TEAMverkehr.zug
verkehrsingenieure

Gemeinde Fischbach-Göslikon **ENTWURF**

Tempo-30-Zone Weidstrasse

Gutachten

19.033 / 16. Mai 2019

Auftraggeber

Gemeinde Fischbach-Göslikon
Alte Landstrasse 27
5525 Fischbach-Göslikon

8800 Thalwil

Verfasser

TEAMverkehr.zug ag
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a
zugerstrasse 45, ch-6330 cham
blockweg 3, ch-6410 Goldau

fon 041 783 80 60
fon 041 859 10 20
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Valérie Weibel, weibel@teamverkehr.ch
BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsingenieurin

Guido Gisler, gisler@teamverkehr.ch
Dipl. Ingenieur FH/SVI in Raumplanung, Verkehrsingenieur

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 1

1.1 Ausganglage / Auftrag 1

1.2 Wichtigste gesetzliche Grundlagen zu Temp-30-Zonen 2

1.3 Wichtigste Begriffe und Abkürzungen 2

2 Gutachten 3

2.1 Ziele 3

2.2 Perimeter / Strassenhierarchie 4

2.3 Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite 7

2.3.1 Situative Gefahrenstellen 7

2.3.2 Allgemeine Gefahrenstellen 7

2.3.3 Unfallauswertung 11

2.4 Geschwindigkeitsniveau 12

2.5 Besondere Schutzbedürfnisse bestimmter Nutzergruppen 14

2.6 Bestehende und angestrebte Qualität des Raumes 15

2.7 Mögliche Auswirkung der verkehrsberuhigten Zone auf die Ortschaft 16

2.8 Beurteilung Eignung der Tempo-30-Zone 16

3 Massnahmen 17

3.1 Signalisation und Markierung 17

4 Nachkontrolle 18

5 Fazit 18

1 Einleitung

1.1 Ausganglage / Auftrag

Die Gemeinde Fischbach-Göslikon plant auf dem kommunalen Strassennetz flächendeckend Tempo-30-Zonen einzuführen. Grundlage dafür ist die Massnahme 2 aus dem kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) aus dem Jahr 2016. Gemäss Erläuterungsbericht zum KGV passen einen Teil der Autofahrer ihre Geschwindigkeit nicht der Situation entsprechend an, was aufgrund der schmalen Strassen, fehlenden Trottoirs und ungenügenden Sichtverhältnissen für Fussgänger, insbesondere für Kinder auf dem Schulweg, gefährlich sei.

Gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV muss vor der Festlegung einer Tempo-30-Zone durch ein Gutachten abgeklärt werden, ob die Massnahme der reduzierten Geschwindigkeitsbegrenzung nötig, zweck- und verhältnismässig ist, oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Mit diesem Gutachten wird somit beurteilt, ob eine Tempo-30-Zone eingeführt oder allenfalls alternative verkehrsberuhigende Massnahmen ausgeführt werden können.

Mit der Untersuchung in diesem Bericht sollen die Möglichkeiten einer Tempo-30-Zone Weidstrasse geprüft und das Gutachten für die Tempo-30-Zone mit dem entsprechenden Signalisations- und Markierungsplan erarbeitet werden.

1.2 Wichtigste gesetzliche Grundlagen zu Temp-30-Zonen

Eine abweichende Höchstgeschwindigkeit darf erst festgelegt werden, wenn mit einem Gutachten (Art. 32 Abs 3 SVG) festgestellt wird, dass die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Es ist dabei zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

Nach Artikel 108 Absatz 2 SSV können die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten nur herabgesetzt werden, wenn:

a) eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;

b) bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;

c) auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;

d) dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Mindestens einer dieser Punkte muss eingehalten werden, um die Herabsetzung der allgemein gültigen Höchstgeschwindigkeit zu rechtfertigen.

Zu Tempo-30- und Begegnungszonen besteht eine Bundesverordnung[1], welche den Inhalt des Gutachtens regelt. Dieses Gutachten folgt dieser Verordnung.

1.3 Wichtigste Begriffe und Abkürzungen

FäG	Fahrzeugähnliche Geräte (z.B. Rollbrett, Kickboard, ...)
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PW	Personenwagens
V_{85}	Der Wert V_{85} bezeichnet die Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge unterschritten oder erreicht wurde. Sie dient als Zielgrösse für eine funktionierende Tempo-30-Zone.

[1] Departmentsverordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zone und die Begegnungszone vom UVEK

2 Gutachten

2.1 Ziele

Hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeiten in einer Tempo-30-Zone gilt das allgemeine Ziel, dass der Wert V_{85} von 38 km/h[2] nicht überschritten werden darf.

