

**Gemeinde Schwerzenbach**

# **Tempo-30-Zone in der Gemeinde**

**Rahmenbericht**

22.116 / 6. Juni 2023

### **Auftraggeber**

Gemeinde Schwerzenbach  
Babette Graf  
Bahnhofstrasse 16  
8603 Schwerzenbach

### **Verfasser**

**TEAM**verkehr.zug ag  
Verkehringenieure 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

Daniela Moos, moos@teamverkehr.ch  
BSc FHO in Raumplanung, Verkehringenieurin

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch  
Dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A, Verkehringenieur

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> _____	<b>1</b>
1.1	Ausgangslage / Aufgabe	1
1.2	Rechtliche Grundlagen	1
1.3	Planungsgrundlagen	2
1.4	Wichtigste Begriffe und Abkürzungen	2
1.5	Grundsätze von Tempo-30-Zonen	2
<b>2</b>	<b>Allgemeine technische Grundlagen</b> _____	<b>4</b>
2.1	Ziele	4
2.2	Perimeter	4
2.3	Bestehende und angestrebte Qualität des Raumes, Nutzungsansprüche	5
2.4	Mögliche Auswirkung der verkehrsberuhigten Zone auf die Ortschaft	7
<b>3</b>	<b>Allgemeine Massnahmen</b> _____	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Nachkontrolle</b> _____	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Fazit</b> _____	<b>9</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage / Aufgabe

Gemäss dem kommunalen Richtplan Verkehr der Gemeinde Schwerzenbach besteht das Ziel, in den bestehenden Strassenräumen die Dominanz des motorisierten Verkehrs zu reduzieren und mehr Raum für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Tempo 30 fördert die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden, stärkt den Fuss- und Veloverkehr und erhöht die Schulwegsicherheit. Gleichzeitig wird die Wohn- und Aufenthaltsqualität verbessert. Deshalb ist im kommunalen Richtplan Verkehr Tempo 30 als Massnahme enthalten (M10). Nun soll auf allen Quartierstrassen im Siedungsgebiet Tempo-30-Zonen eingeführt werden.

Mit der vorliegenden Untersuchung wird die Möglichkeit von Tempo 30 geprüft. Die Ausgangslage und allgemeine technische Grundlagen können diesem Rahmenbericht entnommen werden. Für die gebiets-spezifischen technischen Grundlagen wird das Siedungsgebiet in drei Zonen eingeteilt. Pro Zone wird dann je ein entsprechender Bericht und Signalisations- und Massnahmenplan erarbeitet.

## 1.2 Rechtliche Grundlagen

Mit der Anpassung der UVEK Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, welche am 1. Januar 2023 in Kraft trat, kann neu auf die Erstellung eines Gutachtens gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG verzichtet werden. Die Gründe gemäss Art. 108 SSV müssen dabei nicht mehr abschliessend beachtet werden. Bei der Beurteilung können dadurch weitere Beweggründe gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG, welche im Art. 108 SSV nicht enthalten sind aufgeführt werden wie z.B. Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Damit die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich (VTA) einen Antrag der Gemeinde / Städte auch zukünftig in einer genügenden Qualität prüfen bzw. verfügen kann, müssen folgende Grundlagen mit der Beantragung eingereicht werden:

- Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum und Nutzungsansprüche
- Angaben zum aktuellen Geschwindigkeitsniveau (V85%-Wert)
- Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen
- Massnahmenplan des Perimeters
- Strassenverzeichnis (Auflistung der Strassen, Strassenabschnitte)

Die im Dokument «Grundlagen, Ablauf und Informationen für die Einführung einer Langsamfahrzone» enthaltenen Ablauf- /Verfahrensschritte und die Informationen zur Umsetzung sind ebenfalls zu beachten.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Grundlagen, Ablauf und Informationen für die Einführung einer Langsamfahrzone, Verkehrstechnische Abteilung Verkehrsordnung (VTA) Kantonspolizei Zürich, vom Januar 2023)

Der vorliegende Bericht beinhaltet die geforderten Grundlagen und berücksichtigt die Informationen im zuvor genannten Dokument der VTA.

### 1.3 Planungsgrundlagen

- [1] Grundlagen, Ablauf und Informationen für die Einführung einer Langsamfahrzone, Verkehrstechnische Abteilung Verkehrsplanung (VTA) Kantonspolizei Zürich, vom Januar 2023)
- [3] Geschwindigkeitsmessung, Seitenradar Messbericht, 6 Querschnitte, November/Dezember 2022
- [4] Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19.12.1958, SR 741.01 (Stand, 01.01.2020)
- [5] Signalisationsverordnung (SSV) vom 05.09.1979, SR 741.21 (Stand 01.01.2023)
- [6] Weisung über besondere Markierungen auf der Fahrbahn (Stand 01.01.2021)
- [7] Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, UVEK vom 28.09.2001, SR 741.213.3 (Stand 01.01.2023)
- [8] bfu-Massnahmenkatalog, bfu-Fachdokumentation 2.278, Bern 2017
- [9] bfu-Fachbroschüre «Mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöhen», BFU 2020
- [10] Diverse VSS Normen

### 1.4 Wichtigste Begriffe und Abkürzungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
FäG	Fahrzeugähnliche Geräte (z.B. Rollbrett, Kickboard, ...)
FGS	Fussgängerstreifen
FV	Fussverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
VV	Veloverkehr
$V_{85}$	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.
VTA	Verkehrstechnische Abteilung Verkehrsplanung, Kantonspolizei Zürich

### 1.5 Grundsätze von Tempo-30-Zonen

Folgende Grundsätze sind für eine Tempo-30-Zone zu berücksichtigen:

- Langsamfahrzonen (Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen) können nur auf Strassen, welche «nicht verkehrorientiert» ausgerichtet und innerorts sind eingeführt werden. Bei «verkehrorientierten» Strassen handelt es sich um Strassen, die primär auf die Anforderungen des

Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie bilden das übergeordnete Netz.

- In Tempo-30-Zonen gilt für den Fahrverkehr grundsätzlich das Prinzip des Rechtsvortritts. Ausser wenn die Verkehrssicherheit eine abweichende Regelung durch Signale erfordert oder die Strasse ein festgelegtes Wegnetz für den Fahrradverkehr ist.
- Der Verzicht auf Fussgängerstreifen gibt den Fussgängern das Recht, überall die Fahrbahn zu überqueren. Das Vortrittsrecht des Fahrverkehrs bleibt jedoch bestehen. Wo auf Grund besonderer Bedürfnisse – zum Beispiel in den Bereichen von Schulhäusern oder Altersheimen oder bei grossem Fussgängeraufkommen im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs – ein Vortrittsrecht für die Fussgänger sinnvoll ist, können Fussgängerstreifen eingesetzt werden.
- Bei allen Zoneingängen sind Eingangstore erforderlich. Deutlich erkennbare Tore oder torähnliche Situationen, sollen den Übergang vom verkehrsorientierten Strassennetz in die verkehrsberuhigte Zone verdeutlichen.
- Zu verzichten ist grundsätzlich auf Längsmarkierungen (Sicherheits-, Längs- und Randlinien) und Lichtsignalanlagen.
- Allenfalls können zusätzlich zu den Signalen weitere verkehrstechnische oder bauliche Massnahmen erforderlich sein, um das angestrebte Ziel zu erreichen. Die Kantone und Gemeinden sind frei, aus der grossen Palette von Massnahmen<sup>2</sup> die geeigneten auszuwählen. Damit können vollständig auf die spezifische Situation ausgerichtete Massnahmen den Zonencharakter optimal zum Ausdruck bringen und den Fahrverkehr beim Einhalten der signalisierten Geschwindigkeit unterstützen. Wichtig ist zudem, dass die Strassen auch von allen dort zugelassenen Fahrzeugen (Feuerwehr, Kehrtafelfuhr, Busse etc.) befahren werden können.

---

<sup>2</sup> Broschüre „Innerorts Verkehrsberuhigung“, Bundesamt für Strassen ASTRA, 2003, Abschnitt „Flankierende Massnahmen“ (S. 22)

## 2 Allgemeine technische Grundlagen

### 2.1 Ziele

Hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeiten in einer Tempo-30-Zone gilt das allgemeine Ziel, dass der Wert  $V_{85}$  von  $38 \text{ km/h}^3$  nicht überschritten werden darf.

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

- Gestaltung des Strassenraumes, sodass der Fahrzeuglenker erkennt, dass er sich in einer Zone mit erhöhten Anforderungen an die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs befindet.
- Verbesserung der Wohnqualität, indem die Aufenthaltsqualität erhöht wird.
- Anpassung des Temporegimes an die bestehenden und angestrebten Nutzungsansprüche.
- Schulwegsicherung, indem die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehrs verbessert wird.

### 2.2 Perimeter

Der nachfolgende Plan zeigt als Übersicht, wo in Schwerzenbach die Einführung von Tempo 30 geplant ist. Das spezifische Strassenverzeichnis je Gebiet befindet sich in den Teilberichten.



Abbildung 1: Perimeter Tempo 30 Schwerzenbach / Aufteilung Teilgebiete

<sup>3</sup> bfu-Empfehlung, Tempo-30-Zonen vom 30.10.2006, Kapitel 4.5

## 2.3 Bestehende und angestrebte Qualität des Raumes, Nutzungsansprüche

### 2.3.1 Bestehende Qualität

Die Mehrheit der Strassen sind siedlungsorientierte bzw. nicht verkehrsorientierte Strassen. Die Strassen dienen der Erschliessung für den motorisierten und nicht-motorisierten Verkehr. Zusätzlich ist davon auszugehen, dass sich Personen aller Altersgruppen im Quartier treffen und sich im Strassenraum bewegen/aufhalten und die daran angrenzenden Flächen von Kindern zum Spielen genutzt werden. Weiter sind die Strassen im Perimeter ein wichtiger Bestandteil des Schulweges vieler Schulkinder und erschliessen diverse lokale Anziehungspunkte für den Fuss- und Veloverkehr.

### 2.3.2 Angestrebte Qualität

Es wird angestrebt, dass alle Nutzungsansprüche im vorhandenen Strassenraum befriedigt werden können. Dazu sind sichere und attraktive Mobilitätsräume für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen, indem die Dominanz des motorisierten Verkehrs reduziert und dieser langsam und verträglich durch Schwerzenbach geführt wird.

Die Sicherheit der Fussgänger – insbesondere der Kinder – aber auch eine hohe Aufenthalts- und Wohnqualität sind im Perimeter heute wie auch zukünftig wichtig. Diese unterschiedlichen Ansprüche werden dem Fahrzeuglenkenden mit einer Tempo-30-Zone noch besser aufgezeigt und können somit besser gewährleistet werden. Es kann mehr Raum für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen werden und die Fahrbahn wird mit einer Tempo-30-Zone weniger als trennendes Element, sondern vielmehr als Teil der Umgebung wahrgenommen.



### Flächendeckende Umsetzung

Bei einer einheitlichen Geschwindigkeitsreduktion in Quartieren auf 30 km/h steigt die Akzeptanz der Massnahme und die Nachvollziehbarkeit des Schrittes. Das bfu-Modell 50 (orange) / 30 (grün) kann hier zur Anwendung gelangen.

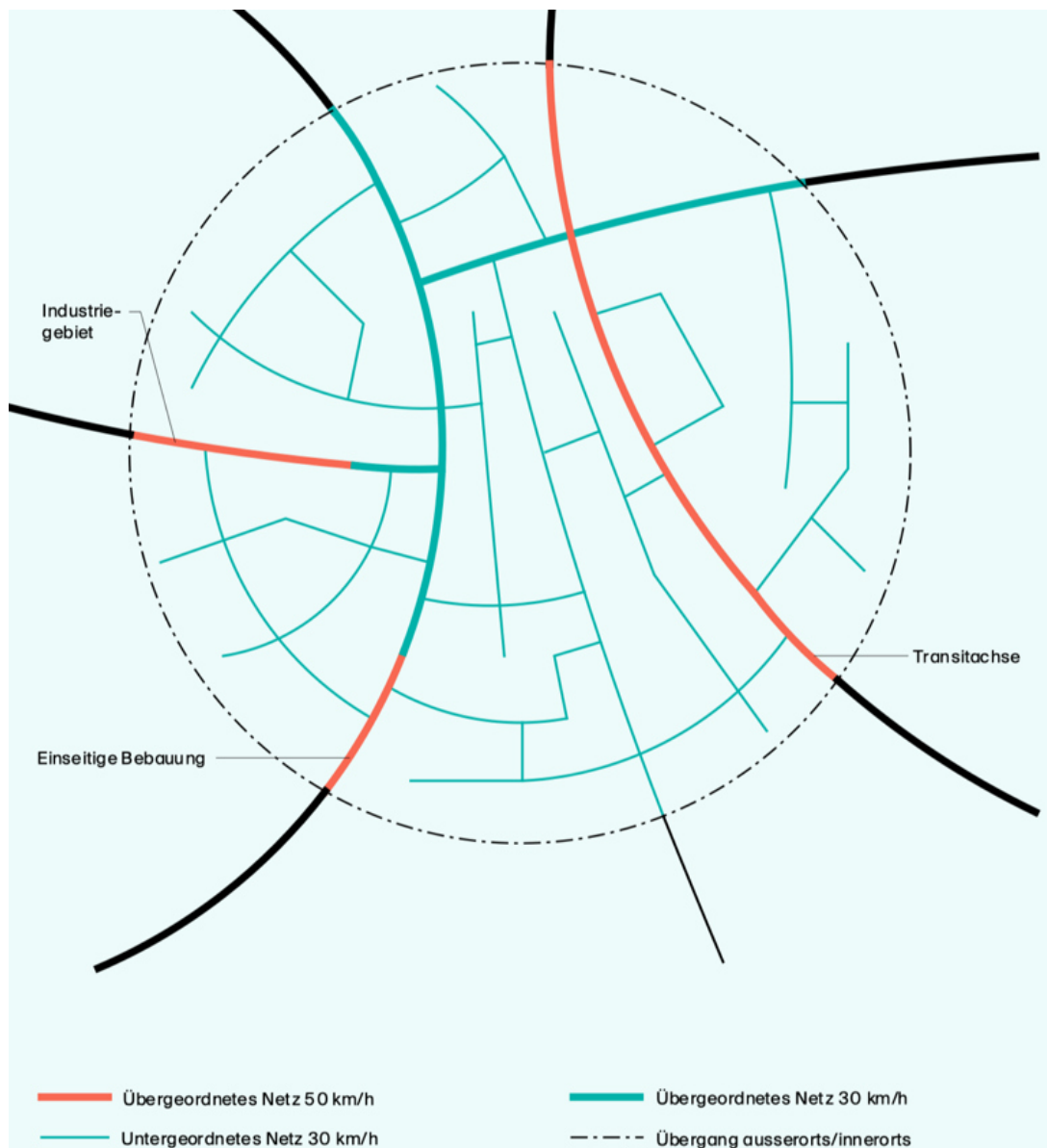


Abbildung 2: Modell 30/50 innerorts (Quelle: Modell 30/50 bfu 2022)

## 2.4 Mögliche Auswirkung der verkehrsberuhigten Zone auf die Ortschaft

Da die betrachteten Strassen abseits der Hauptverkehrsachsen liegen und hauptsächlich dem Sammeln und der Erschliessung für den Ziel- und Quellverkehr dienen, sind durch die Einführung einer Tempo-30-Zone keine negativen Auswirkungen auf die Ortschaft Schwerzenbach oder auf angrenzende Ortschaften zu erwarten. Die Einführung der Tempo-30-Zone lässt sich vielmehr als Anpassung der Höchstgeschwindigkeit an die bestehenden Nutzungsstrukturen beschreiben. Weiter erhöht eine Reduktion der erlaubten Fahrgeschwindigkeit – insbesondere auf der Gfennstrasse – den Durchfahrtswiderstand und begünstigt eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs. Aufgrund der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 werden keine Verlagerungen des Verkehrs in die umliegenden und angrenzenden Quartiere erwartet.

### 3 Allgemeine Massnahmen

Die Einführung von Tempo 30 ist mit Massnahmen verbunden. Im Folgenden werden die allgemeinen Massnahmen näher beschrieben. Die detaillierten Massnahmen sind im zonenspezifischen Signalisations- und Massnahmenplan 21.052 dargestellt und spezifische Massnahmen werden im jeweiligen Teilgutachten erläutert.

#### **Zoneneingänge**

Der Wechsel vom Temporegime 50 zur Tempo-30-Zone muss klar sichtbar sein. Deshalb wird eine Transition am Zoneneingang geschaffen. Mit einer Stele werden Zonenbeginn und -ende aufgezeigt. Wo es der Platz nicht zulässt oder auf reinen Fuss- / Radwegen 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. Bestehende Trottoirüberfahrten werden aufgrund der Schulwegsicherheit nicht aufgehoben.

#### **Signale/Markierungen**

Es wird empfohlen, zusammen mit Tempo 30 auch eine Parkverbotszone einzuführen. In diesem Zusammenhang können die Einzelsignale «Parkverbot» aufgehoben werden. Sämtliche anderen Signale werden 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.

Grundsätzlich werden die Fussgängerstreifen (mit Ausnahme der Fussgängerstreifen in unmittelbarer Nähe von Schulen und Kindergärten) entfernt. Das Queren soll überall sicher möglich sein.

### 4 Nachkontrolle

Es wird empfohlen, nach einem Jahr nochmals Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen und die Tempo-30-Zone sowie die realisierten Massnahmen auf ihre Wirkung zu überprüfen. Insbesondere, wenn die gemessenen Geschwindigkeiten aktuell über dem Zielwert  $V_{85}$  von 38 km/h liegen (gemäss Teilberichte). Werden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche betriebliche oder bauliche Massnahmen zu ergreifen.

## 5 Fazit

Ist den einzelnen Teilberichten zu entnehmen.

Gemeinde Schwerzenbach

# Tempo-30-Zone Teil Widumstrasse

Bericht mit den gebietspezifischen technischen Grundlagen

22.116 / 2. Juli 2023



### **Auftraggeber**

Gemeinde Schwerzenbach  
Babette Graf  
Bahnhofstrasse 16  
8603 Schwerzenbach

### **Verfasser**

**TEAM**verkehr.zug ag  
Verkehringenieure 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

Daniela Moos, moos@teamverkehr.ch  
BSc FHO in Raumplanung, Verkehringenieurin

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch  
Dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A, Verkehringenieur

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Hinweis zum Rahmenbericht</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Gebietsspezifische technische Grundlagen</b>	<b>2</b>
2.1	Strassenverzeichnis / Perimeter	2
2.2	Geschwindigkeitsniveau	6
2.3	Bestehende und angestrebte Qualität des Raumes, Nutzungsansprüche	7
2.4	Eignung der Tempo-30-Zone	8
<b>3</b>	<b>Gebietsspezifische Massnahmen</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Fazit</b>	<b>10</b>
	<b>Anhang</b>	<b>11</b>

## 1 Hinweis zum Rahmenbericht

Die Ausgangslage und allgemeine technische Grundlagen können dem Rahmenbericht Tempo 30 in der Gemeinde Schwerzenbach vom 06.06.2023 entnommen werden.



## 2 Gebietsspezifische technische Grundlagen

### 2.1 Strassenverzeichnis / Perimeter

Die im Bericht behandelten Strassen befinden sich im nördlichen Siedlungsbereich von Schwerzenbach und in der Nähe vom Bahnhof bzw. Bushof Schwerzenbach. Der Perimeter wird Osten durch den Chimlibach und im Süden durch die Bahnstrasse begrenzt. Als regionale Verbindungsstrasse ist der Kanton für die Bahnstrasse zuständig und deshalb ist diese nicht Teil dieses Berichts. Im Perimeter befindet sich Wohngebäude, das Einkaufszentrum Chimlimärt, Alterswohnungen ein öffentlicher Platz beim Chimlibach und im westlichen Bereich eine Industriezone. Die im Bericht behandelten Strassen sind zur Zeit mit Tempo «Generell 50» signalisiert..

Folgende Strassen befinden sich im Perimeter: Widumstrasse, Wiesenstrasse, Eschenstrasse, Ringstrasse (Privatstrasse)

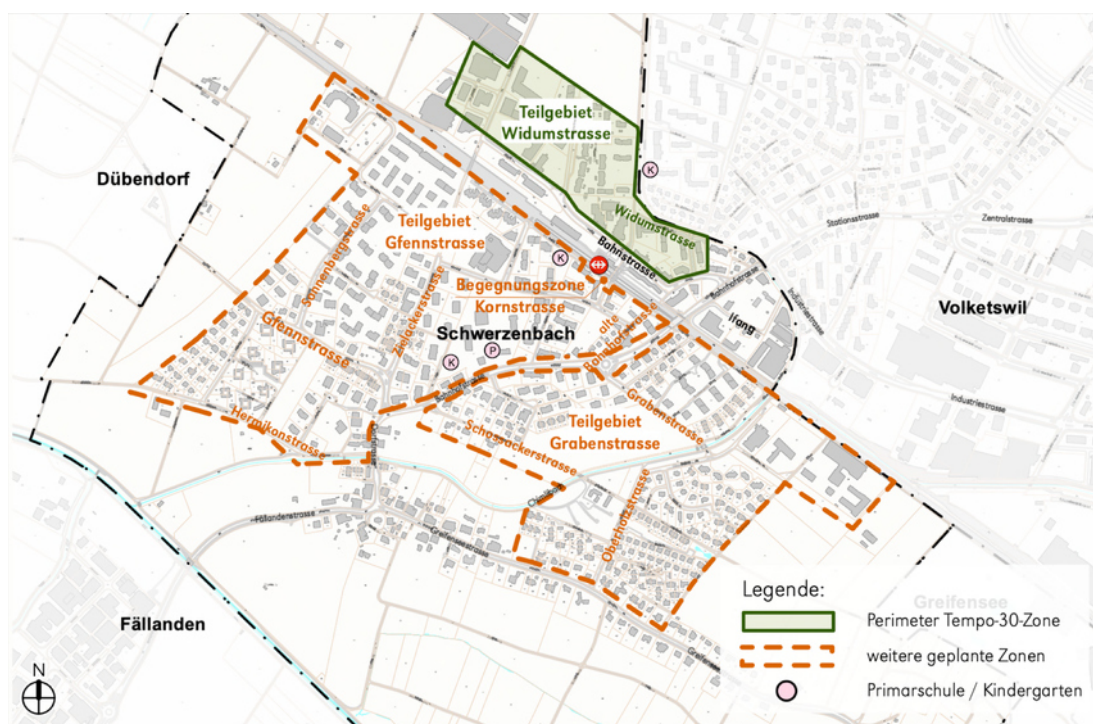


Abbildung 1: Perimeter Tempo-30-Zone Gebiet Widumstrasse

#### Privatstrasse Ringstrasse:

Gemäss VTA ist folgendes zu beachten: Privatstrassen welche öffentlich zugänglich sind, können nur mit dem schriftlichen Einverständnis der Eigentümer in eine Langsamfahrzone integriert werden. Liegen diese nicht vor, darf die entsprechende Strasse nicht in die Zone einbezogen werden. Sind Privatstrassen mit einem richterlichen Fahrverbot der Öffentlichkeit entzogen, können sie nicht in eine Langsamfahrzone integriert werden.

## 2.1.1 Kommunalen Richtplan Verkehr

Die Strassen im Perimeter sind im kommunalen Richtplan Verkehr als Feinerschliessung typisiert. Bei Realisierung der Umfahrung Schwerzenbach ist geplant, die Eschenstrasse als regionale Verbindungsstrasse aufzuklassieren.

Die Mehrheit der Strassen im Perimeter sind Teil vom kommunalen Fusswegnetz und am Bahnhof sowie entlang dem Chimlibach (angrenzend an die Widumstrasse) besteht ein öffentlicher Aufenthaltsort. Bei der Widumstrasse ist eine lokale Velofreizeitroute und auf der Eschenstrasse eine Veloverbindung für den Alltagsverkehr eingetragen. Weiter sind im kommunalen Richtplan Verkehr folgende Massnahmen im oder unmittelbar beim Perimeter bezeichnet:

### Fussverkehr

- Öffentlicher Aufenthaltsort Bahnstrasse: Neuer zentrumsbezogener Aufenthaltsort und Freiraum schaffen (Fa1)
- Netzlücke Unterführung Schulstrasse (F01) und Bahnstrasse – Eichstrasse schliessen (F05)

### Veloverkehr

- Netzlücke Unterführung Schulstrasse (V02), Schulstrasse – Eichstrasse schliessen (V06) und Riedstrasse – Bahnhof (V07) schliessen
- Bedarfsgerechte Anzahl Veloabstellplätze beim Bahnhof erstellen bzw. bedarfsgerecht erweitern (Vp1 & Vp2)



Abbildung 2: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan Fussverkehr (Ausschnitt)



Abbildung 3: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan Veloverkehr (Ausschnitt)

### Öffentlicher Verkehr:

- Multimodale Drehscheibe Bahnhof: Optimale Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten anstreben, ausreichend Veloabstellplätze (Ö01)
- Neue ÖV-Verbindung vom Bahnhof Schwerzenbach entlang der Riedstrasse (Ö04)

### Motorisierter Individualverkehr:

- Tempo 30 in Quartieren: in allen Wohnquartieren soll Tempo 30 eingeführt werden (M10)

- Gestaltung Platzsituation/BGK: Bahnhofplatz/Bahnstrasse in Begegnungszone umgestalten; Modernes & urbanes Zentrum schaffen, Aufenthaltsqualität erhöhen, Begegnungsorte ermöglichen, Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen (M08)
- Bahnstrasse bei Fertigstellung regionaler Veloweg und Sanierung Bahnstrasse zur Sammelstrasse abklassieren, Typisierung an neue Strassenraumgestaltung anpassen (M14)

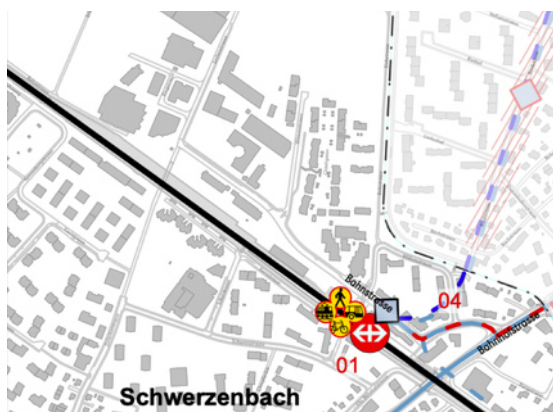


Abbildung 4: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan ÖV (Ausschnitt)

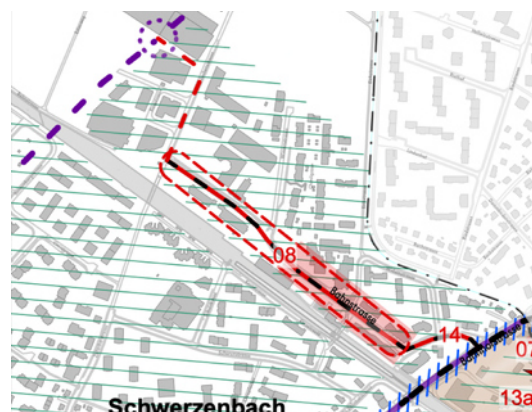


Abbildung 5: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan MIV (Ausschnitt)

#### Parkierung::

- Fokusgebiet autoarme Nutzungen > es sind autoarme Nutzungen anzustreben (P03)
- Bewirtschaftung öffentlicher Parkfelder im gesamten Perimeter (P04)

#### Güterverkehr::

- Güterumschlag (übergeordnete Massnahme)
- Güterverkehr auf ein Minimum beschränken, direkt auf übergeordnete Strassen leiten, vertraglich abwickeln (ohne Karteneintrag)



Abbildung 6: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan Parkierung (Ausschnitt)



Abbildung 7: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan Güterverkehr (Ausschnitt)

### 2.1.2 Strassenausbau /-charakter

Die Strassen dienen ausschliesslich der Erschliessung der Wohnquartiere und Industriezone. Die Fahrbahn ist jeweils 5.00 – 6.00 m breit. Teilweise sind Längsparkfelder auf der Fahrbahn vorhanden. Dort reduziert sich die Durchfahrtsbreite auf unter 4.00 m. Vielerorts werden Senkrechtparkfelder direkt von der Fahrbahn oder via Trottoir erschlossen. Entlang der Mehrheit der Strassen führt ein einseitiges Trottoir. Es gibt keine Längsmarkierungen (Sicherheits-, Längs- und Randlinien). Fussgängerstreifen sind keine markiert (flächiges Queren möglich).

→ Die Strassen sind nicht Teil vom übergeordneten Netz und haben keinen verkehrsorientierten Charakter. Eine effiziente Verkehrsabwicklung ist nicht erforderlich.

## 2.2 Geschwindigkeitsniveau

Die gefahrenen Geschwindigkeiten wurden mittels eines Seitenradargerätes vom 30. November bis 11. Dezember 2022 auf der Bahnstrasse erhoben. Der genaue Standort ist in der nachfolgenden Karte ersichtlich. Die detaillierten Resultate der Geschwindigkeitserhebung sind im Anhang A zu finden.

Gemäss der Praxis der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich bei Tempo-30-Zonen genügen auf Strassenzügen, welche einen  $V_{85\%}$ -Wert unter 40 km/h aufweisen, in der Regel markierungstechnische Massnahmen. Bei einem  $V_{85\%}$ -Wert von 41 km/h und höher sind bauliche Massnahmen vorzusehen.

### Messstelle – Bahnstrasse 14



Abbildung 8: Messstelle Bahnstrasse

### Vsig 50 km/h

	Fahrtrichtung Ringstrasse	Fahrtrichtung Bahnhofstr.
$V_{min}$	8 km/h	8 km/h
$V_{50}$	39 km/h	38 km/h
<b><math>V_{85}</math></b>	<b>47 km/h</b>	<b>46 km/h</b>
$V_{max}$	82 km/h	110 km/h
Übertretung	6 %	5 %
$V_{sig}$ :		
$DTV_M$	1853 Fz.	2009 Fz.

Bei den Geschwindigkeitsmessungen auf der Bahnstrasse wurde ein  $V_{85}$  47 km/h erhoben. Für die Strassen im Perimeter sind keine Geschwindigkeitsmessungen vorhanden. Es ist anzunehmen, dass aufgrund dem nicht verkehrsorientierten Strassenausbau, dem Strassenquerschnitt, der Parkierung auf oder direkt angrenzend an die Fahrbahn und den einmündenden Grundstücksausfahrten die Geschwindigkeiten tiefer sind und der Zielwert von 38 km/h eingehalten wird. Die Erfahrung von TEAMverkehr bezüglich Geschwindigkeitsniveaus in Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen zeigt zudem, dass mit der Signalisation einer Tempo-30-Zone das  $V_{85}$  um etwa 3 km/h reduziert und mit einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 um bis zu 10 km/h abnehmen kann.

Es wird empfohlen, im Rahmen der Nachkontrolle die Geschwindigkeiten auf den Strassen im Perimeter zu kontrollieren. Werden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sollen zusätzliche betriebliche oder bauliche Massnahmen ergriffen werden.

## 2.3 Bestehende und angestrebte Qualität des Raumes, Nutzungsansprüche

### 2.3.1 Bestehende Qualität

Allgemeine bestehende Qualitäten sind im Rahmenbericht beschrieben. Entlang der Strassen hat es vielerorts ein einseitiges Trottoir. Wenn Zufussgehende nicht auf der Fahrbahn gehen möchten, müssen sie diese queren, um auf das Trottoir zu gelangen – es ist ein flächiges Querungsbedürfnis vorhanden. Der Perimeter zeichnet sich durch verschiedene Nutzungen aus. Im westlichen Bereich hat es vorwiegend Gewerbebauten. Der übrige Perimeter ist durch Wohnbauten geprägt. Zudem befinden sich Alterswohnungen und eine Spielgruppe im betrachteten Bereich. Mit dem Chimlimärt liegt auch eine publikumsintensive Nutzung im Perimeter und beim Chimlibach (Widumstrasse) befindet sich ein öffentlicher Platz. Dies und die Nähe zum Bahnhof lässt vermuten, dass viele Personen zu Fuss unterwegs sind. Gleichzeitig ist aufgrund der Industriezone auch mit einem erhöhten Lastwagenvorkommen zu rechnen. Im Ist-Zustand sind verschiedene Nutzungsansprüche vorhanden. Obwohl im westlichen Bereich keine Wohnnutzungen vorhanden sind, sind die Strassen gemäss kommunalem Richtplan Teil des lokalen Fuss- und Velowegnetz. Es ist für eine möglichst hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu sorgen.

### 2.3.2 Angestrebte Qualität

Heute wie auch künftig sind alle Strassen im Perimeter wichtige Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Mit den im kommunalen Richtplan künftig vorgesehenen Massnahmen auf der Bahnstrasse und beim Bahnhof (Aufenthaltsort, Ausbau Veloabstellplätze, Umgestaltung Bahnstrasse) und den geplanten autoarmen Nutzungen im Perimeter, ist davon auszugehen, dass der Fuss- und Veloverkehr noch zunehmen wird. Auch künftig wird der Perimeter durch Gewerbe- und Wohnnutzung geprägt sein. Während bei den Strassen im westlichen Bereich ein funktionierendes Miteinander zwischen Lastwagenverkehr, Pendlerverkehr, Zufussgehenden und Velofahrenden von Bedeutung ist, wird der Strassenraum im östlichen Abschnitt auch künftig neben der Erschliessungsfunktion auch den Ansprüchen als Begegnungs- und Freizeitraum gerecht werden müssen und es wird eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität angestrebt. Insbesondere ist von Bedeutung, dass sich alle Verkehrsteilnehmenden – insbesondere Kinder und Senioren – sicher im Strassenraum bewegen können.

Die Einführung einer Tempo-30-Zone im Gebiet Widumstrasse trägt dazu bei, dass in Schwerzenbach das Regime Tempo-30-Zone in den Quartieren flächendeckend umgesetzt wird. Deshalb ist es auch im Sinne einer Gesamtbetrachtung sinnvoll im Gebiet Widumstrasse Tempo 30 umzusetzen.

## 2.4 Eignung der Tempo-30-Zone

Eine Tempo-30-Zone im Gebiet Widumstrasse trägt dazu bei, dass in Schwerzenbach das Regime Tempo-30-Zone in den Quartieren flächendeckend umgesetzt wird. Deshalb ist es auch im Sinne einer Gesamtbetrachtung zweckmässig alle Strassen in die Tempo-30-Zone zu integrieren. Das bfu-Modell 30/50 kann hier zur Anwendung gelangen.

Die Strassen im Perimeter sind nicht verkehrsorientierte Strassen, welche der Erschliessung der Gebäude im Perimeter dienen (Ziel- und Quellverkehr). Das Verkehrsaufkommen ist tief und die Strassen dienen zusätzlich als Route für den Fuss- und Veloverkehr, als Schulweg sowie teilweise als Aufenthalts- und Spielfläche für Kinder und Anwohnende. Im Ist-Zustand wird mittels Parkfeldern und seitlichen Einengungen auf der Fahrbahn eine Verkehrsberuhigung angestrebt. Die Knoten sind im Rechtsvortritt geregelt, es gibt keine Fussgängerstreifen und es ist ein flächiges Querungsbedürfnis vorhanden. Die Einführung einer Tempo-30-Zone auf diesen Strassen entspricht weitgehend eine Anpassung des Verkehrsregimes an das Erscheinungsbild der Strassen und die vorhandenen Nutzungsansprüche. Es können keine andere geeigneten Massnahmen getroffen werden, um den Schutz der Kinder, die die Strassen im Perimeter als Schulweg nutzen und/oder sich dort aufhalten flächendeckend zu gewährleisten. Der Art. 22a der Signalisationsverordnung «eine Tempo-30-Zone kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss» kommt zur Anwendung.

- Einführung der Tempo-30-Zone eignet sich, um die angestrebte Qualität als Wohn- und Lebensraum und Nutzungsansprüche zu erreichen. Die gefahrenen Geschwindigkeiten liegen mutmasslich bereits heute unter 50 km/h. Eine Temporeduktion auf 30 km/h hat also nur geringe Auswirkungen für den Fahrzeuglenkenden und die Umsetzung der Zone ist mit geringem Aufwand möglich.

### 3 Gebietsspezifische Massnahmen

Die geplanten Massnahmen sind im Signalisations- und Massnahmenplan 22.116-01 dargestellt. Neben den im Rahmenbericht beschriebenen allgemeinen Massnahmen, sind keine gebietsspezifische Massnahmen vorgesehen.



