

2026-62

NEERACH-2026-0185

1.4.4. Verkehrssicherheit

Tempo 30 in Neerach; flächendeckende Einführung auf allen kommunalen Strassen im geschlossenen Siedlungsgebiet von Neerach und Riedt"
Antrag an die Gemeindeversammlung vom 8. Juni 2026

A. Antrag

Der Gemeindeversammlung wird folgender Antrag zur Beschlussfassung unterbreitet:

1. Umsetzungsvorlage "Einführung von Tempo 30 auf allen kommunalen Strassen im geschlossenen Siedlungsgebiet von Neerach und Riedt" mit den damit verbundenen notwendigen Massnahmen, basierend auf dem Kurzbericht (technische Grundlagen) sowie den Massnahmenplänen "Neerach West", "Neerach Ost" und "Riedt" des Büros SUTER VON KÄNEL WILD Planer und Architekten AG, Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich, alles datiert vom 23. März 2026, sowie Genehmigung eines Objektkredits von CHF 315'000.00, inkl. MWST. Der Gemeinderat lehnt die Umsetzungsvorlage und den damit verbundenen Objektkredit ab.
2. Bei Annahme der Umsetzungsvorlage wird der Gemeinderat beauftragt und ermächtigt, allfällige zwingend notwendige Änderungen an dieser Vorlage, die sich aus dem Genehmigungs- oder Rekursverfahren ergeben, in eigener Kompetenz vorzunehmen.

B. Das Wichtigste in Kürze

Die Stimmberechtigten haben an der Gemeindeversammlung vom Montag, 2. Dezember 2024 eine Einzelinitiative angenommen, welchen den Gemeinderat beauftragt, ein Umsetzungsprojekt zur Einführung von Tempo 30 auf allen kommunalen Strassen im geschlossenen Siedlungsgebiet von Neerach und Riedt auszuarbeiten und die Projektvorlage dem Souverän zur Abstimmung zu unterbreiten.

Unter Beizug der Initiantinnen sowie unter fachlicher Begleitung durch das externe Planungsbüro SUTER VON KÄNEL WILD Planer und Architekten AG, Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich, hat der Gemeinderat Neerach ein Projekt ausgearbeitet, welche die Einführung von Tempo-30-Zonen im gesamten Siedlungsgebiet der beiden Ortsteile Neerach und Riedt vorsieht. Die Grundlagen des Projekts bilden der Kurzbericht "Umsetzung Tempo-30-Zonen" mit den technischen Grundlagen, sowie die Massnahmenpläne "Neerach West", "Neerach Ost" und "Riedt", welche die konkreten Signalisationen und baulichen Massnahmen planlich aufzeigen.

Für die Realisierung von Tempo-30-Zonen auf allen kommunalen Strassen im geschlossenen Siedlungsgebiet von Neerach und Riedt wird der Gemeindeversammlung ein Objektkredit von CHF 315'000.00, inkl. MWST, zur Beschlussfassung unterbreitet.

C. Sachverhalt

Die Stimmberechtigten der Politischen Gemeinde Neerach haben an der Gemeindeversammlung vom Montag, 2. Dezember 2024 die Einzelinitiative in der Form der allgemeinen Anregung von den drei stimmberechtigten Initiantinnen Maja Hirt, Natalia Berger und Sandra Bärtsch, den Gemeinderat zu beauftragen, ein Umsetzungsprojekt zur Einführung von Tempo 30 auf allen kommunalen Strassen im geschlossenen Siedlungsgebiet von Neerach und Riedt auszuarbeiten, angenommen.

Mit Beschluss Nr. 39 vom 18. Februar 2025 hat der Gemeinderat das Büro SUTER VON KÄNEL WILD (SKW), Planer und Architekten AG, Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich, mit der fachlichen Unterstützung und Begleitung bei der Erarbeitung des Projekts "Tempo 30 in Neerach" beauftragt. Gleichzeitig wurde eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Initiantinnen, des Gemeinderates, der Gemeindeverwaltung sowie des Fachbüros SKW eingesetzt.

1. Arbeiten

1.1 Sitzungen Arbeitsgruppen

Ende April 2025 traf sich die Arbeitsgruppe zu einer ersten Sitzung zur Besprechung der vom Planungsbüro SKW erarbeiteten Grundlagen. Dabei wurden die Varianten "flächendeckende Einführung von Tempo 30 im Siedlungsgebiet" sowie die Variante "ausgenommen Busroute, d.h. ohne Hohmattstrasse, Teilstück Binzmühlestrasse, Riedterstrasse und Neeracherstrasse" diskutiert. In der zweiten Oktoberhälfte 2025 fand die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe statt. An der Besprechung nahm auch eine Vertretung der Kantonspolizei Zürich (VPSA) teil. Im Fokus der Besprechung stand der vom Planungsbüro SKW erarbeitete Kurzbericht mit den technischen Grundlagen über die Umsetzung von Tempo-30-Zonen in der Gemeinde Neerach. Daraus resultierte letztendlich ein Katalog mit mehreren Fragen, welche durch die Kantonspolizei Zürich (VPSA) geprüft werden mussten.

1.2 Prüfung Tempo-30-Strecke auf Busroute und Steinmaurstrasse

Basierend auf den von der Arbeitsgruppe vorgelegten Grundlagen, veranlasste der Gemeinderat, die Arbeitsgruppe zu beauftragen, anstelle der Einführung einer Tempo-30-Zone, die Einführung einer Tempo-30-Strecke entlang der Busroute (Hohmattstrasse, Binzmühlestrasse, Riedterstrasse und Neeracherstrasse) sowie entlang der Steinmaurstrasse zu prüfen. Gegenüber der Tempo-30-Zone hat die Tempo-30-Strecke den Vorteil, dass Rechtsvortritte entzogen und damit vor allem für den öffentlichen Verkehr eine "Busbevorzugung" ermöglicht werden könnte.

1.3 Verfahren nach Strassengesetz

Weiter entschied der Gemeinderat, das Verfahren nach kantonalem Strassengesetz (StrG, LS 722.1), d.h. die Projektauflage mit Einspracheverfahren, Projektbereinigung und Festsetzung eines möglichen Umsetzungsprojektes von Tempo 30, erst nach dem Entscheid des Soverän, ob Tempo 30 in der Gemeinde Neerach eingeführt werden soll, anzugehen.

2. Zielsetzung

Mit der Signalisation von Tempo-30-Zonen werden aus Sicht des Planungsbüros SKW 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 und
- ein logisches, nachvollziehbares Verkehrsregime in den Wohngebieten der Gemeinde Neerach umsetzen.

3. Grundsätze von Tempo-30-Zonen

Für die Umsetzung und Bezeichnung der Tempo-30-Zonen sind Eingangstore erforderlich, welche den Übergang in die Langsamfahrzone verdeutlicht.

Grundsätzlich herrscht in Tempo-30-Zonen Rechtsvortritt. Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. Ausnahmen bei Schulen und Heimen sind möglich, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse dies erfordern.

Die Langsamfahrzonen müssen von allen zugelassenen Fahrzeugen befahrbar sein (z.B. Feuerwehr, Kehrrichtabfuhr, LKW, Busse etc.).

Es ist vorgesehen, nach einem Jahr erneut Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen, um die Tempo-30-Zonen sowie die realisierten Massnahmen auf ihre Wirkung zu überprüfen. Werden die angestrebten Ziele mit dem Zielwert $V_{85\%}$ -Wert (v_{85} = Geschwindigkeit, die durch 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird) von 38 km/h nicht erreicht, sind zusätzliche Massnahmen zu prüfen und umzusetzen.

Aufgrund der vorliegenden Messungen und deren Auswertungen ist ersichtlich, dass hauptsächlich auf Verbindungsstrassen schneller gefahren wird. Die Geschwindigkeiten auf den Quartierstrassen sind angemessen und den Umständen angepasst, weshalb hier keine baulichen Anpassungen erforderlich sind; Signalisations- und Markierungsmassnahmen werden als ausreichend beurteilt. Entsprechend beschränken sich die baulichen Massnahmen auf die Verbindungsstrassen.

4. Allgemeine Grundlagen

4.1 Geschwindigkeitsmessungen

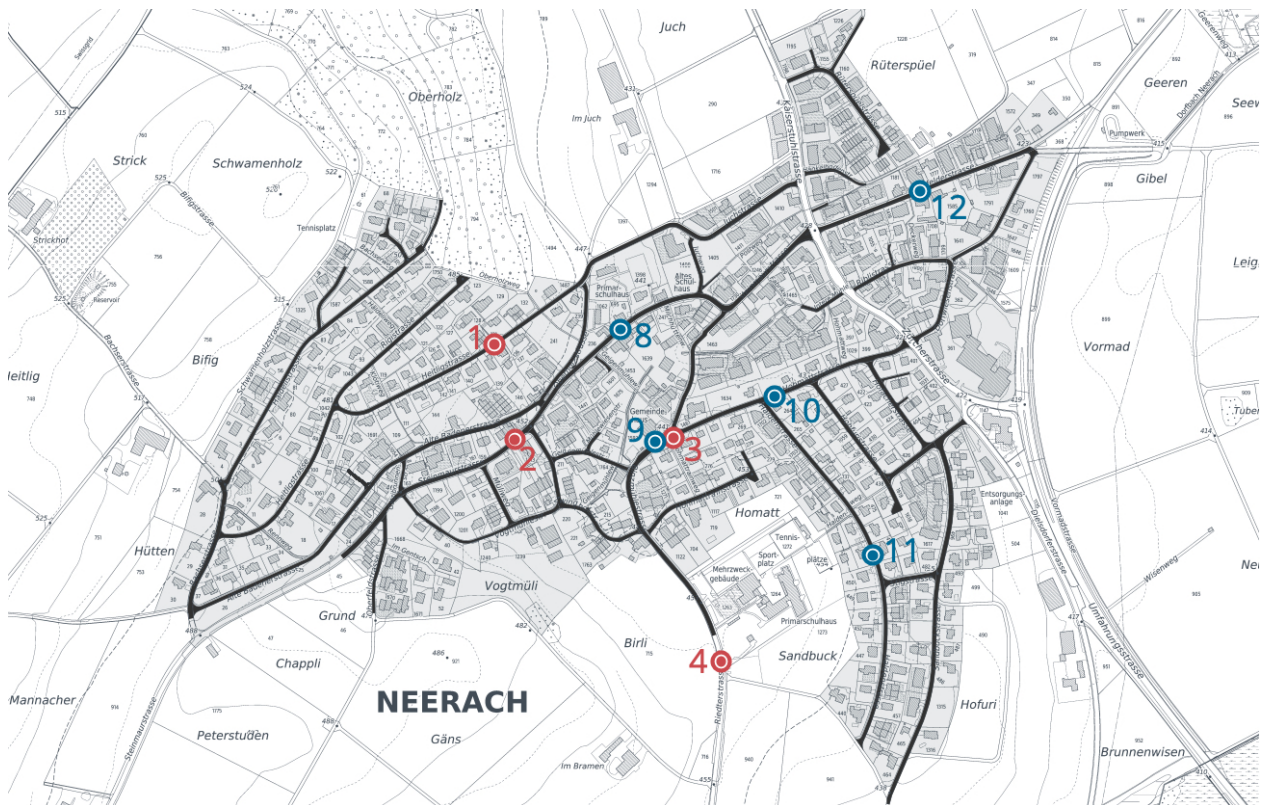
Die bisherige Praxis der Kantonspolizei Zürich (VPSA) stützte sich auf den Grundsatz ab, wenn ein $V_{85\%}$ -Wert von weniger als 41 km/h ermittelt wird, sind für die Einhaltung von Tempo 30 keine baulichen Massnahmen notwendig. Allein durch die Signalisation von Tempo 30 sollte sich dann ein $V_{85\%}$ -Wert von ca. 35 km/h einstellen. Bei Geschwindigkeiten über 41 km/h sind hingegen unterstützende bauliche Massnahmen gefordert.