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

- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Anpassung des Temporegimes an die Nutzungsstrukturen (Wohnen, Aufenthalt im Aussenraum entlang der Strassen)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr
- Schulwegsicherung

[2] bfu-Empfehlung, Tempo-30-Zonen vom 30.10.2006, Kapitel 4.5

2.2 Perimeter / Strassenhierarchie

Der Untersuchungsperimeter wird im Norden durch die Langfohrenstrasse, im Osten die Bremgarter-/ Fischbacherstrasse und im Süden und Westen durch den Siedlungsrand begrenzt. Im Perimeter sind hauptsächlich Wohnnutzungen angesiedelt.

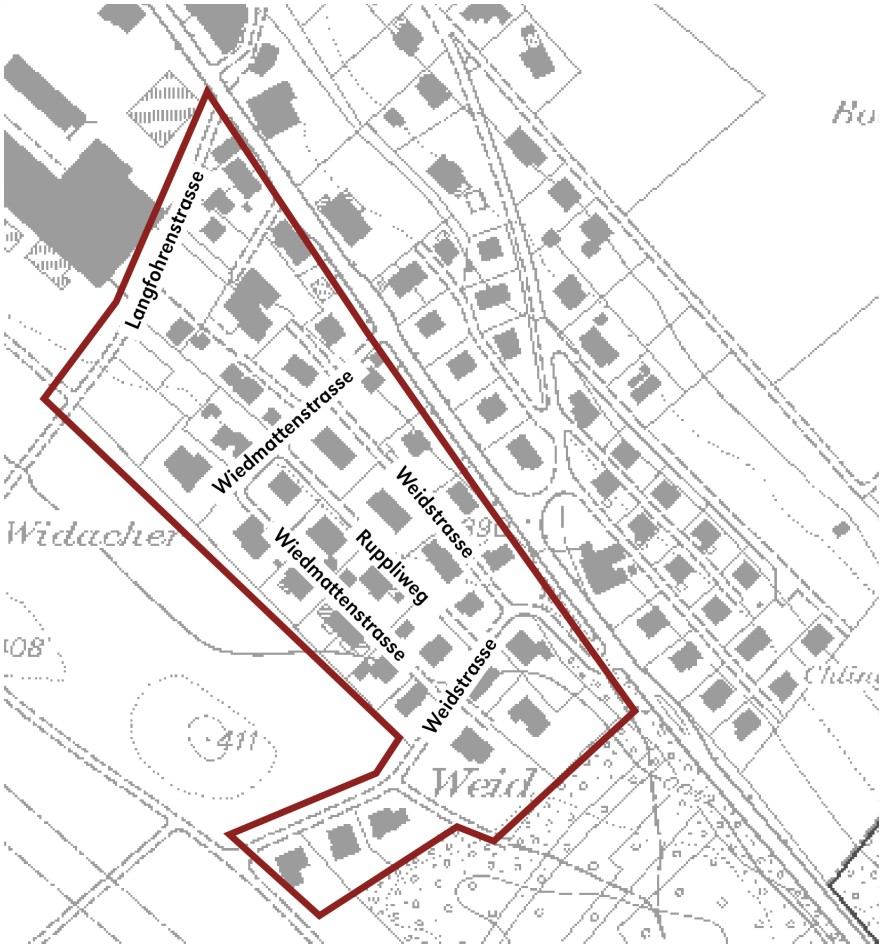


Abbildung 1: Perimeter mögliche Tempo-30-Zone Weidstrasse

Folgende Strassen liegen im Untersuchungsperimeter:

- Langfohrenstrasse
- Ruppliweg (Privatstrasse)
- Weidstrasse (teilweise Privatstrasse)
- Wiedmattenstrasse (teilweise Privatstrasse)

Die Langfohrenstrasse und die übergeordneten Abschnitte der Weidstrasse und der Wiedmattenstrasse sind als Erschliessungsstrassen typisiert. Der Abschnitte Wiedmattenstrasse – Tannholzstrasse der Weidstrasse ist als Zufahrtsstrasse typisiert.

Abbildung 2: Ausschnitt aus dem KGV Teilplan MIV, 2018 (Legende im Anhang)

Kommunale Velonebenrouten verlaufen ab der Kantonsstrasse über die Langfohrenstrasse und die Weidstrasse hin zur Tannholzstrasse. Von dort ist ein Schulweg in Richtung Wohlen eingetragen. Die Wiedmattenstrasse ist ebenfalls als kommunale Velonebenroute eingetragen.