## 4 Fazit

Die Strassen sind Bestandteil vom untergeordneten Netz und es ist keine effiziente Verkehrsabwicklung erforderlich. Zudem sind alle Strassen nicht verkehrsorientiert ausgebaut. Die Voraussetzungen für die Einführung von Tempo 30 ist erfüllt.

Mit Tempo 30 wird das Temporegime an die bestehenden und angestrebten Nutzungsansprüche angepasst, und die Wohn- bzw. Aufenthaltsqualität erhöht. Aufgrund der tiefen Fahrgeschwindigkeit verbessert eine Tempo-30-Zone die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und fördert die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Der Fahrzeuglenker erkennt, dass er sich in einer Zone mit erhöhten Anforderungen an die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs befindet und für Kinder wird ein besonderer Schutz erreicht. Eine Tempo-30-Zone entspricht dem gewünschten Zielzustand und ist zweckmässig.

Es ist davon auszugehen, dass mit den vorgesehenen Massnahmen und der flächigen Umsetzung von Tempo 30 der Zielwert von 38 km/h erreicht wird.

## Anhang

## Verkehrserhebung Seitenradar

## Schwerzenbach, Bahnstrasse

Projekt Nr.: 22.116

Projekt: Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde

Erhebungszeitraum: 30.11.2022 - 11.12.2022

Auswertungszeitraum Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022 Zeit: 24h

Bemerkungen:

Auswertungsdatum 12.01.23 Erstellt von: mb

Standort : Kandelaber, Bahnstrasse 14

km/h (Vsig): 50 km/h

Fahrtrichtung: + Wiesenstrasse - Bahnhofstrasse



## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde

Kandelaber, Bahnstrasse 14

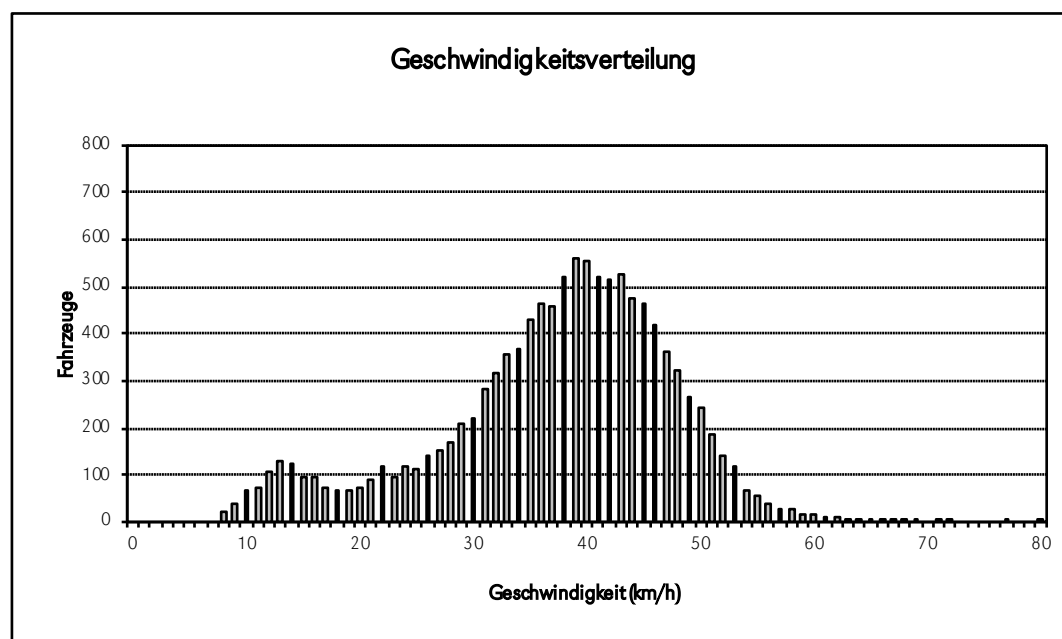
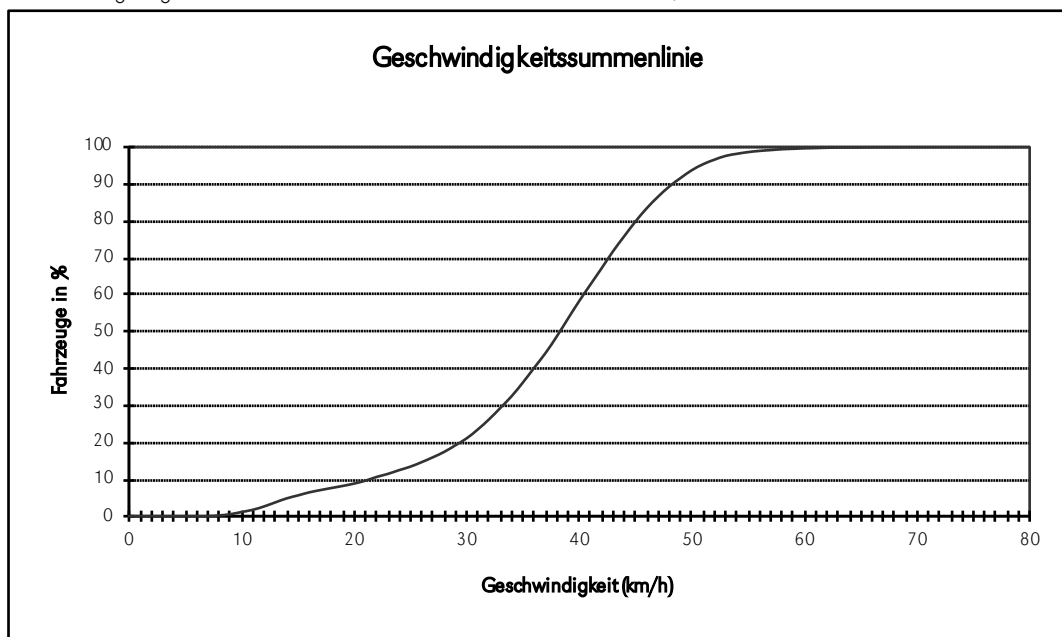
Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: Wiesenstrasse

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	8 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	82 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	37 km/h
V15	27 km/h
V50	39 km/h
V85	47 km/h
Übertretung Vsig	6 %



## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Bahnstrasse 14

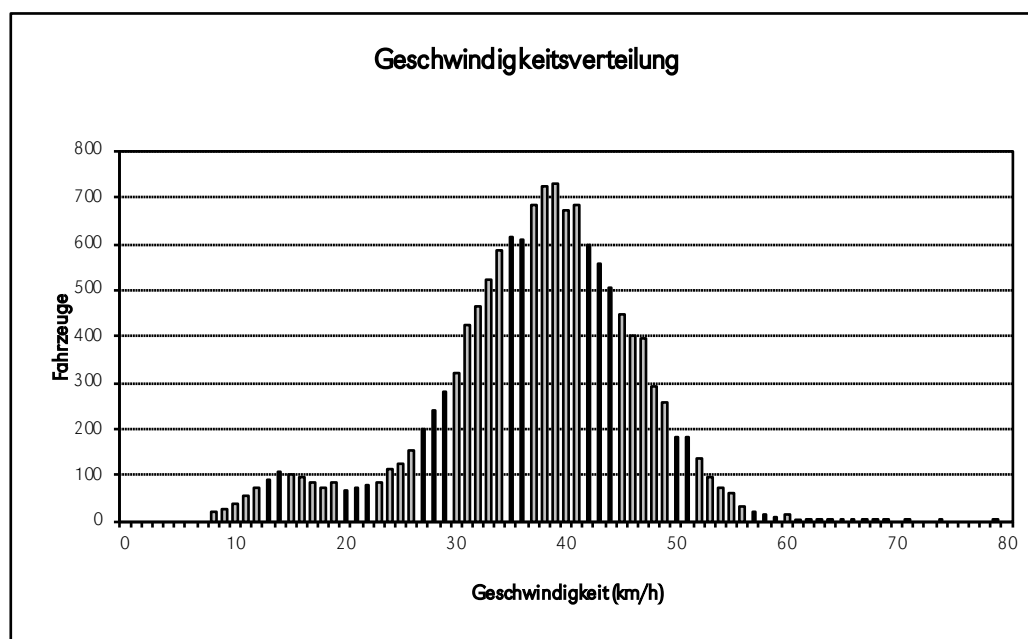
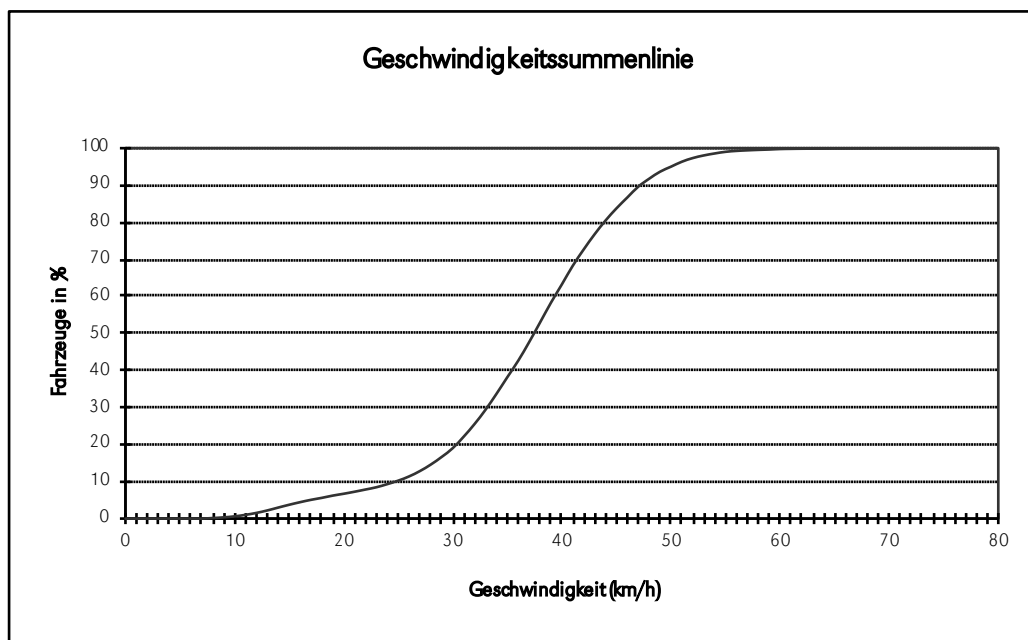
Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: Bahnhofstrasse

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	8 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	110 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	37 km/h
V15	29 km/h
V50	38 km/h
V85	46 km/h
Übertretung Vsig	5 %



## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Bahnstrasse 14

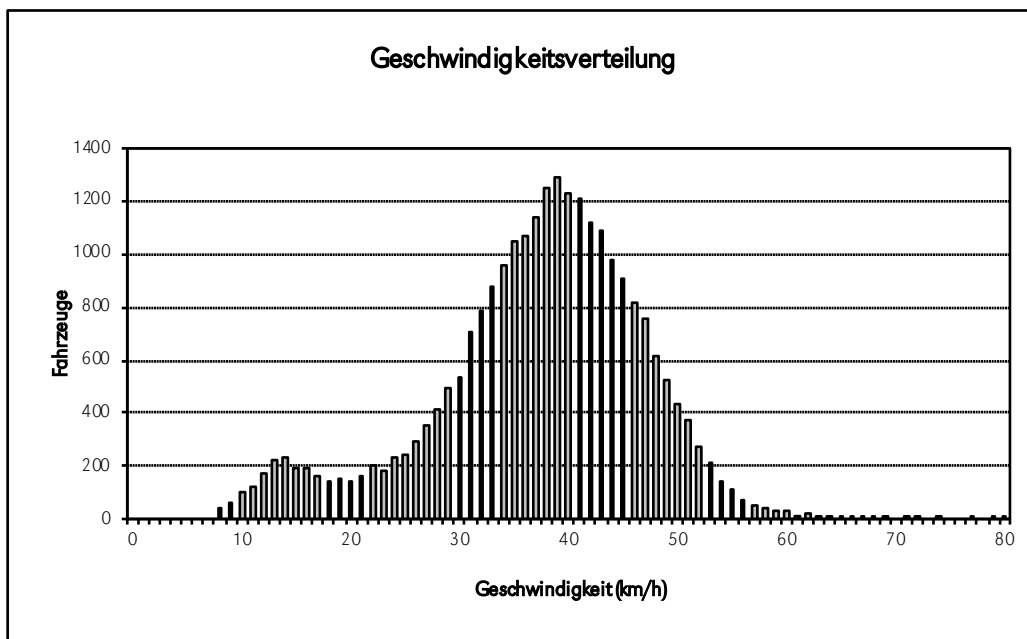
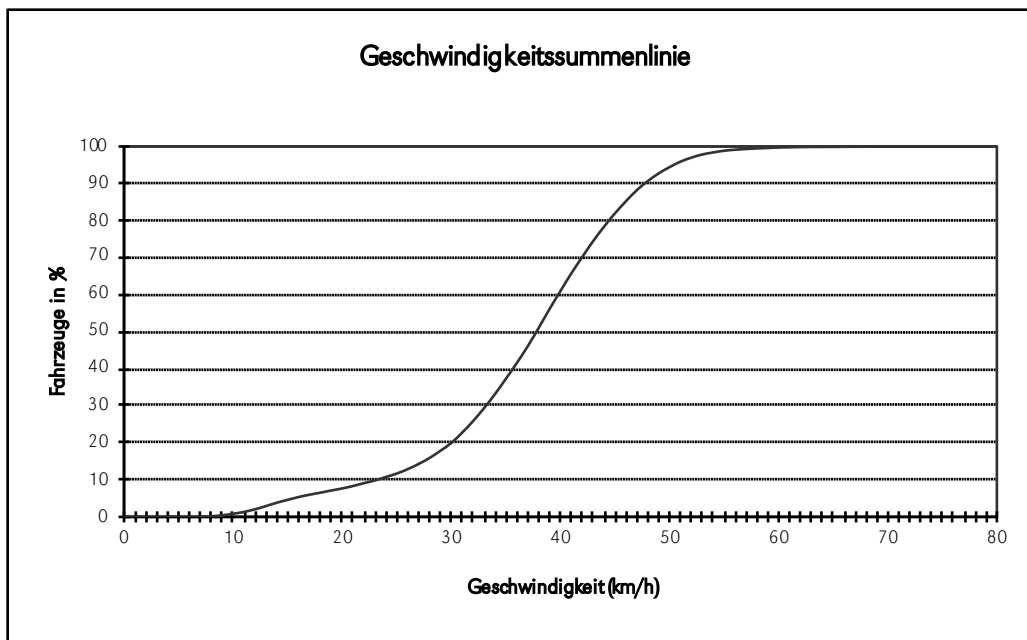
Do-Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: beide

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	8 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	110 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	37 km/h
V15	28 km/h
V50	38 km/h
V85	46 km/h
Übertretung Vsig	6 %



## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Bahnstrasse 14

Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig: 50 km/h

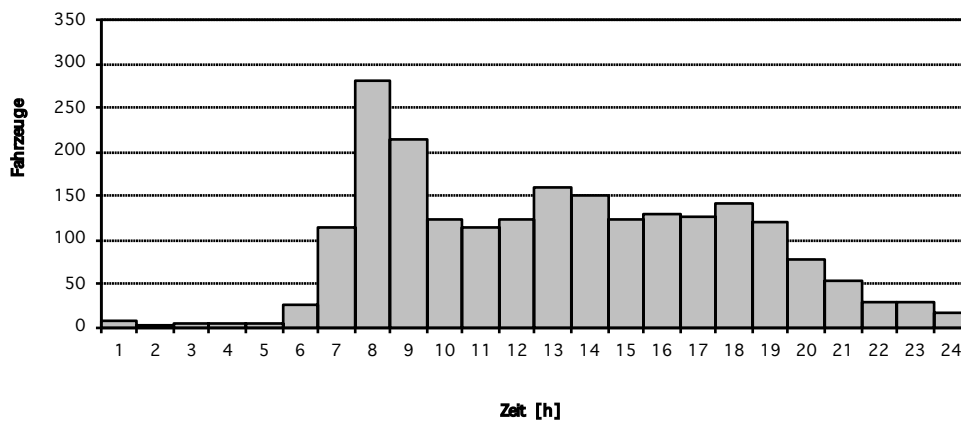
Fahrtrichtung: Wiesenstrasse

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

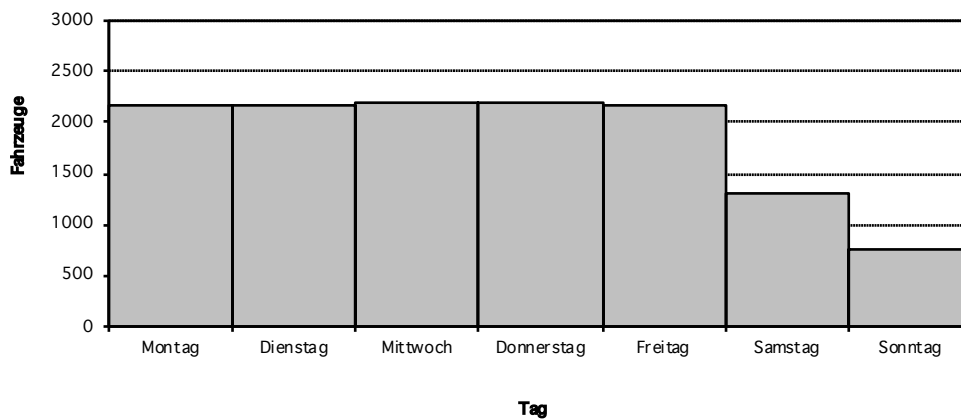
### Anzahl

DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)	2180
DTVM (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)	1853

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Bahnstrasse 14

Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig:

50 km/h

Fahrtrichtung: Bahnhofstrasse

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

### Anzahl

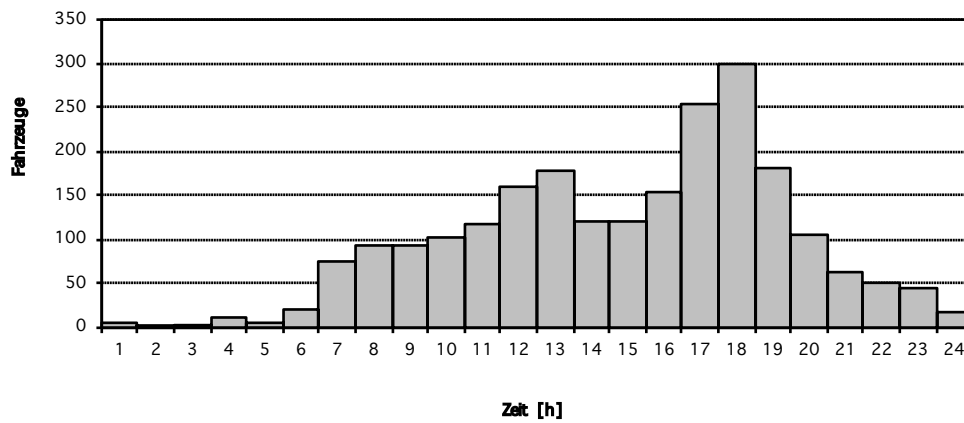
DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

2279

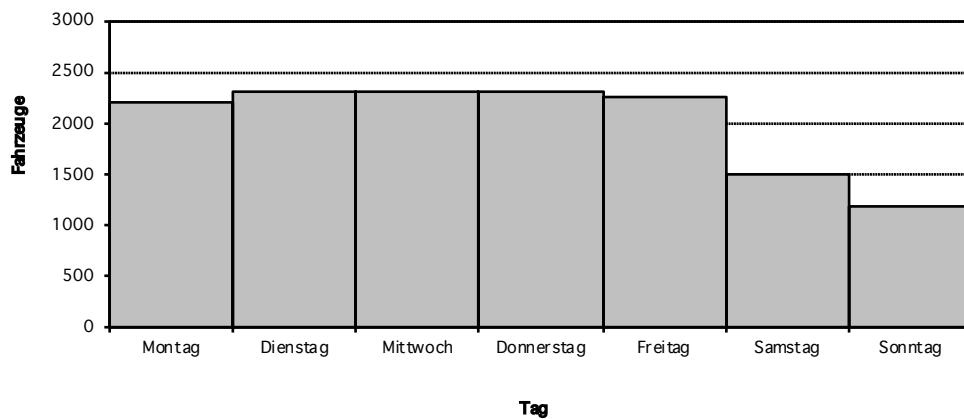
DTVM (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

2009

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie





## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Bahnstrasse 14

Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig:

50 km/h

Fahrtrichtung: beide

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

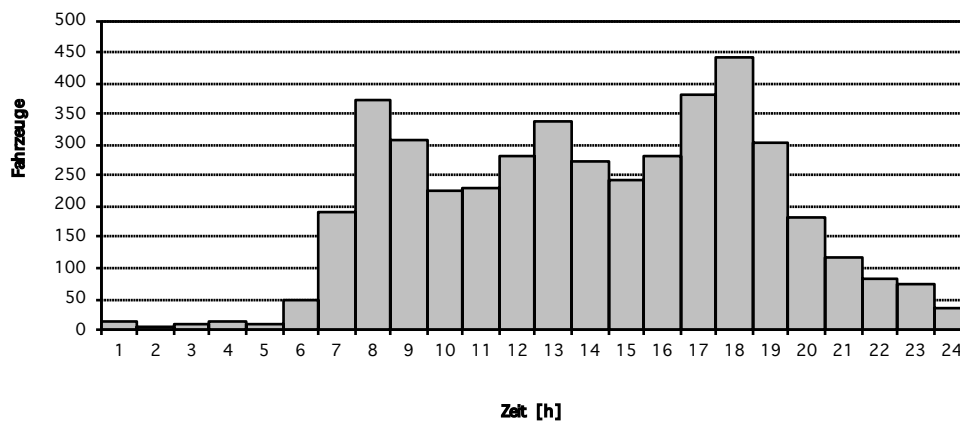
DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

4459

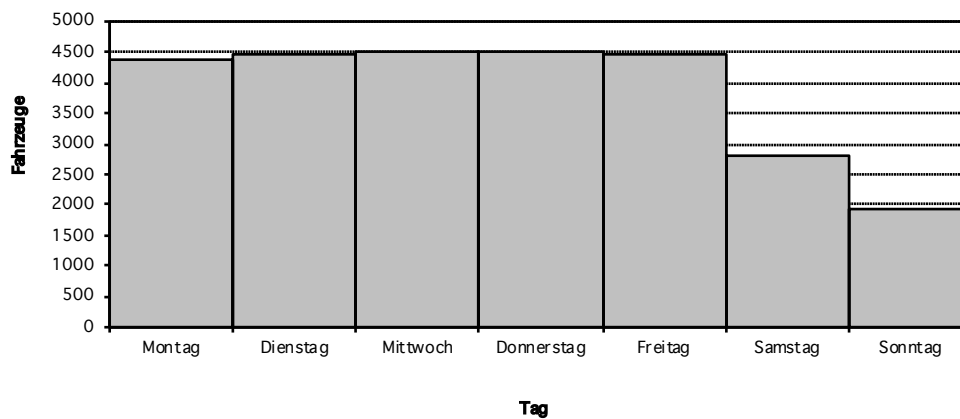
DTVM (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

3862

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



12.01.23

## Auswertung Fahrzeugmenge

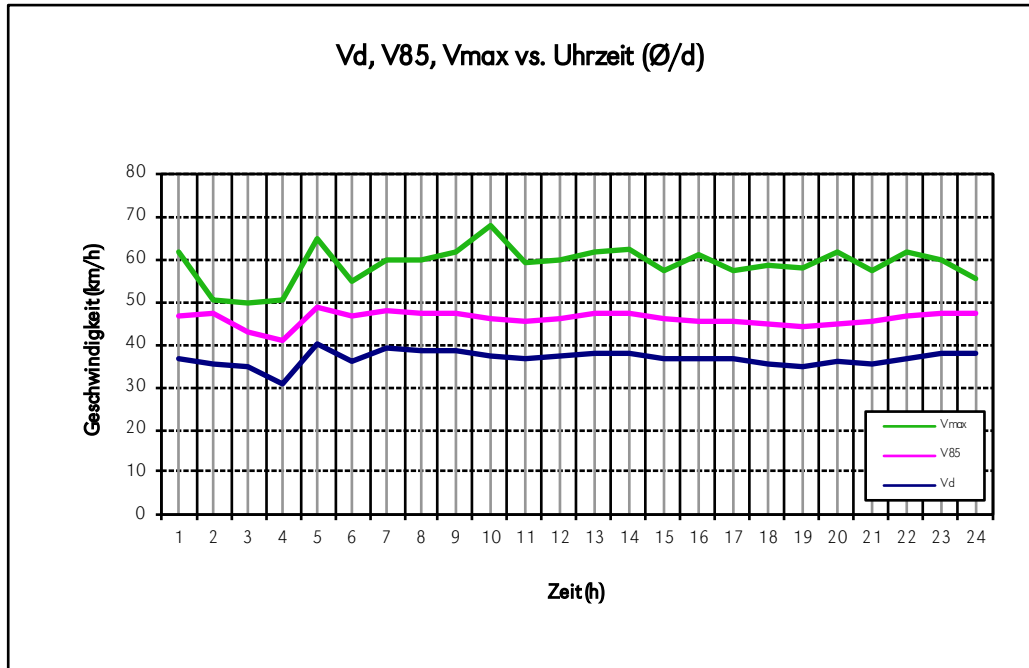
TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Bahnstrasse 14

Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022 Vsig: 50 km/h

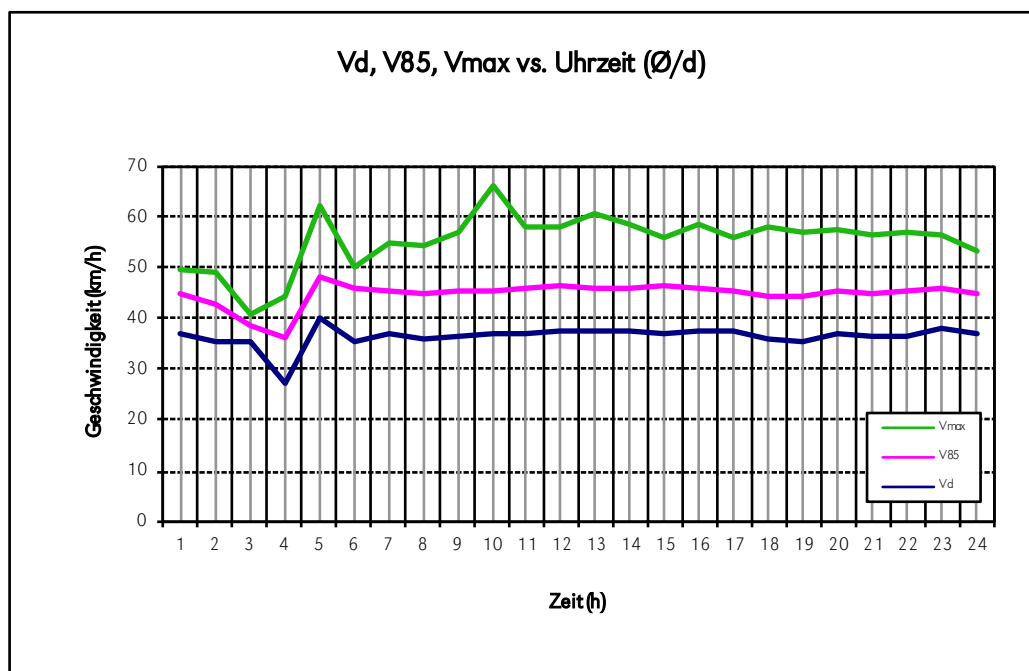
Fahrtrichtung: Wiesenstrasse

ohne Kat. 1



Fahrtrichtung: Bahnhofstrasse

ohne Kat. 1



## Auswertung Fahrzeugmenge

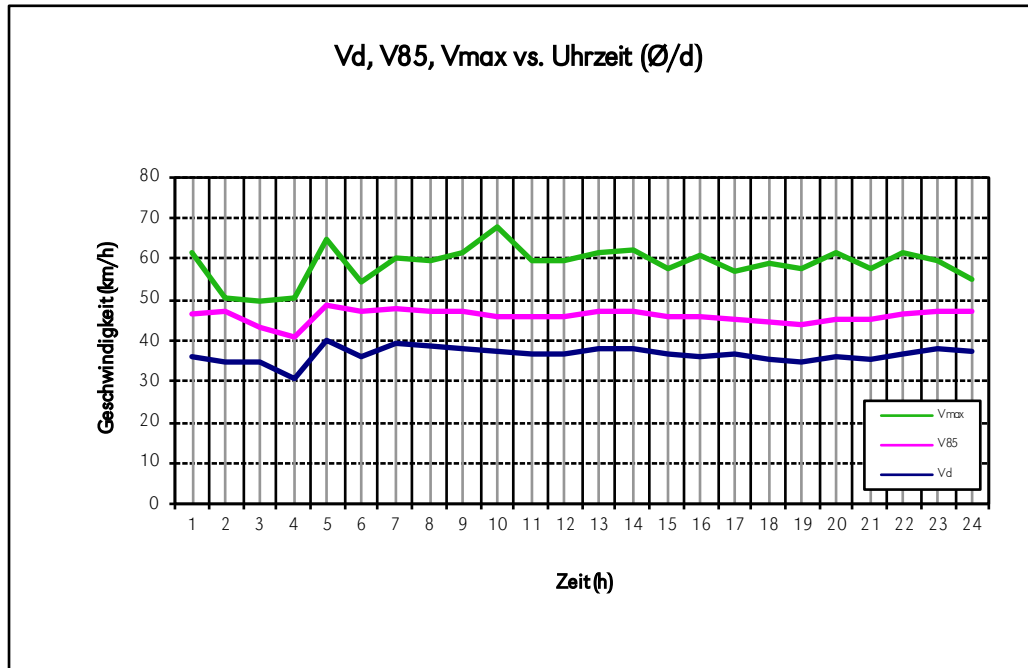
TEAMverkehr.zug

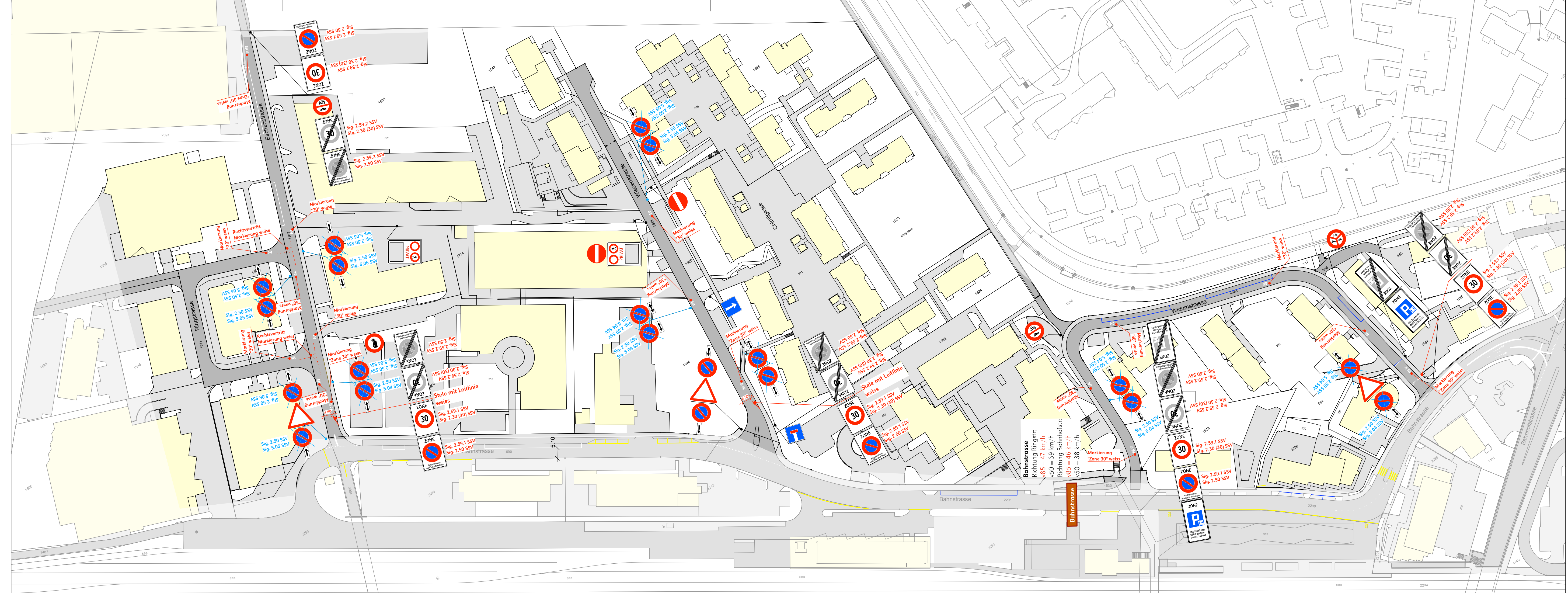
22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Bahnstrasse 14

Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022 Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: beide

ohne Kat. 1





Objekt: **Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde**  
 Plan: **Gebiet Widumstrasse**  
**Signalisations- und Markierungsplan 1:1'000**

Legende:  
 — Neu  
 — Bestand  
 — Abbruch



Format: 30/100 | Gez: mb | Datum: 30.06.2023  
 Plan Nr: 22.116-01 | Kontr: dm | Rev:

**Gemeinde Schwerzenbach**

# **Tempo-30-Zone Teil Gfennstrasse**

**Bericht mit den gebietsspezifischen technischen Grundlagen**

22.116 / 20. Juli 2023



**Auftraggeber**

Gemeinde Schwerzenbach  
Babette Graf  
Bahnhofstrasse 16  
8603 Schwerzenbach

**Verfasser**

**TEAM**verkehr.zug ag  
Verkehringenieure 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

Daniela Moos, moos@teamverkehr.ch  
BSc FHO in Raumplanung, Verkehringenieurin

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch  
Dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A, Verkehringenieur

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Hinweis zum Rahmenbericht</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Gebietsspezifische technische Grundlagen</b>	<b>2</b>
2.1	Strassenverzeichnis / Perimeter	2
2.2	Geschwindigkeitsniveau	6
2.3	Bestehende und angestrebte Qualität des Raumes, Nutzungsansprüche	8
2.4	Eignung der Tempo-30-Zone	9
<b>3</b>	<b>Gebietsspezifische Massnahmen</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Fazit</b>	<b>12</b>
	<b>Anhang</b>	<b>13</b>

## 1 Hinweis zum Rahmenbericht

Die Ausgangslage und allgemeine technische Grundlagen können dem Rahmenbericht Tempo 30 in der Gemeinde Schwerzenbach vom 06.06.2023 entnommen werden.



## 2 Gebietsspezifische technische Grundlagen

### 2.1 Strassenverzeichnis / Perimeter

Die im Bericht behandelten Strassen befinden sich im westlichen Siedlungsbereich von Schwerzenbach. Der Perimeter wird im Norden durch die Bahnlinie und im Osten durch die Bahnhofstrasse bzw. Dorfstrasse begrenzt. Diese Strassen sind nicht Teil dieses Gutachtens. Es befinden sich zwei Kindergärten (K) und die Primarschule von Schwerzenbach (P) im Perimeter. Die im Bericht behandelten Strassen sind zur Zeit mit Tempo «Generell 50» signalisiert.