Nach erfolgter Prüfung und Gültigkeitserklärung der Einzelinitiative durch den Gemeinderat führte die Gemeinde Neerach im zweiten Halbjahr 2024 an sieben Stellen im Siedlungsgebiet sichtbare Geschwindigkeitsmessungen mit dem gemeindeeigenen "Speedy-Gerät" durch. 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 Geschwindigkeitsmessungen durch die beauftragte und auf Verkehrsdatenerfassung spezialisierte CRMV GmbH, Buchthalerstrasse 95, 8203 Schaffhausen, durchgeführt. Es wurden dabei bewusst verschiedene Strassentypen gewählt, um die Erkenntnisse auf vergleichbare Strassenzüge übertragen zu können.

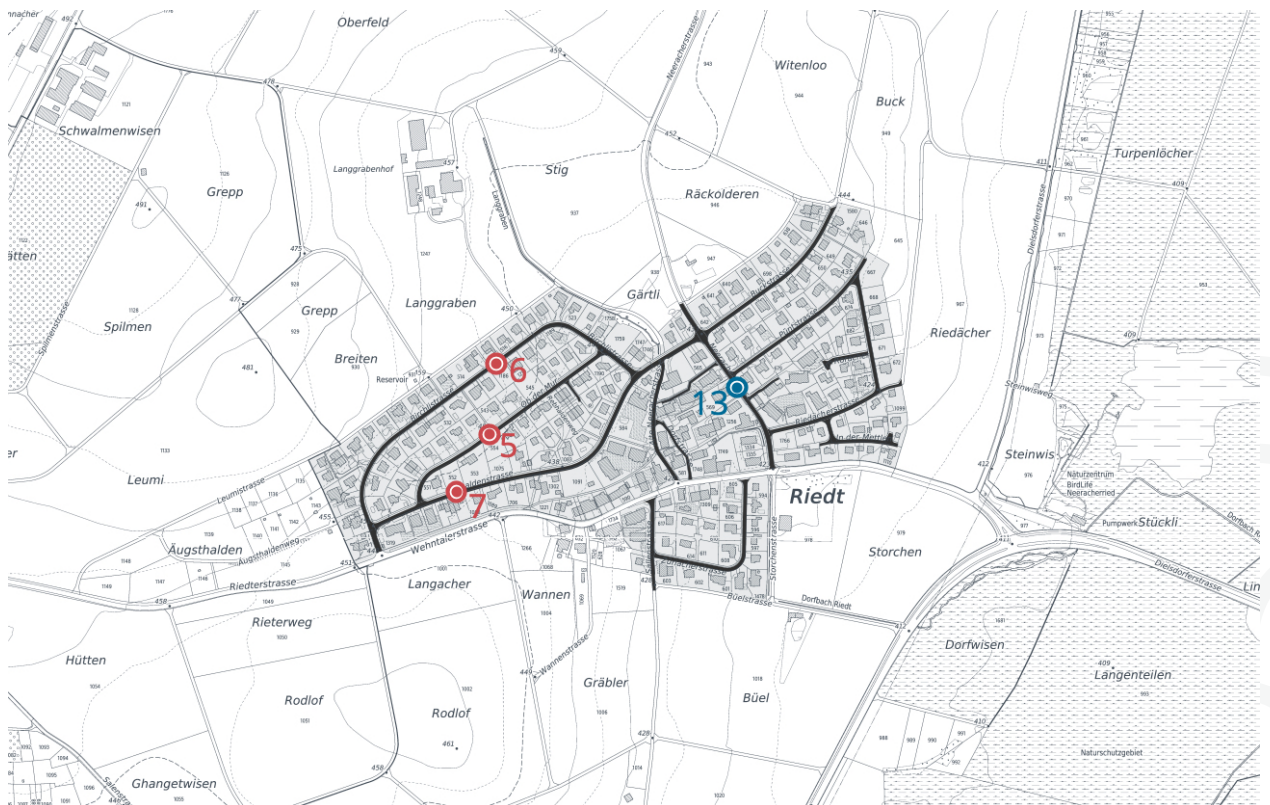
Die Messresultate dienen als Grundlage gegenüber der Kantonspolizei Zürich (VPSA) bei der Beurteilung, ob bauliche Massnahmen bereits bei der Einführung einer Tempo-30-Zone umgesetzt werden müssten.

Messtandorte Neerach



(rot = Messungen mit "Speedy", blau = verdeckte Messungen)

Messtandorte Riedt



(rot = Messungen mit "Speedy", blau = verdeckte Messungen)

Auswertung Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen

Die nachfolgenden zwei Tabellen zeigen die gemessenen Werte, bewertet mit einem Ampel-system. Grün kennzeichnet Werte auf Strassen, auf denen gemäss der Praxis der Kantonspolizei Zürich 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 entlang der Hohmattstrasse und der Binzmühlestrasse dienen zur Kontrolle der Messmethoden. Die etwas tiefer ausfallenden Geschwindigkeiten bei der Messung Hohmattstrasse könnte auf die unmittelbare Nähe zum Knotenpunkt und die verkehrsberuhigende Wirkung des "Speedys" zurückgeführt werden.

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

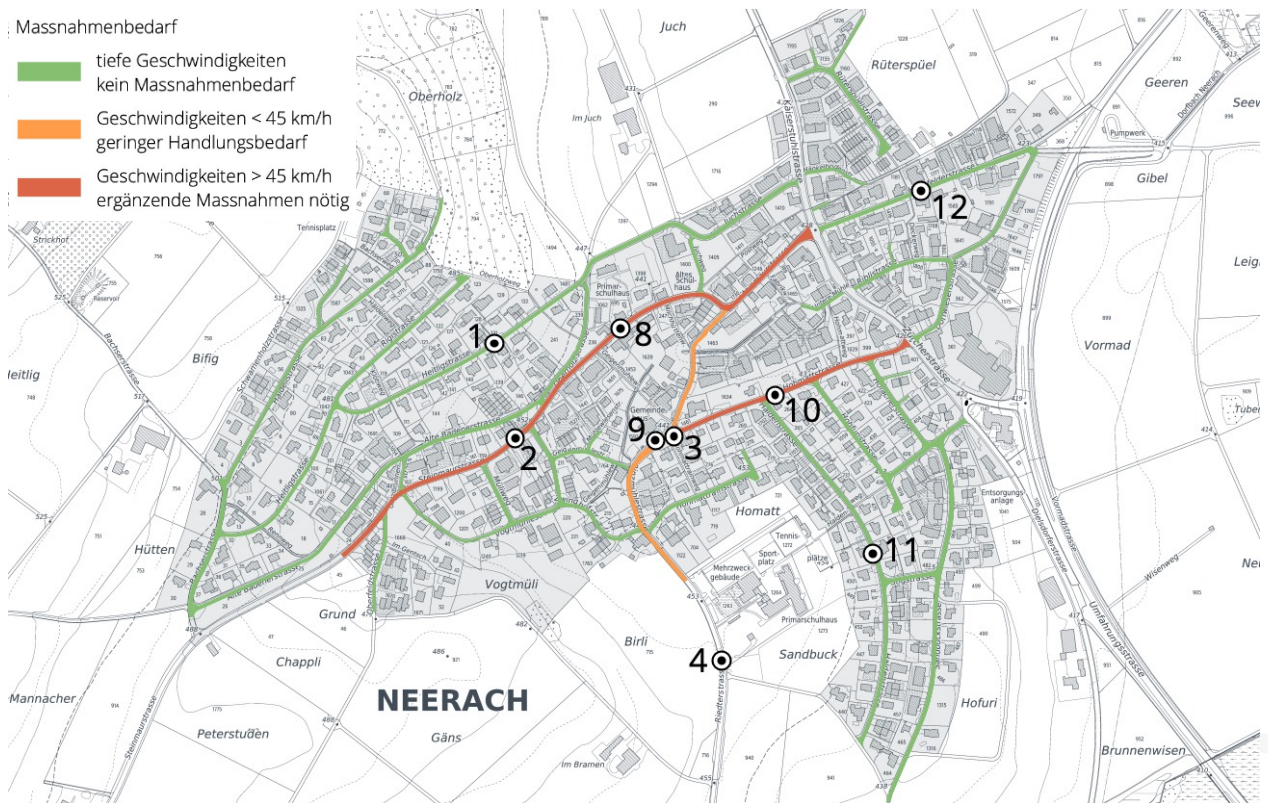
(DTV = Durchschnittlicher täglicher Verkehr, $V_{85\%}$ = Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird, vMAX = höchste gemessene Geschwindigkeit)

4.2 Potentieller 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 (Ortsteil Neerach: Steinmaurstrasse, Binzmühlestrasse, Hohmattstrasse und Riedterstrasse, Ortsteil Riedt: Neeracherstrasse) schneller gefahren wird. Die Geschwindigkeiten auf den Quartierstrassen sind angemessen und den Umständen angepasst.