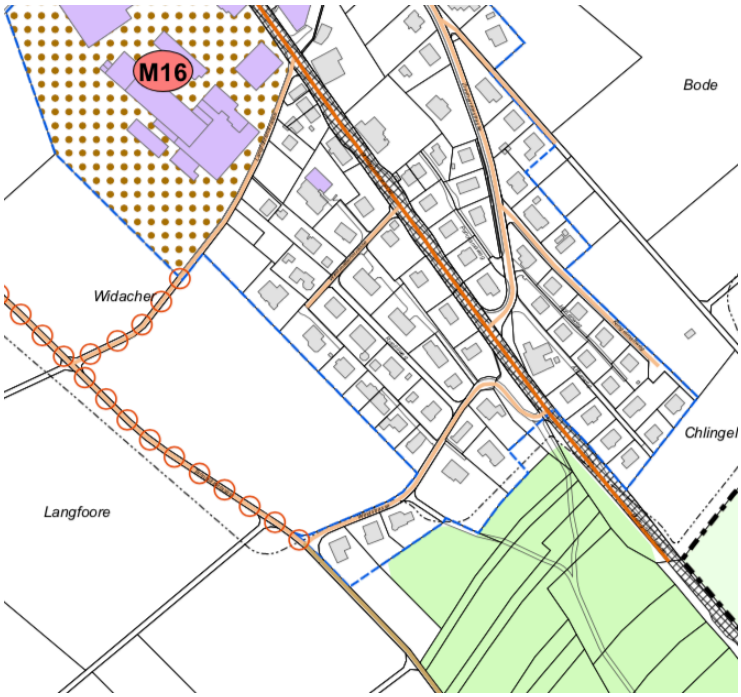


Abbildung 3: Ausschnitt aus dem KGV Teilplan Radverkehr, 2018 (Legende im Anhang)

Die Wiedmattenstrasse und die Weidstrasse sind im KGV als Fussnebenroute festgelegt. Eine Hauptachse des Schulwegnetzes führt ab der Weidstrasse über die Tannholzstrasse in Richtung Schulanlage Lohren. Der kantonale Wanderweg (SchweizMobil-Route) führt entlang der Langfohrenstrasse.

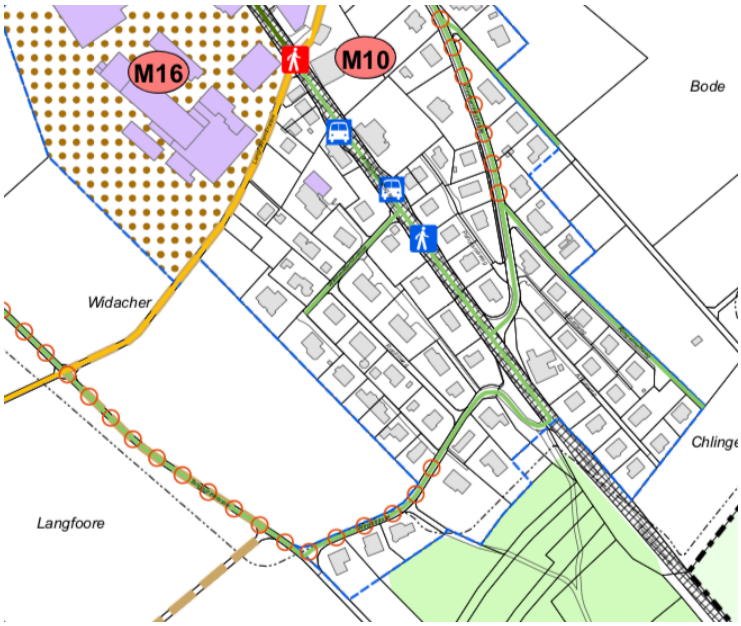


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem KGV Teilplan Fussverkehr, 2018 (Legende im Anhang)

2.3 Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite

Die Gefahrenstellen im Perimeter werden in den folgenden Kapiteln beschrieben.

2.3.1 Situative Gefahrenstellen

Im Perimeter wurden keine situative Gefahrenstelle identifiziert.

2.3.2 Allgemeine Gefahrenstellen

Eingeschränkte Sichtverhältnisse durch Bepflanzung, Mauern und Zäune

Die Grundstücke sind zu den Strassen hin vielmals dicht bepflanzt oder durch Zäune abgegrenzt. Dadurch sind die Sichtverhältnisse im Bereich von Grundstückszufahrten und Verzweigungen eingeschränkt. Besonders für den Veloverkehr und die FäGs ist dies potenziell gefährlich. Die Verkehrsteilnehmer sehen sich erst spät, wodurch sie nicht rechtzeitig reagieren können. Fussgänger, Velofahrer und FäGs bewegen sich meist am Fahrbahnrand fort, wo sie noch schlechter gesehen werden.