Folgende Strassen befinden sich im Perimeter: Hermikonstrasse, Schuepistrasse, Gartenweg, in der Halden, Sonnenhalde (Privatstrasse), Gfennstrasse, Sonnenbergstrasse, Blattenstrasse, Vieristrasse, Zielaekerstrasse, Hegger, alte Bahnhofstrasse, Schorenstrasse, Kornstrasse, Schulstrasse, Chropfacher

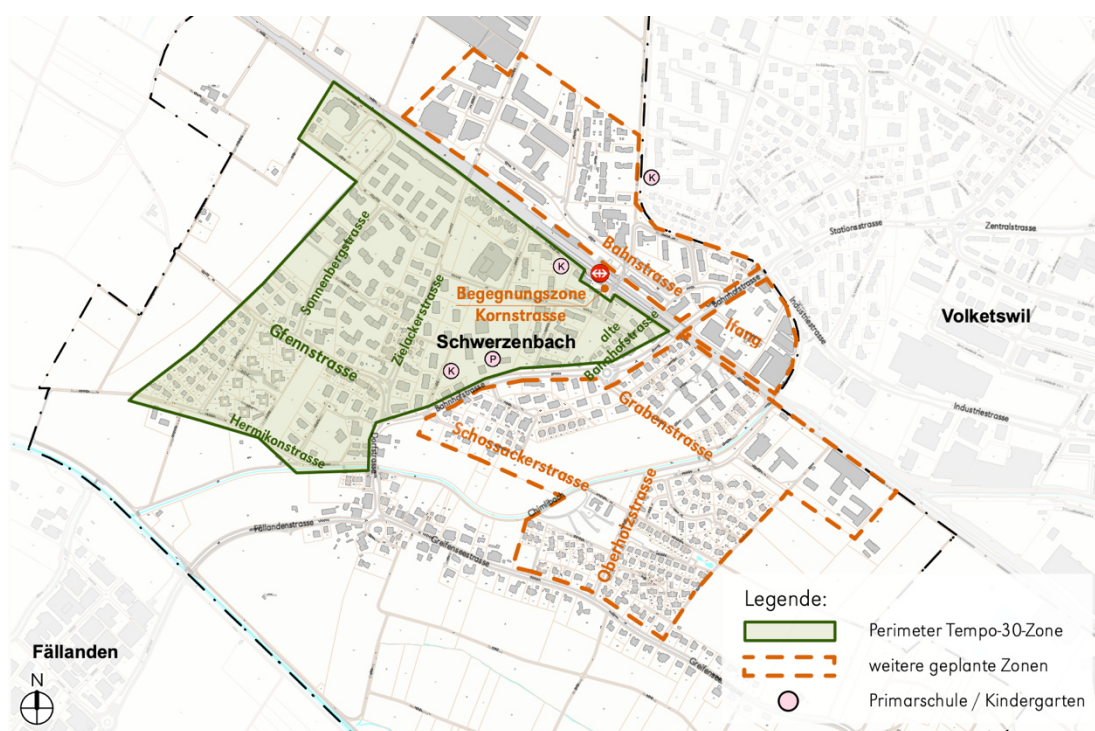


Abbildung 1: Perimeter Tempo-30-Zone Gebiet Gfennstrasse

#### Privatstrasse Sonnhalde:

Gemäss VTA ist folgendes zu beachten: Privatstrassen welche öffentlich zugänglich sind, können nur mit dem schriftlichen Einverständnis der Eigentümer in eine Langsamfahrzone integriert werden. Liegen diese nicht vor, darf die entsprechende Strasse nicht in die Zone einbezogen werden. Sind Privatstrassen mit einem richterlichen Fahrverbot der Öffentlichkeit entzogen, können sie nicht in eine Langsamfahrzone integriert werden.

## 2.1.1 Kommunalen Richtplan Verkehr

Die Gfennstrasse und einen Teil der Sonnenbergstrasse ist im kommunalen Richtplan Verkehr von Schwerzenbach als Sammelstrasse und die übrigen Strassen im Perimeter als Feinerschliessung typisiert. Über die Hermikonstrasse und die Gfennstrasse führt ein lokaler Wanderweg (Fussweg Freizeit). Entlang der übrigen Strassen ein lokaler Fussweg für das Alltagsnetz und auf mehreren Strassen eine Veloverbindung für den Alltags- und Freizeitverkehr. Südlich entlang der Bahngleise führt eine kantonale Veloschnellroute, welche allerdings als Schwachstelle bezeichnet ist (V01). Weiter sind im kommunalen Richtplan Verkehr folgende Massnahmen bezeichnet:

### Fussverkehr

- Öffentlicher Aufenthaltsort Bahnhof Süd: Neuer zentrumsbezogener Platz/Freiraum schaffen als Teil des Freiraumkorridors (Fa2) und Hermikonstrasse, Chimlibach: Bestehender Aufenthaltsort aufwerten, repräsentativer Charakter stärken, Querungsmöglichkeiten über Strasse verbessern (Fa6)
- Quartierschwerpunkt Knoten Bahnhofstrasse / Gfennstrasse (Fq1): Standort zum Quartierschwerpunkt aufwerten, zweckmässiges Versorgungsangebot gewährleisten
- Verschiedene Netzlücken beim lokalen Alltag und Freizeitnetz (Nr. F06, F07, F12, F13, F14)

### Veloverkehr

- Schliessung der Netzlücke Schorenstrasse - Bahnhofstrasse (V05) und Gfennstrasse - Schossackerstrasse (V14)
- Infrastrukturen für den Veloverkehr auf der Gfennstrasse erstellen, um die lineare Schwachstelle zu sanieren (V15)

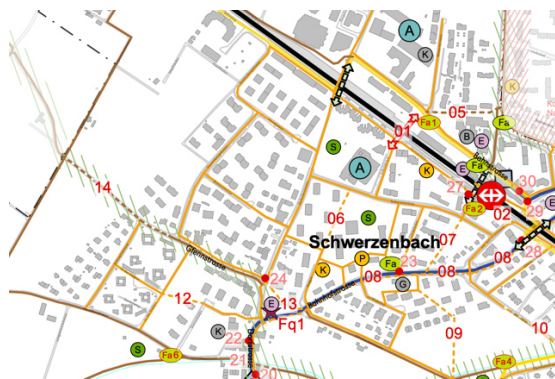


Abbildung 2: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan Fussverkehr (Ausschnitt)

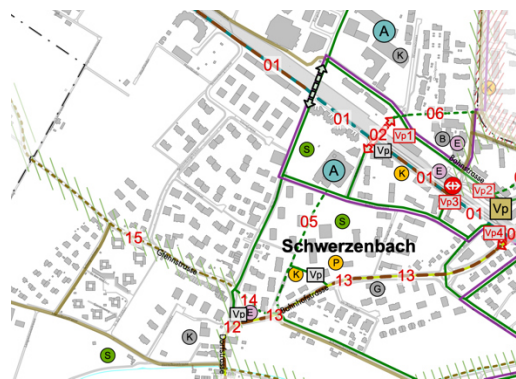


Abbildung 3: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan Veloverkehr (Ausschnitt)

### Öffentlicher Verkehr:

- Multimodale Drehscheibe Bahnhof: Optimale Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten anstreben, ausreichend Veloabstellplätze (Ö01)

### Motorisierter Individualverkehr:

- Tempo 30 in Quartieren: in allen Wohnquartieren soll Tempo 30 eingeführt werden (M10)
- Aufwertung Strassenraum Gfennstrasse, BGK

- Raumsicherung für Anbindung Anschluss Umfahungsstrasse an Sonnenbergstrasse (M15)

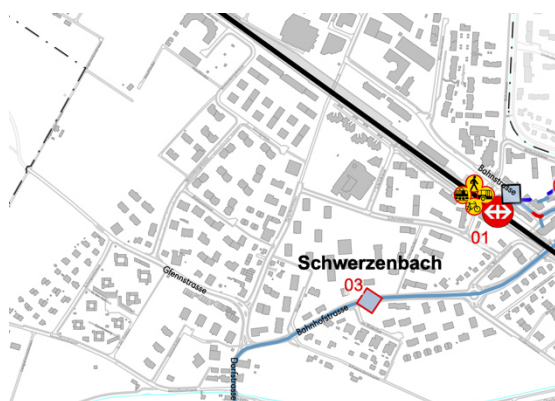


Abbildung 4: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan ÖV (Ausschnitt)

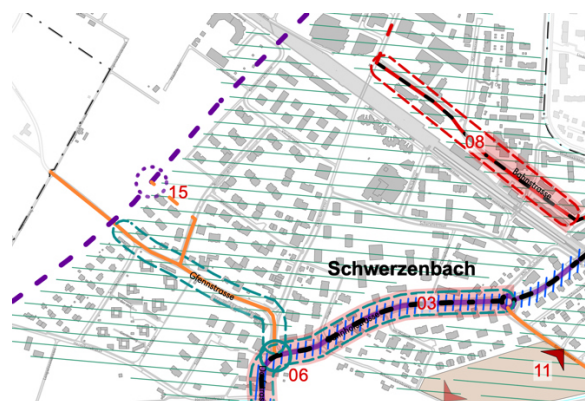


Abbildung 5: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan MIV (Ausschnitt)

#### Parkierung::

- Bewirtschaftung öffentlicher Parkfelder im gesamten Perimeter (P04)

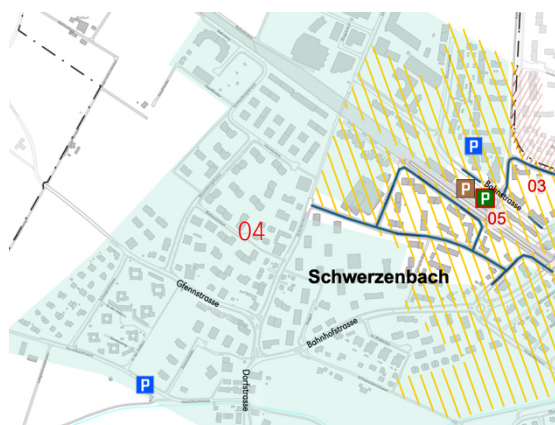


Abbildung 6: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan Parkierung (Ausschnitt)

### 2.1.2 Strassenausbau /-charakter

#### Gfennstrasse

Die Gfennstrasse dient neben der Erschliessung der Wohnquartiere auch der Verbindung in den Weiler Hermikon und für den Veloverkehr nach Dübendorf. Bei den Knoten ist sie gegenüber den einmündenden Strassen vortrittsberechtigt (kein Vortritt). Die Strasse verfügt im östlichen Bereich (zwischen Einmündung in die Bahnhof- bzw. Dorfstrasse und Zielackerstrasse) über Fussgängerstreifen, Mittelinseln und stellenweise über eine Mittelleitlinie. Im westlichen Bereich sind keine Längsmarkierungen mehr vorhanden und die Fahrbahnbreite liegt zwischen 6.50 – 7.30 m. Punktuelle seitliche Einengungen auf der

Fahrbahn reduzieren die Durchfahrtsbreite auf < 5.00 m und dienen der Verkehrsberuhigung. Aufgrund dem einseitigen Trottoir ist ein flächiges Querungsbedürfnis vorhanden. Es ist geplant, die Gfennstrasse umzugestalten und insbesondere aus Sicht Veloverkehr die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es ist eine auf das künftige Geschwindigkeitsregime abgestimmte Gestaltung vorgesehen.

- Die Strasse ist nicht Teil vom übergeordneten Netz. Sie hat im kurzen Bereich zwischen Einmündung in die Bahnhof- bzw. Dorfstrasse und Zielackerstrasse einen verkehrsorientierten Charakter. Zwischen Einmündung Zielackerstrasse und Siedlungsgrenze hat sie sowohl verkehrsorientierte (vortrittsberechtigt bei Einmündungen) als auch nicht verkehrsorientierte Elemente (keine Längsmarkierungen, seitliche Einengungen, flächiges Querungsbedürfnis). Eine effiziente Verkehrsabwicklung ist nicht erforderlich bzw. wird nicht erwünscht (Schleichverkehr vermeiden). Die Projektierung für eine Umgestaltung der Gfennstrasse ist am Laufen, dabei wird das künftige Geschwindigkeitsregime berücksichtigt.

### **Übrige Strassen im Perimeter**

Diese dienen ausschliesslich der Erschliessung der Wohnquartiere. Die Fahrbahn ist jeweils 6.00 – 7.00 m breit. Vielerorts sind Längsparkfelder auf der Fahrbahn vorhanden. Dort reduziert sich die Durchfahrtsbreite auf unter 5.00 m. Entlang der Mehrheit der Strassen führt ein ein- bis zweiseitiges Trottoir. Es gibt keine Längsmarkierungen (Sicherheits-, Längs- und Randlinien), Knoten werden im Rechtsvortritt geregelt und Fussgängerstreifen sind keine markiert (flächiges Queren möglich).

- Die Strassen sind nicht Teil vom übergeordneten Netz und haben keinen verkehrsorientierten Charakter. Eine effiziente Verkehrsabwicklung ist nicht erforderlich.

## 2.2 Geschwindigkeitsniveau

Die gefahrenen Geschwindigkeiten wurden mittels eines Seitenradargerätes vom 22. - 30. November 2022 an drei Standorten im Perimeter erhoben. Die genauen Standorte sind in den nachfolgenden Karten ersichtlich. Die detaillierten Resultate der Geschwindigkeitserhebung sind im Anhang A zu finden.

Gemäss der Praxis der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich bei Tempo-30-Zonen genügen auf Strassenzügen, welche einen V85% -Wert unter 40 km/h aufweisen, in der Regel markierungstechnische Massnahmen. Bei einem V85% -Wert von 41 km/h und höher sind bauliche Massnahmen vorzusehen.

### Messstelle – Hermikonstrasse 7



Abbildung 7: Messstelle Hermikonstrasse

### Vsig 50 km/h

	Fahrtrichtung Hermikon	Fahrtrichtung Dorfstrasse
V <sub>min</sub>	8 km/h	8 km/h
V <sub>50</sub>	40 km/h	38 km/h
<b>V<sub>85</sub></b>	<b>48 km/h</b>	<b>46 km/h</b>
V <sub>max</sub>	65 km/h	66 km/h
Übertretung	10 %	7 %
Vsig:		
DTV <sub>M</sub>	186 Fz.	189 Fz.

### Messstelle – Gfennstrasse 17

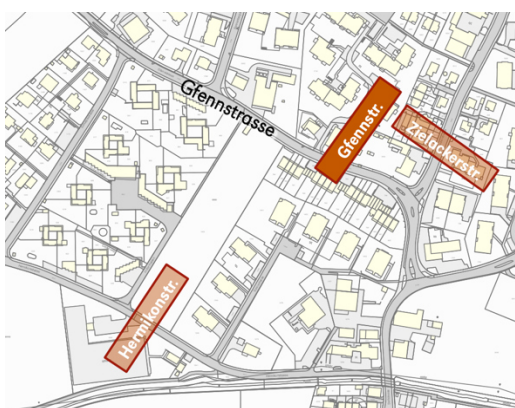


Abbildung 8: Messstelle Gfennstrasse

### Vsig 50 km/h

	Fahrtrichtung Hermikon	Fahrtrichtung Bahnhofstr.
V <sub>min</sub>	8 km/h	8 km/h
V <sub>50</sub>	39 km/h	39 km/h
<b>V<sub>85</sub></b>	<b>44 km/h</b>	<b>44 km/h</b>
V <sub>max</sub>	69 km/h	70 km/h
Übertretung	2 %	1 %
Vsig:		
DTV <sub>M</sub>	2'115 Fz.	1'941 Fz.

## Messstelle – Zielackerstrasse 6



Abbildung 9: Messstelle Zielackerstrasse

## Vsig 50 km/h

	Fahrtrichtung Gfennstrasse	Fahrtrichtung Schorenstrasse
V <sub>min</sub>	9 km/h	9 km/h
V <sub>50</sub>	34 km/h	34 km/h
<b>V<sub>85</sub></b>	<b>40 km/h</b>	<b>40 km/h</b>
V <sub>max</sub>	59 km/h	59 km/h
Übertretung	0 %	1 %
Vsig:		
DTV <sub>M</sub>	482 Fz.	242 Fz.

Ein  $V_{85} = 38$  km/h gilt gemäss bfu als Zielwert für eine funktionierende Tempo-30-Zone. Auf der Hermikonstrasse (Messstelle 1) beträgt das  $V_{85}$  47 km/h, auf der Gfennstrasse 44 km/h und auf der Zielackerstrasse (Messstelle 3) 40 km/h. Somit liegt die gemessene Geschwindigkeit über dem angestrebten Zielwert. Die effektiv gefahren Geschwindigkeiten im übrigen Bereich vom Perimeter liegen mutmasslich unter 38 km/h. Dies aufgrund dem nicht verkehrsorientieren Strassenausbau und der Verkehrsberuhigungselemente.

Auf der Gfennstrasse beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode im Querschnitt rund 4'000 Fahrzeuge. Die Hermikonstrasse und Zielackerstrasse sind Quartierstrassen mit vorwiegend Ziel- und Quellverkehr. Entsprechend ist das Verkehrsaufkommen mit rund 400 Fahrzeugen auf der Hermikonstrasse und rund 700 Fahrzeuge auf der Zielackerstrasse tief. Das tiefe Verkehrsaufkommen und der übersichtliche Strassenraum im Bereich der Messstelle der Hermikonstrasse kann einen Grund sein für die hohen Fahrgeschwindigkeiten. Auch auf der Gfennstrasse ist im Bereich der Messstelle der Strassenraum übersichtlich und die Fahrbahnbreite beträgt 7.3 m. Was eine Erklärung dafür sein kann, dass die gemessenen Fahrgeschwindigkeiten aktuell über dem Zielwert liegen.

Die Erfahrung von TEAMverkehr bezüglich Geschwindigkeitsniveaus in Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen zeigt jedoch, dass mit der Signalisation einer Tempo-30-Zone das  $V_{85}$  um etwa 3 km/h reduziert und mit einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 um bis zu 10 km/h abnehmen kann.

## 2.3 Bestehende und angestrebte Qualität des Raumes, Nutzungsansprüche

### 2.3.1 Bestehende Qualität

Im Bereich zwischen Einmündung in die Bahnhof- bzw. Dorfstrasse und Zielackerstrasse ist die Gfennstrasse verkehrsorientiert ausgebaut. Der übrige Bereich der Gfennstrasse hat sowohl verkehrsorientierte, als auch nicht verkehrsorientierte Elemente. Alle anderen Strassen im Perimeter sind siedlungsorientierte bzw. nicht verkehrsorientierte Strassen. Teile der Gfennstrasse werden vom MIV als Schleichroute zwischen Dübendorf und Schwerzenbach genutzt. Die Verkehrserhebungen (Anhang A) zeigen montags bis freitags zu den Spitzenstunden ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Dies entspricht allerdings nicht der Funktion der Gfennstrasse, denn alle Strassen im Perimeter sind Teil vom untergeordneten Netz.

Der Perimeter ist durch Wohnnutzung geprägt und eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität ist von Bedeutung. Gleichzeitig erschliessen die Strassen im Teil Gfennstrasse die Schule von Schwerzenbach und im nördlichen Bereich den Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr. Aufgrund der beschriebenen Nutzungsansprüche und dem geringen Verkehrsaufkommen ist anzunehmen, dass trotz ein bis zwei seitigen Trottoirs ein flächiges Querungsbedürfnis vorhanden ist. Um den vorhandenen Ansprüchen gerechter zu werden, wurden bereits verkehrsberuhigende Massnahmen ergriffen. Auf der Fahrbahn wurden Längsparkfelder und seitliche Einengungen angeordnet, um die Fahrbahnbreite zu reduzieren. Wie die Geschwindigkeitsmessungen zeigen, haben diese Massnahmen eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung.

### 2.3.2 Angestrebte Qualität

Heute wie auch künftig sind die Strassen im Perimeter ein zentraler Bestandteil der Schulwegnetzes und wichtige Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr (zum Bahnhof). Auch künftig wird der Perimeter durch die Wohnnutzung geprägt sein und der Strassenraum wird neben der Erschliessungsfunktion auch den Ansprüchen als Begegnungs-, und Freizeitraum gerecht werden müssen und es wird eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität angestrebt. Damit verbunden sind auch langfristig verschiedene Nutzungsansprüche und ein flächiges Querungsbedürfnis vorhanden und es ist von Bedeutung, dass sich alle Verkehrsteilnehmenden – insbesondere Kinder – sicher im Strassenraum bewegen können.

Gemäss dem kommunalen Richtplan Verkehr ist als Massnahme geplant, beim öffentlichen Aufenthaltsort Bahnhof Süd ein zentrumsbezogener Platz/Freiraum zu schaffen und der Bereich nördlich der Einmündung Gfennstrasse / Bahnhofstrasse (GS 1703) zum Quartierschwerpunkt aufzuwerten (Fq1). Somit werden diese Standorte für die umliegende Bevölkerung an Bedeutung gewinnen. Weiter soll entlang der Glatt gemäss dem kommunalen Richtplan der bestehende öffentliche Aufenthaltsort (Fa6) aufgewertet werden. Dieser befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Hermikonstrasse. Am und um den Aufenthaltsort ist es gut möglich, dass Kinder spielen und eine reduzierte Aufmerksamkeit haben – es ist eine erhöhte Vorsicht geboten. Zudem sind gemäss Richtplan beim Aufenthaltsort die Querungsmöglichkeiten über Strasse zu verbessern. Mit Tempo 30 wird dies erreicht. Zudem ist gemäss kommunalem Richtplan Verkehr bei einer Sanierung der Gfennstrasse der Strassenraum aufzuwerten und eine eindeutig nicht verkehrsorientierte bzw. siedlungsorientierte Gestaltung anzustreben.

Die Einführung einer Tempo-30-Zone im Gebiet Gfennstrasse trägt dazu bei, dass in Schwerzenbach das Regime Tempo-30-Zone in den Quartieren flächendeckend umgesetzt wird. Deshalb ist es im Sinne einer Gesamtbetrachtung sinnvoll im Gebiet Gfennstrasse Tempo 30 einzuführen.

## 2.4 Eignung der Tempo-30-Zone

Eine Tempo-30-Zone im Gebiet Gfennstrasse trägt dazu bei, dass in Schwerzenbach das Regime Tempo-30-Zone in den Quartieren flächendeckend umgesetzt wird. Deshalb ist es auch im Sinne einer Gesamtbetrachtung zweckmässig alle Strassen in die Tempo-30-Zone zu integrieren. Das bfu-Modell 30/50 kann hier zur Anwendung gelangen.

### Gfennstrasse

Die Beurteilung der Gfennstrasse ist nicht eindeutig. Die Strasse enthält sowohl verkehrsorientierte (insbesondere zwischen Einmündung Bahnhofstrasse & Zielackerstrasse) als auch nicht verkehrsorientierte Elemente. Die Strasse dient neben dem motorisierten Verkehr auch dem Fuss- und Veloverkehr und wird als Schulweg genutzt. Aufgrund des einseitigen Trottoirs im nicht verkehrsorientierten Abschnitt ist ein flächiges Querungsbedürfnis vorhanden und es sind Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr geplant. Tempo 30 trägt dazu bei, die Verträglichkeit zwischen Veloverkehr und dem MIV zu verbessern. Denn mit einer Tempo-30-Zone sinkt der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den beiden Verkehrsteilnehmern. Hinsichtlich der Nutzungsansprüche, der angestrebten Qualität als Wohn- und Lebensraum, der wichtigen Bedeutung für den Fuss- und Veloverkehr und zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes ist die Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Gfennstrasse zweckmässig. Die Einführung von Tempo 30 eignet sich, um die Fahrtgeschwindigkeiten auf ein verträgliches Niveau zu reduzieren und damit die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Die Geschwindigkeitsmessungen haben ergeben, dass die Fahrtgeschwindigkeiten  $V_{85}$  über dem Zielwert von 38 km/h liegen. Damit die Zielgeschwindigkeit künftig eingehalten wird, ist im Rahmen der Umgestaltung der Gfennstrasse eine eindeutig nicht-verkehrsorientierte Gestaltung anzustreben.

### Übrige Strassen im Perimeter

Die Strassen im Perimeter sind nicht verkehrsorientierte Strassen, welche vorwiegend der Erschliessung der Wohnquartiere dienen. Das Verkehrsaufkommen ist tief und die Strassen dienen zusätzlich als Route für den Fuss- und Veloverkehr, als Schulweg sowie als Aufenthalts- und Spielfläche für Kinder und Anwohner. Im Ist-Zustand wird mittels Parkfeldern und seitlichen Einengungen auf der Fahrbahn eine Verkehrsberuhigung angestrebt. Die Knoten sind im Rechtsvortritt geregelt, es gibt keine Fussgängerstreifen und es ist ein flächiges Querungsbedürfnis vorhanden. Die Einführung einer Tempo-30-Zone auf diesen Strassen entspricht weitgehend eine Anpassung des Verkehrsregimes an das Erscheinungsbild der Strassen und die vorhandenen Nutzungsansprüche. Es können keine andere geeigneten Massnahmen getroffen werden, um den Schutz der Kinder, die die Strassen im Perimeter als Schulweg nutzen und/oder sich dort aufhalten flächendeckend zu gewährleisten. Der Art. 22a der Signalisationsverordnung «eine Tempo-30-Zone kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss» kommt zur Anwendung.

Die Geschwindigkeitsmessungen haben ergeben, dass die Fahrtgeschwindigkeiten  $V_{85}$  über dem Zielwert von 38 km/h liegen. Die erforderlichen Massnahmen, um den Zielwert zu erreichen, sind im nächsten Kapitel beschrieben.

→ Einführung der Tempo-30-Zone eignet sich, um die angestrebte Qualität als Wohn- und Lebensraum und Nutzungsansprüche zu erreichen. Die gefahrenen Geschwindigkeiten liegen bereits heute unter 50 km/h. Eine Temporeduktion auf 30 km/h hat also nur geringe Auswirkungen für den Fahrzeuglenkenden und die Umsetzung der Zone ist mit geringem Aufwand möglich.



### 3 Gebietspezifische Massnahmen

Es wird davon ausgegangen, dass der Zielwert einer funktionierenden Tempo-30-Zone aufgrund der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 und mittels der entsprechenden Signalisation erreicht wird. Deshalb werden im Zeitraum bis zur Nachkontrolle vorerst keine baulichen Massnahmen geplant. Bei einer Sanierung der Gfennstrasse ist jedoch auf das künftige Geschwindigkeitsregime abgestimmte Gestaltung vorzusehen.

Die geplanten Massnahmen sind im Signalisations- und Massnahmenplan 22.116-02 dargestellt. Neben den im Rahmenbericht beschriebenen allgemeinen Massnahmen, sind folgende gebietspezifische Massnahmen vorgesehen:

#### **Gfennstrasse:**

Mit der Einführung von Tempo 30 werden Längsmarkierungen auf der Gfenn- und Zielackerstrasse aufgehoben und bei einmündenden Strassen gilt neu Rechtsvortritt.

Da das Queren der Fahrbahn überall möglich sein soll, werden die Fussgängerstreifen (FGS) beim Knoten Gfennstrasse/Zielackerstrasse aufgehoben. Die Markierung eines Fussgängerstreifens regelt in erster Linie die Vortrittsverhältnisse und bringt nicht per se eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Was hingegen die Verkehrssicherheit erhöht, ist die Einführung von Tempo 30<sup>1</sup>. Den mit der Reduktion der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h vergrössert sich das Wahrnehmungsfeld und die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden, gleichzeitig nimmt deren Reaktions- und Bremszeit – und damit das Unfallrisiko – ab. Somit ist aufgrund der tieferen Fahrgeschwindigkeit in der Tempo-30-Zone das sichere Queren der Fahrbahn überall möglich. Spezifisch beim Knoten Gfennstrasse/Zielackerstrasse kommt hinzu, dass mit der bestehenden Mittelinsel die Querungsdistanz kurz ist, was sich zusätzlich positiv betreffend Sicherheit an der Querungsstelle auswirkt. Aufgrund der Relevanz der Querungsstellen ist anstelle der gelben Markierung «Fussgängerstreifen» mit der Einführung von Tempo 30 ein Vertikalversatz vorgesehen. Dieser ermöglicht den Zufussgehenden ein niveaufreies queren. Für den motorisierten Verkehr hat der Versatz eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung und stärkt den Fokus auf querende Personen – insbesondere für Fahrzeuge, die von der Zielackerstrasse in die Gfennstrasse einmünden. Personen/Kinder, die trotzdem lieber über einen Fussgängerstreifen die Strasse queren, können den rund 80 m entfernten FGS bei der Einmündung der Gfennstrasse in die Dorfstrasse nutzen – welcher bestehen bleibt.

Weiter ist beim Knoten Gfennstrasse/Zielackerstrasse als sofort umsetzbare Massnahme eine farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) geplant. Im Bereich vom Knoten sind «Breite Bänder am Fahrbahnrand» mit einer Breite von 0.60 m vorgesehen, welche im Bereich der Querungsstellen unterbrochen werden. Der Unterbruch bei der Querungsstelle zeigt den Zufussgehenden, wo sie die Strasse optimalerweise queren können und den Fahrzeuglenkenden dass der Strassenraum in diesem Bereich auch noch von anderen Verkehrsteilnehmenden genutzt wird. Breite Bänder beeinflussen in subtiler Weise das Verhalten des motorisierten Individualverkehrs. Einerseits führen sie zu einer optischen Verengung der Fahrbahn, was die Fahrgeschwindigkeit reduziert und andererseits betonen sie den Knoten (höhere Aufmerksamkeit, bessere Einhaltung Rechtsvortritt). Mit der FGSO wird also verdeutlicht, dass verschiedene Nutzungsansprüche in diesem Bereich tiefe Geschwindigkeiten und besondere Aufmerksamkeit erfordern.

---

<sup>1</sup> bfu-Merkblatt, mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöhen vom März 2023

Für die FGSO ist ein Farbton gemäss VSS-Norm 40 214 zu wählen (im Plan wurde der Farbton RAL-1024 verwendet) und der Belag muss die Anforderungen bezüglich Griffigkeit einhalten.

Da die Projektierung für die Umgestaltung der Gfennstrasse am Laufen ist, wird – ausser beim Knoten Gfennstrasse/Zielackerstrasse – vorerst auf die Umsetzung von baulichen (Verkehrsberuhigungs-)Massnahmen verzichtet.

#### **Hermikonstrasse:**

Um eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung zu erzielen, werden bei den einmündenden Strassen Rechtsvortritte markiert. Zudem sind im Plan kreissegmentförmige Vertikalversätze als ergänzende Massnahmen bezeichnet. Diese können als verkehrsberuhigende Massnahme umgesetzt werden, falls sich bei der Nachkontrolle zeigt, dass die anzustrebende Zielgeschwindigkeit noch nicht eingehalten wird.



Abbildung 10: Referenzfoto kreissegmentförmiger Vertikalversatz

## 4 Fazit

Die Strassen sind Bestandteil vom untergeordneten Netz und es ist keine effiziente Verkehrsabwicklung erforderlich. Bis auf der Gfennstrasse – in der der Ausbau nicht eindeutig ist – sind alle Strassen nicht verkehrorientiert ausgebaut. Die Voraussetzungen für die Einführung von Tempo 30 ist erfüllt.

Im Ist-Zustand ist die Beurteilung der Gfennstrasse nicht eindeutig. Weil sie insbesondere im östlichen Bereich (zwischen Einmündung in die Bahnhof- bzw. Dorfstrasse und Zielackerstrasse) verkehrorientiert ausgebaut ist und die gemessenen Geschwindigkeiten aktuell mit 44 km/h über dem Zielwert einer funktionierenden Tempo-30-Zone liegen. Trotzdem ist es aufgrund der vorhandenen Nutzungsansprüche und im Sinne der Gesamtbetrachtung und um den Durchfahrtswiderstand zu erhöhen sinnvoll Tempo 30 einzuführen. Mittels markierungstechnischen Massnahmen kann kurzfristig eine nicht-verkehrorientiertes Erscheinungsbild erzielt werden. Gleichzeitig ist die Projektierung für eine Umgestaltung der Gfennstrasse am Laufen, dabei wird die Gestaltung auf das künftige Geschwindigkeitsregime abgestimmt.

Im gesamten Perimeter wird mit Tempo 30 das Temporegime an die bestehenden und angestrebten Nutzungsansprüche angepasst, und die Wohn- bzw. Aufenthaltsqualität erhöht. Aufgrund der tiefen Fahrgeschwindigkeit verbessert eine Tempo-30-Zone die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und fördert die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Der Fahrzeuglenker erkennt, dass er sich in einer Zone mit erhöhten Anforderungen an die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs befindet und der besondere Schutz für die Kinder wird erreicht. Eine Tempo-30-Zone entspricht dem gewünschten Zielzustand und ist zweckmässig.

Die Geschwindigkeitsmessungen haben ergeben, dass die Fahrtgeschwindigkeit  $V_{85}$  bei 40 - 48 km/h liegt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass mit den vorgesehenen Massnahmen und der flächigen Umsetzung von Tempo 30 der Zielwert von 38 km/h erreicht wird.