Ortsteil Neerach



Nummern = Messstandorte

Ortsteil Riedt



Nummern = Messstandorte

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 gefahrenen Geschwindigkeiten so tief liegen, dass bei Einführung von Tempo 30 keine baulichen Massnahmen erforderlich wären. Signalisations- und Markierungsmassnahmen würden in diesen Bereichen als ausreichend beurteilt.

Auf den übersichtlicher gestalteten und teilweise breiteren Sammelstrassen (Ortsteil Neerach: Binzmühlestrasse, Hohmattstrasse, Juchstrasse, Oberholzstrasse, Riedterstrasse und Steinmaurstrasse, Ortsteil Riedt: Neeracherstrasse) 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.

4.3 Unfallgeschehen

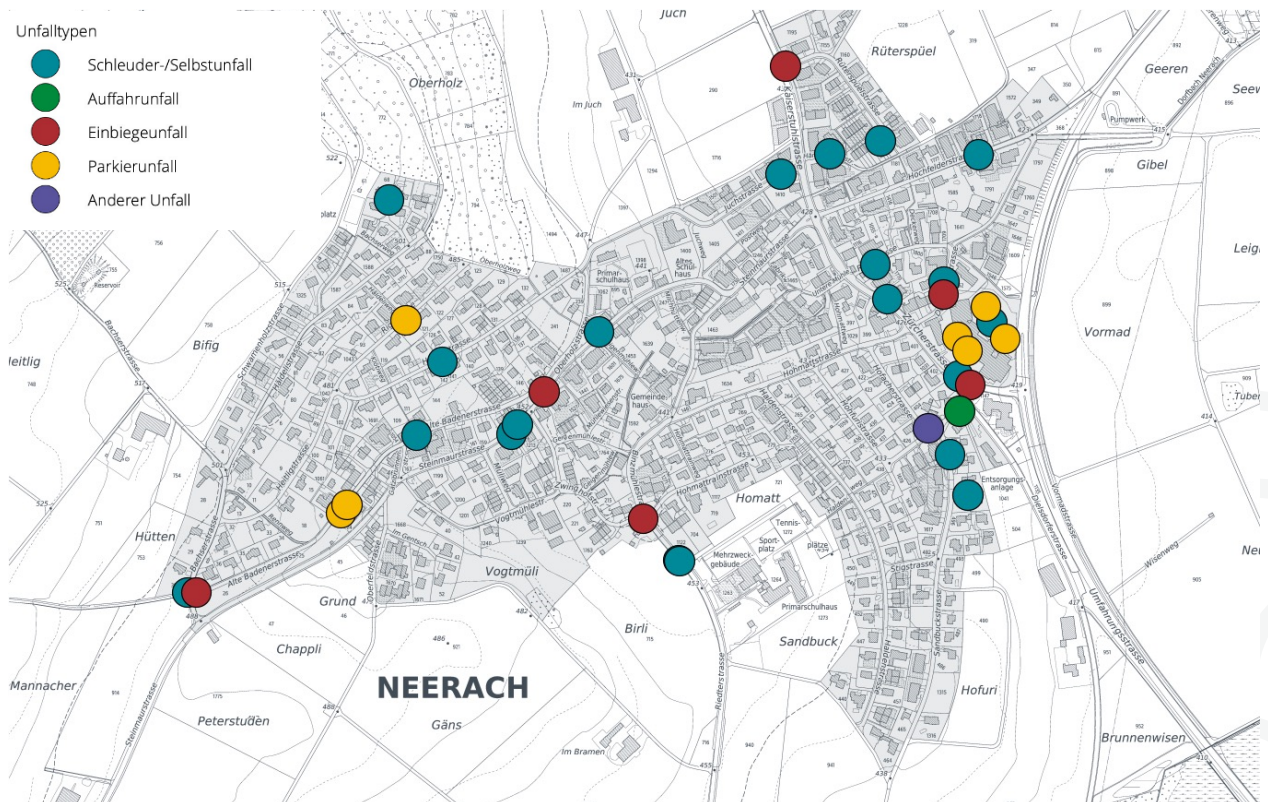
Zur Beurteilung des Unfallgeschehens wurde die von der Kantonspolizei Zürich erstellte Unfallstatistik vom 1. Februar 2020 bis 31. Januar 2026 ausgewertet. Für die Analyse wurden ausschliesslich Unfälle im Siedlungsgebiet berücksichtigt. In den sechs Jahren registrierte die Kantonspolizei Zürich im Siedlungsgebiet der Gemeinde Neerach 47 Unfälle mit zwei schwerverletzten und 5 leichtverletzten Personen. Todesfälle gab es keine. Auf dem gesamten Gemeindegebiet registrierte die Polizei in den fünf Jahren 38 Unfälle mit einer schwerverletzten (Statistik Kapo 2025: 3 Schwerverletzte) und 5 leichtverletzten Personen. Todesfälle gab es keine.

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.

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

17 der 47 Unfälle haben sich auf Kantonsstrassen oder auf an Kantonsstrassen angrenzenden Parkplätzen (Ein-/Ausfahrt Riedpark) abgespielt. Auf den Gemeindestrassen haben im gleichen Zeitraum demnach 30 Unfälle stattgefunden. In Bezug auf die verschiedenen Unfalltypen ist kein klarer Unterschied zwischen Kantons- und Gemeindestrassen auszumachen.

Übersicht Unfälle Ortsteil Neerach



Übersicht Unfälle Ortsteil 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.

4.4 Schulwege

Bereits im Jahr 2016 hat die damalige Schulpflege durch Fussverkehr Schweiz eine Expertise erstellen lassen zur Beurteilung der Schulwegsituation in Neerach und Riedt. Darin wurden verschiedene Problemstellen aufgezeigt und allgemeine Empfehlungen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit abgegeben.

Im Jahr 2019 wurde ergänzend durch die Metron AG, Brugg, eine Schwachstellenanalyse auf dem Verkehrsnetz der Gemeinde und darauf aufbauend ein Verkehrssicherheitskonzept erarbeitet. Die Schwachstellenanalyse schafft einen Überblick über alle wesentlichen Schwachstellen im Siedlungsgebiet, priorisiert diese und gibt ein Massnahmenpektrum zur Auswahl.

Einige dieser Problemstellen wurden in der Zwischenzeit bereits behoben. Weitere Lösungen werden im Rahmen der ordentlichen Strassensanierungen geprüft.

Sowohl die Expertise von Fussverkehr Schweiz wie auch das Verkehrssicherheitskonzept der Metron AG kommen zum Schluss, dass Tempo 30 oder allgemein eine Geschwindigkeitsreduktion auf den Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet zu empfehlen wäre.

Die Schwachstellenanalyse der Metron AG, Brugg, sieht an gewissen Knotenpunkten Rechtsvortritte zur Verkehrsberuhigung vor. Einige Schwachstellen, die aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens bisher nicht ausgeführt wurden, würden nun in die Umsetzung der Tempo-30-Zone integriert.

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

Art. 4 der eidgenössischen Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen verlangt das Aufheben von Fussgängerstreifen innerhalb von Tempo-30-Zonen. Somit müsste aus Sicht der Kantonspolizei Zürich (VPSA) der Fussgängerstreifen auf der Neeracherstrasse in Riedt (wird als Schulweg genutzt) aufgehoben werden.

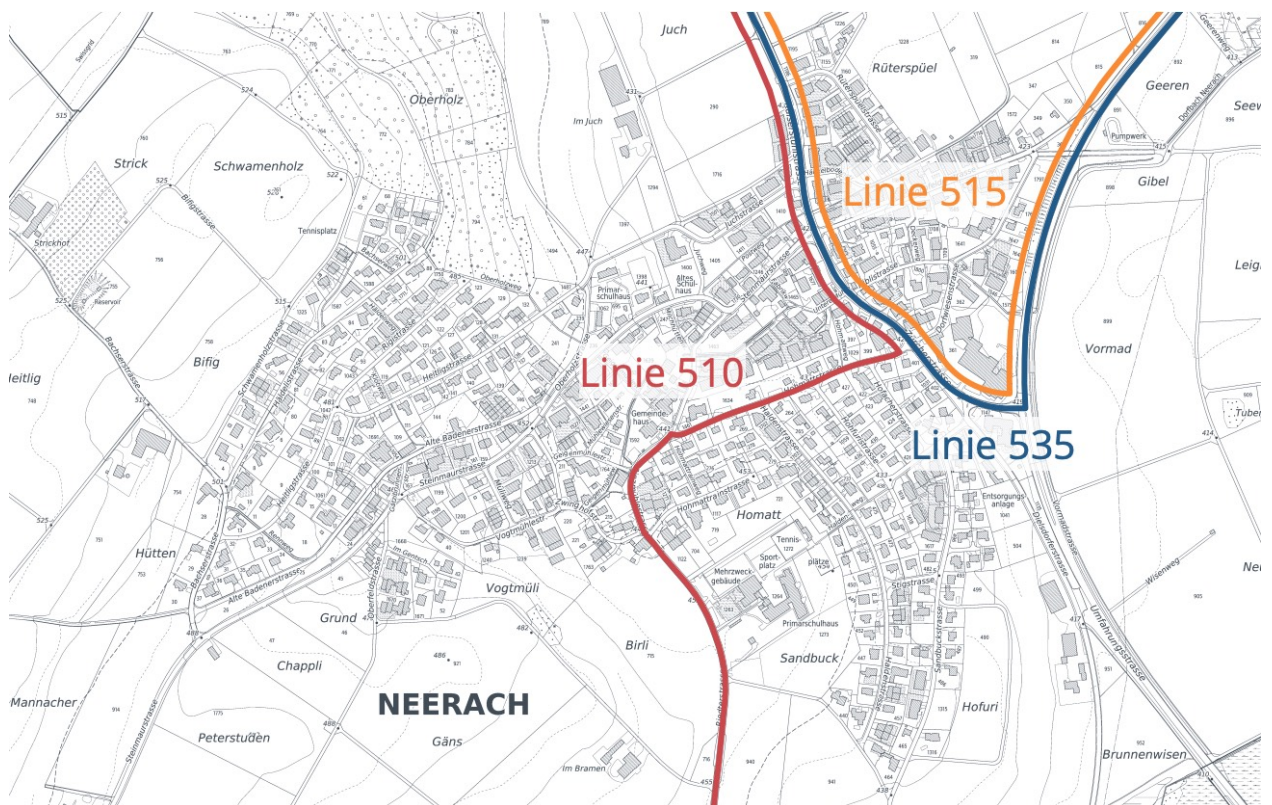
Die erforderlichen Sichtweiten und Geschwindigkeiten werden im Bereich des aufzuhebenden Fussgängerstreifens eingehalten. Aufgrund des Strassenseitenwechsels des Trottoirs besteht zudem eine gebündelte Querungsnachfrage. Die Fussgängerquerung befindet sich jedoch nicht in unmittelbarer Nähe einer Schule oder eines Heims (Voraussetzung für Fortbestand). 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 (Anordnung Fussgängerstreifen). Vor diesem Hintergrund empfiehlt das Planungsbüro SKW, auf einen Fussgängerstreifen zu verzichten und die Sicherheit der Querung durch eine unterstützende bauliche Massnahme in Form eines Vertikalversatzes mit seitlicher Einengung sicherzustellen (siehe Punkt 6.3, bauliche Massnahmen Gebiet Riedt, ergänzende bauliche Massnahmen).

Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung soll insbesondere die Interessensabwägung zwischen den geltenden rechtlichen Vorgaben 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 (VPSA) zu überprüfen.

4.5 Öffentlicher Verkehr

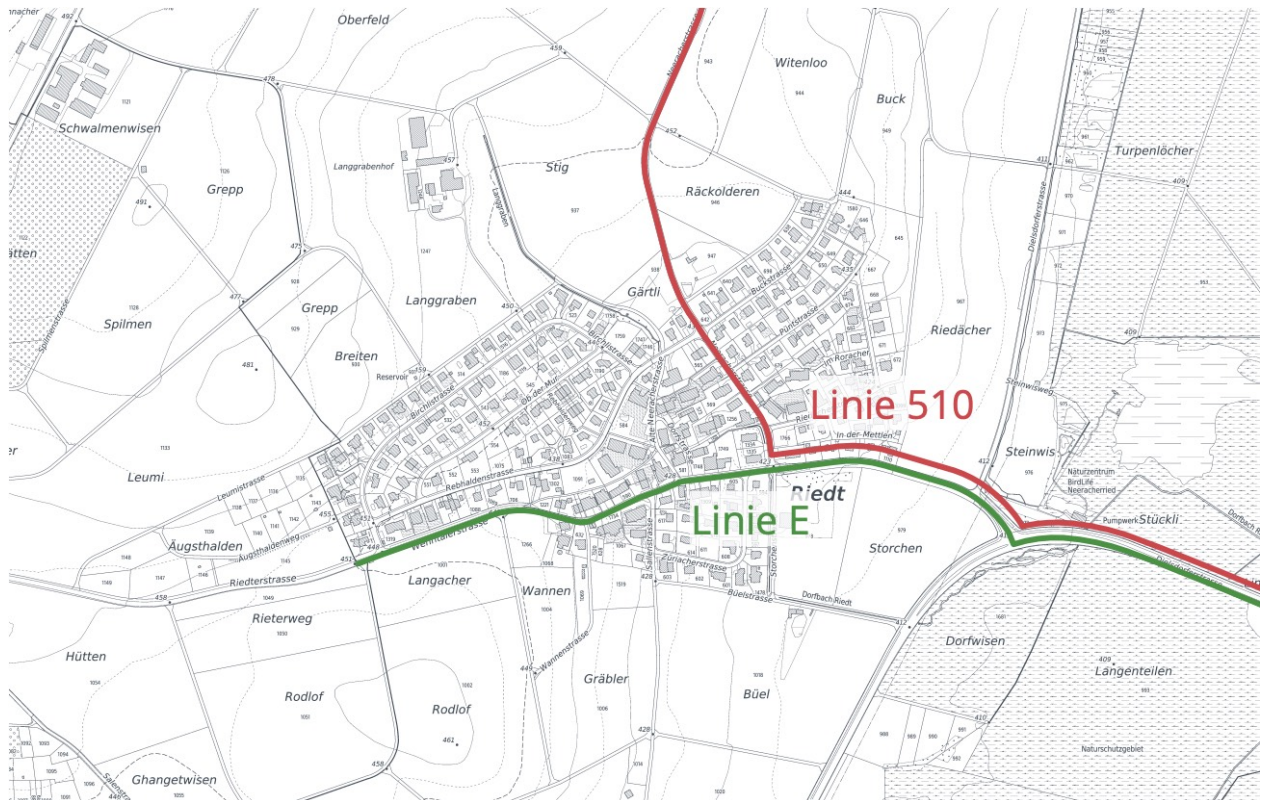
Im Gemeindegebiet von Neerach verkehren die Buslinien Nrn. E (Steinmaur, Bahnhof – Bülach, Kantonsschule, Haltestelle "Storchen" in Riedt), 510 (Kaiserstuhl, Bahnhof – Zürich Flughafen, Bahnhof), 515 (Bülach, Bahnhof, Kaiserstuhl, Bahnhof) und 535 (Bülach, Bahnhof – Oberglatt, Bahnhof). Die Buslinien E, 515 und 535 verkehren ausschliesslich auf Kantonsstrassen und sind dadurch nicht von der Einführung von Tempo 30 betroffen.

Ortsteil Neerach



Netzplan mit Buslinien

Ortsteil Riedt



Netzplan mit Buslinien

Die Buslinie 510 wird abschnittsweise von der Einführung von Tempo 30 tangiert. Eine 500 m lange Strecke in Neerach (Hohmattstrasse und Riederterstrasse) und ein 250 m langer Abschnitt in Riedt (Neeracherstrasse) 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.

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

Stellungnahme Postauto AG

Hierzu wurde eine Stellungnahme der Postauto AG zu einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 eingeholt. Mit E-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 AG 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 (Kurvenbereich bei "Geigenmühle").

Geprüfte Massnahmen

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

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.

Gemäss der UVEK-Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen gilt innerhalb einer Tempo-30-Zone grundsätzlich Rechtsvortritt. Aufgrund des erhöhten Geschwindigkeitsniveaus auf den betroffenen Strassen lehnt die Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei-Spezialabteilung, 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.

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

Fazit

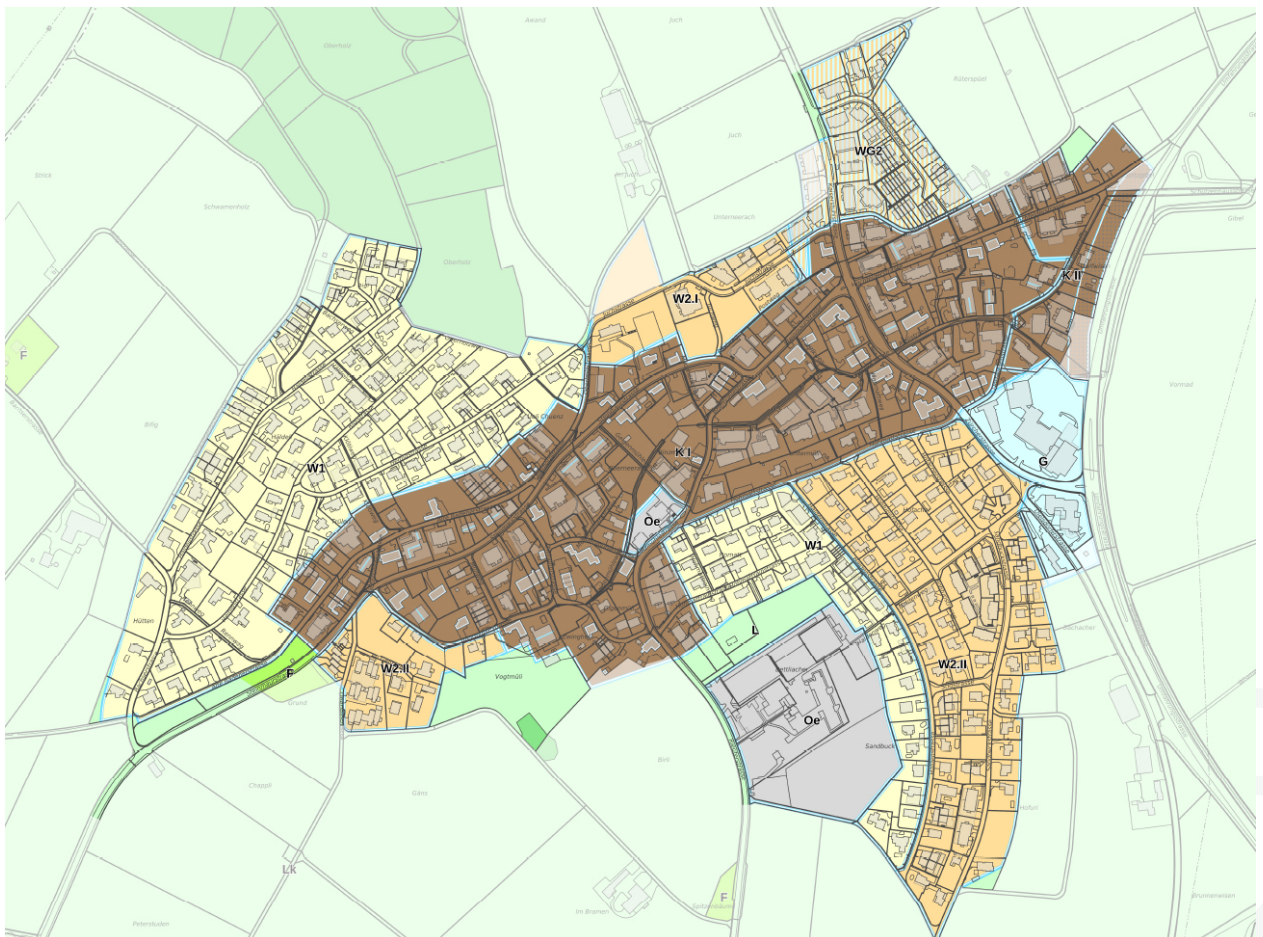
Der öffentliche Verkehr verkehrt auf den betroffenen Strassenabschnitten in beide Richtungen. Aufgrund der gemessenen Geschwindigkeiten kann auf unterstützende bauliche Massnahmen nicht verzichtet werden, weshalb auch der öffentliche Verkehr von diesen betroffen ist. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass die Verstetigung (Dauerhaftigkeit) 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.