Abbildung 5: Beispiel sichteinschränkende Bepflanzung entlang der Wiedmattenstrasse

Einzige Möglichkeit die Sichtverhältnisse zu verbessern und damit die Gefahrenstellen zu beheben, wäre sämtliche Bepflanzung zurückzuschneiden und bauliche Hindernisse wie Zäune und Mauern zurückzubauen. Dies bedeutet einen massiven Eingriff in die Gestaltung der privaten Grundstücke, was in der Praxis schwer durchzusetzen ist. Die Massnahme würde zudem wiederum zu höheren gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs führen, da der Strassenraum sehr übersichtlich werden würde. Dies ist nicht im Sinne einer hohen Aufenthalts- und

Wohnqualität und würde die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer im Perimeter schmälern.

Da die Knotensichtweiten auf den MIV geschwindigkeitsabhängig sind, wird die Sicht auf diesen mit der Einführung einer Tempo-30-Zone tendenziell verbessert und damit die Gefahrenstellen entschärft. Aufgrund der tieferen gefahrenen Geschwindigkeiten in einer Tempo-30-Zone können die Verkehrsteilnehmer den Strassenraum besser wahrnehmen und schneller aufeinander reagieren. In einer Tempo-30-Zone müssen Fahrzeuglenkende gemäss Art. 22a SSV besonders vorsichtig und rücksichtsvoll fahren.

Rückwärtsmanöver Grundstückszufahrten / Parkierung

Oftmals müssen Fahrzeuge aus den privaten Parkplätzen rückwärts auf die Fahrbahn manövrieren. Dabei ist die Sicht des Fahrzeuglenkers auf die Fahrbahn besonders schlecht. Andere Verkehrsteilnehmer können dabei übersehen werden. Insbesondere Kinder sind aufgrund ihrer geringen Körpergrösse potenziell gefährdet. Die Problematik der Rückwärtsmanöver wird durch die Bepflanzungen entlang der Grundstücksgrenzen noch verschärft, da sie die Sichtverhältnisse zusätzlich einschränken.

Abbildung 6: Beispiel Senkrechtparkierung Weidstrasse, Ruppliweg

Um die Gefahrenstelle zu beseitigen, müssten die Parkfelder aufgehoben oder neu angeordnet werden. Aufgrund der Platzverhältnisse ist eine Neuanordnung kaum möglich und eine Aufhebung würde einen massiven Eingriff in das Privateigentum bedeuten.

Die Einführung einer Tempo-30-Zone behebt diese Gefahrenstellen nicht vollends. In einer Tempo-30-Zone müssen Fahrzeuglenkende gemäss Art. 22a SSV besonders vorsichtig und rücksichtvoll fahren. Es kann also davon ausgegangen werden, dass die einzelnen Verkehrsteilnehmer besser Rücksicht aufeinander nehmen. Dadurch wird die Gefahrenstelle entschärft und die Verkehrssicherheit insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs und der FäGs erhöht.

Mischverkehrsfläche / Nutzungsansprüche

Sämtliche Strassen im Perimeter sind als Mischverkehrsflächen ausgebildet. Das bedeutet, dass sich alle Verkehrsteilnehmer auf derselben Fläche fortbewegen. Dies kann zu Konflikten zwischen Fahrzeugen und Fussgängern führen. Der Strassenraum übernimmt zudem neben der Erschliessung noch weitere wichtige Funktionen. Da der Untersuchungsperimeter hauptsächlich durch die Wohnnutzung geprägt ist, dient der Strassenraum auch als Ort für den sozialen Austausch und es ist mit spielenden oder sich auf dem Schulweg befindlichen Kindern zu rechnen. Die Aufenthaltsfunktion ist in siedlungsorientierten Strassenräumen grundsätzlich zu ermöglichen. Die Nutzer der Strassen haben zudem erhöhte Anforderungen an die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit.