## Anhang

## Verkehrserhebung Seitenradar

## Schwerzenbach, Hermikonstrasse 7

Projekt Nr.: 22.116

Projekt: Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde

Erhebungszeitraum: 22.11.2022 - 30.11.2022

Auswertungszeitraum Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22 Zeit: 24h

Bemerkungen:

Auswertungsdatum 13.01.23 Erstellt von: mb

Standort : Kandelaber, Hermikonstrasse 7

km/h (Vsig): 50 km/h

Fahrtrichtung: + Sonnenbergstrasse - Bahnhofstrasse



## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde

Kandelaber, Hermikonstrasse 7

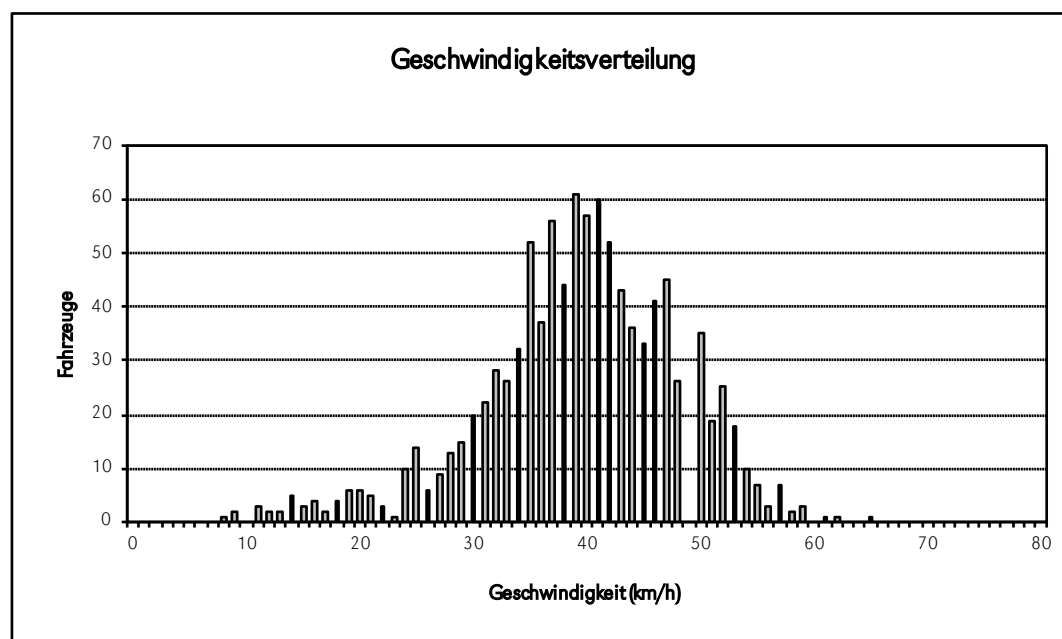
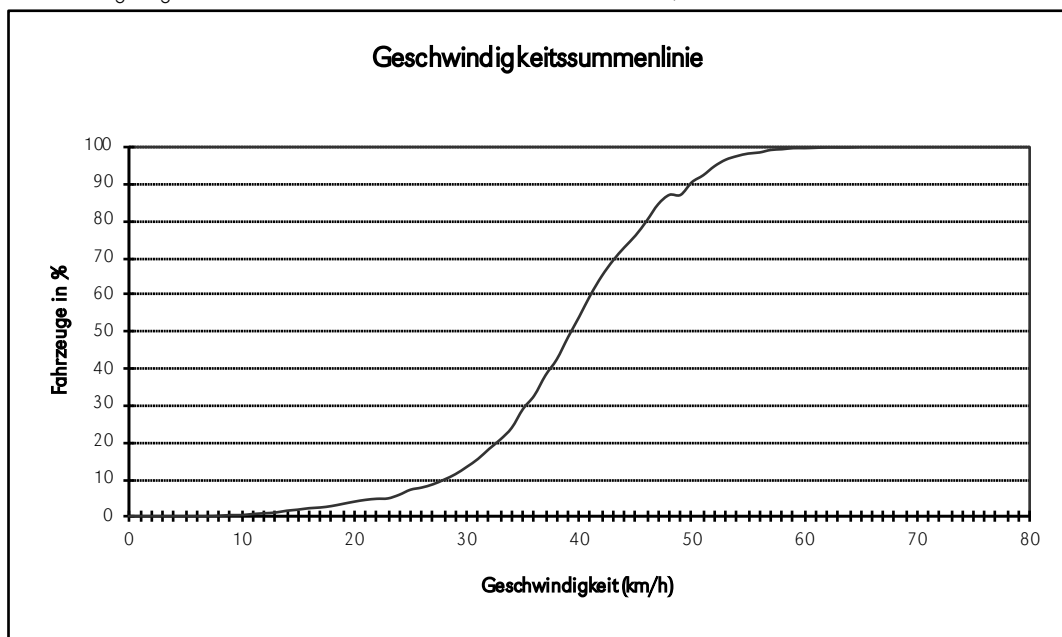
Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: Sonnenbergstrasse

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	8 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	65 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	39 km/h
V15	31 km/h
V50	40 km/h
V85	48 km/h
Übertretung Vsig	10 %



## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Hermikonstrasse 7

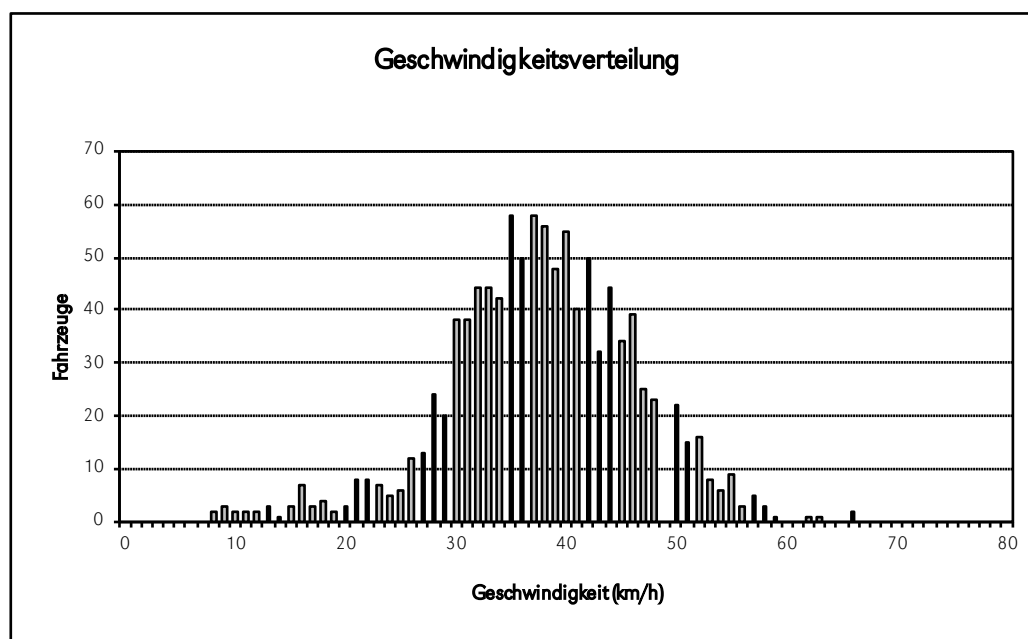
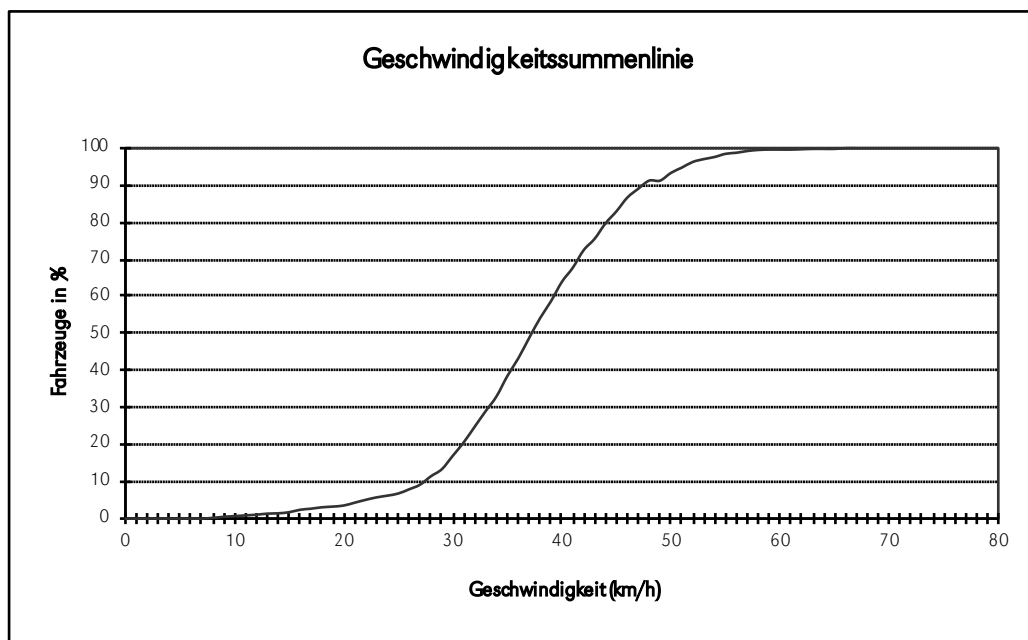
Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: Bahnhofstrasse

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	8 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	66 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	38 km/h
V15	30 km/h
V50	38 km/h
V85	46 km/h
Übertretung Vsig	7 %



## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Hermikonstrasse 7

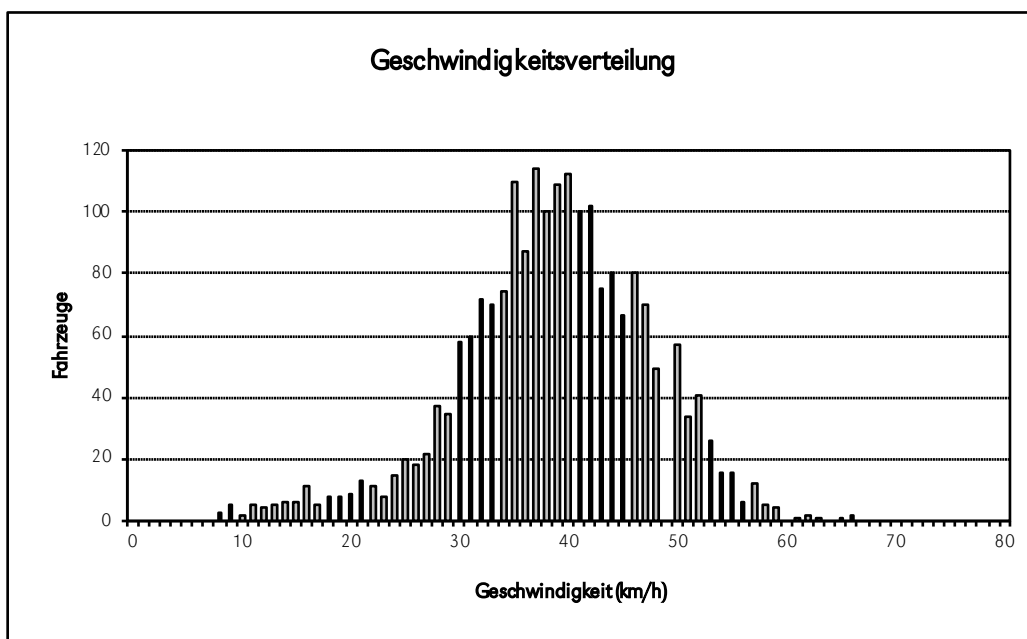
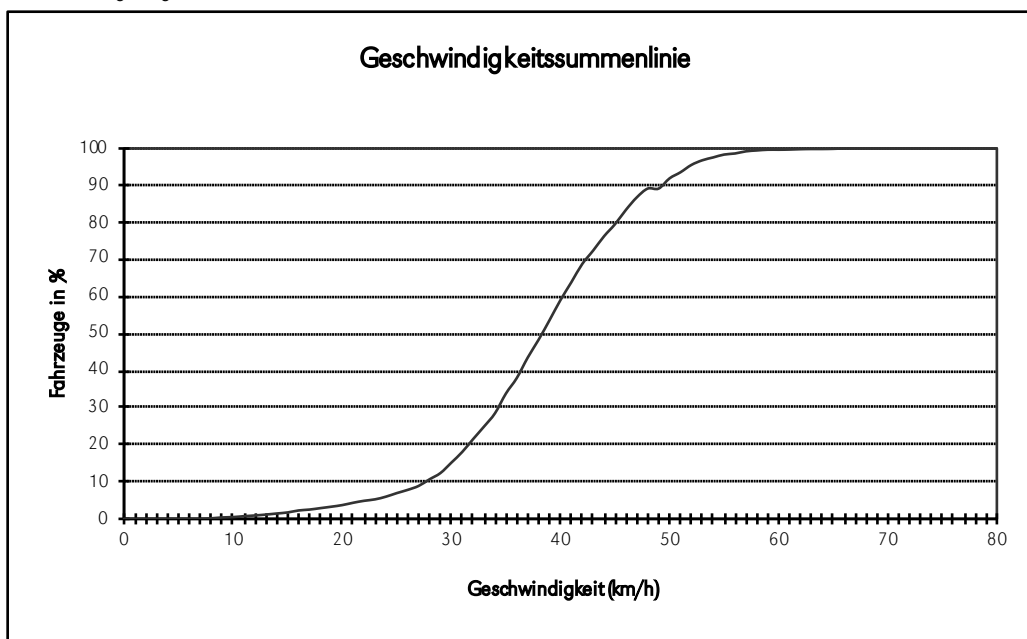
Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: beide

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	8 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	66 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	38 km/h
V15	30 km/h
V50	39 km/h
V85	47 km/h
Übertretung Vsig	8 %





## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Hermikonstrasse 7

Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig:

50 km/h

Fahrtrichtung: Sonnenbergstrasse

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

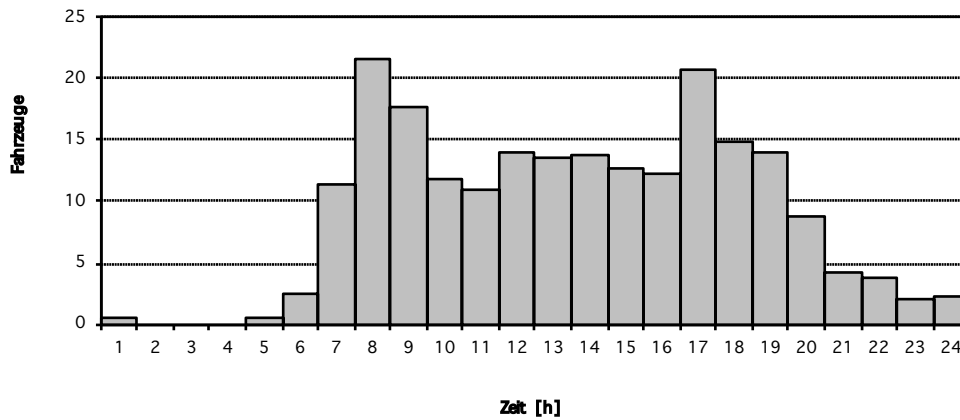
DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

214

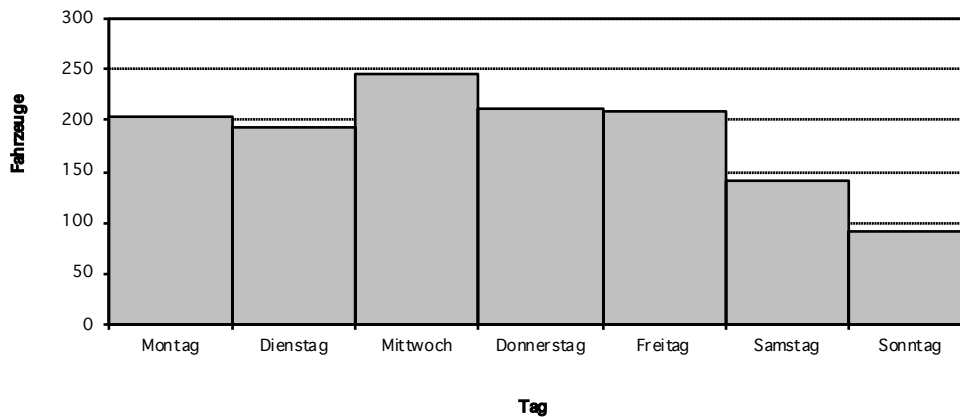
DTVM (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

186

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



13.01.23

## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Hermikonstrasse 7

Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig:

50 km/h

Fahrtrichtung: Bahnhofstrasse

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

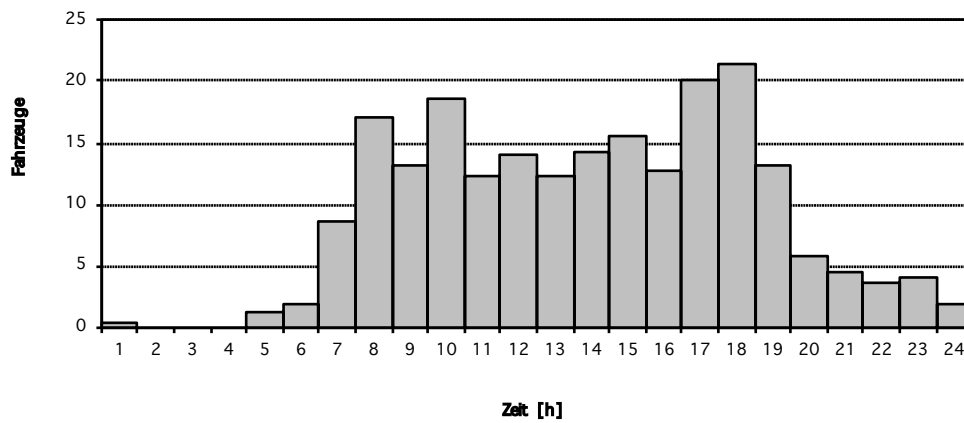
DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

217

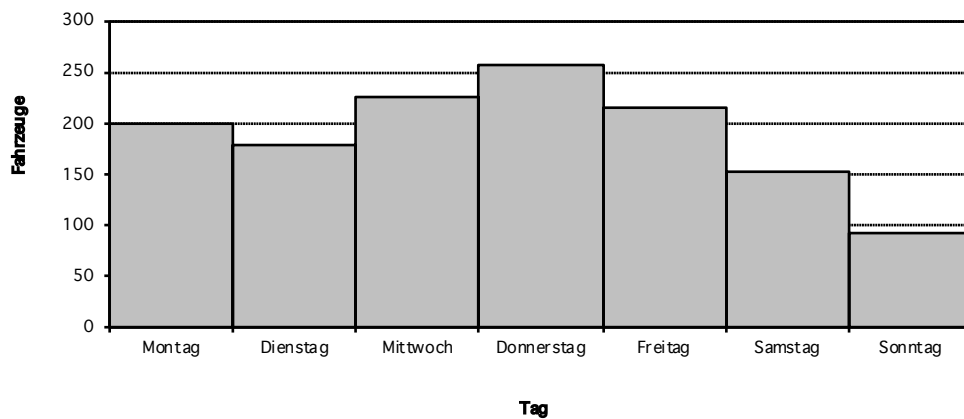
DTVM (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

189

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Hermikonstrasse 7

Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig:

50 km/h

Fahrrichtung: beide

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

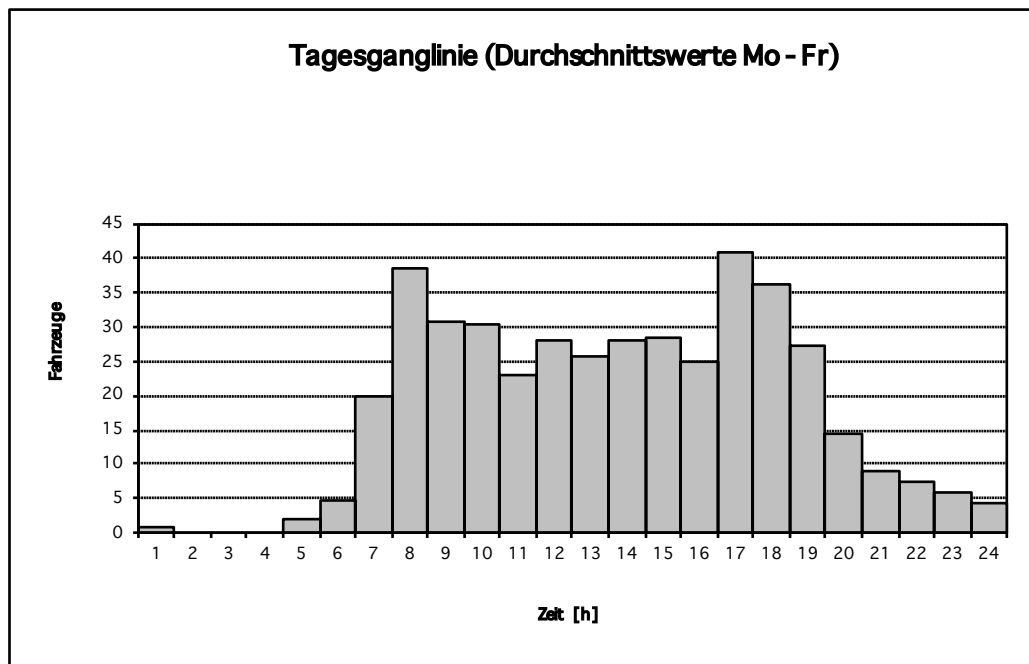
DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

431

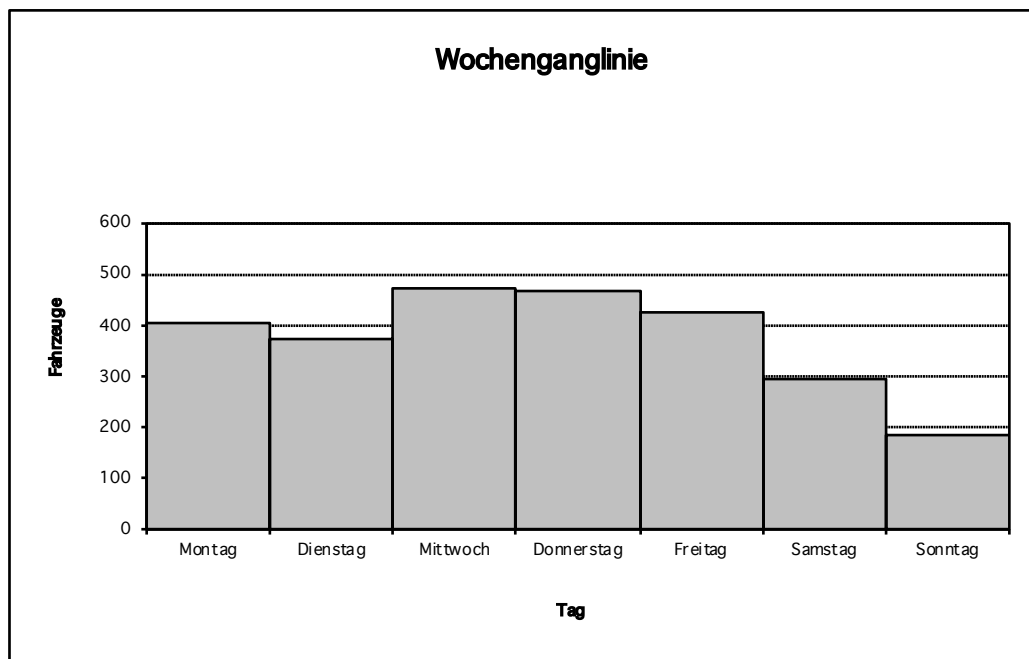
DTVM (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

375

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



13.01.23

## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

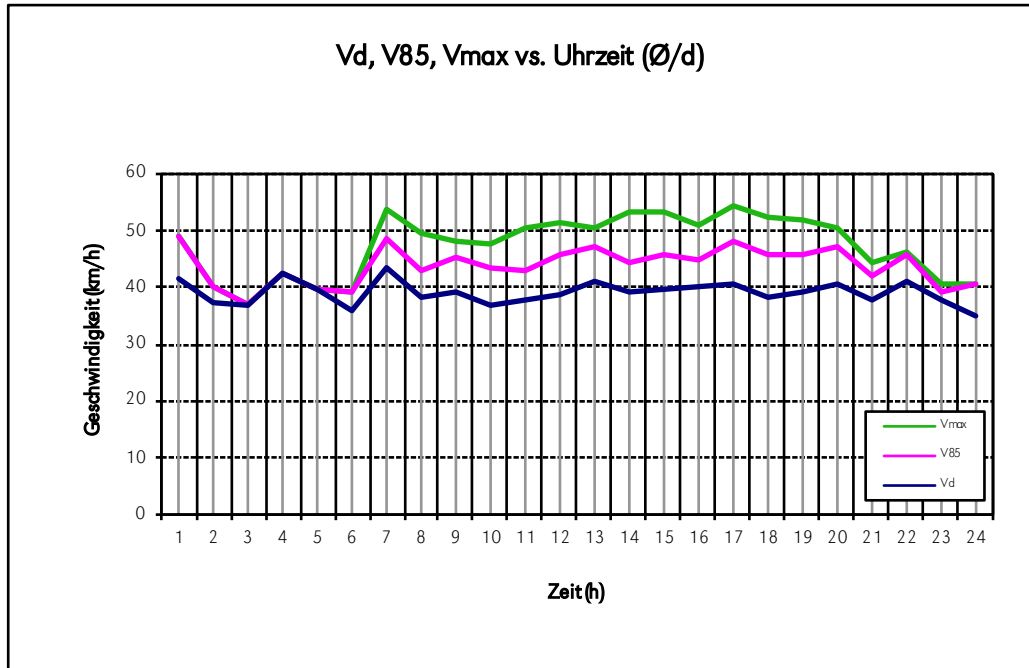
22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Hermikonstrasse 7

Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig: 50 km/h

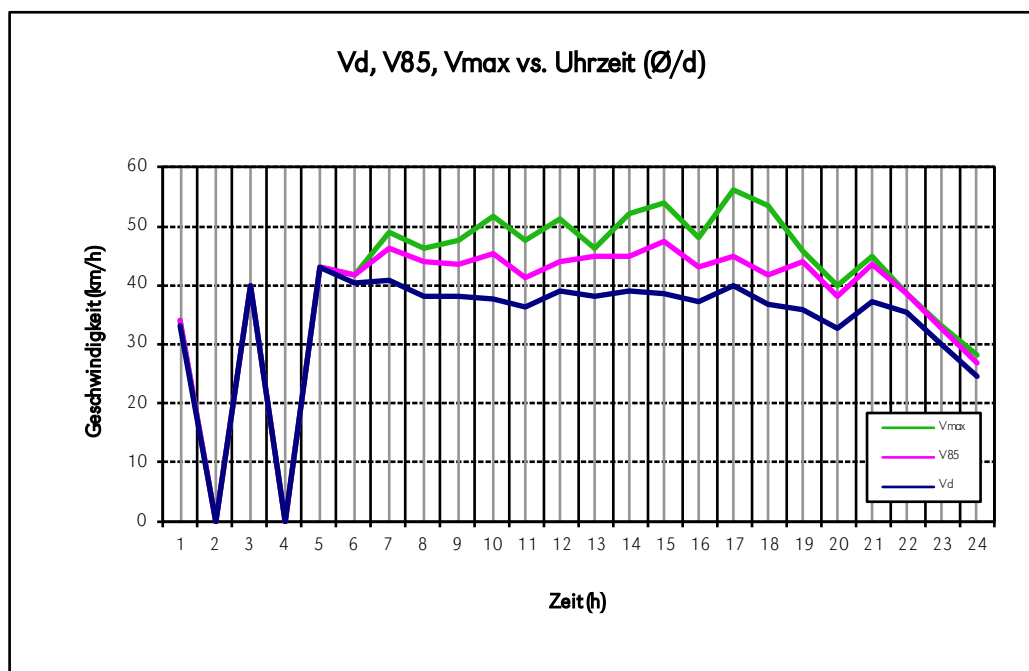
Fahrtrichtung: Sonnenbergstrasse

ohne Kat. 1



Fahrtrichtung: Bahnhofstrasse

ohne Kat. 1



# Auswertung Fahrzeugmenge

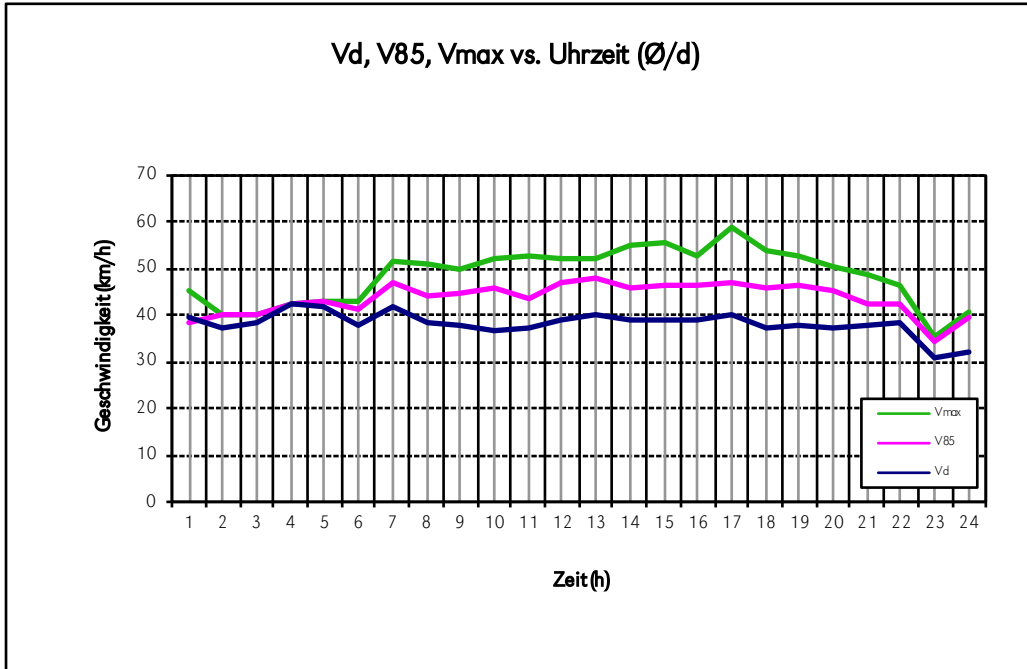
TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Hermikonstrasse 7

Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22 Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: beide

ohne Kat. 1



## Verkehrserhebung Seitenradar

## Schwerzenbach, Gfennstrasse 17

Projekt Nr.: 22.116

Projekt: Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde

Erhebungszeitraum: 22.11.2022 - 30.11.2022

Auswertungszeitraum Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Zeit: 24h

Bemerkungen:

Auswertungsdatum 12.01.23

Erstellt von: mb

Standort : Kandelaber, Gfennstrasse 17

km/h (Vsig): 50 km/h

Fahrtrichtung: + Sonnenbergstrasse

- Bahnhofstrasse



## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde

Kandelaber, Gfennstrasse 17

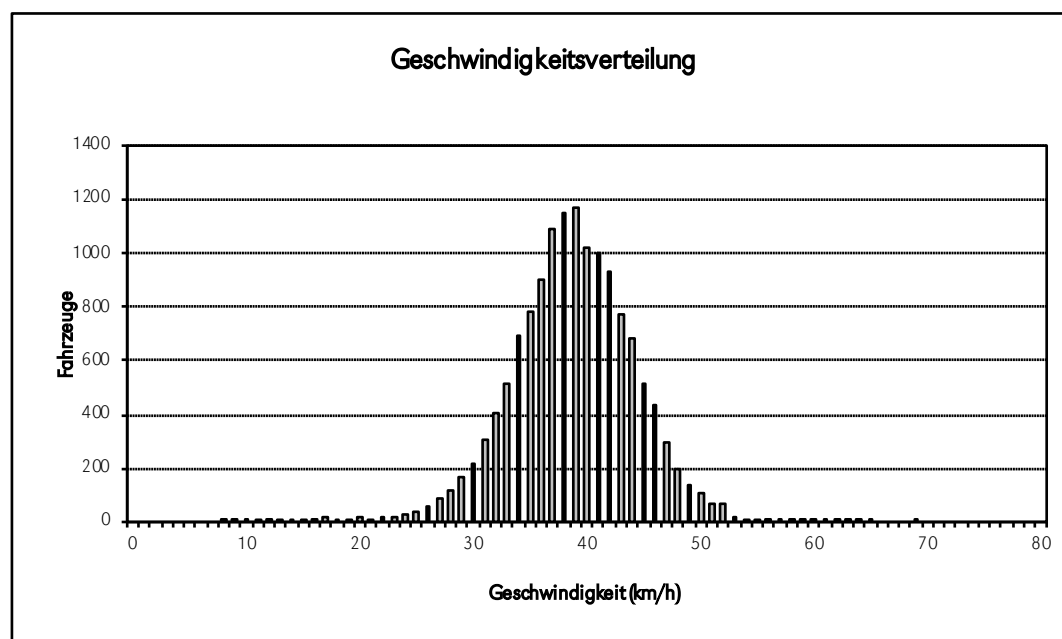
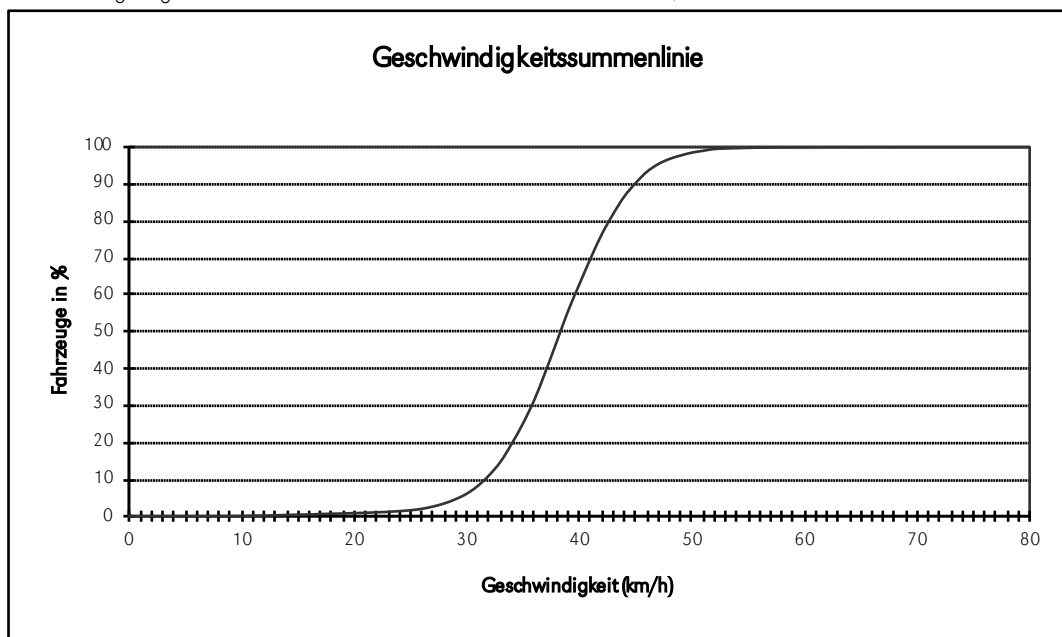
Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: Sonnenbergstrasse

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	8 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	69 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	39 km/h
V15	34 km/h
V50	39 km/h
V85	44 km/h
Übertretung Vsig	2 %



## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116      Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
                 Kandelaber, Gfennstrasse 17

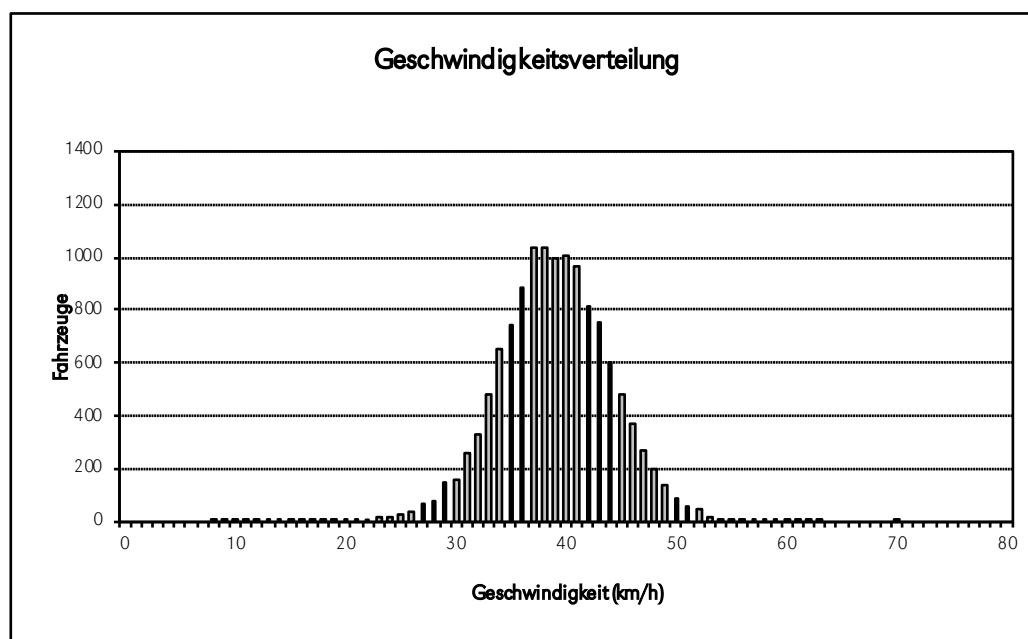
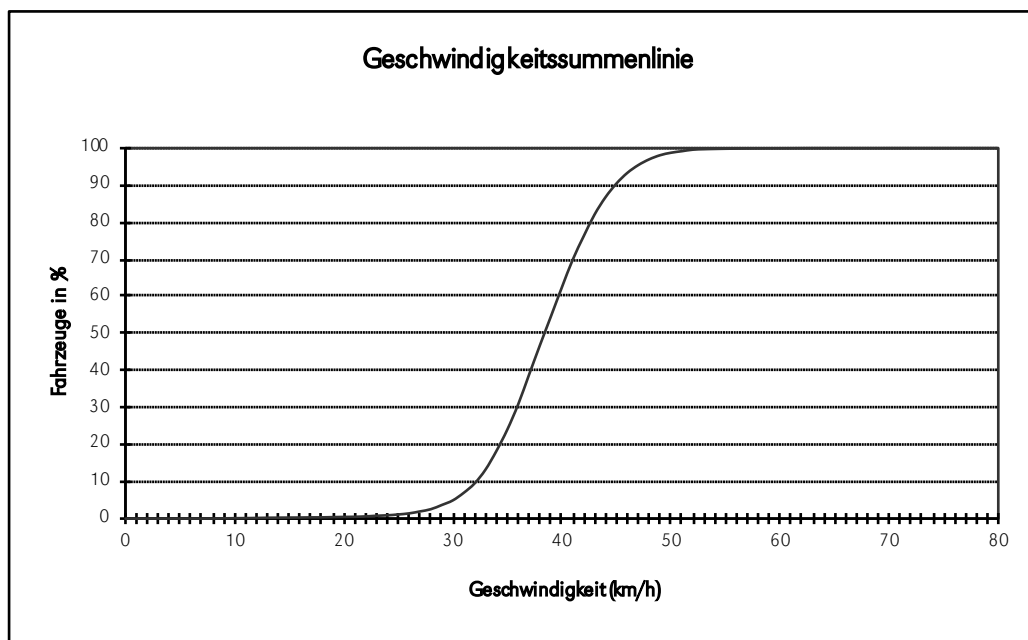
Mi - Di      23.11.22 - 29.11.22

Vsig:                      50 km/h

Fahrtrichtung:      Bahnhofstrasse

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	8 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	70 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	39 km/h
V15	34 km/h
V50	39 km/h
V85	44 km/h
Übertretung Vsig	1 %





## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Gfennstrasse 17

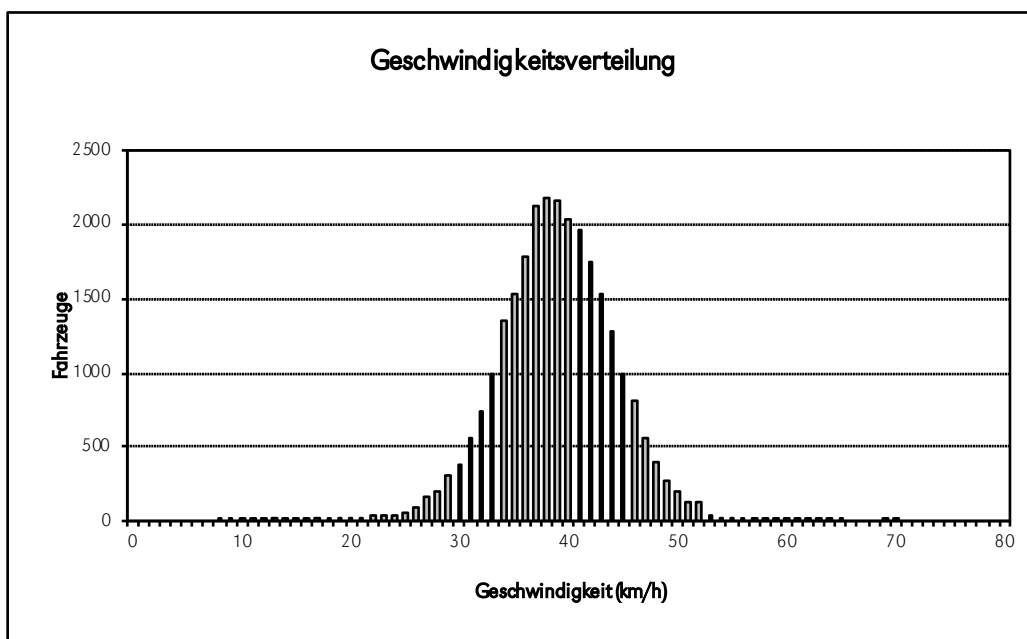
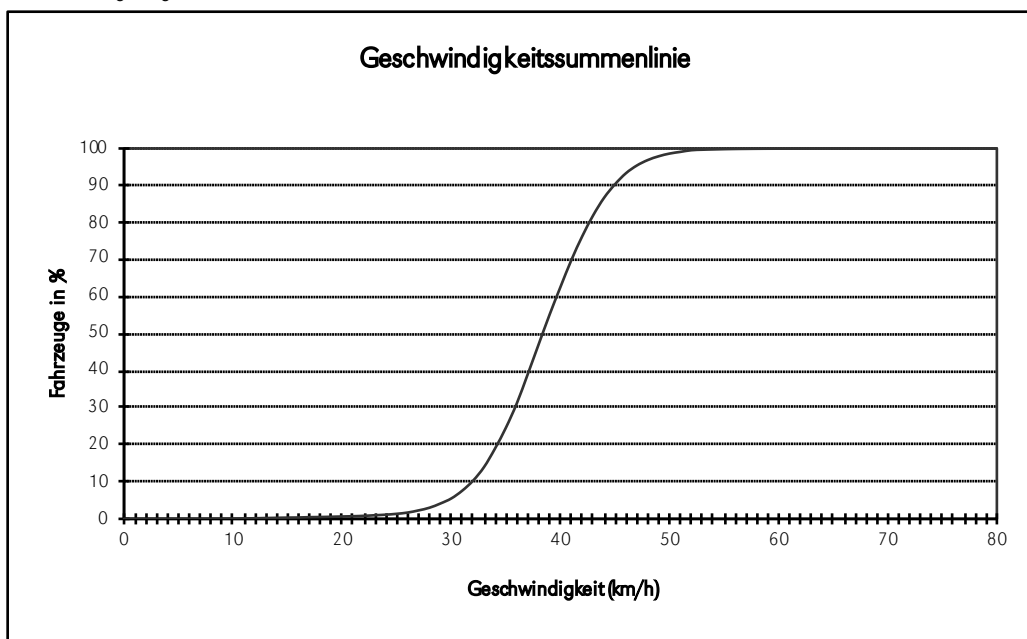
Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: beide

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	8 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	70 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	39 km/h
V15	34 km/h
V50	39 km/h
V85	44 km/h
Übertretung Vsig	1 %



## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Gfennstrasse 17

Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig:

50 km/h

Fahrtrichtung: Sonnenbergstrasse

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

### Anzahl

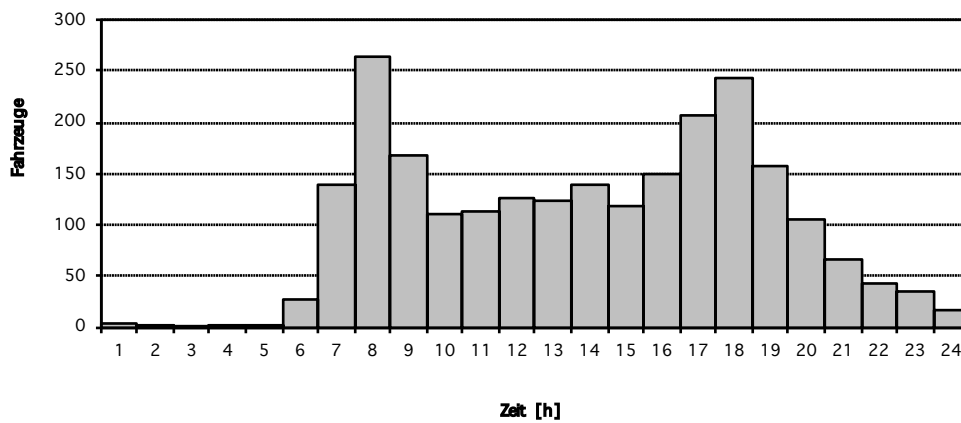
DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

2370

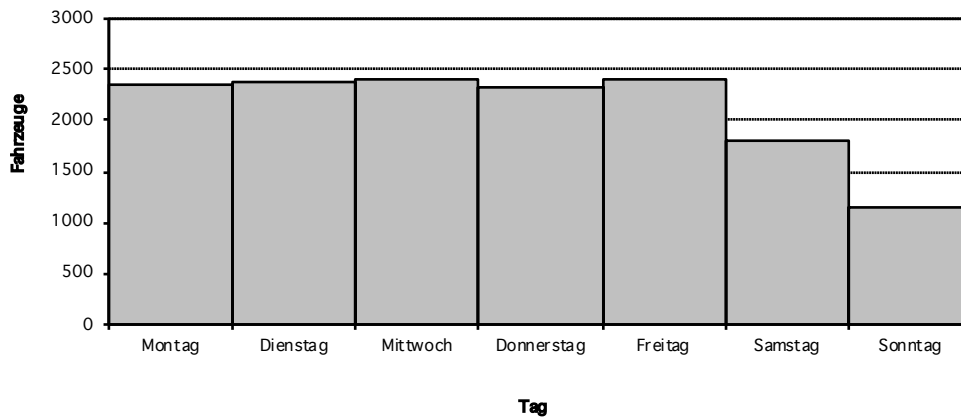
DTVM (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

2115

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



12.01.23

## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Gfennstrasse 17

Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig:

50 km/h

Fahrtrichtung: Bahnhofstrasse

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

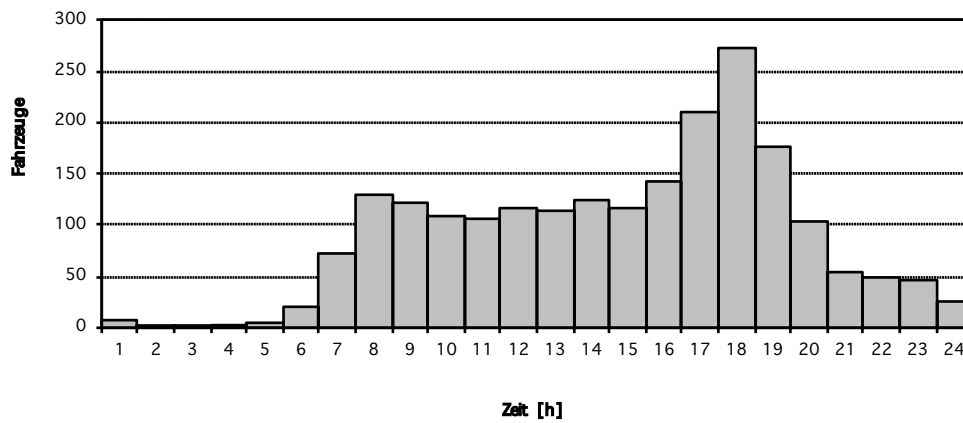
DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

2134

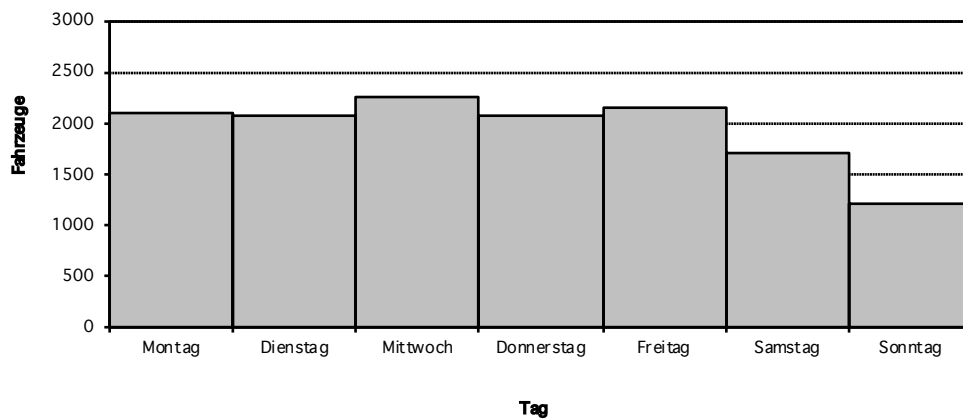
DTVM (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

1941

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Gfenstrasse 17

Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig:

50 km/h

Fahrrichtung: beide

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

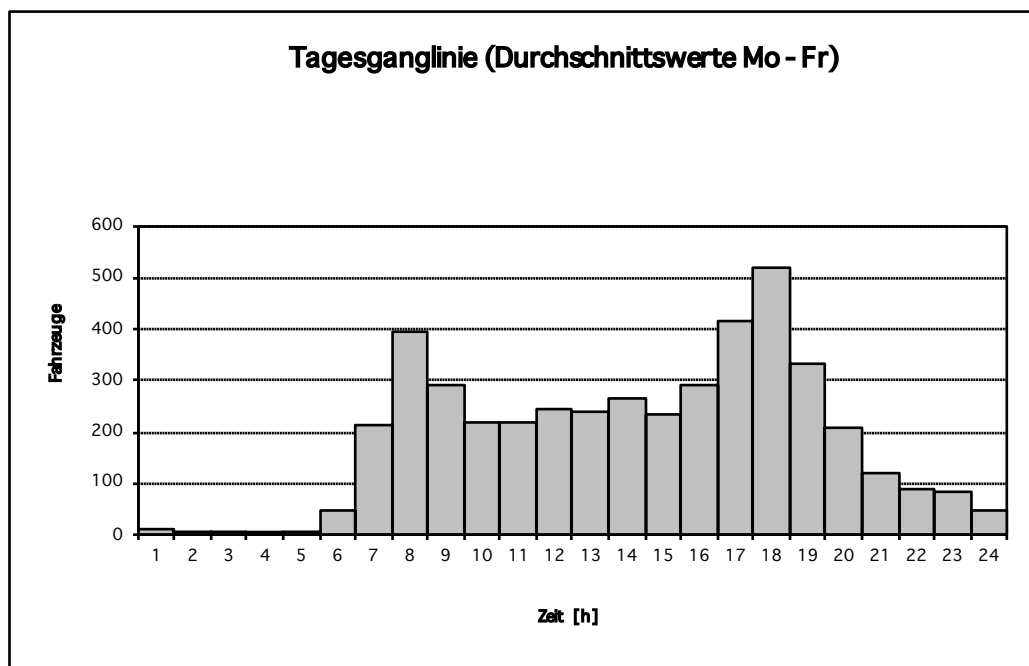
DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

4505

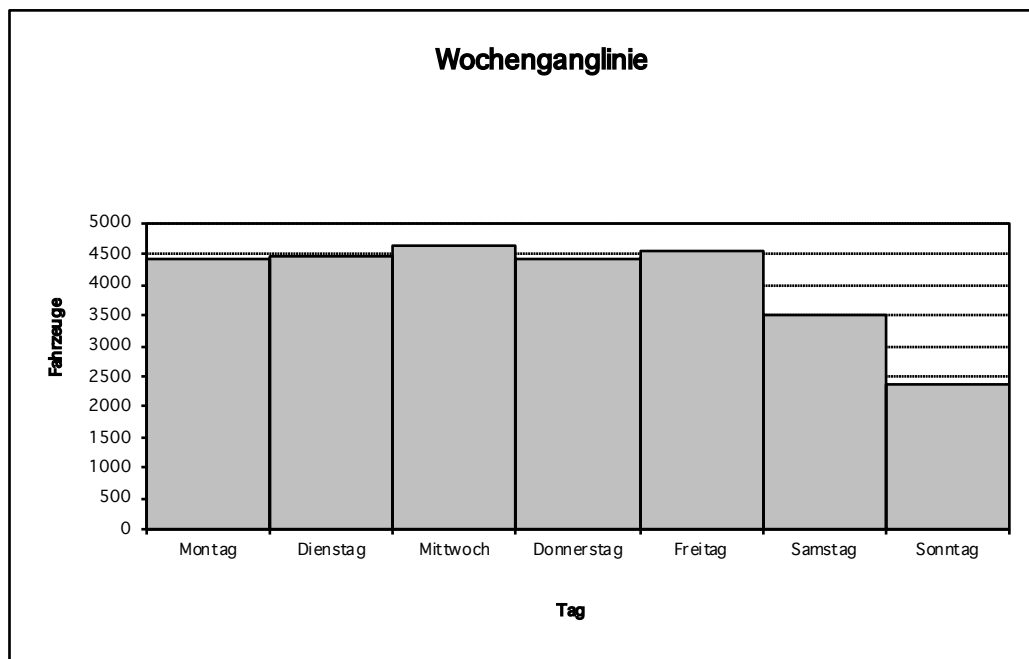
DTVM (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

4056

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



12.01.23

# Auswertung Fahrzeugmenge

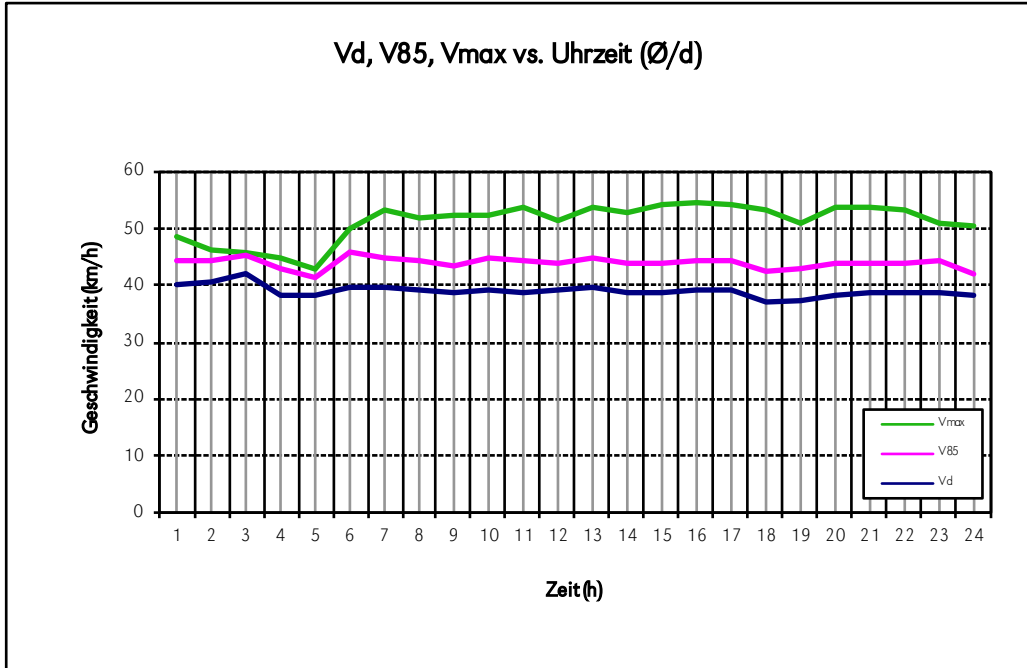
TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Gfennstrasse 17

Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22 Vsig: 50 km/h

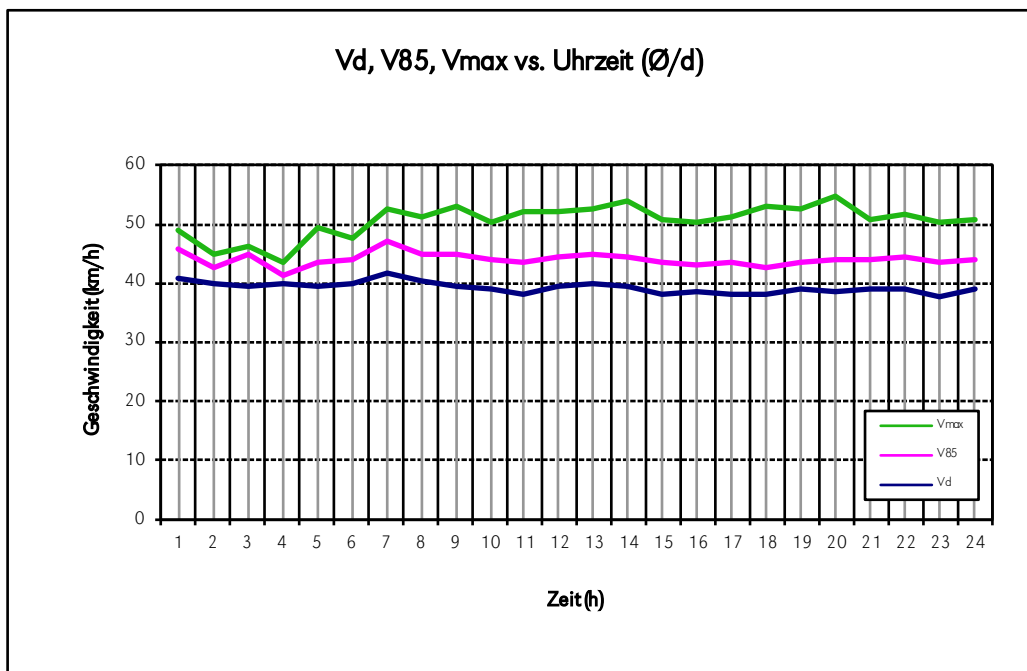
Fahrtrichtung: Sonnenbergstrasse

ohne Kat. 1



Fahrtrichtung: Bahnhofstrasse

ohne Kat. 1



## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

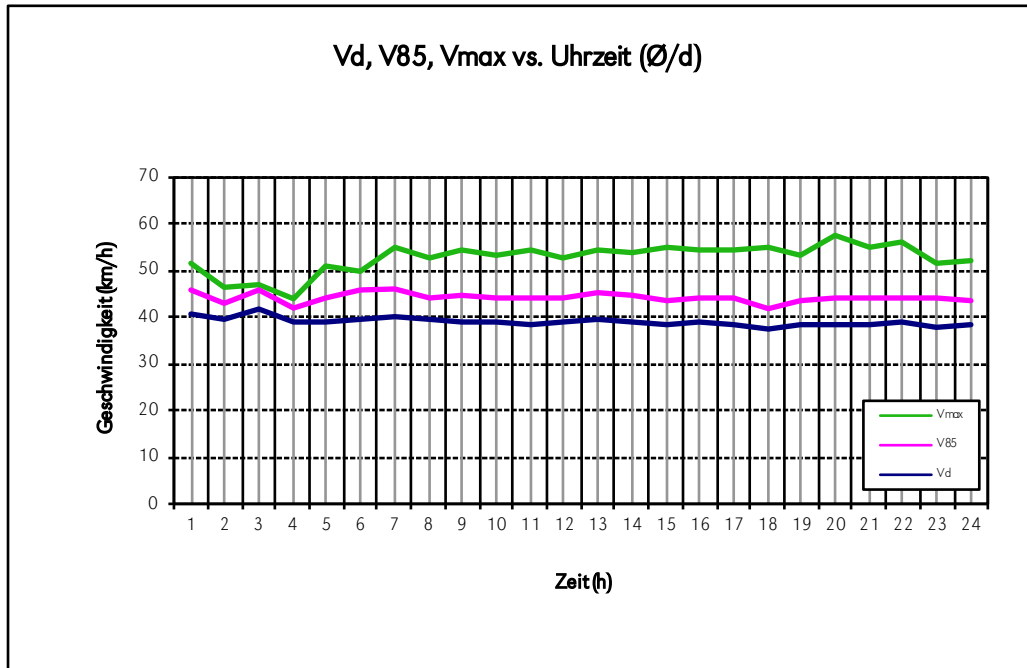
22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Gfennstrasse 17

Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: beide

ohne Kat. 1



## Verkehrserhebung Seitenradar

## Schwerzenbach, Zielackerstrasse

Projekt Nr.: 22.116

Projekt: Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde

Erhebungszeitraum: 22.11.2022 - 30.11.2022

Auswertungszeitraum Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22      Zeit: 24h

Bemerkungen:

Auswertungsdatum 13.01.23      Erstellt von: mb

Standort : Kandelaber, Zielackerstrasse 6

km/h (Vsig): 50 km/h

Fahrtrichtung:      +      Schorenstrasse      -      Gfenstrasse



## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde

Kandelaber, Zielackerstrasse 6

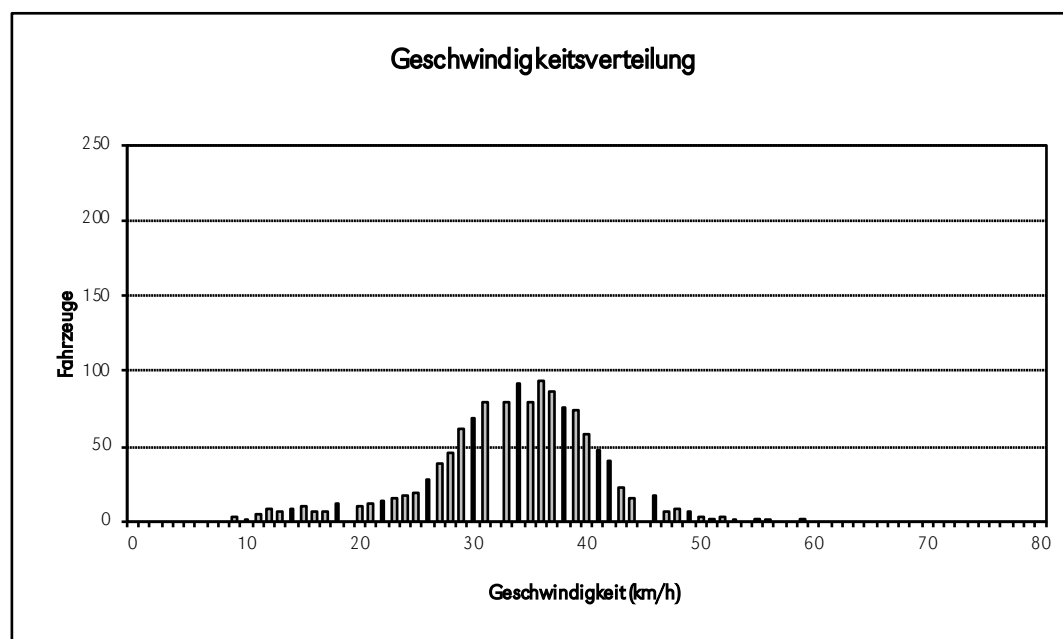
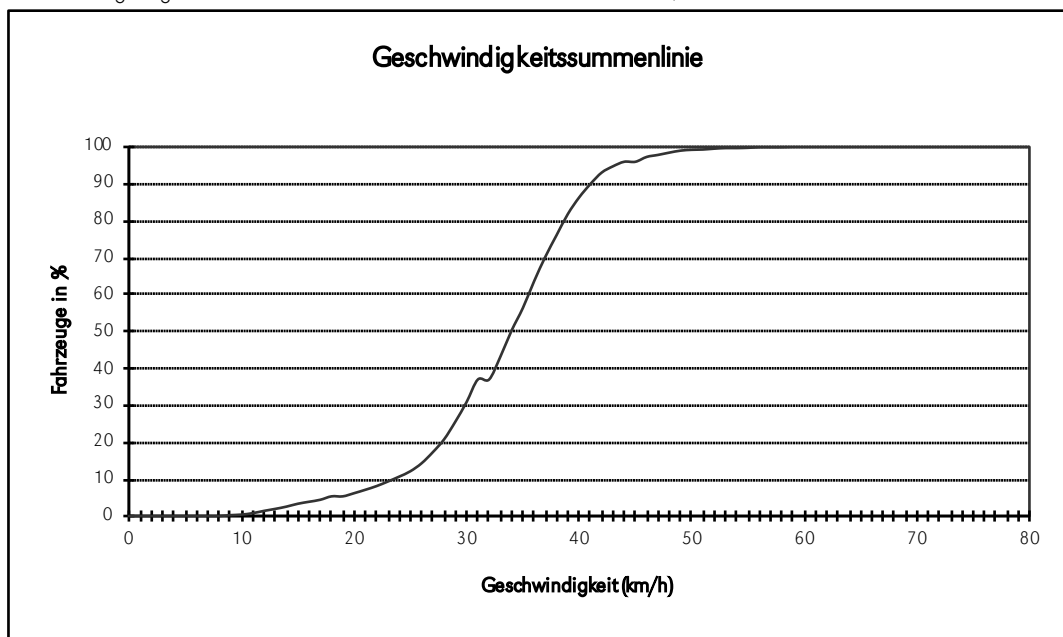
Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: Schorenstrasse

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	9 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	59 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	33 km/h
V15	27 km/h
V50	34 km/h
V85	40 km/h
Übertretung Vsig	1 %





## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116      Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Zielackerstrasse 6

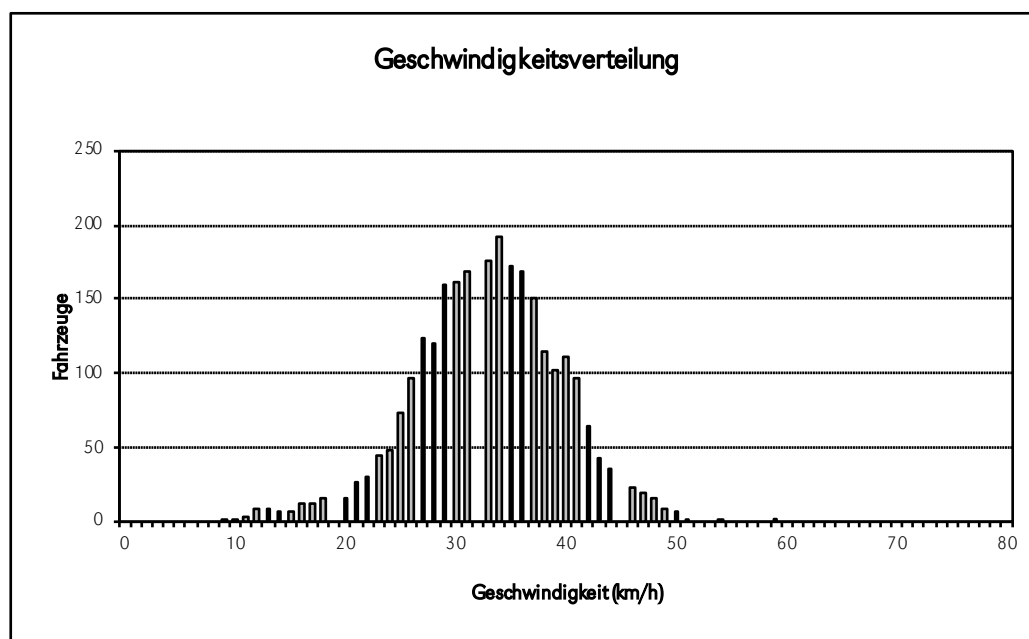
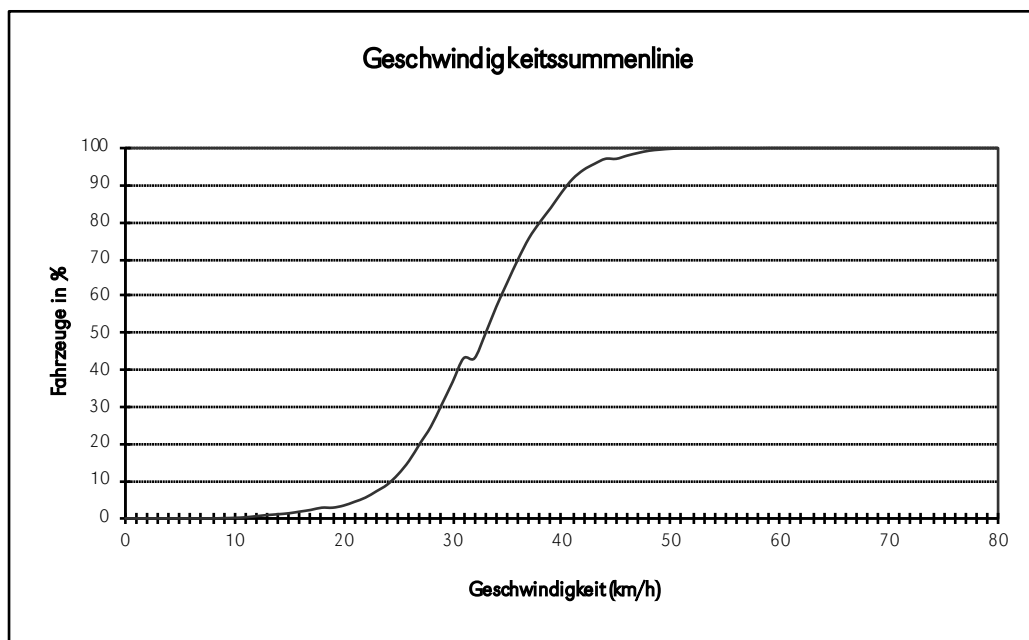
Mi - Di      23.11.22 - 29.11.22

Vsig:              50 km/h

Fahrtrichtung:    Gfennstrasse

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	9 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	59 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	33 km/h
V15	26 km/h
V50	34 km/h
V85	40 km/h
Übertretung Vsig	0 %



## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Zielackerstrasse 6

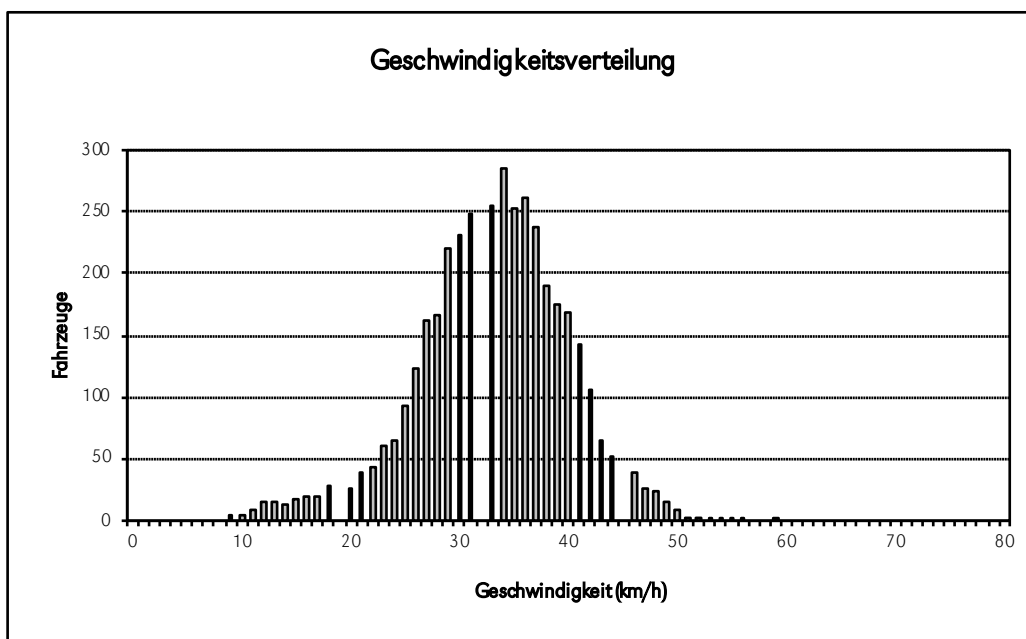
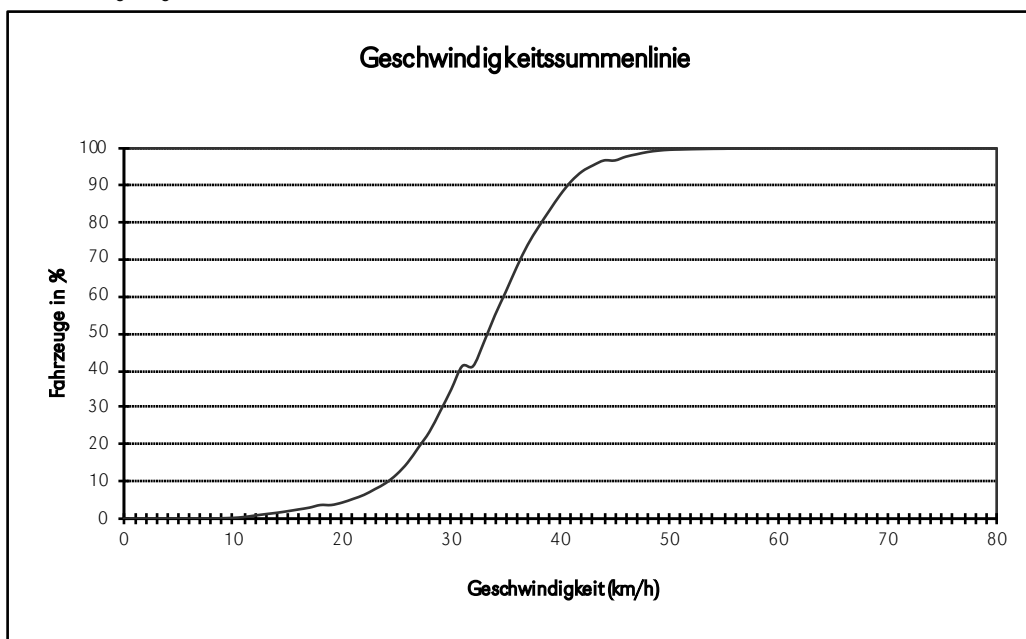
Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: beide

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	9 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	59 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	33 km/h
V15	26 km/h
V50	34 km/h
V85	40 km/h
Übertretung Vsig	0 %



## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Zielackerstrasse 6

Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig:

50 km/h

Fahrtrichtung: Schorenstrasse

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

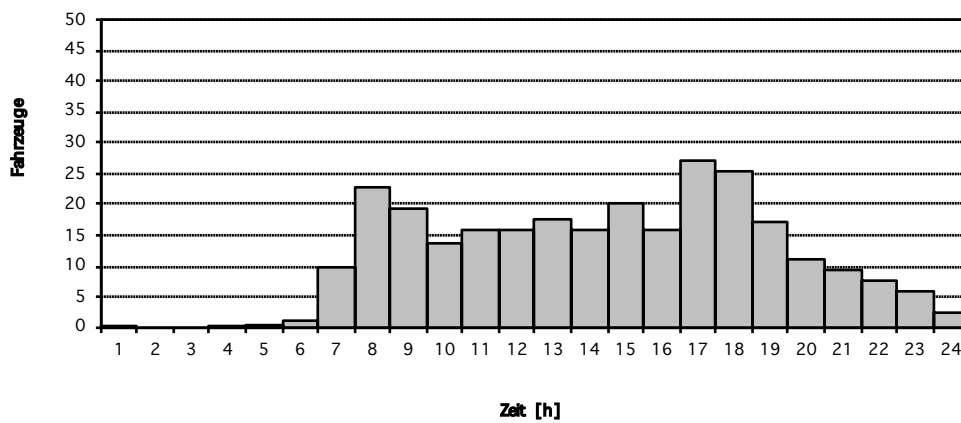
DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

275

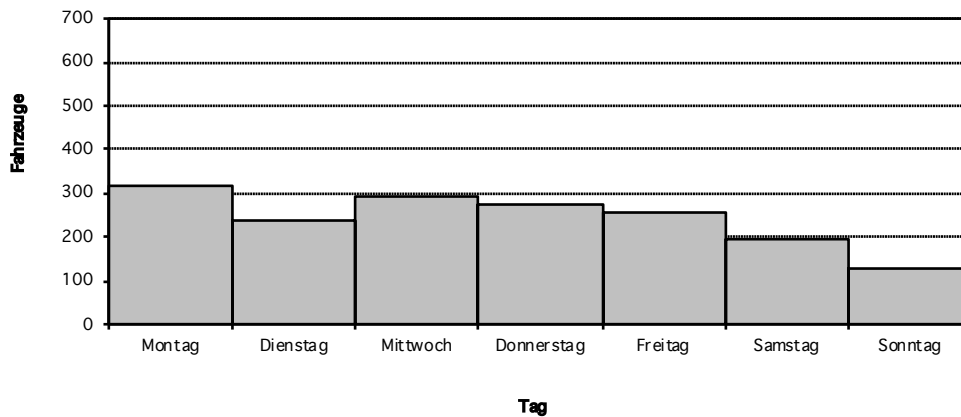
DTVM (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