Der Perimeter im Ortsteil Riedt 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.

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

Die Neeracherstrasse ist im kommunalen 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.

5.2 Ortsteil Neerach



Zonenplan

Der Perimeter im Ortsteil Neerach umfasst mehrere Wohnzonen, zwei Kernzonen, zwei Zonen für öffentliche Bauten und eine Gewerbezone. Im Gebiet befinden sich Wohnnutzungen, Gewerbenutzungen, eine Primarschule, 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.

Die im kommunalen Verkehrsplan verzeichneten Hauptverkehrsstrassen (Kaiserstuhl- und Zürcherstrasse, beides Kantonsstrassen) sind von der Gebietsbetrachtung für Tempo 30 ausgenommen.

Die Juchstrasse, die Steinmaurstrasse, die Oberholzstrasse, die Hohmattstrasse, die Binzmühlestrasse und die Riedterstrasse sind als kommunale Sammelstrassen bezeichnet. Entlang der letzteren führt auch ein Fuss- und Radweg, der mitunter als Schulweg dient.

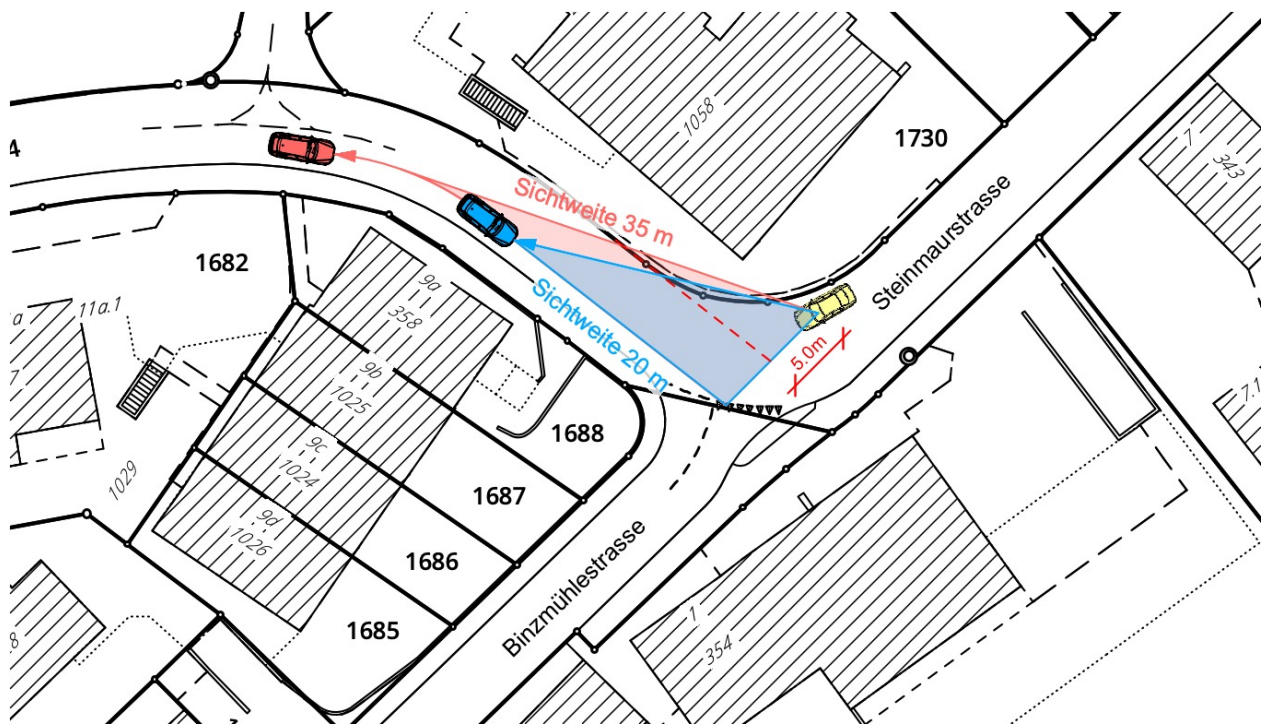
Entlang der Alten Badenerstrasse führt ein übergeordneter Fuss- und Radweg. Weitere kommunale Fusswege führen entlang der Vogtmühlestrasse, der Zwinghofstrasse, der Sandbuckstrasse und der Binzmühlestrasse sowie der Bachserstrasse, der Oberholzstrasse, der Geigenmühlestrasse und des Rennwegs quer durch das Siedlungsgebiet. Einige dieser Fuss- und Radwege dienen als Schulweg.

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

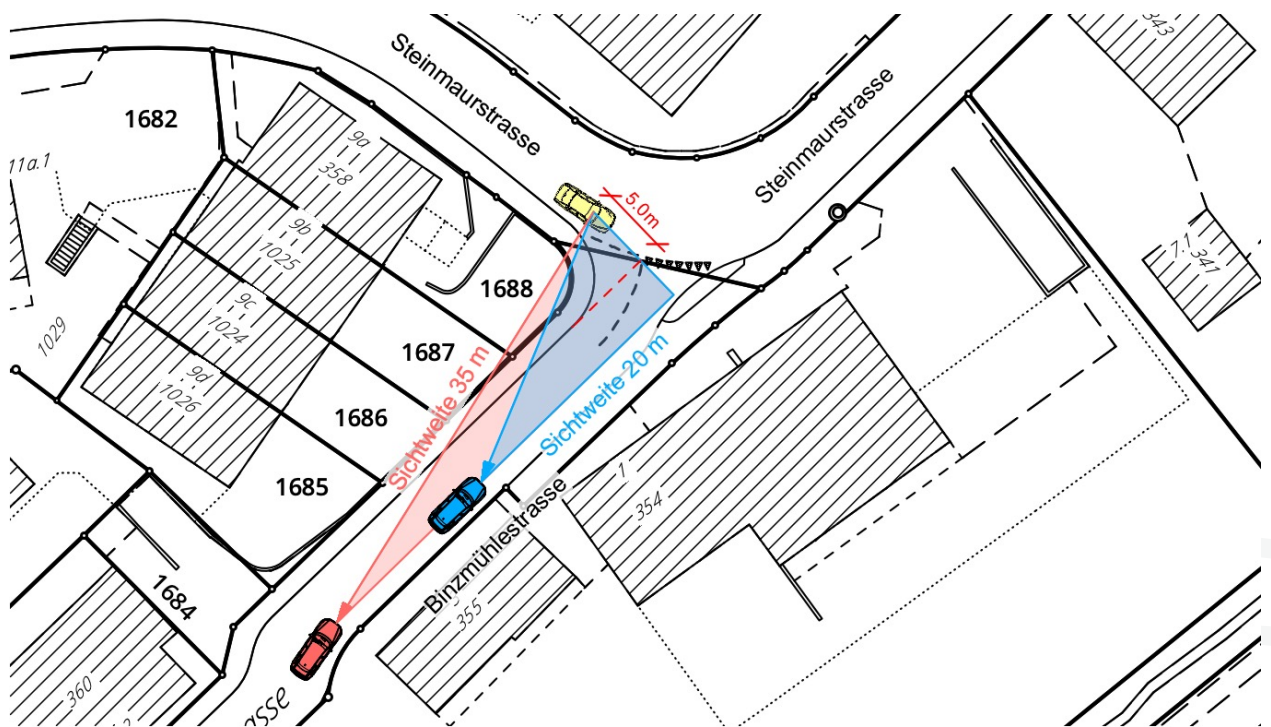
Sichtweiten Einmündung Binzmühlestrasse in Steinmaurstrasse

Bei der Einmündung der Binzmühlestrasse in die Steinmaurstrasse besteht heute ein "kein Vortritt". Die nachfolgenden Grafiken zeigen eine Sichtweitenprüfung gemäss VSS-Norm 40 273 (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute [VSS]).

Die Sichtweite in die Binzmühlestrasse ab der Steinmaurstrasse in Fahrrichtung Kaiserstuhlstrasse ist aufgrund einer Mauer auf Privatgrund ungenügend. Aus fachlicher Sicht wird zur Vermeidung von Unfällen aus Sicht des Planungsbüro SKW empfohlen, die Signalisation "Kein Vortritt" beizubehalten, da die Verkehrssicherheit dies erfordert. Ergänzend wird im Massnahmenplan "Neerach Ost" 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

6. Massnahmen

6.1 Notwendige Massnahmen gemäss Verordnung

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

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

- Zonentore am Übergang von "Höchstgeschwindigkeit 50 km/h generell" in eine Zone
- Nötigenfalls Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselemente zur Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit

Zonentore "Tempo 30"

Im Strassenraum ist ab Beginn und Ende der Tempo-30-Zone ein Signal (sollte Durchsicht erlauben) mit einer Bodenmarkierung "Zone 30" notwendig.

An den Zoneneingängen wird grundsätzlich ein Signallack montiert. Deren Montage soll auf einem Betonsockel erfolgen (bessere Handhabung bei allfälligen Anpassungen des Standorts, beim Strassenunterhalt sowie bei einer Strassen-sanierung).



