo 30 und Begegnungszonen verlangt das Aufheben von vom Rechtsvortritt abweichenden Vortrittsregelungen und von Fussgängerstreifen. Gemäss Art. 5 sind folgende Massnahmen zur Gestaltung des Strassenraums und der Zonen nötig:

- Zonentor am Übergang Generell 50 in eine Zone
- nötigenfalls Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente zur Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit

### Signalisationsmassnahmen

Es sind die nachfolgenden Signalisationen und Markierungen vorgesehen:

#### Zonentor

Mindestens ein Signal im Strassenraum und Markierung «Zone 30»; das Signal sollte Durchsicht erlauben.

An den Zoneneingängen wird grundsätzlich ein Signalrack montiert. An folgenden Zoneneingängen wird anstelle eines Signalracks ein einfacher Signalständer montiert:

- Häldeistrasse
- Oberfeldstrasse
- Alte Badenerstrasse
- Heitligstrasse
- Rütterspüelstrasse
- Hochfelderstrasse (Ende Siedlungsgebiet)
- Dorfwiesenstrasse (Ende Siedlungsgebiet)
- Sandbuckstrasse
- Haldenstrasse



#### Markierungen

Markierung «Erinnerung 30»

- Die Markierung «Erinnerung 30» wird grundsätzlich nach Abzweigungen angebracht.



Markierung «Rechtsvortritt»

An folgenden Knotenpunkten werden Rechtsvortritte markiert:

- Bachserstrasse / Häldeistrasse
- Bachserstrasse / Heitligstrasse
- Bachserstrasse / Alte Badenerstrasse
- Heitligstrasse / Rigistrasse
- Alte Badenerstrasse / Gätzibrunnenstrasse
- Vogtmühlestrasse / Müliweg
- Vogtmühlestrasse / Zwinghofstrasse
- Zwinghofstrasse / Geigenmühlestrasse
- Rütterspüelstrasse / Rütterspüelstrasse
- Hohfuristrasse / Haldenweg
- Sandbuckstrasse / Sandbuckstrasse
- Hohfuristrasse / Hofackerstrasse
- Haldenstrasse / Stigstrasse
- Sandbuckstrasse / Stigstrasse



Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche FGSO

Bei der Einmündung der Binzmühlestrasse in die Steinmaurstrasse wird mit einer farblichen Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) eine Geschwindigkeitsreduktion bewirkt.



### Ergänzende bauliche Massnahmen

Auf einigen Strassen auf dem Gemeindegebiet von Neerach liegt der gemessene v85-Wert über den massgebenden 41 km/h. Um die Zielgeschwindigkeit auf diesen Strassen sicherzustellen sind unterstützende bauliche Massnahmen nötig. Dazu sind gemäss Massnahmenplan folgende unterstützende baulichen Massnahmen vorgesehen:

- Steinmaurstrasse: Aufgrund der erhöhten gemessenen Geschwindigkeiten werden acht seitliche Einengungen versetzt angeordnet. Das Zonentor wird in eine dieser Einengungen integriert
- Binzmühlestrasse: Es wird eine seitliche Einengung realisiert.
- Die Hohmattstrasse: Es werden drei seitliche Einengungen angeordnet.



Referenzfoto seitliche Einengung

### Umgang mit Trottoirüberfahren

Aus Gründen der Verhältnismässigkeit und des Komforts für den Fussverkehr wird vorerst auf einen Rückbau der bestehenden Trottoirüberfahrten verzichtet. Im Rahmen künftiger ordentlicher Strassensanierungen ist zu prüfen, ob diese in Rechtsvortritte umgestaltet werden.

## 5 BEURTEILUNG DER AUSWIRKUNGEN

### Gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis

Der Aufwand für die Signalisation und die vorgesehenen baulichen Massnahmen stehen mit den angestrebten Zielen in einem angemessenen Verhältnis.

### Materielle Aspekte

Nachfolgend die wichtigsten Auswirkungen in Stichworten:

- Die Sichtweiten werden durch die tieferen Geschwindigkeiten verbessert und damit entschärfen sich auch allfällige Gefahrenstellen.
- Der Strassenraum wird für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet.
- Die Sicherheit, das Sicherheitsgefühl und damit die Wohnqualität im Gebiet nehmen mit Tempo 30 zu.
- Gemäss den Erfahrungen mit Tempo 30 nimmt die Anzahl Unfälle mit Schwerverletzten ab.
- Das Strassennetz bleibt nach wie vor durchgängig.

### Rechtliche Aspekte

Folgende rechtliche Belange sind von Bedeutung:

- Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.  
Ab 50 km/h (plus Toleranz) wird der Fahrausweis entzogen.
- Im Unterschied zu Begegnungszonen haben Fahrzeuge in Tempo-30-Zonen Vortritt. Fussgänger dürfen die Fahrbahn überall queren. Fahrzeugähnliche Geräte (fäg) sind – wie auch bei generell 50 km/h – nur auf verkehrsarmen Nebenstrassen gestattet.