Abbildung 7: Mischverkehrsfläche Weidstrasse

Um Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen zu vermeiden, müssten zur Trennung Trottoirs erstellt werden. Aufgrund der Platzverhältnisse ist dies schwierig umzusetzen und nicht verhältnismässig. Eine solch Massnahme würde dem siedlungsorientierten Charakter des Strassenraumes widersprechen und die Nutzung des Strassenraumes als Aufenthaltsraum einschränken. Die gefahrenen Geschwindigkeiten würden tendenziell erhöht und die flexible Nutzung des Strassenraumes weiter eingeschränkt werden. Die Erstellung von Trottoirs ist mit enormen baulichen Massnahmen und Landerwerb verbunden. Daher ist diese Massnahme kaum umsetzbar. Die Grundstücke müssten über das Trottoir erschlossen werden, wodurch der bauliche Schutz der Fussgänger auf dem Trottoir nicht mehr vollends gewährleistet werden kann.

Nur die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h kann die Verkehrssicherheit der Fussgänger und insbesondere der Kinder massgeblich erhöhen und flächendeckend sicherstellen. Durch das Angleichen der Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer wird die Koexistenz gefördert. Mit baulichen Massnahmen alleine kann die Verkehrssicherheit für Fussgänger nicht flächendeckend gewährleistet werden.

2.3.3 Unfallauswertung

Im Untersuchungsperimeter wurden in den letzten 5 Jahren keine Unfälle registriert. Die Unfallauswertung der Kantonspolizei Aargau für das gesamte Siedlungsgebiet der Gemeinde (ohne Kantonsstrasse) ist im Anhang aufgeführt.

2.4 Geschwindigkeitsniveau

Erfahrungen von TEAMverkehr.zug bezüglich Geschwindigkeitsniveaus in Tempo-30-Zonen

Erfahrungen zeigen, dass bereits durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone die Geschwindigkeiten um 2-3 km/h reduziert werden können. Damit ohne bauliche Massnahmen der Zielwert von V_{85} = 38 km/h erreicht wird, darf daher die aktuelle Geschwindigkeit des erhobenen Wertes bei höchstens **41 km/h** liegen. Durch die Einführung einer Tempo-30-Zone werden auch die maximalen Geschwindigkeiten reduziert.

Liegen die heute gefahrenen Geschwindigkeiten nah bei 50 km/h so sind erhebliche bauliche Massnahmen notwendig. Werden diese nicht oder nur teilweise umgesetzt, so kann davon ausgegangen werden, dass die Häufigkeit der Übertretungen zunimmt, womit durch die Tempo-30-Zone neue Probleme geschaffen werden, statt diese zu lösen.

Empfohlene Massnahmen der bfu bei bestimmten Geschwindigkeitsniveaus für Tempo-30-Zonen

In Abhängigkeit des durch die Geschwindigkeitsmessung erhobenen Wertes des V_{85} empfehlen sich nach der bfu[3] folgende Massnahmen:

- $V_{85} \leq 35$ km/h: keine zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen notwendig
- V_{85} = 35–45 km/h: Markierungen gemäss VSS SN 640 851[4] prüfen. Bei hohem Parkdruck werden Parkfelder versetzt markiert, in der Regel baulich abgesichert und die Gestaltungselemente angepasst (beispielsweise Eingangstor weiter in den Strassenraum hineinversetzt)
- $V_{85} > 45$ km/h: oben aufgeführte Massnahmen sowie weitere bauliche Verkehrsberuhigungselemente