Beispielfoto "Signalrack"

Markierungen

"Erinnerung 30"

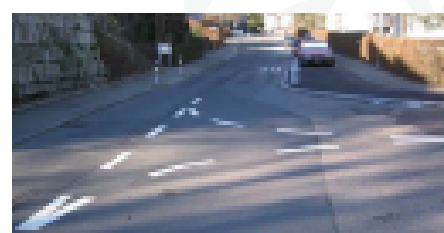
Die Markierung "Erinnerung 30" soll grundsätzlich nach Abzweigungen auf der Strasse angebracht werden.



Beispielfoto "30"

"Rechtsvortritte"

Es sind zusätzliche "Rechtsvortritte" (in gewissen Kreuzungsbereichen bereits heute bestehend) vorgesehen (siehe Details in den jeweiligen Gebieten von Neerach und Riedt).



Beispielfoto "Rechtsvortritte"

"Wegfall Fussgängerstreifen"

Alle Fussgängerstreifen (Ausnahme bei Schulen und Heimen) müssen im Bereich der Tempo-30-Zonen entfernt werden (vgl. Art. 4 UVEK-Verordnung zu Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen).



Beispielfoto "Demarkierung Fussgängerstreifen"

6.2 Massnahmenpläne Riedt und Neerach

Die vorgesehenen baulichen Massnahmen und deren Lage sind in den separaten Massnahmenplänen "Neerach West", "Neerach Ost" und "Riedt" aufgeführt.

6.3 Bauliche Massnahmen Gebiet Riedt

Zonentore

An den Zoneneingängen wird grundsätzlich ein Signallack montiert und eine Bodenmarkierung "Zone 30" angebracht. An folgenden Zoneneingängen soll anstelle eines Signallacks ein einfacher Signalständer montiert werden:

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

Markierungen

Die Markierung "Erinnerung 30" wird grundsätzlich nach Abzweigungen auf der Strasse angebracht werden.

An folgenden Knotenpunkten werden Rechtsvortritte markiert:

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

Demarkierung Fussgängerstreifen

Von der Demarkierung betroffen ist der Fussgängerstreifen auf Höhe der Liegenschaft Neeracherstrasse Nr. 19 in Riedt.

Ergänzende bauliche Massnahmen

Der gemessene $V_{85\%}$ -Wert auf der Neeracherstrasse liegt über den massgebenden 41 km/h. Um die Zielgeschwindigkeit sicherzustellen sind gemäss Massnahmenplan folgende unterstützenden baulichen Massnahmen (siehe auch Massnahmenplan Riedt) vorgesehen:

- Querung Neeracherstrasse / Rebhaldenstrasse: Die Fussgängersicherheit wird durch einen vertikalen Versatz mit seitlicher Einengung sichergestellt.
- Neeracherstrasse: Es werden zwei seitliche Einengungen wechselseitig angeordnet und alternieren mit den Rechtsvortrittsmarkierungen.



Beispielbild "Fussgängerübergang mit vertikalem Versatz und seitlicher Einengung"



Beispielfoto "seitliche Einengung"

Umgang mit Trottoirüberfahrten

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.

6.4 Bauliche Massnahmen Ortsteil Neerach

Zonentore

An den Zoneneingängen wird grundsätzlich ein Signalrack montiert und eine Bodenmarkierung "Zone 30" angebracht. An folgenden Zoneneingängen soll anstelle eines Signalracks ein einfacher Signalständer montiert werden:

- Hädelistrasse
- Oberfeldstrasse
- Alte Badenerstrasse
- Heitligstrasse
- Rüterspüelstrasse
- Hochfelderstrasse (Ende Siedlungsgebiet)
- Dorfwiesenstrasse (Ende Siedlungsgebiet)
- Sandbuckstrasse
- Haldenstrasse

Markierungen

Die Markierung "Erinnerung 30" soll grundsätzlich nach Abzweigungen auf der Strasse angebracht werden.

An folgenden Knotenpunkten werden Rechtsvortritte markiert:

- Bachserstrasse / Hädelistrasse
- Bachserstrasse / Heitligstrasse
- Bachserstrasse / Alte Badenerstrasse
- Heitligstrasse / Rigistrasse
- Alte Badenerstrasse / Gätzibrunnenstrasse
- Vogtmühlestrasse / Müliweg
- Vogtmühlestrasse / Zwinghofstrasse
- Zwinghofstrasse / Geigenmühlestrasse
- Hohfuristrasse / Haldenweg
- Hohfuristrasse / Hofacherstrasse
- Haldenstrasse / Stigstrasse
- Sandbuckstrasse / Stigstrasse
- Sandbuckstrasse / Sandbuckstrasse (Kreuzungsbereich Hohfuristrasse / Hofacherstrasse)
- Rüterspüelstrasse / Abzweiger Rüterspüelstrasse

Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO)

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



Beispielfoto "FGSO"

Ergänzende bauliche Massnahmen

Auf einigen Strassen im Ortsteil Neerach liegt der gemessene $V_{85\%}$ -Wert über den massgebenden 41 km/h. Um die Zielgeschwindigkeit auf diesen Strassen sicherzustellen, sind gemäss Massnahmenplan folgende unterstützenden baulichen Massnahmen (siehe auch Massnahmenpläne "Neerach West" und "Neerach Ost" 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.
- Hohmattstrasse: Es werden drei seitliche Einengungen angeordnet.



Beispielfoto "seitliche Einengung"

Umgang mit Trottoirüberfahrten

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.

7. Beurteilung Auswirkungen Tempo-30-Zonen

Der Aufwand für die Signalisation und die vorgesehenen baulichen Massnahmen stehen aus Sicht des Planungsbüros SKW mit den angestrebten Zielen der Initiantinnen in einem angemessenen Verhältnis.

Nachfolgend stichwortartig die wichtigsten Auswirkungen:

- 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.

Folgende rechtliche Belange sind von Bedeutung:

- Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Ab 50 km/h (plus Toleranz) wird der Führerausweis entzogen.
- Im Unterschied zu Begegnungszonen (Tempo 20) haben Fahrzeuge in Tempo-30-Zonen Vortritt. Fussgänger dürfen die Fahrbahn überall queren. Fahrzeugähnliche Geräte, wozu nach geltendem Recht Trotтинette, Skateboards, Inline-Skates, Kindervelos oder ähnliche mit Rädern oder Rollen ausgestattete Fortbewegungsmittel (Antrieb ausschliesslich durch eigene Körperkraft) gelten, sind – wie auch bei "generell 50 km/h" nur auf verkehrsarmen Nebenstrassen gestattet.

8. Planungsablauf

Neben dem Verfahren für die Signalisationsmassnahmen gemäss eidgenössischem Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01) muss auch das Verfahren nach kantonalem Strassengesetz (StrG, LS 722.1) für die baulichen Massnahmen durchgeführt werden. Die beiden Verfahren sind zu koordinieren.

Sofern die Stimmberechtigten der Umsetzungsvorlage zur Einführung von Tempo 30 auf allen kommunalen Strassen im geschlossenen Siedlungsgebiet von Neerach und Riedt zustimmen, muss in einem nächsten Schritt das Verfahren nach StrG durchgeführt werden:

1. Das Projekt "Tempo 30 in Neerach" mit den baulichen Massnahmen wird während 30 Tagen öffentlich aufgelegt.
2. Gegen das Projekt kann innerhalb der Auflagefrist Einsprache beim Gemeinderat erhoben werden. Mit der Einsprache können alle Mängel des Projekts geltend gemacht werden.
3. Die Einsprachen werden vom Gemeinderat behandelt und das Projekt gegebenenfalls bereinigt. Anschliessend erfolgt die Projektfestsetzung (Beschluss) durch den Gemeinderat.

4. Die Projektfestsetzung nach StrG wird, koordiniert mit der Verfügung der Kantonspolizei Zürich (VPSA) über die notwendigen Verkehrsanordnungen nach SVG, während 30 Tagen öffentlich aufgelegt.
5. Gegen den Festsetzungsbeschluss des Gemeinderates über die baulichen Massnahmen des Projekts sowie die Verfügung der Kantonspolizei Zürich (VPSA) über die notwendigen Verkehrsanordnungen kann innerhalb der Auflagefrist je separat Rekurs erhoben werden.
6. Wenn keine Rekurse eingehen oder allfällige Rekurse rechtskräftig behandelt und abgelehnt werden, kann die Realisierung der baulichen Massnahmen und die Erstellung der erforderlichen Signalisationen begonnen werden.

Einbezug Eigentümer Privatstrassen

Die Eigentümer der Privatstrassen (Neerach: zwei Abzweiger/Zufahrten ab Hädelistrasse, Riedt: Im Roracher und In der Mettlen) werden nach positivem Entscheid des Soveräns zu Tempo 30 in Neerach angehört.

9. Vorprüfung Kantonspolizei Zürich

Mit "Signalisationsvorentscheid" vom 2. März 2026 hat die Kantonspolizei Zürich (VPSA) zur flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen im geschlossenen Siedlungsgebiet von Neerach und Riedt (Kantonsstrassen ausgenommen) Stellung genommen.

Die Polizei beurteilt die geplanten Tempo-30-Zonen, gestützt auf die eidgenössische Verordnung des UVEK (Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sowie der polizeilichen Erfahrungen als geeignet. Weiter ist die Polizei mit der Art und Anzahl der gemäss vorliegenden Grundlagen (Kurzbericht, Massnahmenpläne) aufgeführten Massnahmen einverstanden.

Die Signalisationen und Markierungen werden bei Ausführung durch die Kantonspolizei Zürich (VPSA) vor Ort festgelegt.

Weiter informierte die Polizei, dass bei Realisierung sämtlicher Massnahmen wie in den vorliegenden Grundlagen aufgeführt, die UVEK-Anforderungen als erfüllt gelten und die Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei-Spezialabteilung, der Einführung der Tempo-30-Zonen in der Gemeinde Neerach zustimmen kann. Dies jedoch unter dem Vorbehalt, dass die unterstützenden baulichen Massnahmen gemäss den vorliegenden Grundlagen umgesetzt werden. Sollte die Anordnung eines Hauptelements geändert oder weggelassen werden, wäre der "Signalisationsvorentscheid" der Polizei hinfällig. Dies würde sich auch auf allfällige Änderungen des Perimeters der vorgesehenen Tempo-30-Zonen beziehen. Zudem bleibt eine Neubeurteilung oder Wiedererwägung aufgrund von Rechtsänderungen vorbehalten.