## 6 KOSTENSCHÄTZUNG

Schätzgenauigkeit +/- 25%

Zur Einschätzung der Kostenfolge der Massnahmen wurde anhand von andernorts bereits realisierten Elementen eine Grobkostenschätzung erstellt. Die Genauigkeit beträgt ca.  $\pm 25\%$  und orientiert sich an Beispielen aus dem Bereich mit geringem bis mittlerem Baustandard.

	Anzahl	Stückpreis	Kosten
<b>1. Markierung</b>			
1.1 Installation			1'000.00
1.2 Markierung Zone 30	Stk. 31	325	10'075.00
1.3 Markierung Erinnerung 30	Stk. 105	110	11'550.00
1.4 Markierung Rechtsvortritt	Stk. 21	900	18'900.00
1.5 Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche	m <sup>2</sup> 35	90	3'150.00
1.6 Demarkierung Fussgängerstreifen	Stk. 1	700	700.00
<b>Total:</b>			<b>Fr 45'375.00</b>
<b>2. Signalisation</b>			
2.1 Signal 2.59.1/2 (Zone 30/Ende 30)	Stk. 70	100	7'000.00
2.2 Weitere Signale (Anpassungen)	Stk. 1	100	100.00
2.3 Signalständer und Rohrrahmen	Stk. 15	200	3'000.00
2.4 Stele/Rack	Stk. 20	1350	27'000.00
2.5 Montage in Rahmen	Stk. 70	6	400.00
<b>Total:</b>			<b>Fr 37'500.00</b>
<b>3. Signalisation Einbauen</b>			
3.1 Installation			4'000.00
3.2 Versetzen Signalrack/Stele	Stk. 20	500	10'000.00
3.3 Versetzen Signalständer/Poller	Stk. 15	400	6'000.00
3.4 Demontage/Verschieben bestehender Signalständer/Racks	Stk. 2	200	400.00
3.5 Montage in Fundamente oder auf Betonsockel	Stk. 35	90	3'200.00
<b>Total:</b>			<b>Fr 23'600.00</b>
<b>4. Bauliche Massnahmen</b>			
4.1 Installation (siehe 3.1)			
4.2 Seitliche Einengung	Stk. 14	3500	49'000.00
4.3 Anrampung	Stk. 1	7500	7'500.00
Reserve	Stk. 2	3500	7'000.00
<b>Total:</b>			<b>Fr 63'500.00</b>
<b>Mwst.:</b>			<b>Fr 13'800.00</b>
<b>Baukosten Total:</b>			<b>Fr 183'775.00</b>
5. Technische Grundlagen, Ausführungspläne und Bauleitung (ca. 30% der Baukosten exkl. MwSt.)			51'000.00
6. Unvorhergesehenes Rundung (ca. 10% der Baukosten exkl. MwSt.)			17'000.00
<b>Gesamtkostenschätzung Umsetzung (gerundet):</b>			<b>Fr 252'000.00</b>

Folgekosten

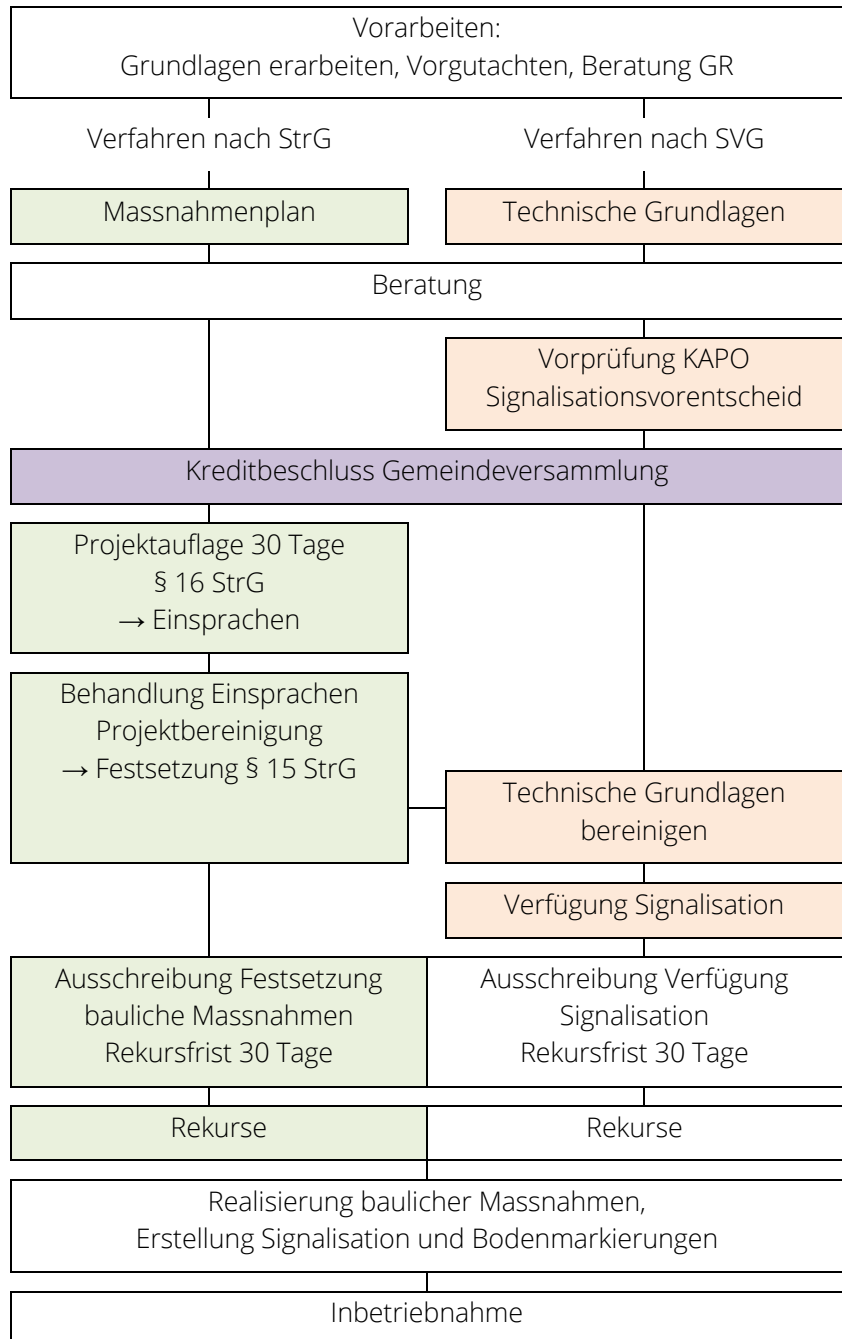
Mit der Einführung der Tempo-30-Zone werden Folgekosten anfallen. Für die Bodenmarkierungen fallen regelmässige Instandstellungsarbeiten an. Je nach gewähltem Verfahren (Kaltplastik, Markierungsfarbe) liegt die Lebensdauer der Bodenmarkierungen zwischen 5 und 10 Jahren.