242

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



13.01.23

## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Zielackerstrasse 6

Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig:

50 km/h

Fahrtrichtung: Gfenstrasse

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

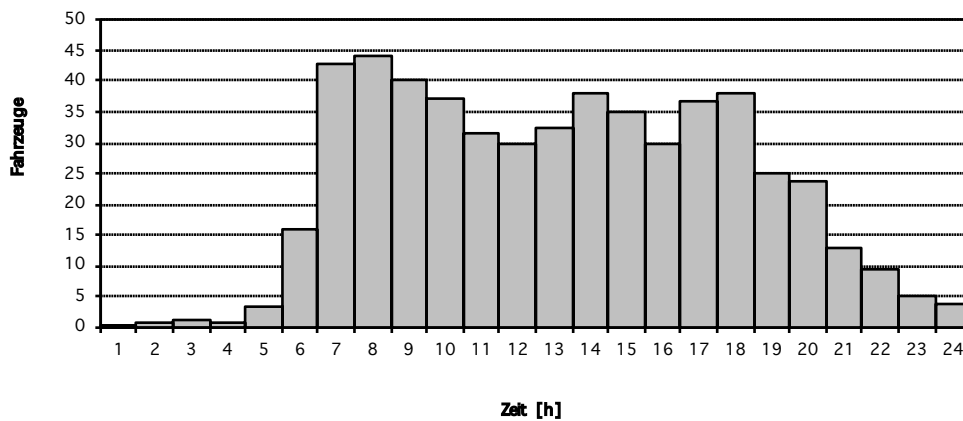
DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

539

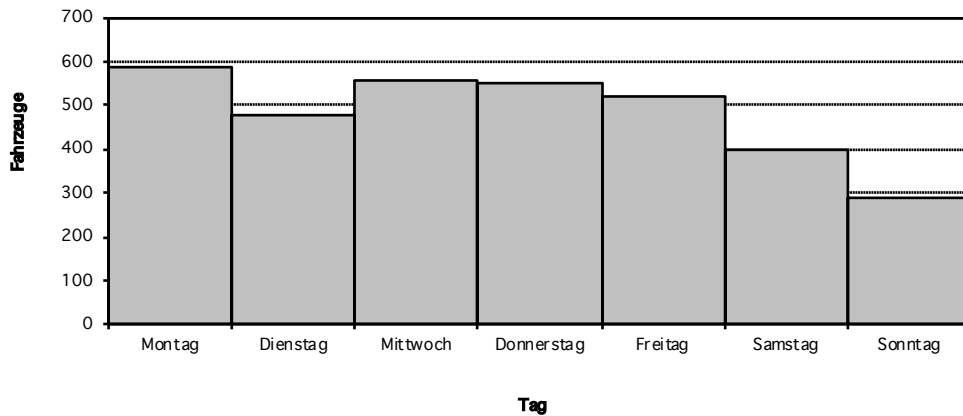
DTVM (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

482

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Zielackerstrasse 6

Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig:

50 km/h

Fahrrichtung: beide

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

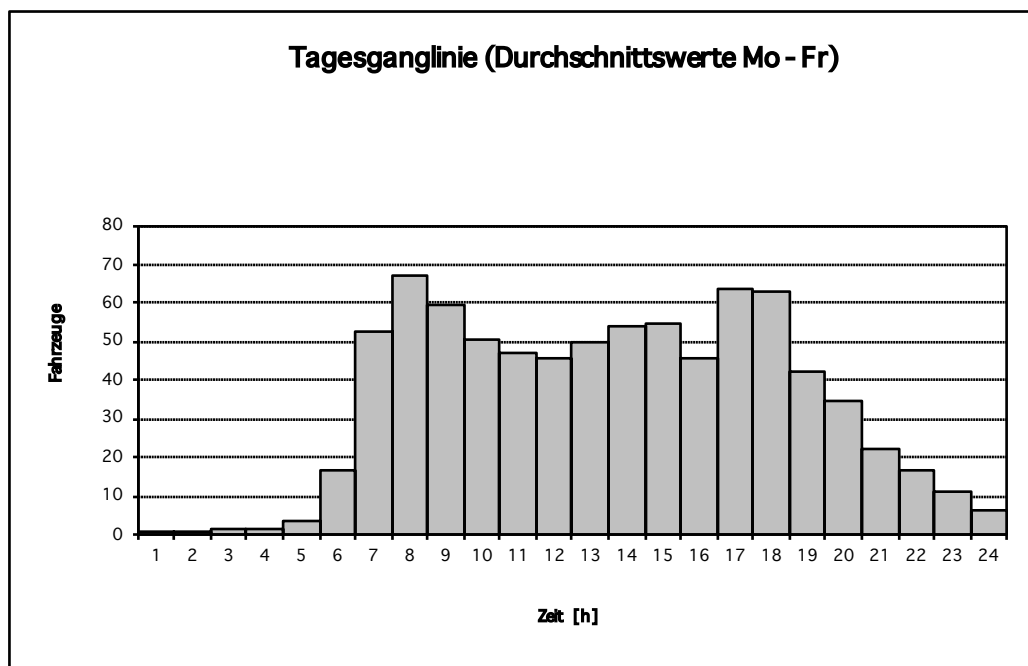
DWV<sub>M</sub> (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

814

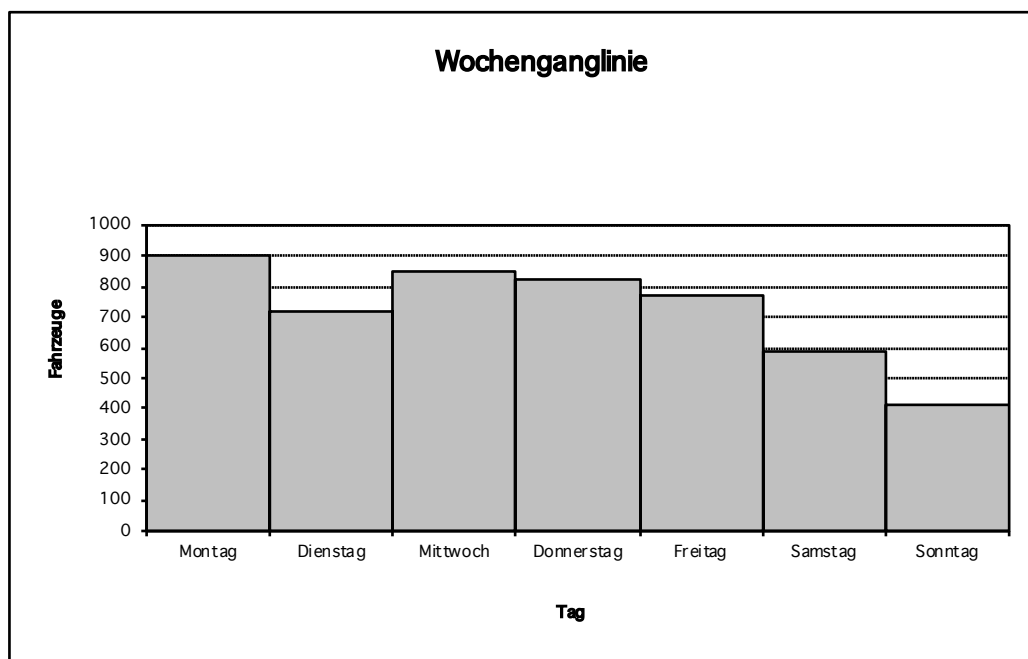
DTV<sub>M</sub> (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

724

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



13.01.23

# Auswertung Fahrzeugmenge

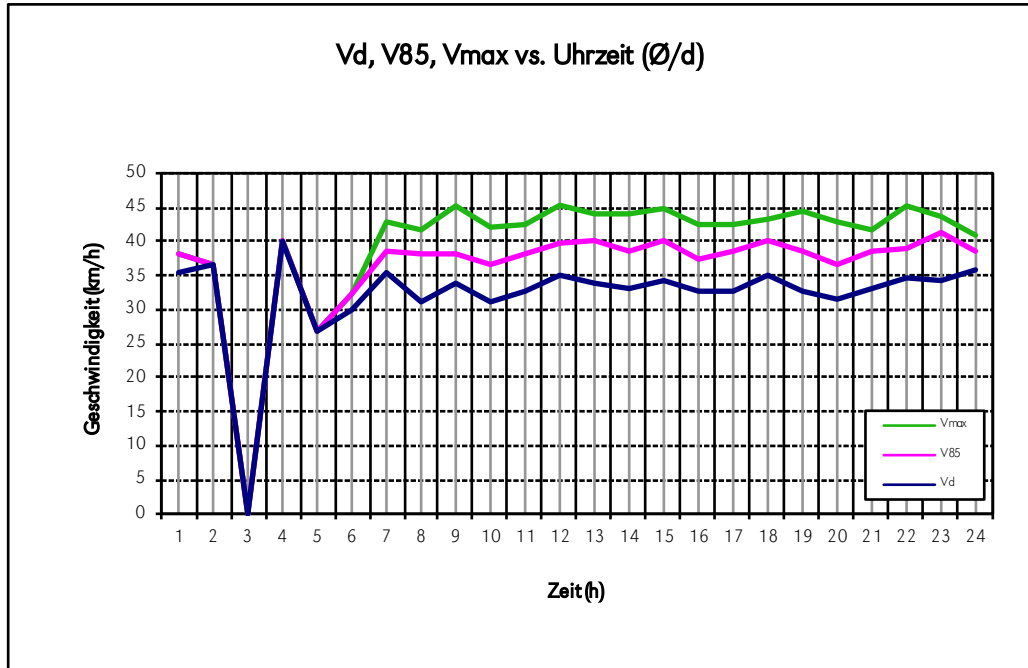
TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Zielackerstrasse 6

Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22 Vsig: 50 km/h

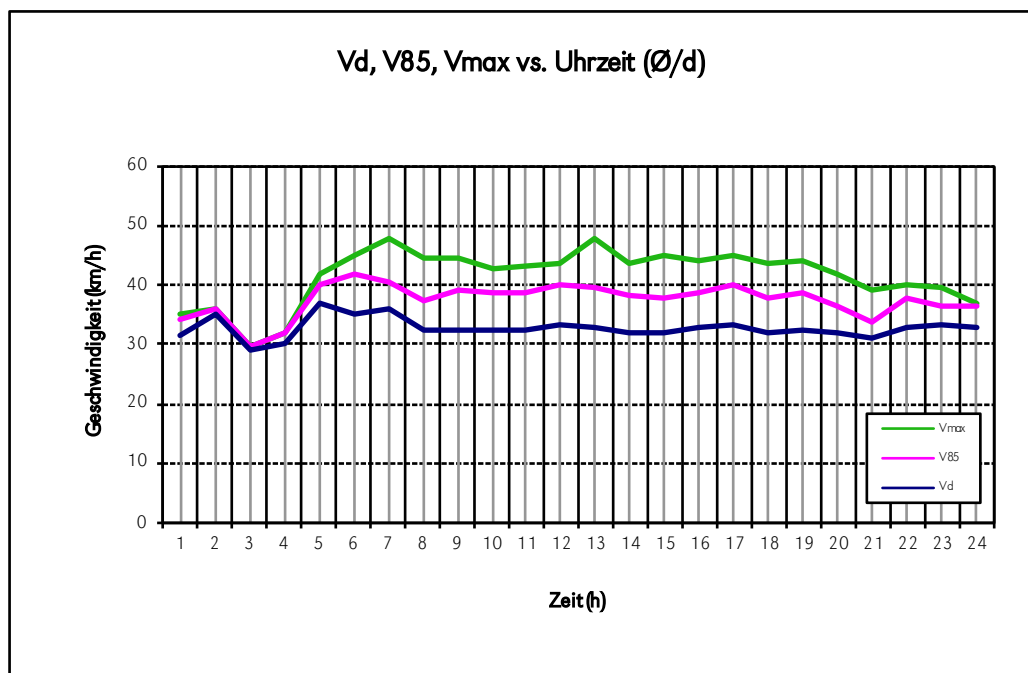
Fahrtrichtung: Schorenstrasse

ohne Kat. 1



Fahrtrichtung: Gfenstrasse

ohne Kat. 1



## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Zielackerstrasse 6

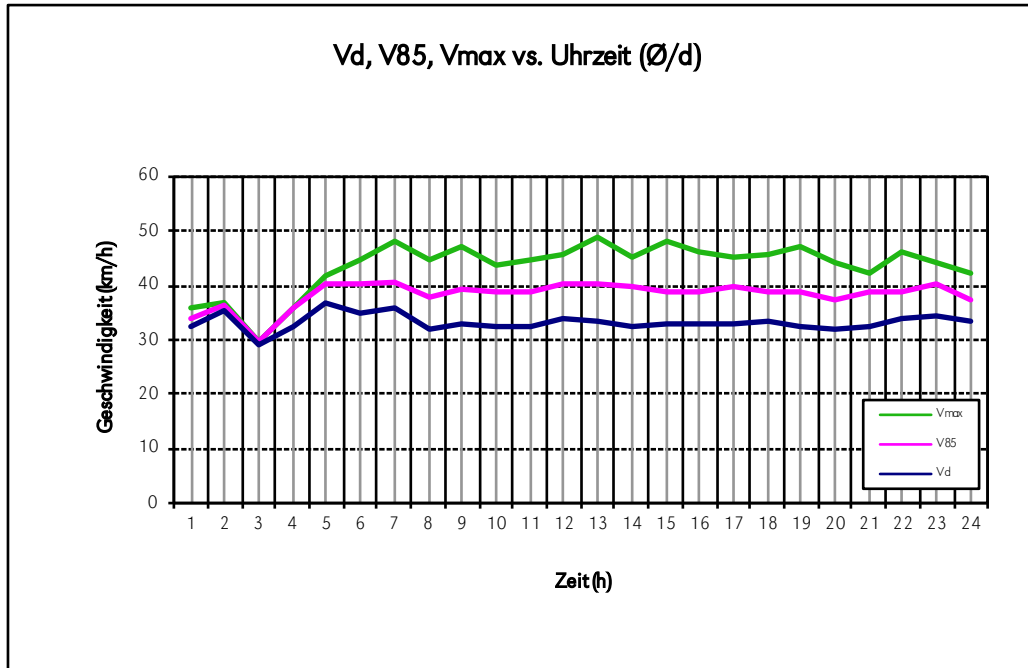
Mi - Di 23.11.22 - 29.11.22

Vsig:

50 km/h

Fahrtrichtung: beide

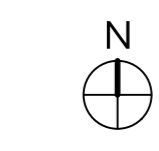
ohne Kat. 1



Objekt: **Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde**

Plan: **Gebiet Gfenstrasse  
Signalisations- und Markierungsplan 1:1'000**

- Legende:
- Neu
  - Bestand
  - Abbruch
  - ergänzende Massnahme



Form: 84/126 | Glz: mb | Datum: 30.06.2023  
Plan Nr.: 22.116-02 | Kontr.: dm | Rev.: 21.09.2023

TEAMverkehr.zug | bmg@teamverkehr.ch | ch-4130 cham | zugstrasse 45 | fon 041 783 80 60  
verkehrsingenieure | www.teamverkehr.ch | ch-6410 gollau | blockweg 3 | fon 041 859 10 20





**Gemeinde Schwerzenbach**

# **Tempo-30-Zone Teil Grabenstrasse**

**Bericht mit den gebietsspezifischen technischen Grundlagen**

22.116 / 2. Juli 2023



**Auftraggeber**

Gemeinde Schwerzenbach  
Babette Graf  
Bahnhofstrasse 16  
8603 Schwerzenbach

**Verfasser**

**TEAM**verkehr.zug ag  
Verkehringenieure 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

Daniela Moos, moos@teamverkehr.ch  
BSc FHO in Raumplanung, Verkehringenieurin

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch  
Dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A, Verkehringenieur

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Hinweis zum Rahmenbericht</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Gebietsspezifische technische Grundlagen</b>	<b>2</b>
2.1	Strassenverzeichnis / Perimeter	2
2.2	Geschwindigkeitsniveau	6
2.3	Bestehende und angestrebte Qualität des Raumes, Nutzungsansprüche	8
2.4	Eignung der Tempo-30-Zone	9
<b>3</b>	<b>Gebietsspezifische Massnahmen</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Fazit</b>	<b>11</b>
	<b>Anhang</b>	<b>12</b>

## 1 Hinweis zum Rahmenbericht

Die Ausgangslage und allgemeine technische Grundlagen können dem Rahmenbericht Tempo 30 in der Gemeinde Schwerzenbach vom 06.06.2023 entnommen werden.

## 2 Gebietsspezifische technische Grundlagen

### 2.1 Strassenverzeichnis / Perimeter

Die im Bericht behandelten Strassen befindet sich im östlichen Siedlungsbereich von Schwerzenbach. Der Perimeter wird im Norden durch die Bahnlinie, im Westen durch die Bahnhofstrasse bzw. Dorfstrasse und im Süden durch die Greifenseestrasse begrenzt. Diese Strassen sind nicht Teil dieses Gutachtens. Im Perimeter befinden sich Wohngebäude und im nordöstlichen Bereich wenig Gewerbe und der lokale Fussballclub. Weiter liegt der Friedhof, der Werkhof sowie Grundstück mit Schrebergärten im Perimeter und der Chimlibach fliesst durch den betrachteten Abschnitt. Die im Bericht behandelten Strassen sind zur Zeit mit Tempo «Generell 50» signalisiert.

Folgende Strassen befinden sich im Perimeter: Oberholzstrasse, Juchstrasse, im Juch (Privatstrasse), Sita-Jucker-Weg (Privatstrasse), Hofacker, Zimikerried, Guntenbachstrasse, Juchstrasse, Grabenstrasse, am Chimlibach, Riedwiesen, Riedwiesenstrasse, Einhard-Weg, Gferchstrasse, im Widacher, Schossackerstrasse, Jakob Kaiser-Weg (Privatstrasse).

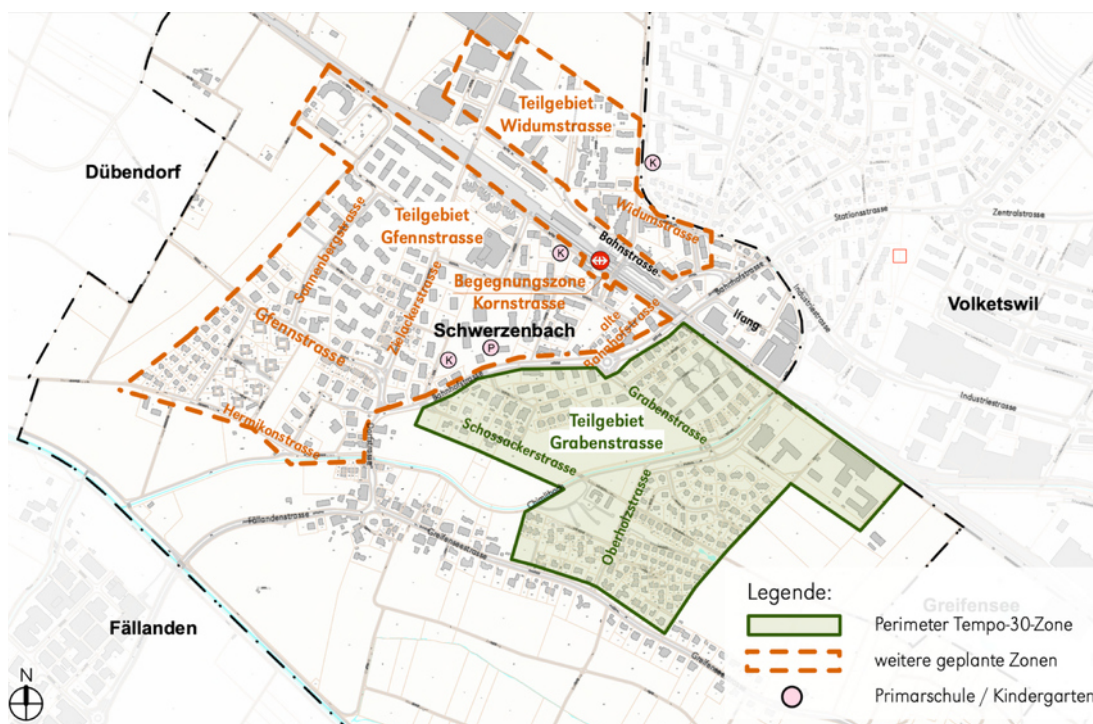


Abbildung 1: Perimeter Tempo-30-Zone Gebiet Grabenstrasse

#### **Privatstrassen «im Juch, Sita-Jucker-Weg, Jakob Kaiser-Weg»:**

Gemäss VTA ist folgendes zu beachten: Privatstrassen welche öffentlich zugänglich sind, können nur mit dem schriftlichen Einverständnis der Eigentümer in eine Langsamfahrzone integriert werden. Liegen diese nicht vor, darf die entsprechende Strasse nicht in die Zone einbezogen werden. Sind Privatstrassen

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

### 2.1.1 Kommunalen Richtplan Verkehr

Die Grabenstrasse ist im kommunalen Richtplan Verkehr von Schwerzenbach als Sammelstrasse und die übrigen Strassen im Perimeter als Feinerschliessung typisiert. Entlang dem Chimlibach und einem Teil der Oberholzstrasse sowie über die Schossackerstrasse und die Juchstrasse führt eine Freizeitverbindung des Fussverkehrs und auf mehreren Strassen ein lokaler Fussweg für das Alltagsnetz. Über die Gferchstrasse, Grabenstrasse, Oberholzstrasse, Gutenbachstrasse und die Schussackerstrasse ist eine Veloverbindung für den Alltags- und Freizeitverkehr im Richtplan eingetragen. Südlich entlang der Bahngleise führt eine kantonale Veloschnellroute, welche allerdings als Schwachstelle bezeichnet ist (V01). Weiter sind im kommunalen Richtplan Verkehr folgende Massnahmen bezeichnet:

#### Fussverkehr

- Öffentlicher Aufenthaltsort «Langä Blätz», Chimlibach: Neuer naturbezogener Aufenthaltsort/Freiraum schaffen als Teil des Freiraumkorridors (Fa4)
- Quartierschwerpunkt Zimikerriet (Fq2): Standort zum Quartierschwerpunkt aufwerten, zweckmässiges Versorgungsangebot gewährleisten
- Verschiedene Netzlücken beim lokalen Alltag und Freizeitnetz (Nr. F09, F10, F25, F26)

#### Veloverkehr

- Schliessung der Netzlücke entlang dem Chimlibach (V10) inkl. Unterführung bei den Bahngleisen (V03)

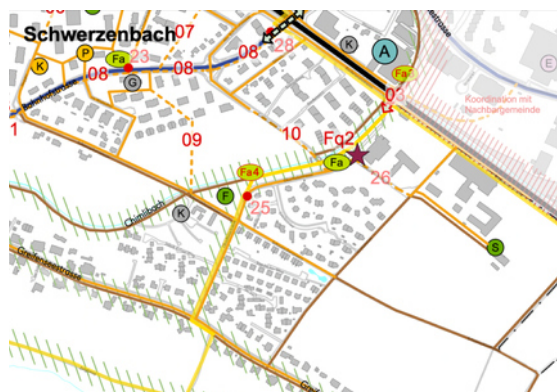


Abbildung 2: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan Fussverkehr (Ausschnitt)

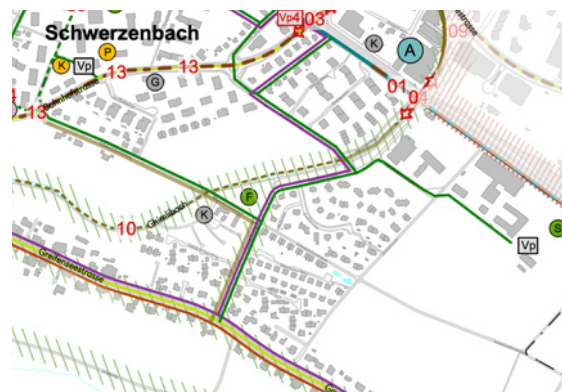


Abbildung 3: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan Veloverkehr (Ausschnitt)

#### Öffentlicher Verkehr:

*Im Perimeter keine Massnahmen geplant*

#### Motorisierter Individualverkehr:

- Tempo 30 in Quartieren: in allen Wohnquartieren soll Tempo 30 eingeführt werden (M10)

- Anschluss Entwicklungsgebiete (M11, M12): Gebiete für den MIV über Grabenstrasse (z.T. über Schossackerstrasse) erschliessen, Verkehr verträglich abwickeln, Verkehr direkt auf übergeordnetes Netz leiten



Abbildung 4: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan ÖV (Ausschnitt)

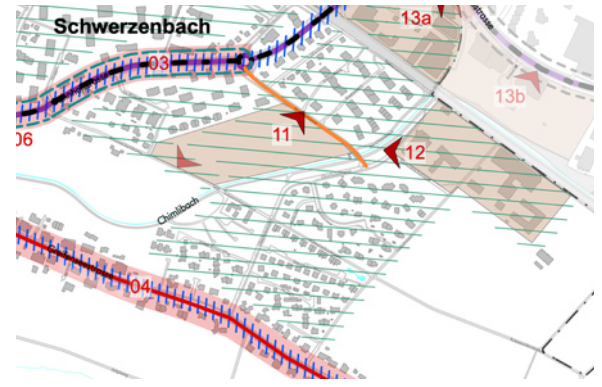


Abbildung 5: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan MIV (Ausschnitt)

#### Parkierung::

- Fokusgebiete «autoarme Nutzungen»: autoarme Nutzungen anstreben/ermöglichen, gesellschaftliche Betrachtung der Mobilität einfordern (P03)
- Bewirtschaftung öffentlicher Parkfelder im gesamten Perimeter (P04)

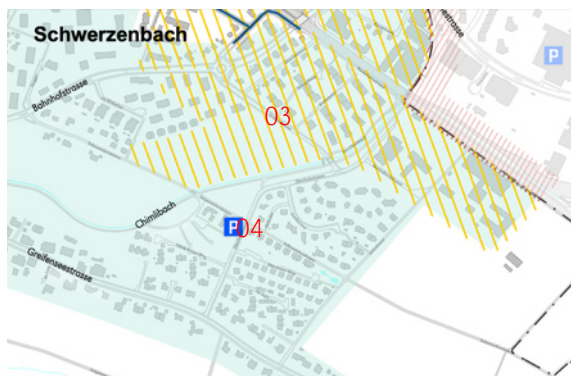


Abbildung 6: Kommunalen Richtplan Verkehr, Plan Parkierung (Ausschnitt)

### 2.1.2 Strassenausbau /-charakter

Diese Strassen dienen der Erschliessung der Gebäude im Perimeter (Ziel- und Quellverkehr). Die Fahrbahn ist jeweils 4.50 – 5.50 m breit (Schossackerstrasse 4.00 m, Zimikerried und Guntenbachstrasse 6.00 m). Auf der Graben- und Oberholzstrasse sind Längsparkfelder (Durchfahrtsbreite 5.20 m) oder seitliche Einengungen (Durchfahrtsbreite auf 4.50 m) auf der Fahrbahn vorhanden. Auf beiden Strassen dienen zusätzlich Vertikalversätze der Verkehrsberuhigung. Entlang der Grabenstrasse, Oberdorfstrasse, Zimikerried und der Strasse «im Widacher» führt ein einseitiges Trottoir. Aufgrund dem einseitigen

Trottoir ist ein flächiges Querungsbedürfnis vorhanden. Die übrigen Strassen werden im Mischverkehr geführt. Es gibt keine Längsmarkierungen (Sicherheits-, Längs- und Randlinien), Knoten werden oft im Rechtsvortritt geregelt und Fussgängerstreifen sind keine markiert (flächiges Queren möglich).

- Die Strassen sind nicht Teil vom übergeordneten Netz und haben keinen verkehrsorientierten Charakter. Eine effiziente Verkehrsabwicklung ist nicht erforderlich.



## 2.2 Geschwindigkeitsniveau

Die gefahrenen Geschwindigkeiten wurden mittels eines Seitenradargerätes vom 30. November bis 11. Dezember 2022 an zwei Standorten im Perimeter erhoben. Die genauen Standorte sind in den nachfolgenden Karten ersichtlich. Die detaillierten Resultate der Geschwindigkeitserhebung sind im Anhang A zu finden.

Gemäss der Praxis der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich bei Tempo-30-Zonen genügen auf Strassenzügen, welche einen V85% -Wert unter 40 km/h aufweisen, in der Regel markierungstechnische Massnahmen. Bei einem V85% -Wert von 41 km/h und höher sind bauliche Massnahmen vorzusehen.

### Messstelle – Grabenstrasse

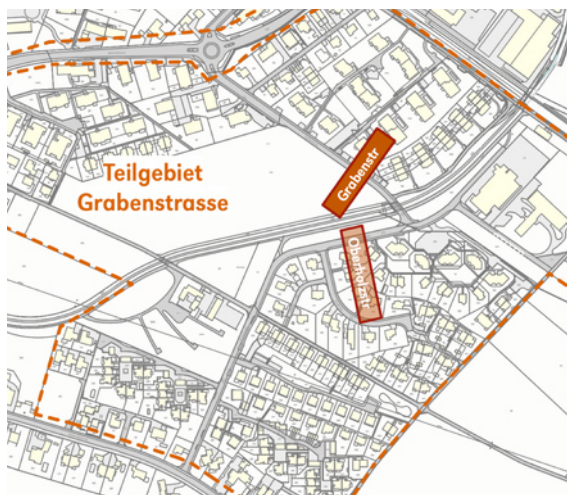


Abbildung 7: Messstelle Grabenstrasse

### Vsig 50 km/h

	Fahrtrichtung Oberholzstr.	Fahrtrichtung Bahnhofstr.
V <sub>min</sub>	8 km/h	9 km/h
V <sub>50</sub>	33 km/h	35 km/h
<b>V<sub>85</sub></b>	<b>39 km/h</b>	<b>42 km/h</b>
V <sub>max</sub>	64 km/h	62 km/h
Übertretung	0 %	1 %
Vsig:		
DTV <sub>M</sub>	542 Fz.	548 Fz.

### Messstelle – Oberholzstrasse 11

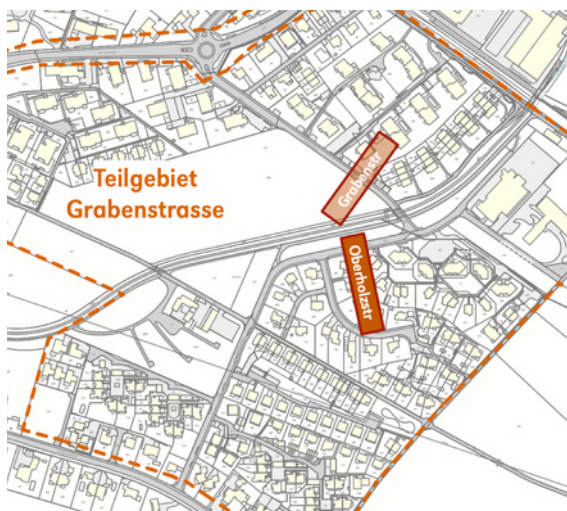


Abbildung 8: Messstelle Oberholzstrasse

### Vsig 50 km/h

	Fahrtrichtung Grabenstr.	Fahrtrichtung Greifenseestr.
V <sub>min</sub>	9 km/h	9 km/h
V <sub>50</sub>	32 km/h	31 km/h
<b>V<sub>85</sub></b>	<b>39 km/h</b>	<b>37 km/h</b>
V <sub>max</sub>	57 km/h	50 km/h
Übertretung	0 %	0 %
Vsig:		
DTV <sub>M</sub>	272 Fz.	158 Fz.

Ein  $V_{85} = 38$  km/h gilt gemäss bfu als Zielwert für eine funktionierende Tempo-30-Zone. Auf der Grabenstrasse (Messstelle 1) beträgt das  $V_{85}$  40 km/h (im Querschnitt), auf der Oberholzstrasse 38 km/h. Die effektiv gefahren Geschwindigkeiten im übrigen Bereich vom Perimeter liegen mutmasslich unter 38 km/h. Dies aufgrund der nicht verkehrsorientierten Strassenraumgestaltung (Mischverkehr) und der mehrheitlich geringen Fahrbahnbreite. Zudem zeigt die Erfahrung von TEAMverkehr bezüglich Geschwindigkeitsniveaus in Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, dass mit der Signalisation einer Tempo-30-Zone das  $V_{85}$  um etwa 3 km/h reduziert und mit einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 um bis zu 10 km/h abnehmen kann. Probleme wegen Geschwindigkeitsübertretungen sind somit in diesem Gebiet nicht zu erwarten. Somit wird der angestrebte Zielwert voraussichtlich eingehalten.

Alle Strassen sind Quartierstrassen mit vorwiegend Ziel- und Quellverkehr. Entsprechend ist das Verkehrsaufkommen mit rund 1'000 Fahrzeugen auf der Grabenstrasse (Querschnitt) und rund 400 Fahrzeuge auf der Oberholzstrasse tief..

## 2.3 Bestehende und angestrebte Qualität des Raumes, Nutzungsansprüche

### 2.3.1 Bestehende Qualität

Allgemeine bestehende Qualitäten sind im Rahmenbericht beschrieben. Spezifisch erschliessen die Strassen im Teil Grabenstrasse vorwiegend Wohngebiete, einen Teil Gewerbeflächen im östlichen Teil des Perimeters, Schrebergärten den Werkhof, den Friedhof und den lokalen Fussballplatz. Es ist deshalb davon auszugehen, dass vermehrt Kinder zu Fuss oder mit dem Velo im Quartier unterwegs sind, um zum Fussballplatz zu gelangen. Dies erfordert sichere Strassen für (Schul-)Kinder. Da der Perimeter vorwiegend der Wohnnutzung dient, wird eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität angestrebt. Gemäss Geschwindigkeitsmessungen sind die gefahrenen Geschwindigkeiten bereits im Ist-Zustand tief und der Zielwert für eine funktionierende Tempo-30-Zone kann erreicht werden.

### 2.3.2 Angestrebte Qualität

Heute wie auch künftig sind die Strassen im Perimeter ein zentraler Bestandteil vom Wegnetz für Kinder und wichtige Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr (zum Fussballplatz). Auch künftig wird der Perimeter durch die Wohnnutzung geprägt sein und der Strassenraum wird neben der Erschliessungsfunktion auch den Ansprüchen als Begegnungs-, Aufenthalts-, und Freizeitraum gerecht werden müssen. Damit verbunden sind auch langfristig verschiedene Nutzungsansprüche und ein flächiges Querungsbedürfnis vorhanden.

Es ist zudem künftig vorgesehen, mit einem Revitalisierungsprojekt den Chimlibach aufzuwerten und diesen für die Naherholung zu stärken. Zudem soll gemäss kommunalem Richtplan im Perimeter beim Chimlibach ein neuer naturbezogener, öffentlicher Aufenthaltsort/Freiraum geschaffen werden und es ist der Quartierschwerpunkt Zimikerriet und ein Fokusgebiet autoarme Nutzungen im kommunalen Richtplan eingetragen. Somit werden diese Standorte für die umliegende Bevölkerung an Bedeutung gewinnen und es ist anzunehmen, dass vermehrt Personen mit dem Fuss- oder Veloverkehr unterwegs sind.

Die Einführung einer Tempo-30-Zone im Gebiet Grabenstrasse trägt dazu bei, dass in Schwerzenbach das Regime Tempo-30-Zone in den Quartieren flächendeckend umgesetzt wird. Deshalb ist es im Sinne einer Gesamtbetrachtung sinnvoll im Gebiet Grabenstrasse Tempo 30 umzusetzen.

## 2.4 Eignung der Tempo-30-Zone

Eine Tempo-30-Zone im Gebiet Grabenstrasse trägt dazu bei, dass in Schwerzenbach das Regime Tempo-30-Zone in den Quartieren flächendeckend umgesetzt wird. Deshalb ist es auch im Sinne einer Gesamtbetrachtung zweckmässig alle Strassen in die Tempo-30-Zone zu integrieren. Das bfu-Modell 30/50 kann hier zur Anwendung gelangen.