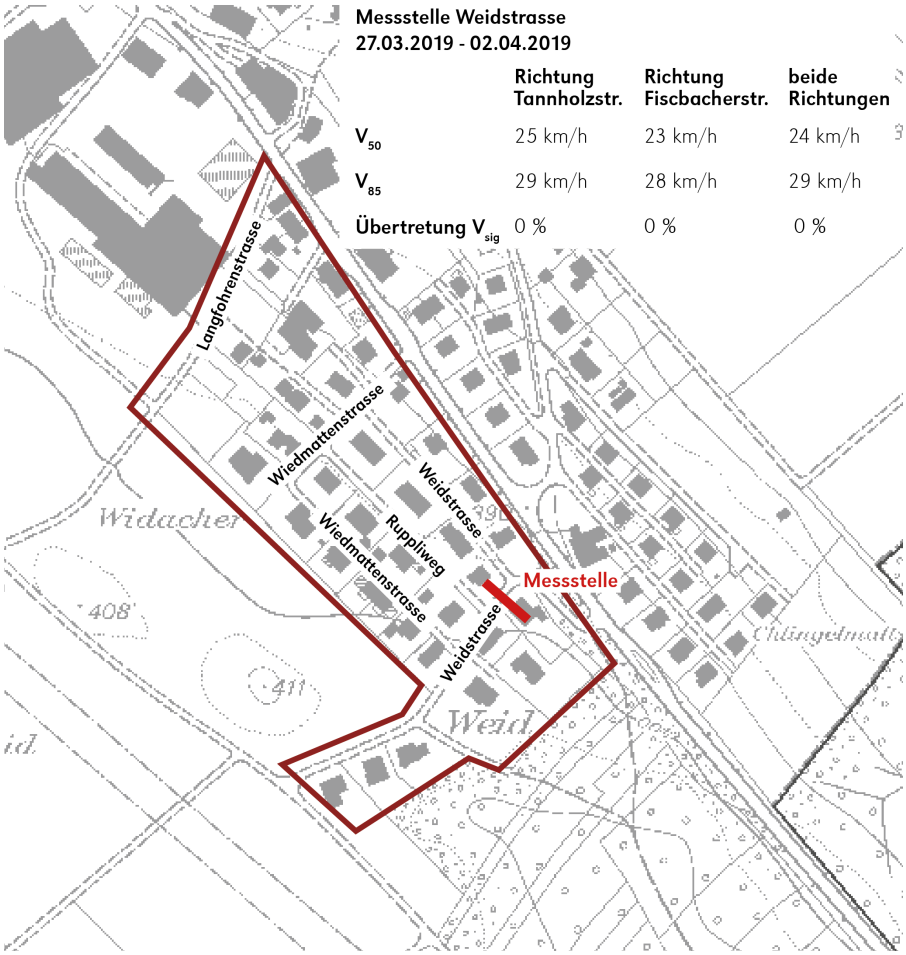
Der Zielwert V_{85} = 38 km/h gilt gemäss bfu als Zielwert für eine funktionierende Tempo-30-Zone. Wird dieser Zielwert bei der Nachkontrolle überschritten ($V_{85} > 38$ km/h) sind gemäss bfu weitere Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu treffen.

Zusammenstellung Erhebungen

TEAMverkehr hat am Standort Weidstrasse die Geschwindigkeit erhoben. An der Messstelle wurde vom 27.03.2019 – 02.04.2019 mittels Seitenradar die gefahrenen Geschwindigkeiten gemessen. Die Resultate sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

[3] Fachbroschüre Tempo-30-Zonen; bfu, 2008, Bern

[4] VSS SN 640 851, Besondere Markierungen; Anwendungsbereiche, Formen und Abmessungen



Messstelle Weidstrasse
27.03.2019 - 02.04.2019

	Richtung Tannholzstr.	Richtung Fiscbacherstr.	beide Richtungen
V_{50}	25 km/h	23 km/h	24 km/h
V_{85}	29 km/h	28 km/h	29 km/h
Übertretung V_{sig}	0 %	0 %	0 %

Abbildung 8: Übersicht Erhebungen

Bei der Messstelle wurde der Zielwert von V_{85} = 38 km/h eingehalten. Aufgrund des Erscheinungsbildes der Strassen im Perimeter ist nicht zu erwarten, dass das V_{85} = 38 km/h überschritten wird. Neben der Signalisierung und Markierung der Tempo-30-Zone sind keine weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen notwendig.

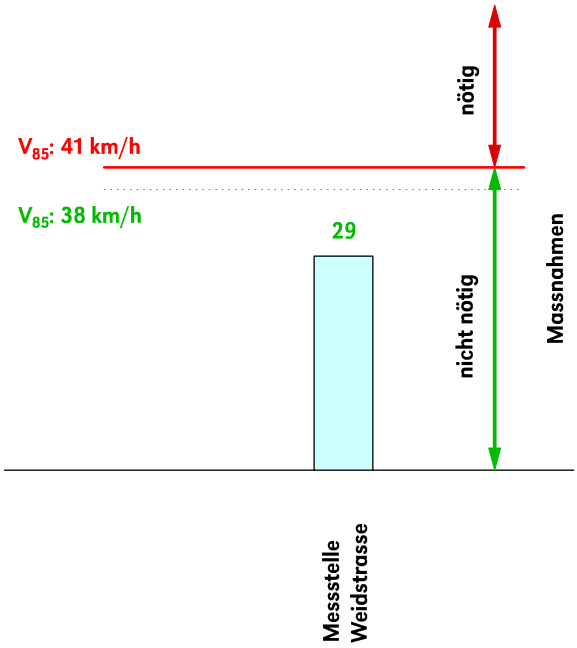


Abbildung 9: Übersicht über die gemessenen Geschwindigkeiten

2.5 Besondere Schutzbedürfnisse bestimmter Nutzergruppen

Auf Quartierstrassen ist vermehrt mit Kindern zu rechnen, die den Strassenraum zum Spielen benutzen. Die Weidstrasse ist Abschnittsweise Hauptachse des Schulwegnetzes. Die Kinder gelangen über die Weidstrasse zur Tannholzestrasse in Richtung Schulanlage. Es ist im ganzen Perimeter mit Kindern auf dem Schulweg zu rechnen.