## 7 PLANUNGSABLAUF

### Verfahrenskoordination

Neben dem Verfahren für die Signalisationsmassnahmen gemäss SVG muss auch das Verfahren nach StrG für die baulichen Massnahmen durchgeführt werden. Die beiden Verfahren sind zu koordinieren.

### Vorgesehener Ablauf



## ANHANG – STRASSENLISTE

### Zone Neerach

Folgende Strassen befinden sich im Perimeter der geplanten Tempo-30-Zone Neerach:

- Bachserstrasse (Abschnitt ab Steinmaurstrasse bis Ende Siedlungsgebiet)
- Hädelistrasse (Kat.-Nrn. 1322, 1323, 1324 und 1325 sind privat)
- Heitligstrasse
- Rigistrasse
- Alte Badenerstrasse
- Oberfeldstrasse (Abschnitt ab Steinmaurstrasse bis Ende Siedlungsgebiet)
- Steinmaurstrasse
- Gätzibrunnenstrasse
- Vogtmühlestrasse
- Müliweg
- Oberholzstrasse
- Geigenmühlestrasse
- Mühlewiesenstrasse
- Zwinghofstrasse
- Riedterstrasse (Abschnitt ab Schulanlage Sandbuck)
- Hohmatrainstrasse
- Binzmühlestrasse
- Hohmattstrasse
- Haldenstrasse
- Hohfuristrasse
- Hofacherstrasse
- Stigstrasse
- Sandbuckstrasse (Abschnitt Hohfuristrasse bis Ende Siedlungsgebiet)
- Juchweg
- Juchstrasse
- Unter Mühle
- Rütterspüelstrasse
- Hänkelbodenstrasse
- Hochfelderstrasse (Abschnitt Kaiserstuhlstrasse bis Dorfwiesenstrasse)
- Riblistrasse
- Dorfwiesenstrasse

### Zone Riedt

Folgende Strassen befinden sich im Perimeter der geplanten Tempo-30-Zone Riedt:

- Birchlistrasse
- Ob der Mur
- Rebhaldenstrasse
- Alte Neeracherstrasse (Abschnitt Wehntalerstrasse bis Rebhaldenstrasse)
- Dorfstrasse
- Sallenstrasse (Abschnitt Wehntalerstrasse bis Büelstrasse)
- Züriacherstrasse (Kat.-Nr. 612 ist privat)
- Neeracherstrasse (Abschnitt Wehntalerstrasse bis Ende Siedlungsgebiet)
- Buckstrasse (Abschnitt Neeracherstrasse bis Ende Siedlungsgebiet)
- Püntstrasse

- Im Roracher (Privatstrasse)
- Riedacherstrasse
- In der Mettlen (Privatstrasse)

**Einbezug Eigentümer  
Privatstrassen**

Die Eigentümer der Privatstrassen sind nach dem Grundsatzentscheid der Gemeindeversammlung (Kreditbeschluss) in der nächsten Projektphase anzuhören.