Die Strassen im Perimeter sind nicht verkehrsorientierte Strassen, welche der Erschliessung der Gebäude im Perimeter dienen (Ziel- und Quellverkehr). Das Verkehrsaufkommen ist tief und die Strassen dienen zusätzlich als Route für den Fuss- und Veloverkehr, als Schulweg sowie als Aufenthalts- und Spielfläche für Kinder und Anwohner. Im Ist-Zustand wird mittels Parkfeldern, Vertikalversätzen und seitlichen Einengungen auf der Fahrbahn eine Verkehrsberuhigung angestrebt. Die Knoten sind oft im Rechtsvortritt geregelt, es gibt keine Fussgängerstreifen und es ist ein flächiges Querungsbedürfnis vorhanden. Die Einführung einer Tempo-30-Zone auf diesen Strassen entspricht weitgehend eine Anpassung des Verkehrsregimes an das Erscheinungsbild der Strassen und die vorhandenen Nutzungsansprüche. Es können keine andere geeigneten Massnahmen getroffen werden, um den Schutz der Kinder, die die Strassen im Perimeter als Schulweg nutzen und/oder sich dort aufhalten flächendeckend zu gewährleisten. Der Art. 22a der Signalisationsverordnung «eine Tempo-30-Zone kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss» kommt zur Anwendung.

Die Geschwindigkeitsmessungen haben tiefe Fahrgeschwindigkeiten ergeben. Es ist davon auszugehen, dass der Zielwert von 38 km/h in einer Tempo-30-Zone voraussichtlich einhalten wird.

- Einführung der Tempo-30-Zone eignet sich, um die angestrebte Qualität als Wohn- und Lebensraum und Nutzungsansprüche zu erreichen. Die gefahrenen Geschwindigkeiten liegen bereits heute unter 50 km/h. Eine Temporeduktion auf 30 km/h hat also nur geringe Auswirkungen für den Fahrzeuglenkenden und die Umsetzung der Zone ist mit geringem Aufwand möglich.

### 3 Gebietspezifische Massnahmen

Die geplanten Massnahmen sind im Signalisations- und Massnahmenplan 22.116-03 dargestellt. Neben den im Rahmenbericht beschriebenen allgemeinen Massnahmen, sind folgende gebietspezifische Massnahmen vorgesehen:

#### **Knoten Grabenstrasse / Gferchstrasse**

Die Markierung «Stopp» schafft zusammen mit der Trottoirüberfahrt unklare Vortrittsverhältnisse. Mit der Einführung von Tempo 30 können die erforderlichen MIV-Sichtweiten eingehalten werden. Die Signalisation «Stopp» ist deshalb nicht mehr erforderlich.

#### **Knoten Grabenstrasse / Oberholzstrasse**

In Tempo-30-Zonen werden Knoten im Rechtsvortritt geregelt. Dies ist auch beim vorliegenden Knoten so vorgesehen. Die Pflasterung vermittelt den Eindruck, dass die Oberholzstrasse in die Grabenstrasse einmündet und damit dieser untergeordnet ist. Um klare Vortrittsverhältnisse zu schaffen bzw. das Vortrittsregime zu verdeutlichen ist die Pflasterung aufzuheben und es wird empfohlen, die Markierung «Rechtsvortritt» zu markieren.

#### **Jakob Kaiser-Weg / Oberholzstrasse**

Wegen einer Hecke sind die für einen Rechtsvortritt erforderlichen Sichtweiten nicht gegeben. Um die Sicht dauerhaft zu gewährleisten, muss die Hecke im Bereich vom Sichtfeld entfernt werden. Alternativ kann mittels Signalisation «kein Vortritt» die bei 30 km/h minimal erforderliche Sichtweite eingehalten werden (wenn die Hecke kurz gehalten wird).

Aufgrund den tiefen Fahrgeschwindigkeiten sind keine zusätzlichen Massnahmen mehr erforderlich.

## 4 Fazit

Die Strassen sind Bestandteil vom untergeordneten Netz und es ist keine effiziente Verkehrsabwicklung erforderlich. Es sind alle Strassen nicht verkehrsorientiert ausgebaut. Die Voraussetzungen für die Einführung von Tempo 30 ist erfüllt.

Mit Tempo 30 wird das Temporegime an die bestehenden und angestrebten Nutzungsansprüche angepasst, und die Wohn- bzw. Aufenthaltsqualität erhöht. Aufgrund der tiefen Fahrgeschwindigkeit verbessert eine Tempo-30-Zone die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und fördert die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Der Fahrzeuglenker erkennt, dass er sich in einer Zone mit erhöhten Anforderungen an die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs befindet und der besondere Schutz für die Kinder wird erreicht. Eine Tempo-30-Zone entspricht dem gewünschten Zielzustand und ist zweckmässig.

Die Geschwindigkeitsmessungen haben ergeben, dass die Fahrgeschwindigkeit  $V_{85}$  bei 37 - 42 km/h liegt. Es ist davon auszugehen, dass mit den vorgesehenen Massnahmen und der flächigen Umsetzung von Tempo 30 der Zielwert von 38 km/h erreicht wird.

## Anhang

## Verkehrserhebung Seitenradar

## Schwerzenbach, Grabenstrasse

Projekt Nr.: 22.116

Projekt: Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde

Erhebungszeitraum: 30.11.2022 - 11.12.2022

Auswertungszeitraum Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Zeit: 24h

Bemerkungen:

Auswertungsdatum 12.01.23

Erstellt von: mb

Standort : Kandelaber, Grabenstrasse

km/h (Vsig): 50 km/h

Fahrtrichtung: + Oberholzstrasse

- Bahnhofstrasse





## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde

Kandelaber, Grabenstrasse

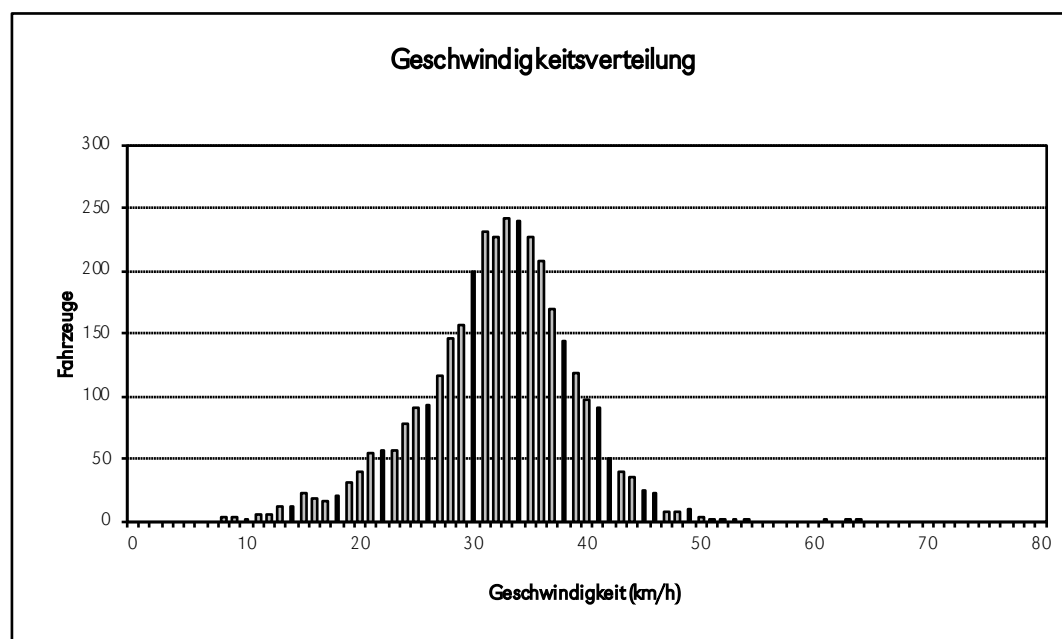
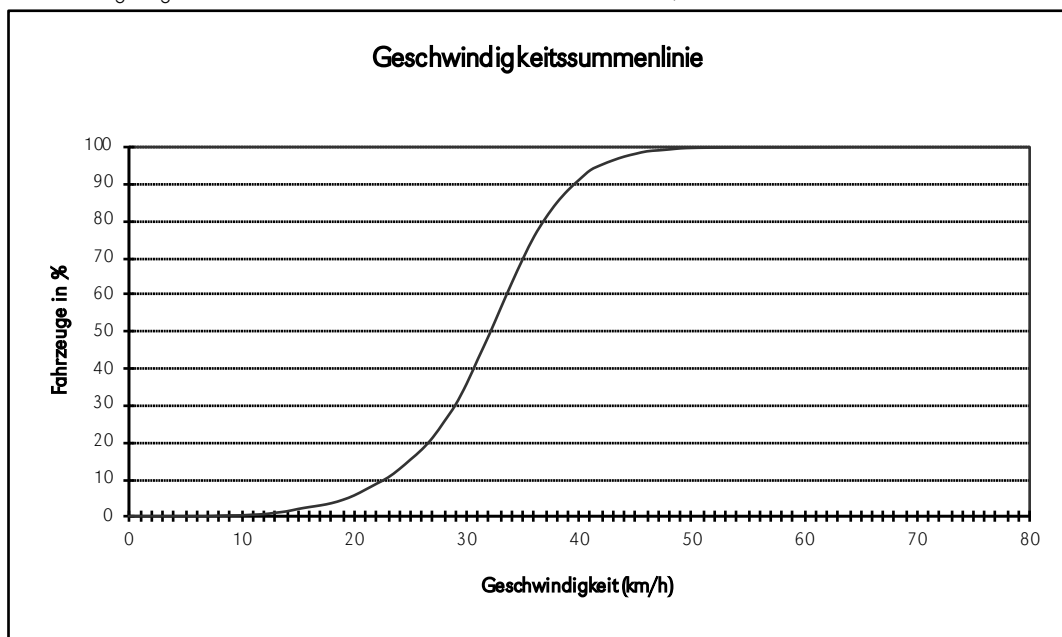
Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: Oberholzstrasse

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	8 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	64 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	32 km/h
V15	25 km/h
V50	33 km/h
V85	39 km/h
Übertretung Vsig	0 %



## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde

Kandelaber, Grabenstrasse

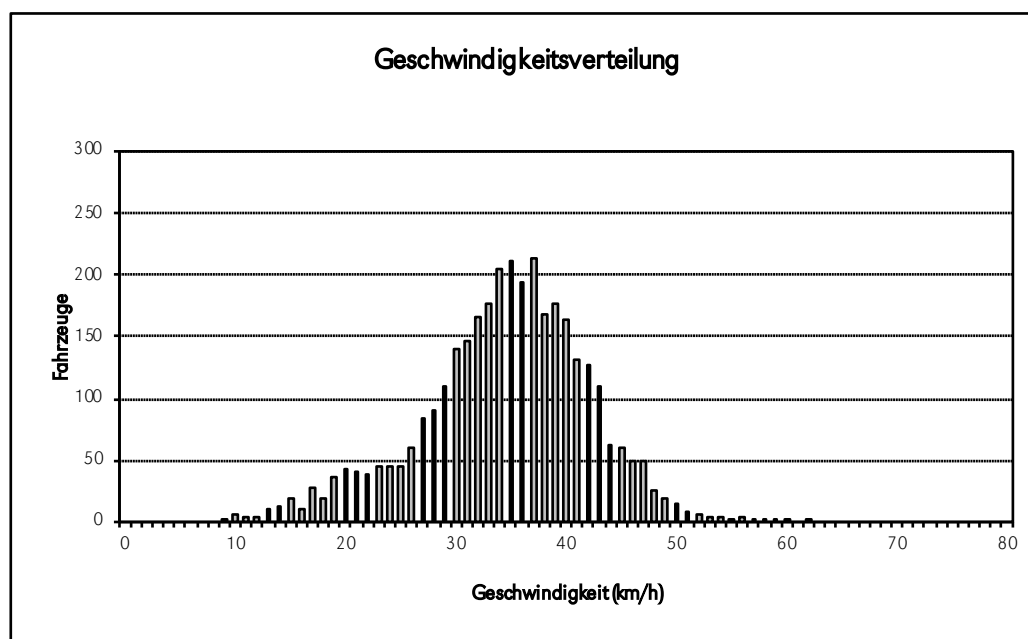
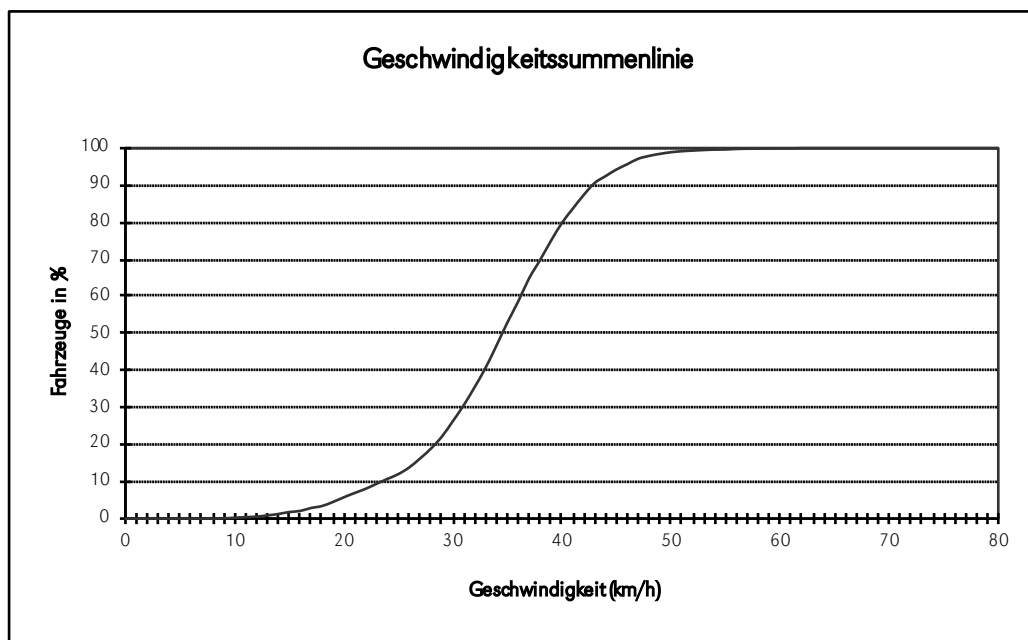
Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: Bahnhofstrasse

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	9 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	62 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	34 km/h
V15	27 km/h
V50	35 km/h
V85	42 km/h
Übertretung Vsig	1 %



## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde

Kandelaber, Grabenstrasse

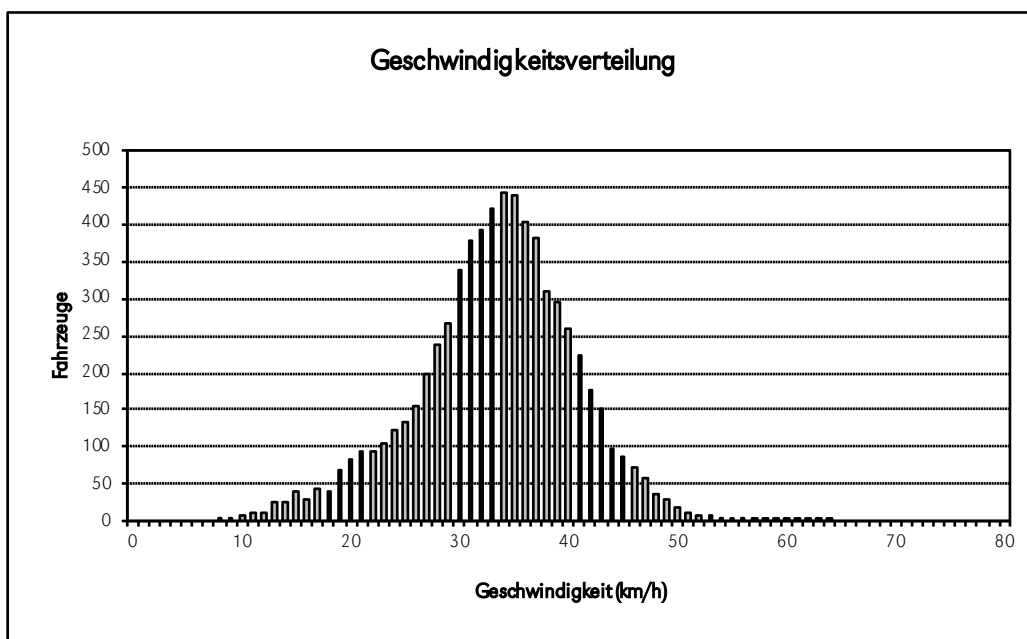
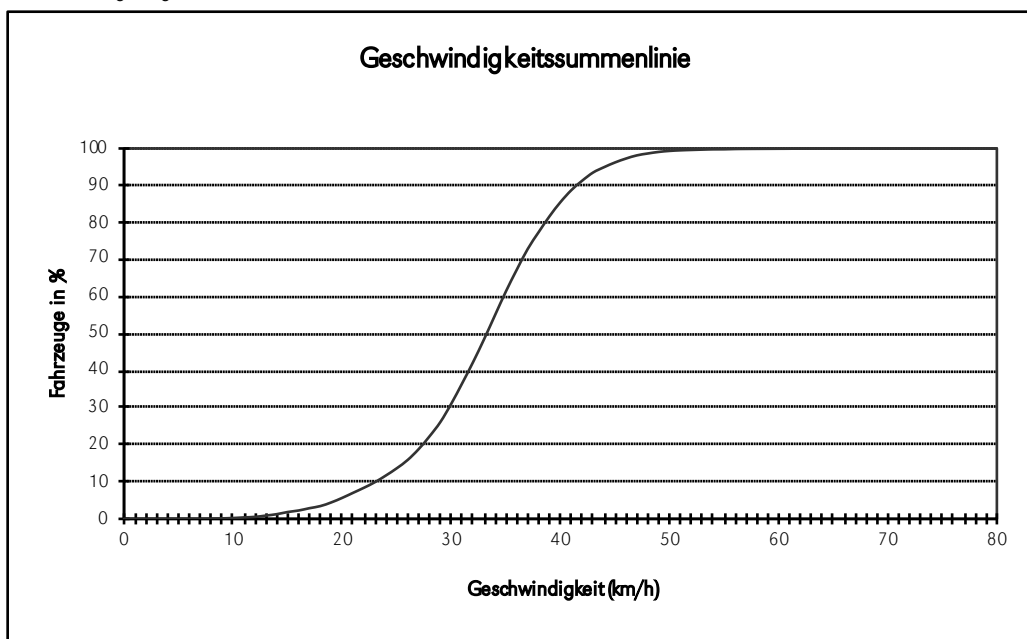
Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: beide

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	8 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	64 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	33 km/h
V15	26 km/h
V50	34 km/h
V85	40 km/h
Übertretung Vsig	1 %



## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Grabenstrasse

Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig:

50 km/h

Fahrtrichtung: Oberholzstrasse

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

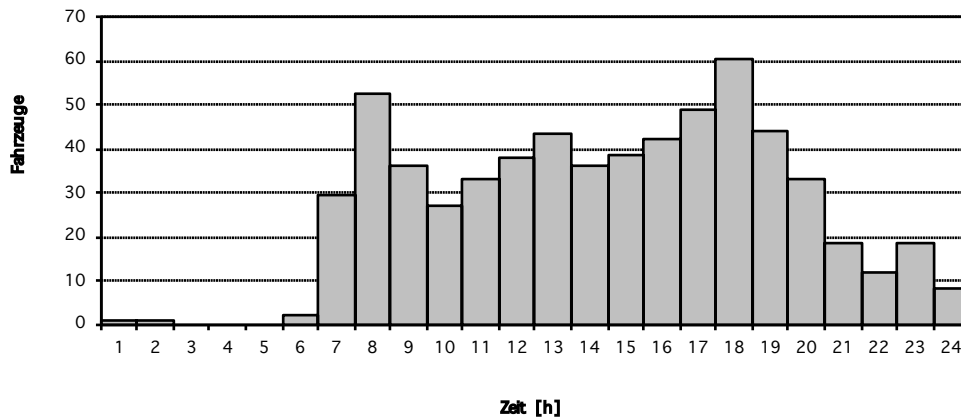
DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

626

DTVM (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

542

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Grabenstrasse

Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig:

50 km/h

Fahrtrichtung: Bahnhofstrasse

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

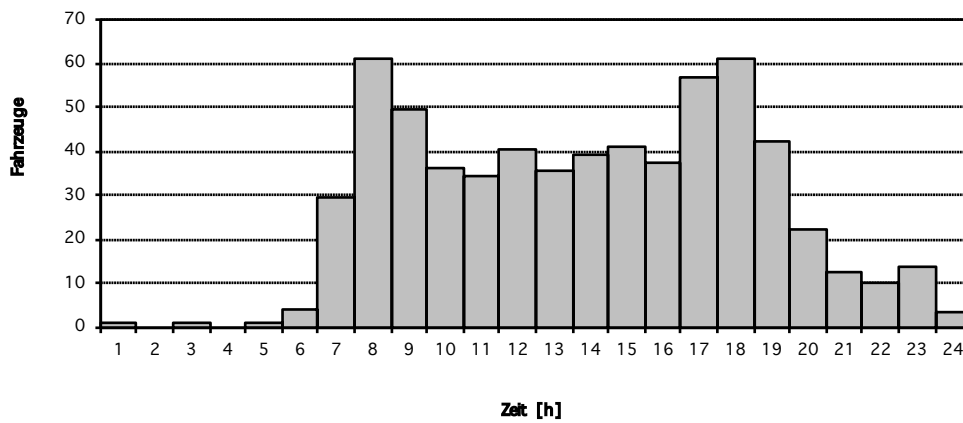
DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

636

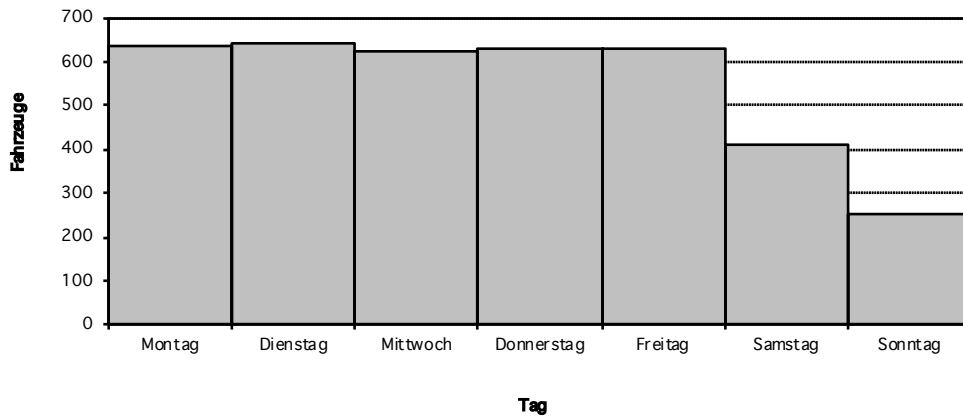
DTVM (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

548

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Grabenstrasse

Do- Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig:

50 km/h

Fahrtrichtung: beide

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

### Anzahl

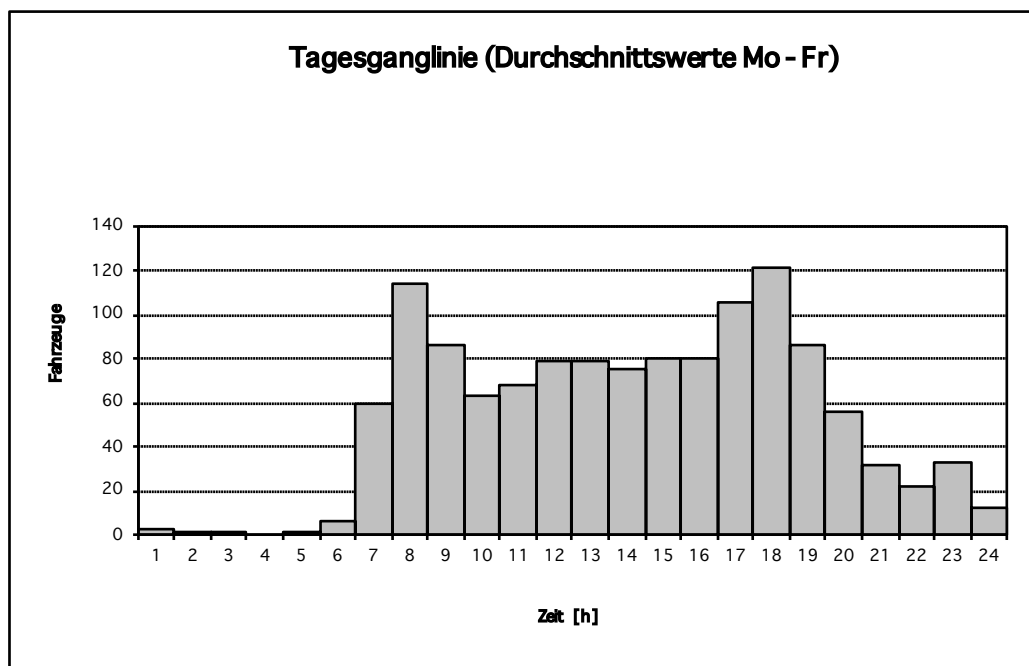
DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

1262

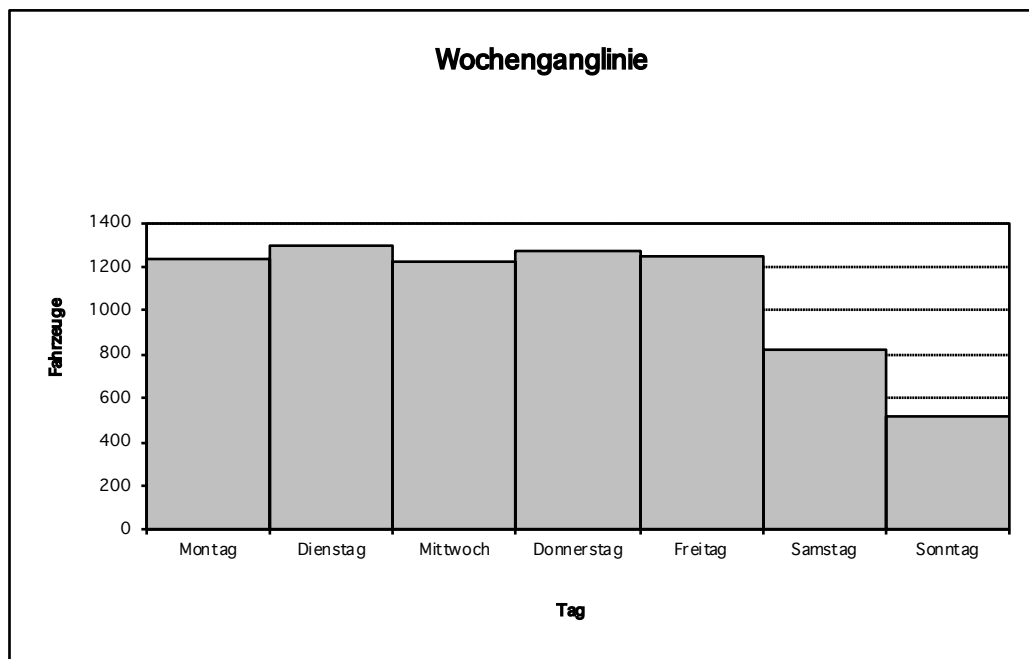
DTV<sub>M</sub> (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

1090

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



## Auswertung Fahrzeugmenge

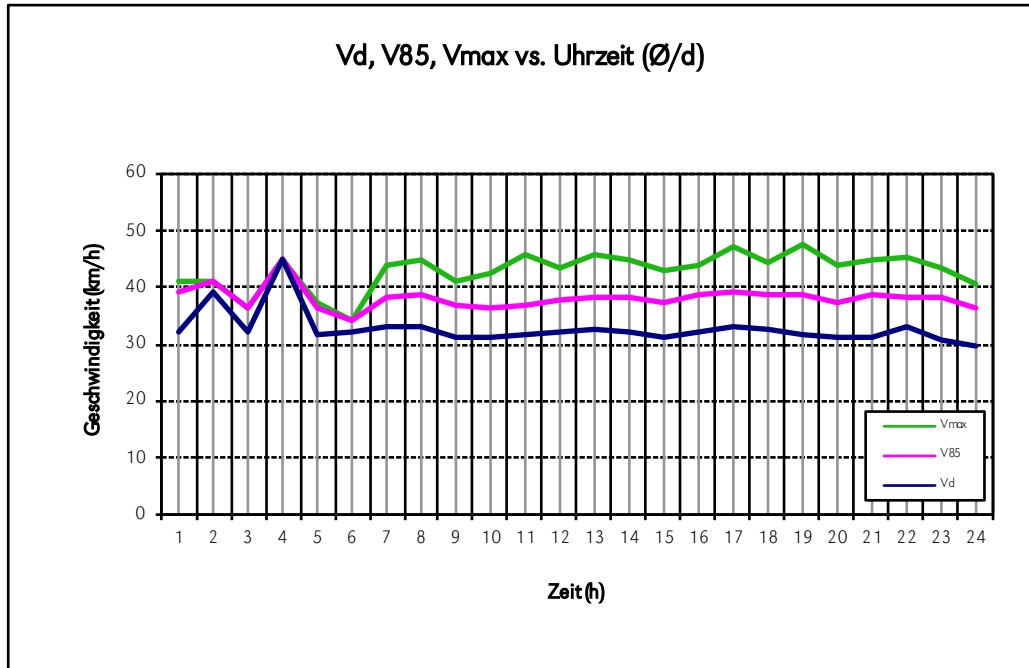
TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Grabenstrasse

Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022 Vsig: 50 km/h

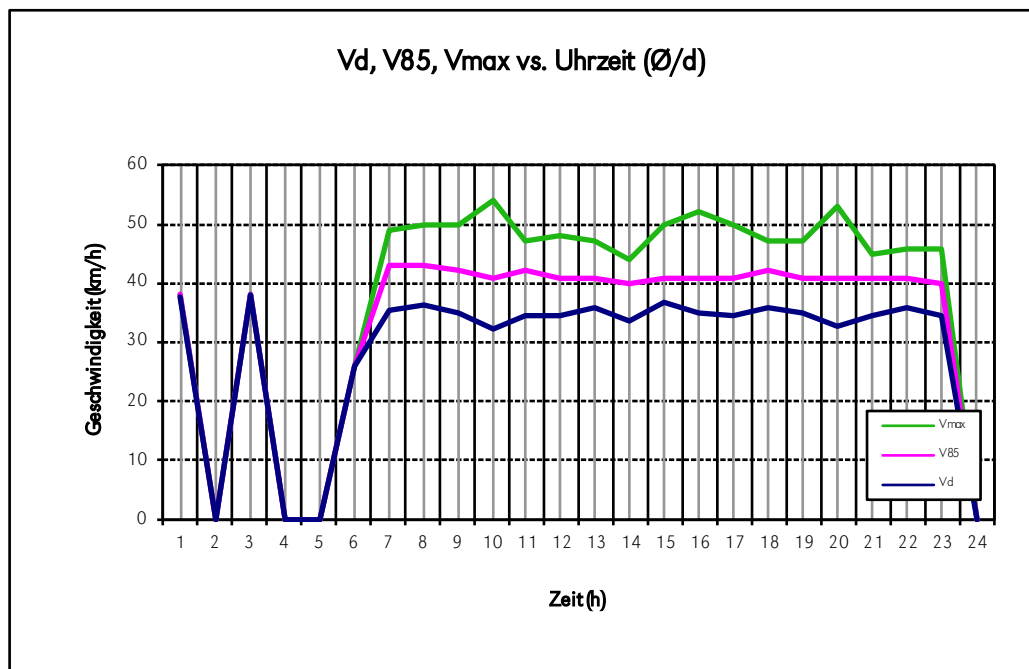
Fahrtrichtung: Oberholzstrasse

ohne Kat. 1



Fahrtrichtung: Bahnhofstrasse

ohne Kat. 1



## Auswertung Fahrzeugmenge

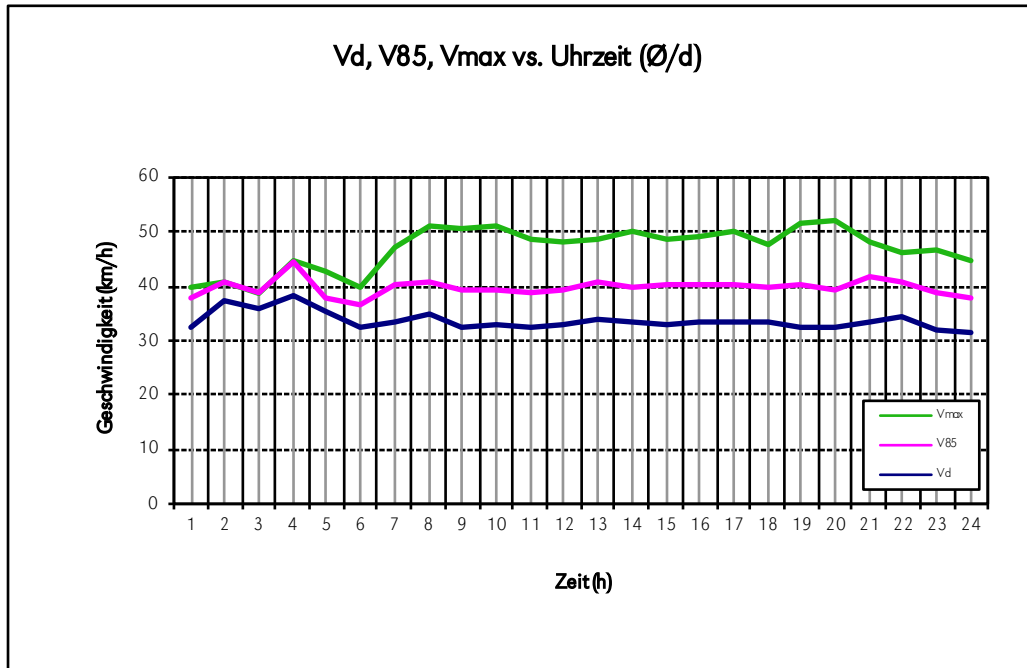
TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Grabenstrasse

Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022 Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: beide

ohne Kat. 1





## Verkehrserhebung Seitenradar

## Schwerzenbach, Oberholzstrasse

Projekt Nr.: 22.116

Projekt: Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde

Erhebungszeitraum: 30.11.2022 - 11.12.2022

Auswertungszeitraum Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022      Zeit: 24h

Bemerkungen: *Messungen nicht komplett (Mittwoch) / Evt. Manipulation am Gerät*

Auswertungsdatum 12.01.23

Erstellt von: mb

Standort : Kandelaber, Oberholzstrasse 11

km/h (Vsig): 50 km/h

Fahrtrichtung:                    +      Greifenseestrasse                    -      Grabenstrasse



## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Oberholzstrasse 11

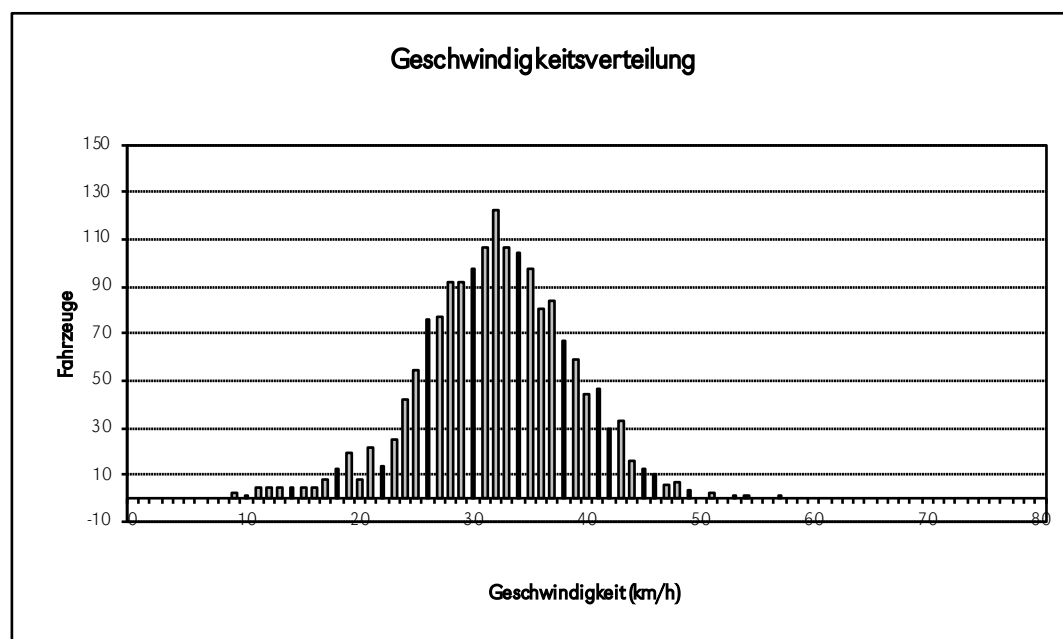
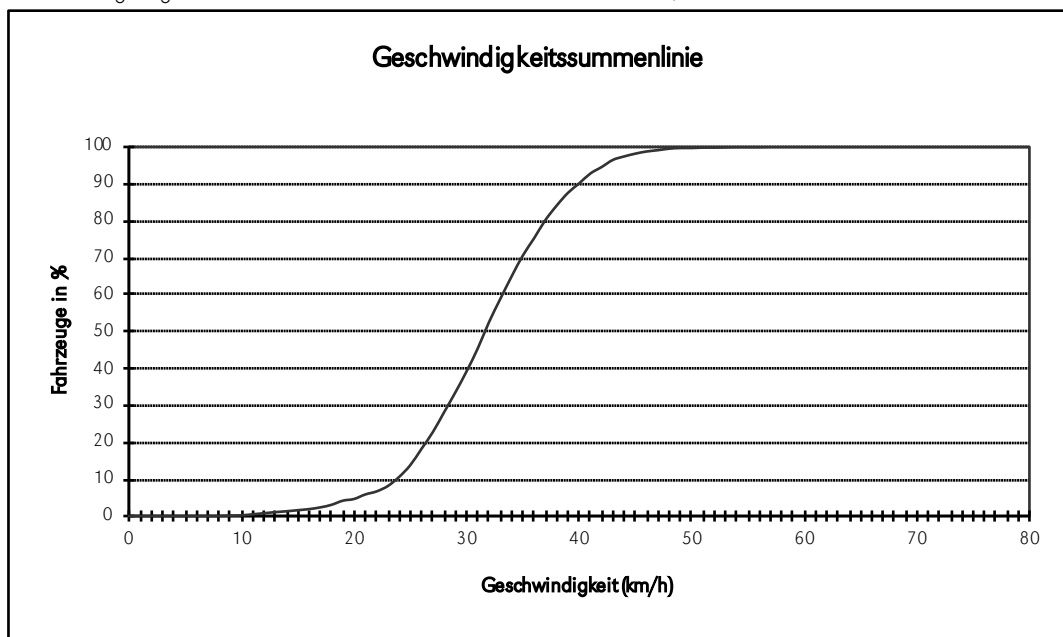
Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: Greifenseestrasse

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	9 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	57 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	32 km/h
V15	26 km/h
V50	32 km/h
V85	39 km/h
Übertretung Vsig	0 %



## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Oberholzstrasse 11

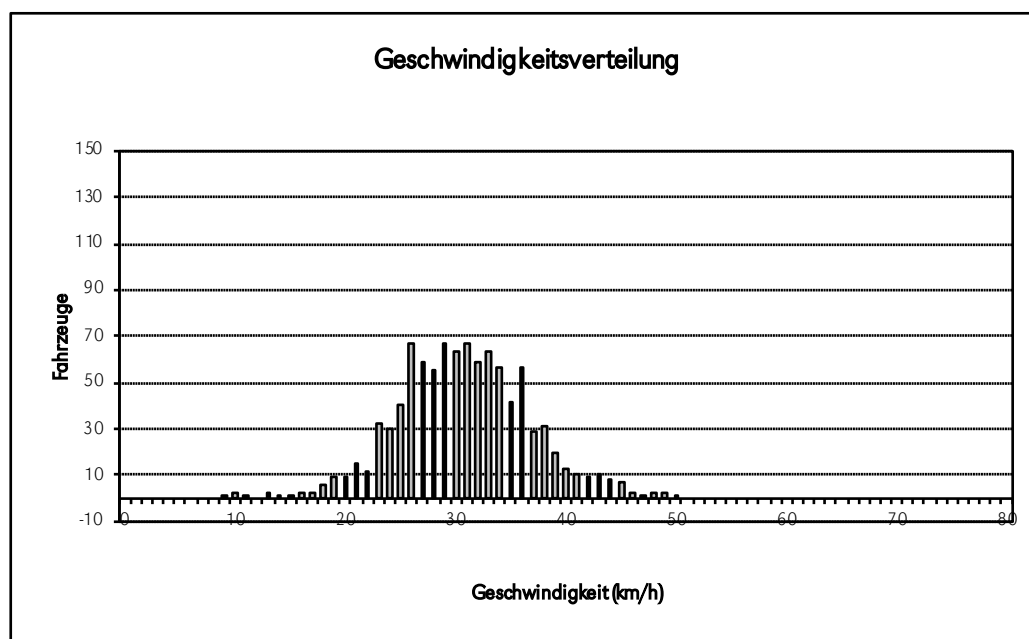
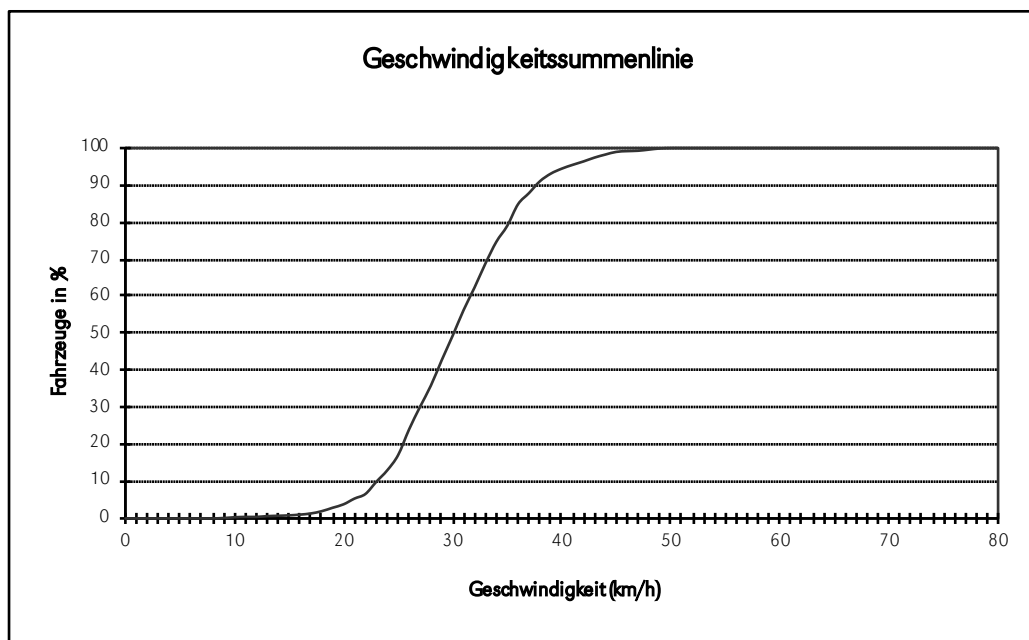
Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: Grabenstrasse

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	9 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	31 km/h
V15	25 km/h
V50	31 km/h
V85	37 km/h
Übertretung Vsig	0 %



## Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Oberholzstrasse 11

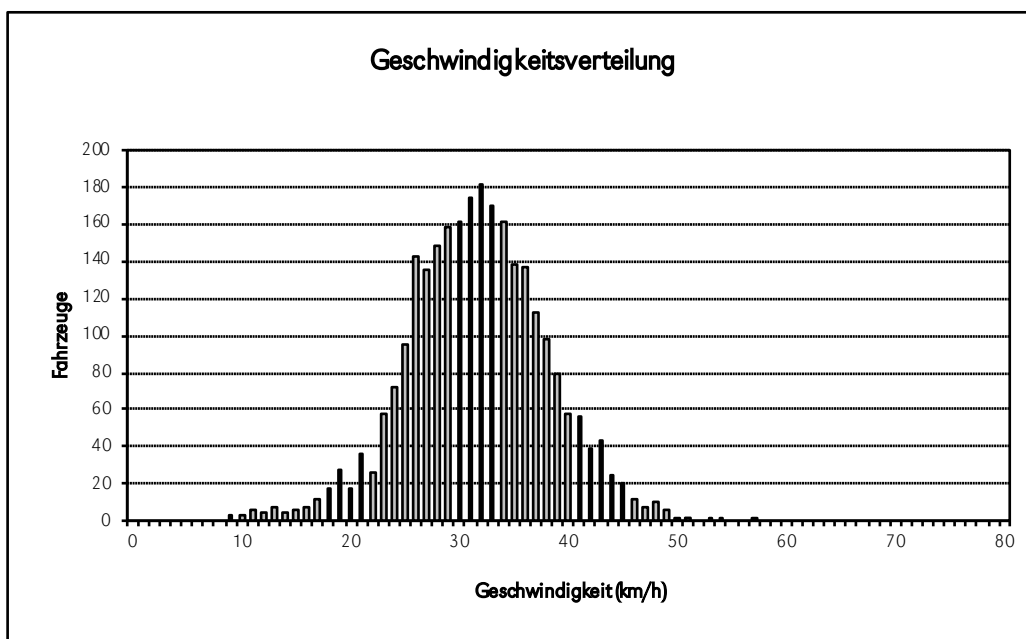
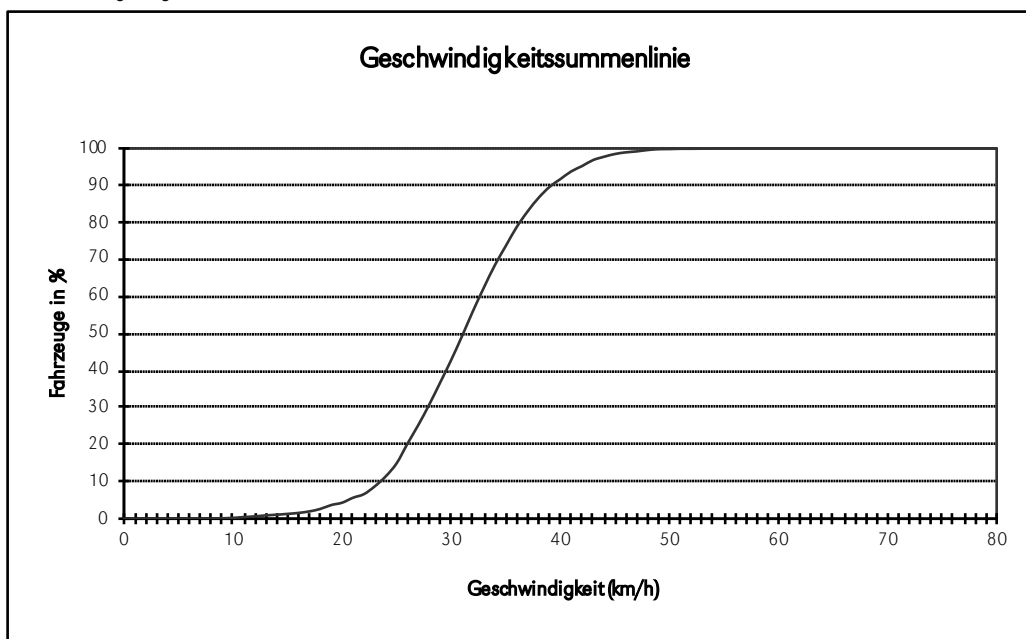
Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: beide

### Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	9 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	57 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	32 km/h
V15	26 km/h
V50	32 km/h
V85	38 km/h
Übertretung Vsig	0 %



## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Oberholzstrasse 11

Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: Greifenseestrasse

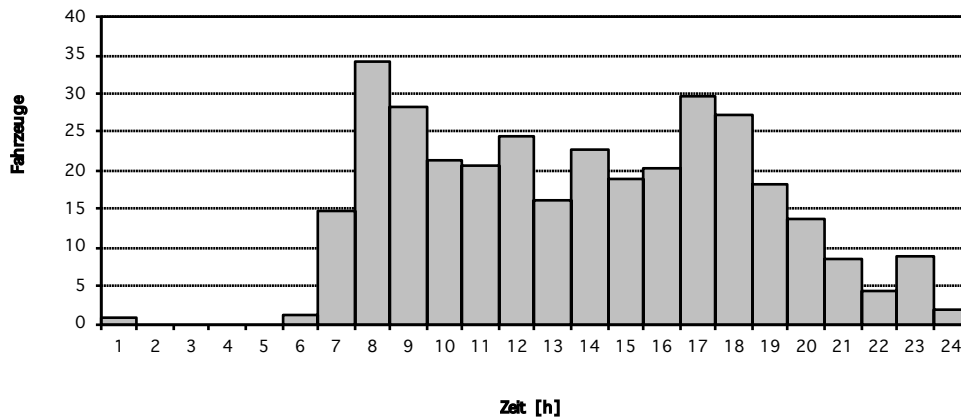
### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

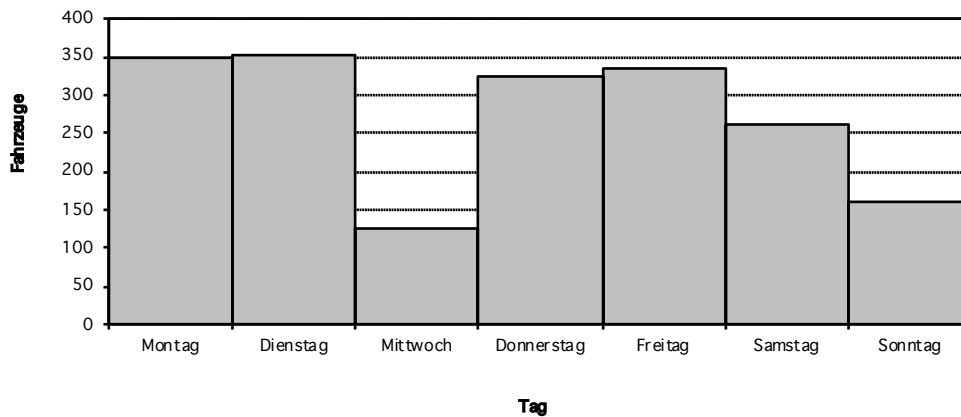
DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode) 336

DTV<sub>M</sub> (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode) 272

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Oberholzstrasse 11

Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig: 50 km/h

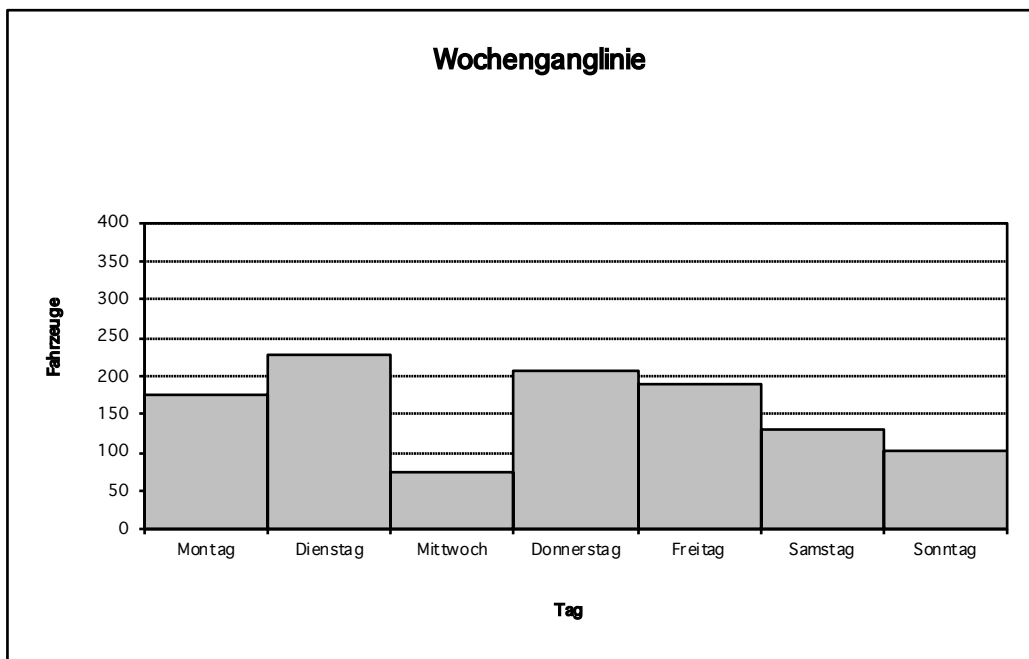
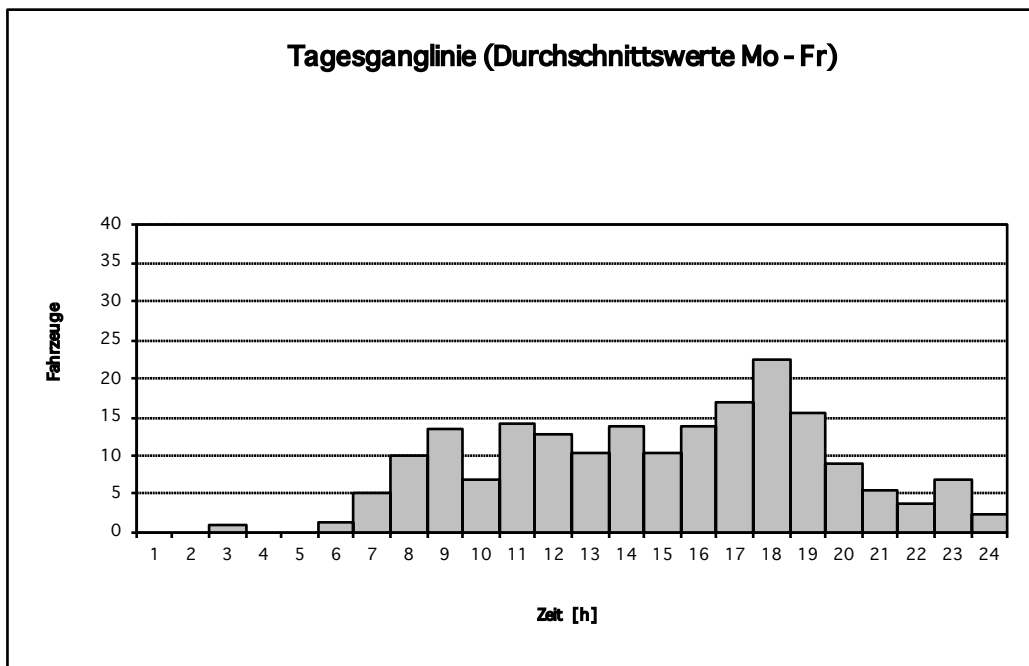
Fahrtrichtung: Grabenstrasse

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

DWVM (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode) 196

DTV<sub>M</sub> (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode) 158



## Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Oberholzstrasse 11

Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022

Vsig:

50 km/h

Fahrtrichtung: beide

### Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

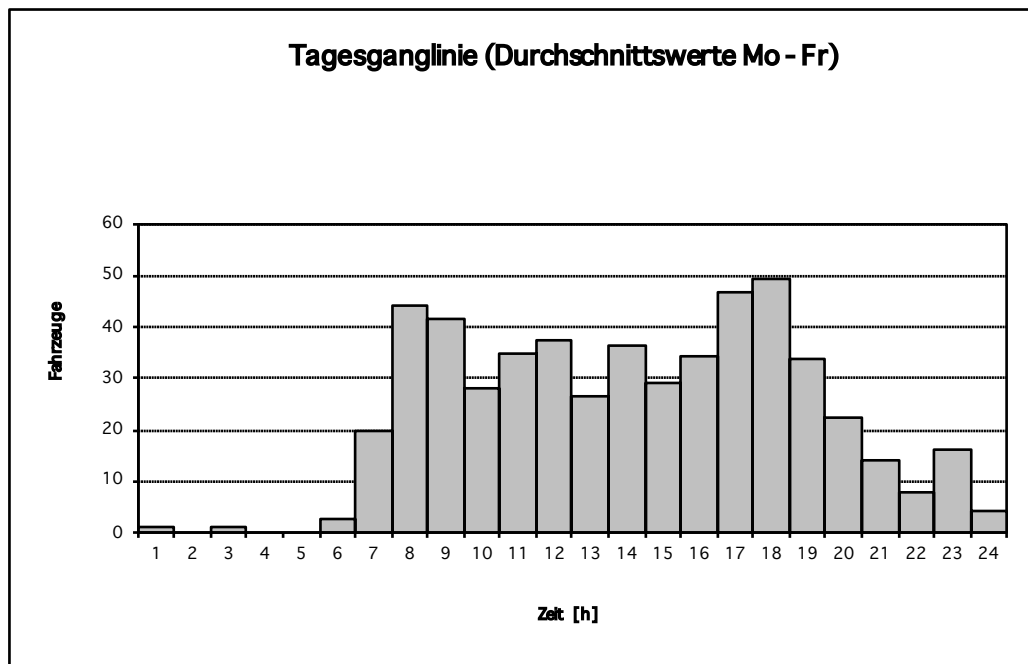
DWV<sub>M</sub> (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

532

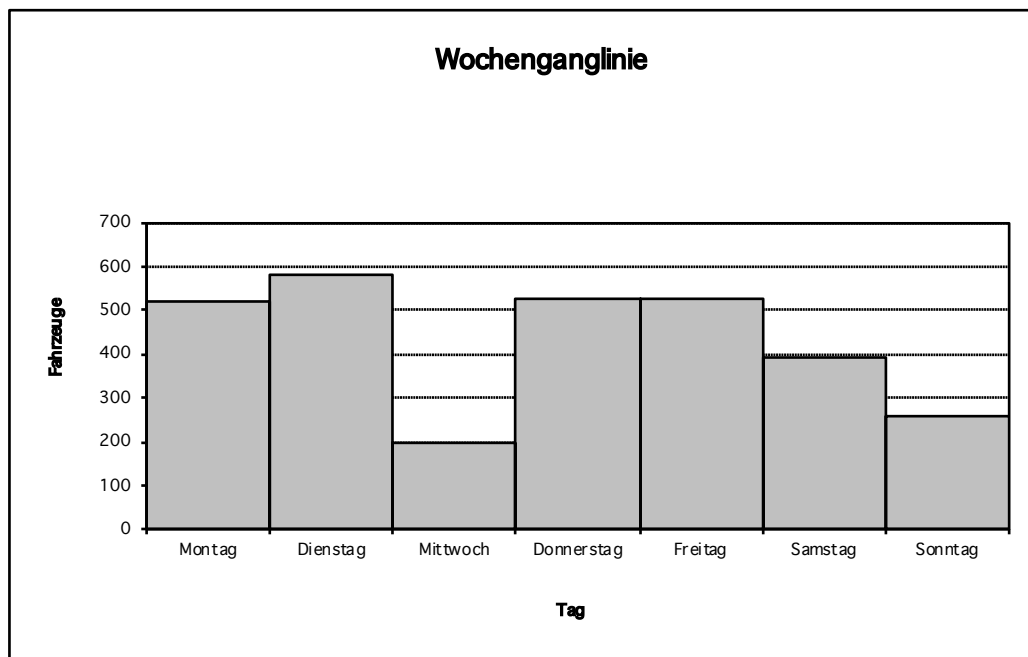
DTV<sub>M</sub> (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

430

### Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



### Wochenganglinie



12.01.23

# Auswertung Fahrzeugmenge

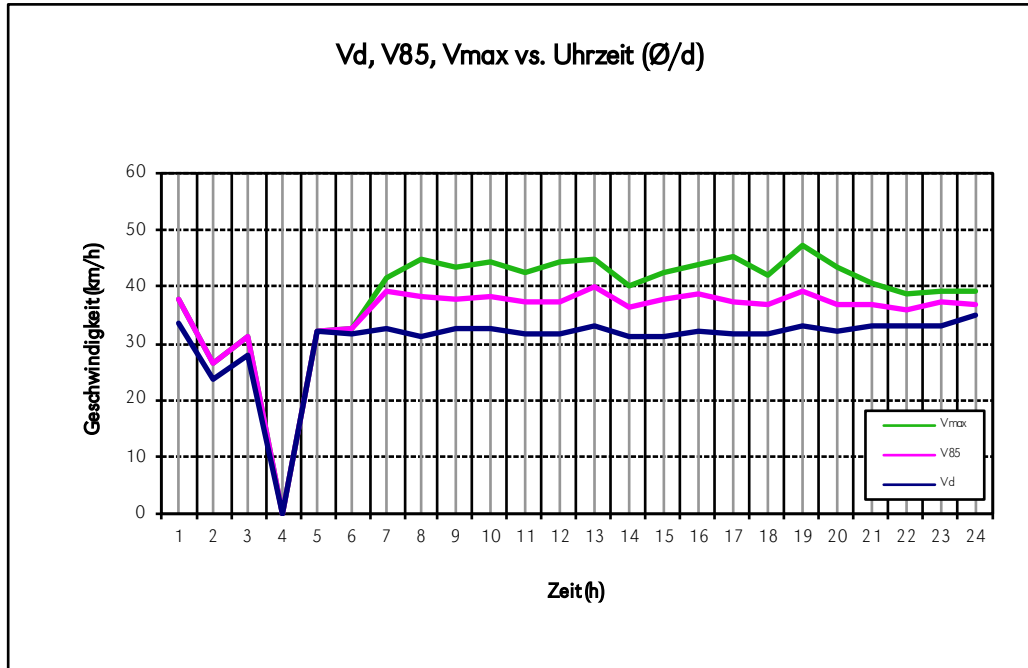
TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Oberholzstrasse 11

Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022 Vsig: 50 km/h

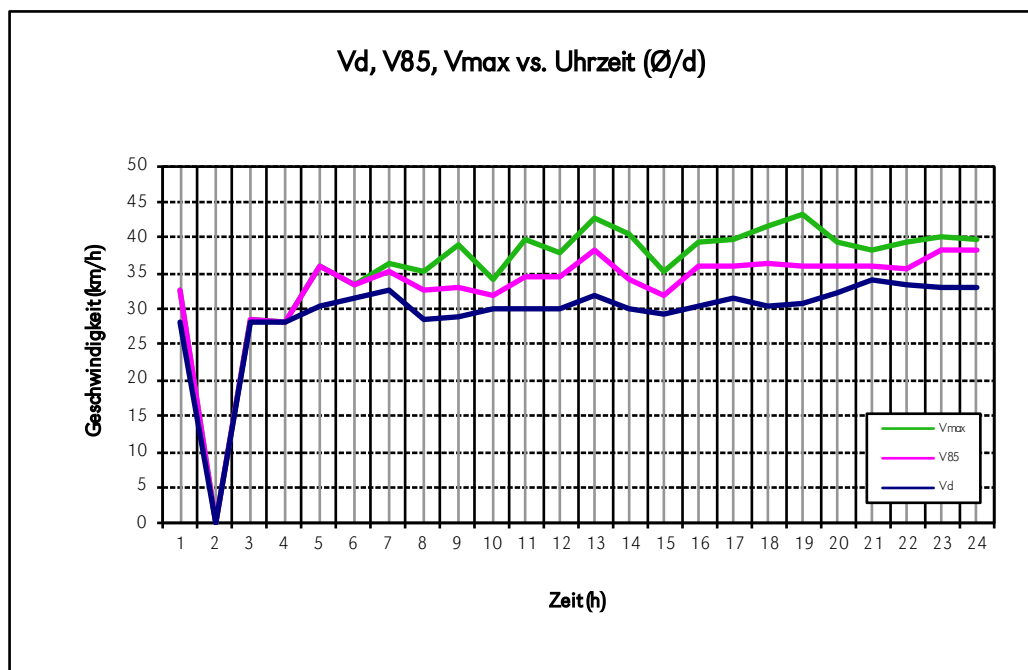
Fahrtrichtung: Greifenseestrasse

ohne Kat. 1



Fahrtrichtung: Grabenstrasse

ohne Kat. 1





## Auswertung Fahrzeugmenge

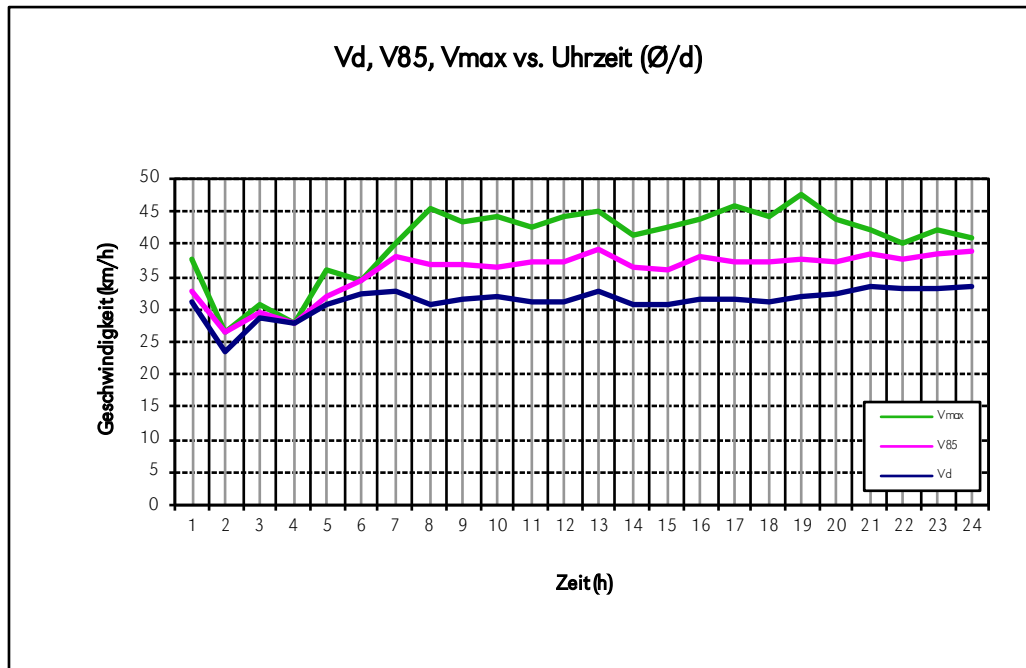
TEAMverkehr.zug

22.116 Schwerzenbach, Tempo-30 in der Gemeinde  
Kandelaber, Oberholzstrasse 11

Do - Mi 01.12.2022 - 07.12.2022 Vsig: 50 km/h

Fahrtrichtung: beide

ohne Kat. 1





## Schwerzenbach - Tempo-30-Zone Gemeinde

## Grobkostenschätzung +/- 30%

Tempo-30-Zone Widumstrasse

	Anzahl Einheiten	Kosten/Einheit	Kosten
<b>Signalisation</b>			
Signale "Zone 30"	5 Stk.	300 SFr.	1'500 SFr.
Signale "Ende Zone 30"	5 Stk.	300 SFr.	1'500 SFr.
Signale "Zone Parkierverbot"	5 Stk.	300 SFr.	1'500 SFr.
Signale "Ende Zone Parkierverbot"	5 Stk.	300 SFr.	1'500 SFr.
Stelen	2 Stk.	1'000 SFr.	2'000 SFr.
Signalständer	3 Stk.	450 SFr.	1'350 SFr.
Total			9'350 SFr.

<b>Markierung</b>			
Markierung "Zone 30"	5 Stk.	400 SFr.	2'000 SFr.
Markierung "30"	12 Stk.	400 SFr.	4'800 SFr.
Leitlinie bei Stele	2 Stk.	100 SFr.	200 SFr.
Markierung Rechtsvortritt	2 Stk.	500 SFr.	1'000 SFr.
Total			8'000 SFr.

<b>Abbruch</b>			
Signalständer (Singal Parkverbot)	9 Stk.	200 SFr.	1'800 SFr.
Total			1'800 SFr.

Signalisation		9'350 SFr.
Markierung		8'000 SFr.
Abbruch		1'800 SFr.
Installation (pauschal)		500 SFr.
Unvorhergesehenes	10%	1915 SFr.
Mehrwertsteuer	7.7%	1622 SFr.
Rundung		13 SFr.
<b>Schlusstotal</b>		<b>23'200 SFr.</b>

## Schwerzenbach - Tempo-30-Zone Gemeinde

## Grobkostenschätzung +/- 30%

Tempo-30-Zone Gfennstrasse

	Anzahl Einheiten	Kosten/Einheit	Kosten
<b>Signalisation</b>			
Signale "Zone 30"	10 Stk.	300 SFr.	3'000 SFr.
Signale "Ende Zone 30"	10 Stk.	300 SFr.	3'000 SFr.
Signale "Zone Parkierverbot"	8 Stk.	300 SFr.	2'400 SFr.
Signale "Ende Zone Parkierverbot"	8 Stk.	300 SFr.	2'400 SFr.
Stelen	1 Stk.	1'000 SFr.	1'000 SFr.
Signalständer	9 Stk.	450 SFr.	4'050 SFr.
Total			15'850 SFr.

<b>Markierung</b>			
Markierung "Zone 30"	7 Stk.	400 SFr.	2'800 SFr.
Markierung "30"	39 Stk.	400 SFr.	15'600 SFr.
Leitlinie bei Stele	1 Stk.	100 SFr.	100 SFr.
Markierung Rechtsvortritt	10 Stk.	500 SFr.	5'000 SFr.
Markierung seitliche Bänder (FGSO)	50 m2	50 SFr.	2'500 SFr.
Markierung Schachbrettmuster	4 Stk.	200 SFr.	800 SFr.
Total			26'800 SFr.

<b>Abbruch</b>			
Signalständer (Singal Parkverbot)	16 Stk.	200 SFr.	3'200 SFr.
Demarkierung Linienmarkierungen	107 m	20 SFr.	2'140 SFr.
Demarkierung Vortritt (kein Vortritt usw)	76 m	20 SFr.	1'520 SFr.
Demarkierung Fussgängerstreifen	2 Stk.	600 SFr.	1'200 SFr.
Total			8'060 SFr.

<b>Bauwerke</b>			
Trapezförmiger Versatz FGS	2 Stk.	15'000 SFr.	30'000 SFr.
Kreisförmiger Vertikalversatz Hermikon:	2 Stk.	10'000 SFr.	20'000 SFr.
Total			30'000 SFr.

Signalisation		15'850 SFr.
Markierung		26'800 SFr.
Abbruch		8'060 SFr.
Bauwerke		30'000 SFr.
Installation (pauschal)		1'000 SFr.
Unvorhergesehenes	10%	8071 SFr.
Mehrwertsteuer	7.7%	6836 SFr.
Rundung		83 SFr.
<b>Schlusstotal*</b>		<b>96'700 SFr.</b>

\*ohne ergänzende Massnahme "Kreisförmiger Vertikalversatz auf Hermikonstrasse"

## Schwerzenbach - Tempo-30-Zone Gemeinde

## Grobkostenschätzung +/- 30%

Tempo-30-Zone Grabenstrasse

	Anzahl Einheiten	Kosten/Einheit	Kosten
<b>Signalisation</b>			
Signale "Zone 30"	7 Stk.	300 SFr.	2'100 SFr.
Signale "Ende Zone 30"	7 Stk.	300 SFr.	2'100 SFr.
Signale "Zone Parkierverbot"	6 Stk.	300 SFr.	1'800 SFr.
Signale "Ende Zone Parkierverbot"	6 Stk.	300 SFr.	1'800 SFr.
Signale "kein Vortritt"	1 Stk.	300 SFr.	300 SFr.
Stelen	2 Stk.	1'000 SFr.	2'000 SFr.
Signalständer	8 Stk.	450 SFr.	3'600 SFr.
Total			13'700 SFr.
<b>Markierung</b>			
Markierung "Zone 30"	5 Stk.	400 SFr.	2'000 SFr.
Markierung "30"	21 Stk.	400 SFr.	8'400 SFr.
Leitlinie bei Stele	3 Stk.	100 SFr.	300 SFr.
Markierung Rechtsvortritt	3 Stk.	500 SFr.	1'500 SFr.
Markierung kein Vortritt	20 m	30 SFr.	600 SFr.
Total			12'800 SFr.
<b>Abbruch</b>			
Signalständer (Singal Parkverbot)	14 Stk.	200 SFr.	2'800 SFr.
Demarkierung "Stopp"	9 m	20 SFr.	180 SFr.
Pflästerung entfernen	15 m2	100 SFr.	1'500 SFr.
Total			4'480 SFr.
<b>Bauwerke</b>			
Asphalt anstelle Pflästerung	15 m2	300 SFr.	4'500 SFr.
Total			4'500 SFr.
Signalisation			13'700 SFr.
Markierung			12'800 SFr.
Abbruch			4'480 SFr.
Bauwerke			4'500 SFr.
Installation (pauschal)			1'000 SFr.
Unvorhergesehenes	10%		3'548 SFr.
Mehrwertsteuer	7.7%		3'005 SFr.
Rundung			67 SFr.
<b>Schlusstotal</b>			<b>43'100 SFr.</b>