Kinder haben verglichen mit Erwachsenen reduzierte kognitive Fähigkeiten. Darum können sie Gefahren im Strassenverkehr nicht richtig oder nicht rechtzeitig abschätzen. Speziell in Gruppen auf dem Schulweg ist die Ablenkung so gross, dass Fahrzeuge nicht wahrgenommen werden und die davon ausgehende Gefahr nicht erkannt wird.

Kinder sind im gesamten Perimeter zu schützen. Dieser flächendeckende Schutz kann nur mit der Einführung einer Tempo-30-Zone gewährleistet werden. Somit sind auch die Anforderungen des Art. 108 SSV für eine abweichende Höchstgeschwindigkeit erfüllt.

2.6 Bestehende und angestrebte Qualität des Raumes

Bestehende Qualität

Die Strassen im Perimeter haben ein klar siedlungsorientiertes Erscheinungsbild und verfügen über eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität. Sie übernehmen neben der Funktion der Erschliessung auch die wichtige Funktion als Begegnungs- und Aufenthaltsort.

Die Langfohrenstrasse bildet dabei eine Ausnahme. Das Gebiet entlang der Strasse wird eher gewerblich genutzt. Es sind daher keine erhöhten Ansprüche bezüglich Wohn- und Aufenthaltsqualität an den Strassenraum abzuleiten.

Abbildung 10: Strassenraum Langfohrenstrasse

Angestrebte Qualität

Das Quartier ist gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan ein Eignungsgebiet für verkehrsberuhigende Massnahmen. Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone kann der siedlungsorientierte Charakter der Strassen im Quartier erhalten oder weiter gestärkt und die Wohn- und Aufenthaltsqualität gewahrt und weiter erhöht werden.

Mit der Umsetzung des rechtskräftigen Gestaltungsplan Widacher übernimmt die Langfohrenstrasse die Erschliessung des geplanten Wohngebietes. Es wird empfohlen, die Langfohrenstrasse im Sinne einer Tempo-30-Zone zu planen und zu realisieren.

2.7 Mögliche Auswirkung der verkehrsberuhigten Zone auf die Ortschaft

Die betroffenen Strassen haben keine übergeordnete Funktion im Strassennetz der Gemeinde. Daher ist von keinen negativen Auswirkungen auf die Ortschaft als Ganzes auszugehen.

2.8 Beurteilung Eignung der Tempo-30-Zone

Das Gutachten zeigt auf, dass die Signalisation einer Tempo-30-Zone Weidstrasse (Weidstrasse, Wiedmattenstrasse, Ruppliweg) notwendig, zweck- und verhältnismässig ist.

Notwendigkeit

- Kommunale Fuss- und Veloverbindungen führen durch den Perimeter. Die Weidstrasse ist abschnittsweise eine Hauptachse des Schulwegnetzes. Es ist im ganzen Perimeter mit Kindern auf dem Schulweg oder dem Weg in den Kindergarten zu rechnen. Aufgrund der Wohnnutzung ist auch von spielenden Kindern im Strassenraum auszugehen. Kinder sind als Verkehrsteilnehmer im gesamten Perimeter zu schützen. Dies ist flächendeckend nur mit einer Tempo-30-Zone möglich. Mit der Signalisation der Tempo-30-Zone wird aufgezeigt, dass im entsprechenden Quartier besonders rücksichtsvoll und vorsichtig gefahren werden muss (Art. 22a SSV).
- Die Einführung einer Tempo-30-Zone ist notwendig, damit die Strassen im Perimeter neben der Funktion der Erschliessung auch der wichtigen Funktion des Aufenthalts gerecht werden können und die hohe Wohnqualität gesichert werden kann.

Verhältnismässigkeit

- Die Beeinträchtigung der Fahrzeuglenker ist im Vergleich zu dem Nutzen für das Quartier verhältnismässig. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit insbesondere des Fuss-, Veloverkehrs und der FäGs können flächendeckend erhöht werden.
- Bauliche Massnahmen wie die Erstellung von Trottoirs, Zurückbauen von Mauern, etc. sind mit enormem Aufwand verbunden und greifen massgebend in privates Eigentum ein. Diese Massnahmen sind im Vergleich zu ihrem Nutzen unverhältnismässig. Auch sind für die Einführung der Tempo-30-Zone aufgrund der geringen erhobenen Geschwindigkeiten keine ergänzenden baulichen Massnahmen notwendig.