Nach allfälliger Bewilligung des Objektkredits durch den Souverän werden auf Antrag der Gemeinde Neerach die notwendigen Verfügungen seitens Kantonspolizei Zürich (VPSA) erlassen. Die Verkehrsanordnungen und die unterstützenden Massnahmen sind zeitgleich zu veröffentlichen. Die Inkraftsetzung, d.h. das Anbringen der entsprechenden Signalisationen und Bodenmarkierungen erfolgt nach Ablauf der unbenutzten Rekursfrist und nach der Realisierung der baulichen Massnahmen.

Die Kantonspolizei Zürich (VPSA) empfiehlt, die realisierten Massnahmen zur Durchsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nach ca. einem Jahr (ab Einführung) auf ihre Wirkung zu überprüfen. Die entsprechenden Kontrollmessungen sind durch den Gemeinderat durchzuführen. Der $V_{85\%}$ -Wert sollte dannzumal, nach Einführung von Tempo 30, maximal 38 km/h betragen. Bei Nichterreicherung dieses Richtwertes sind weitere Massnahmen und deren Umsetzung zu prüfen.

10. Kosten

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.

1. Markierungen

1.1	Installation	CHF	1'000.00
1.2	Markierungen Zone 30: 31 Stk. à CHF 325.00	CHF	10'075.00
1.3	Markierungen Erinnerung 30: 105 Stk. à CHF 110.00	CHF	11'550.00
1.4	Markierungen Rechtsvortritt: 21 Stk. à CHF 900.00	CHF	18'900.00
1.5	Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche: 35 m ² à CHF 90.00	CHF	3'150.00
1.6	Demarkierung Fussgängerstreifen in Riedt: 1 Stk. à CHF 150.00	CHF	150.00
Zwischentotal Markierungen, exkl. MWST, ca.			CHF 45'375.00

2. Anschaffung Signalisationen

2.1	Signal 2.59, je 1/2 "Zone 30" und "Ende Zone 30": 70 Stk. à CHF 100.00	CHF	7'000.00
2.2	Weitere Signale (Anpassung Signal "Sackgasse" bei Rütterspüelstrasse in das "Zonentor") 1 Stk. à CHF 60.00	CHF	100.00
2.3	Signalständer und Rohrrahmen: 15 Stk. à CHF 200.00	CHF	3'000.00
2.4	Stele/Rack: 20 Stk. à CHF 1'350.00	CHF	27'000.00
2.5	Montage in Rahmen: 70 Stk. à CHF 6.00	CHF	400.00
Zwischentotal Signalisationen, exkl. MWST, ca.			CHF 37'500.00

3. Montage/Einbau Signalisationen

3.1	Installationen	CHF	4'000.00
3.2	Versetzen Stele/Signalrack: 20 Stk. à CHF 500.00	CHF	10'000.00
3.3	Versetzten Signalständer/Poller: 15 Stk: à CHF 400.00	CHF	6'000.00
3.4	Demontage/Verschieben bestehende Signalständer/Racks: 2 Stk. à CHF 200.00	CHF	400.00
3.5	Montage in Fundamente oder auf Betonsockel: 35 Stk. à CHF 90.00	<u>CHF</u>	<u>3'200.00</u>

Zwischentotal Montage/Einbau Signalisationen, exkl. MWST, ca. CHF 23'600.00

4. Bauliche Massnahmen

4.1	Installationen (siehe Ziff. 3.1)	CHF	0.00
4.2	Seitliche Einengungen: 14 Stk. à CHF 3'500.00	CHF	49'000.00
4.3	Anrampung: 1 Stk: à CHF 7'500.00	CHF	7'500.00
4.4	Reserve	<u>CHF</u>	<u>7'000.00</u>

Zwischentotal bauliche Massnahmen, exkl. MWST, ca. CHF 63'500.00

Total Baukosten (Genauigkeit \pm 25%), exkl. MWST, ca. CHF 169'975.00

MWST, ca. CHF 13'800.00

Total Baukosten (Genauigkeit \pm 25%), inkl. MWST, ca. CHF 183'775.00

5. Technische Arbeiten

5.1	Technische Grundlagen, Bauleitung und Ausführungspläne: (je nach Umfang Anteil ca. 30% an Baukosten, exkl. MWST), ca.	CHF	51'000.00
-----	--	-----	-----------

6. Unvorhergesehenes

6.1	Unvorhergesehenes (Anteil ca. 10% an Baukosten, inkl. MWST), ca.	<u>CHF</u>	<u>17'000.00</u>
-----	--	------------	------------------

Zwischentotal techn. Arbeiten und Unvorhergesehenes, exkl. MWST, ca. CHF 68'000.00

Gesamtkosten (Genauigkeit +/- 25%), inkl. MWST, ca. CHF 252'000.00

10.1 Objektkredit

Gemäss Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden und dem Orientierungsschreiben 2025 des kantonalen Gemeindeamtes, Abteilung Gemeindefinanzen, ist der Verpflichtungskredit als exakter Betrag festzulegen. Reserven aufgrund von Planungsunsicherheiten beim Kostenvoranschlag nach Angaben des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA) sind frankenmässig in die Verpflichtungskreditsumme einzurechnen. Daraus lässt sich ableiten, dass die Verpflichtungskreditsumme auch bei anderen Berechnungen inkl. Reserven als exakter Betrag auszuweisen ist.

Zusätzlich werden die geplanten Baukosten in der Regel mit einer Abweichungsgrösse von "+/- xx Prozent" aufgeführt. Dieser Betrag wird in der Planung nicht in Franken eingerechnet. Für die Bemessung des Verpflichtungskredits ist jedoch auch diese prozentuale Planungsunsicherheit in Franken einzurechnen. Der Verpflichtungskredit erhöht sich entsprechend um diesen Betrag.

Unter Berücksichtigung einer Reserve in Höhe der Kostengenauigkeit von +/- 25% der geschätzten Kosten von CHF 252'000.00, inkl. MWST (+ CHF 63'000.00), erhöhen sich die **Gesamtkosten auf CHF 315'000.00, inkl. MWST**. Deshalb wird dem Souverän ein **Objektkredit** in Höhe der maximal anfallenden Gesamtkosten und somit über **CHF 315'000.00, inkl. MWST**, zur Beschlussfassung beantragt.

Verpflichtungskredit = Ermächtigung des Gemeinderates, für einen bestimmten Zweck und bis zu einem bestimmten Betrag finanzielle Verpflichtungen einzugehen.

Objektkredit= Übliche Form eines Verpflichtungskredits; d.h. Ausgabenbeschluss für ein einzelnes, klar umrissenes, in sich geschlossenes Einzelvorhaben.

11. Folgekosten

Mit der flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen in der Gemeinde Neerach (Ortsteile Riedt und Neerach) werden Folgekosten anfallen. Die Berechnung der Folgekosten richtet sich dabei nach dem Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden.

Die Folgekosten werden nicht zum Verpflichtungskredit des Vorhabens hinzugerechnet. Sie gelten aber in Zukunft als gebundene Ausgaben und sind daher auszuweisen.

Kapitalfolgekosten

Die Abschreibungen berechnen sich aufgrund der Nutzungsdauer der entsprechenden Anlagekategorie. Für die Verzinsung allfällig benötigter Fremdmittel, was vorliegend nicht der Fall ist, würde noch ein Zinssatz dazugerechnet.

Anlagekategorie	Nutzungsdauer	Basis	Kosten
Strassen	40 Jahre	CHF 315'000.00	<u>CHF 7'875.00</u>
Kapitalfolgekosten, pro Jahr			CHF 7'875.00

Betriebliche Folgekosten

Für die Bodenmarkierungen fallen regelmässige Instandstellungsarbeiten an. Je nach gewähltem Verfahren (Kaltplastik, Markierungsfarbe) liegt die Lebensdauer der Bodenmarkierungen zwischen 5 und 10 Jahren. Falls möglich, würden Bodenmarkierungen kombiniert mit ordentlichen Strassensanierungen erneuert.

Bei den betrieblichen Folgekosten (Sachaufwand) wird bei Strassen als Richtwert von 1,5% auf Basis der Gesamtkosten ausgegangen. Personelle Aufwendungen können nicht beziffert werden.

Sachaufwand, 1,5% von CHF 315'000.00	CHF	4'725.00
Personalaufwand (nicht bezifferbar)	CHF	<u>0.00</u>
Betriebliche Folgekosten, pro Jahr	CHF	4'725.00
Total Folgekosten, pro Jahr	CHF	12'600.00

12. Budget 2026

Die Kosten für die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in der Gemeinde Neerach sind im Budget 2026 der Politischen Gemeinde Neerach nicht enthalten.

D. Erwägungen

Die Stimmberechtigten der Politischen Gemeinde Neerach haben die Einzelinitiative in der Form der allgemeinen Anregung an der Gemeindeversammlung vom 2. Dezember 2024 angenommen. Der Gemeinderat ist daher nach § 154 des kantonalen Gesetzes über die politischen Rechte (GPR, LS 161) verpflichtet, innert 18 Monaten nach der ersten Abstimmung, dem zuständigen Organ eine Umsetzungsvorlage zu unterbreiten.

Für einmalige Ausgaben von mehr als CHF 100'000.00 bis CHF 1'500'000.00 ist gestützt auf Art. 12 Ziff. 4 der Gemeindeordnung der Politischen Gemeinde Neerach (GO) die Gemeindeversammlung zuständig.

Dauernde Verkehrsanordnungen auf Gemeindestrassen verfügt nach § 4 Abs. 2 der Kantonalen Signalisationsverordnung (KSigV, LS 741.2) die Kantonspolizei Zürich auf Antrag der zuständigen Gemeindebehörde.

E. Schlussbemerkungen

Der Gemeinderat liess in den Jahren 2019 und 2020 durch die Metron Verkehrsplanung AG, Brugg, ein Verkehrssicherheitskonzept und eine Schwachstellenanalyse erstellen. Daraus resultierende Massnahmen waren Markierungen von Rechtsvortritten an exponierten Stellen (Neeracherstrasse, Steinmaurstrasse, Hohmattstrasse) sowie das Aufstellen von "Nasen/Trapezen" zur Einengung des Strassenraums. Entlang der Riedterstrasse/Neeracherstrasse zwischen Neerach und Riedt wurden in regelmässigen Abständen Leitpfosten im Grünstreifen gesetzt, um eine klare Trennung zwischen Strasse und angrenzendem Fussweg zu signalisieren. Auf der Riedterstrasse im Bereich der Primarschule "Sandbuck" wurden Hindernisse zur Verkehrsberuhigung montiert. Ebenso wurde die Verkehrsführung für Elterntaxi umgesetzt. Sämtliche Umsetzungsmassnahmen waren Bestandteil des Verkehrssicherheitskonzeptes und der Datenblätter aus der Schwachstellenanalyse.

Bei jeder Strassensanierung wird die Verkehrssituation durch den Gemeinderat neu beurteilt. So wurde beispielsweise bei der Hochfelderstrasse im Bereich des Deckerweges mittels Fahrbahneinengungen die Übersicht für Fussgänger verbessert und entlang der Juchstrasse eine Mittellinie zur Kennzeichnung der Fahrbahn angebracht. Beim aktuellen Sanierungsprojekt der Haldenstrasse wird die seitliche Einengung auf Höhe Haldenweg mit einer definitiven Pflasterung versehen.

Wie bereits bei der Stellungnahme zur damaligen Einzelinitiative in der Form der allgemeinen Anregung dargelegt, ist der Gemeinderat nach wie vor der Ansicht, Tempo 30 nicht einführen zu müssen. Viele Gemeindestrassen verleiten aufgrund ihrer Gegebenheiten (Breite, bestehende Hindernisse wie Nasen/Trapeze, Einengungen, parkierte Fahrzeuge, Topografie etc.) nicht zum Schnellfahren. Die geltende Geschwindigkeit von generell Tempo 50 bedeutet nicht, dass diese Geschwindigkeit gefahren werden muss oder kann. Die Geschwindigkeit ist stets den örtlichen Verhältnissen anzupassen. Tempo 50 wird vor allem entlang der "Hauptverkehrsachsen" (Steinmaurstrasse, Binzmühlestrasse, Hohmattstrasse, Neeracherstrasse und Riedterstrasse) gefahren. Bei etlichen anderen gemessenen Strassen wie Haldenstrasse, Hochfelderstrasse, Heitligstrasse, Ob der Mur, Birchlistrasse und Rebhaldenstrasse beträgt der $V_{85\%}$ -Wert (Geschwindigkeit, die durch 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird) zwischen 27 km/h und 39 km/h.

Gemäss Verkehrsunfallstatistik der Kantonspolizei Zürich über die letzten Jahre handelt es sich bei der Mehrheit der Unfälle glücklicherweise "nur" um Sach- und nicht um Personenschäden, wobei dieser Umstand vom Gemeinderat in keiner Art und Weise verharmlost werden möchte. Ein Grossteil der Unfälle passierten in der Vergangenheit bei den Ein- /Ausfahrten der Zürcherstrasse/Umfahrungsstrasse (Nähe "Riedpark") und bei den Ein-/Ausfahrten der Wehntalerstrasse/Umfahrungsstrasse (Nähe "Naturzentrum Neeracherried") in die bzw. von der jeweilige/n Umfahrungsstrasse. Im Kreuzungsbereich "Riedpark" hat der Kanton als Massnahme die Geschwindigkeit im Kreuzungsbereich auf 60 km/h reduziert. Beim "Naturzentrum Neeracherried" sind auf Sommer/Herbst 2026 bauliche Massnahmen vorgesehen, wozu auch die Installation einer Lichtsignalanlage gehört.

Die flächendeckende Einführung vom Tempo 30 wäre nicht nur mit finanziellen Kosten, sondern auch mit baulichen Massnahmen verbunden. Ebenso fallen durch die Instandhaltung der baulichen Massnahmen jährlich wiederkehrende Kosten, sogenannte Folgekosten, an.

Der Gemeinderat hat Verständnis, dass der Verkehrssicherheit und dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung einen hohen Stellenwert beizupflichten sind. Bauliche Massnahmen wie Einengungen oder Schwellen können aber trotz reduzierter Geschwindigkeit zu einer anderen, neuen Art von Lärm führen, was ebenfalls störend wirken kann. Zudem können aus Sicht des Gemeinderates auch mit Tempo 30 Unfälle nicht vermieden werden. Jedoch ist erwiesen, dass Personenunfälle bei Tempo 30 statistisch und medizinisch betrachtet weniger gravierende Verletzungen zur Folge haben, als bei höherem Tempo.

Die Einführung von Tempo 30 fördert zudem auch nicht die bereits heute sehr knappen Fahrzeiten im öffentlichen Verkehr der Buslinie Nr. 510 von Kaiserstuhl, Bahnhof, über Neerach und Riedt nach Oberglatt, Bahnhof und weiter nach Zürich, Flughafen. Noch offen ist, ob bei Einführung von Tempo 30 die Gemeinde Neerach als Werkeigentümerin allfällige Ersatzmassnahmen gegenüber von Postauto AG, als ÖV-Betreiberin leisten muss.

Abschliessend gilt es festzuhalten, dass der überwiegende Teil des Verkehrs auf den Quartierstrassen kein Durchgangsverkehr, sondern Quellverkehr (vom Gebiet ausgehender Verkehr) ist. Verbesserungen durch gezielte einzelne Massnahmen könnten wesentlich kostengünstiger bewirkt werden, als mit der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 auf allen kommunalen Strassen im geschlossenen Siedlungsgebiet von Neerach und Riedt.

Aus den genannten Gründen und Überlegungen empfiehlt der Gemeinderat der Gemeindeversammlung, die Umsetzungsvorlage zur Einführung von Tempo 30 in der Gemeinde Neerach abzulehnen.

Der Gemeinderat beschliesst:

1. Die Umsetzungsvorlage "Einführung von Tempo 30 auf allen kommunalen Strassen im geschlossenen Siedlungsgebiet von Neerach und Riedt", gestützt auf den Kurzbericht (technische Grundlagen) sowie die Massnahmenpläne "Neerach West", "Neerach Ost" und "Riedt" des Büros SUTER VON KÄNEL WILD Planer und Architekten AG, Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich, alles datiert vom 23. März 2026, mit Gesamtkosten in Höhe von CHF 315'000.00, inkl. MWST und Kostengenauigkeitsreserve +/- 25%, wird genehmigt.
2. Mit der Unterbreitung der Vorlage "Einführung von Tempo 30 auf allen kommunalen Strassen im geschlossenen Siedlungsgebiet von Neerach und Riedt", zur Abstimmung an der Gemeindeversammlung vom Montag, 8. Juni 2026, gilt die vom Souverän an der Gemeindeversammlung vom Montag, 2. Dezember 2024 angenommene Einzelinitiative in der Form der allgemeinen Anregung als umgesetzt.
3. Im Sinne der genannten Erwägungen lehnt der Gemeinderat die Umsetzungsvorlage "Einführung von Tempo 30 auf allen kommunalen Strassen im geschlossenen Siedlungsgebiet von Neerach und Riedt", zuhanden der Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung vom Montag, 8. Juni 2026, ab.
4. Der Gemeindeversammlung vom Montag, 8. Juni 2026, wird folgender Antrag zur Beschlussfassung unterbreitet:

- 4.1. Umsetzungsvorlage "Einführung von Tempo 30 auf allen kommunalen Strassen im geschlossenen Siedlungsgebiet von Neerach und Riedt" mit den damit verbundenen notwendigen Massnahmen, basierend auf dem Kurzbericht (technische Grundlagen) sowie den Massnahmenplänen "Neerach West", "Neerach Ost" und "Riedt" des Büros SUTER VON KÄNEL WILD Planer und Architekten AG, Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich, alles datiert vom 23. März 2026, sowie Genehmigung eines Objektkredits von CHF 315'000.00, inkl. MWST. Der Gemeinderat lehnt die Umsetzungsvorlage und den damit verbundenen Objektkredit ab.
- 4.2 Bei Annahme der Umsetzungsvorlage wird der Gemeinderat beauftragt und ermächtigt, allfällige zwingend notwendige Änderungen an dieser Vorlage, die sich aus dem Genehmigungs- oder Rekursverfahren ergeben, in eigener Kompetenz vorzunehmen.
5. Der Text gemäss Ausgangslage und Erwägungen sowie Dispositiv 4 wird in den Beleuchtenden Bericht für die Gemeindeversammlung vom Montag, 8. Juni 2026, übernommen.
6. Die Rechnungsprüfungskommission wird eingeladen, zuhanden der Gemeindeversammlung vom Montag, 8. Juni 2026 zum Geschäft Stellung zu nehmen und ihren Abschied dem Gemeindegemeinschafter gemäss Terminplan (spätestes Abgabe am Dienstag, 5. Mai 2026) rechtzeitig abzuliefern.
7. Die Gemeindeverwaltung, Abteilung Präsidiales, wird beauftragt, die nötigen Vorbereitungen zum vorliegenden Geschäft an der Gemeindeversammlung vom Montag, 8. Juni 2026, zu treffen.
8. Mitteilung durch Protokollauszug an:
 - SUTER VON KÄNEL WILD Planer und Architekten AG, Frau Anita Brechbühl, Projektleiterin, Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
 - Rechnungsprüfungskommission Neerach; per E-Mail an alle RPK-Mitglieder; Beilagen: Kurzbericht (technische Grundlagen) sowie Massnahmenpläne "Neerach West", "Neerach Ost" und "Riedt"
 - Abteilung Präsidiales; per E-Mail
 - Aktenaufgabe Gemeindeversammlung vom 8. Juni 2026
 - 1.4.4. Verkehrssicherheit

Für richtigen Protokollauszug



Marc Bernasconi
Gemeindegemeinschafter