Zweckmässigkeit

- Eine Tempo-30-Zone ist die geeignete Massnahme die Verkehrssicherheit, insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs, im ganzen Perimeter zu erhöhen.
- Nur mit der Einführung einer Tempo-30-Zone kann die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Perimeter erhalten oder erhöht werden.

→ Die Tempo-30-Zone Weidstrasse ist nötig, verhältnis- und zweckmässig.

→ Die Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Langfohrenstrasse wird erst mit der Umsetzung des Gestaltungsplans Widacher empfohlen.

3 Massnahmen

Um die angestrebten Ziele zu erreichen sind Massnahmen notwendig. Im Folgenden werde diese näher beschrieben. In der Zeit bis zur Nachkontrolle der Wirksamkeit der Massnahmen sollen sich die Fahrzeuglenker auf das neue Temporegime einstellen. Die Massnahmen sind im Signalisations- / Markierungs- und Massnahmenplan 19.033-03 dargestellt.

Die Massnahmen zeitlich zu beschränken ist nicht sinnvoll, da die erhöhten Anforderungen bezüglich Verkehrssicherheit, Wohn- und Aufenthaltsqualität den ganzen Tag bestehen.

3.1 Signalisation und Markierung

Zoneneingänge

Der Wechsel vom Temporegime 50 zur Tempo-30-Zone muss klar sichtbar sein. Deshalb wird eine Torsituation am Zoneneingang geschaffen. Mit einer Stele werden Zonenbeginn und -ende aufgezeigt. Wo es der Platz nicht zulässt wird der Zonenübergang mit einem Signalständer angezeigt.

Vortrittsregelung

Innerhalb der Zone gilt bei allen Knoten grundsätzlich der Rechtsvortritt. Mit der Markierung des gesetzlich geregelten Rechtsvortrittes wird dies verdeutlicht.

Signale/Markierungen

Grundsätzlich werden sämtliche anderen Signale beibehalten. Zusätzlich werden auf den Strassen in gewissen Abständen und vor allem im Bereich von Verzweigungen Bodenmarkierungen "30" sowie in den Eingangsbereichen zum Temporegime 30 Bodenmarkierungen "Zone 30" angebracht.

4 Nachkontrolle

Die realisierten Massnahmen sind gemäss Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche betriebliche oder bauliche Massnahmen zu ergreifen.

5 Fazit

Die Einführung einer Tempo-30-Zone entspricht weitgehend einer Anpassung des Verkehrsregimes an die vorhandene durch die Wohnnutzung geprägte Siedlungsstruktur. Die Geschwindigkeitsmessungen zeigen auf, dass die Fahrgeschwindigkeiten den empfohlenen Zielwert der bfu von einem $V_{85} \leq 38$ km/h einhalten. Eine reine Signalisation und Markierung der Tempo-30-Zone ist daher ausreichend. Die notwendigen Massnahmen sind im Signalisations- und Markierungsplan aufgezeigt. Eine Tempo-30-Zone verbessert die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und fördert die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Der erforderliche besondere Schutz der Schulkinder und spielenden Kinder im Untersuchungsperimeter kann nur mit einer Tempo-30-Zone erreicht werden.

Die Einführung einer Tempo-30-Zone ist notwendig, verhältnis- und zweckmässig.

Kostenschätzung T30 Weidstrasse 16.05.19

19.033 Fischbach-Göslikon, Flächendeckende Tempo-30-Zone ENTWURF

	Anzahl Einheiten		Kosten/Einheit	Kosten
Signalisation				
Rohrramenständer inkl. Tafeln	4	Stk.	750 SFr.	3'000 SFr.
Total				3'000 SFr.
Markierung				
Installationen	1	pauschal	500 SFr.	500 SFr.
Markierung "30"	6	Stk.	160 SFr.	960 SFr.
Markierung "Zone 30"	3	Stk	370 SFr.	1'110 SFr.
Markierung gesetzlicher geregelter Rechtsvortritt	40	m	12 SFr.	480 SFr.
Total				3'050 SFr.

Signalisation		3'000 SFr.
Markierung		3'050 SFr.
Honorare und Nebenkosten	20%	1'200 SFr.
Unvorhergesehenes	10%	600 SFr.
Mehrwertsteuer	8.0%	630 SFr.
Schlusstotal		8'480 SFr.

Kostengenauigkeit +/- 15%