

Gemeinde Weisslingen

Tempo-30-Zone Chalcheren

Kurzbericht

ENTWURF

10. September 2025

Aa31 / tb

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
2	ZIELE	1
3	SITUATIONSANALYSE	2
4	GESCHWINDIGKEITSNIVEAU UND VERKEHRSELASTUNG	3
5	EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE	3
6	MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN DER ZONE	4
7	ABGRENZUNG	5
8	ERFORDERLICHE MASSNAHMEN	5
8.1	Flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung	5
8.2	Signalisation	5
8.3	Bodenmarkierung	5

1 EINLEITUNG

Basierend auf einer Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie¹ von Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen auf dem Gemeindegebiet möchte die Gemeinde Weisslingen vorerst in den Wohnquartieren abseits der verkehrsorientierten Strassen, verteilt auf mehrere Etappen, Tempo-30-Zonen einführen. Bisher wurde die "Hinter- / Rössligasse" mit Erfolg umgesetzt. In einem nächsten Schritt sind nun 2 weitere Zonen ("Letten" und "Leisibühl") umgesetzt worden. Nun möchte die Gemeinde nochmals 2 Zonen ("Chalcheren" und "Rainstrasse") konkretisieren und einführen.

Im Rahmen einer Vorabklärung bei der im Kanton Zürich für Verkehrsanordnungen zuständigen Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei hat ergeben, dass alle Strassen in dem für die Tempo-30-Zone vorgesehenen Gebiet "Chalcheren" (siehe auch Abbildung 1) als nicht verkehrsorientiert einzustufen sind. Mit der Anpassung der UVEK Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, welche am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, 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.

Die Gemeinde Weisslingen hat unser Büro beauftragt, die konkrete Machbarkeit der Tempo-30-Zone "Chalcheren" zu untersuchen und den für die Einführung von Tempo-30-Zonen erforderlichen Technischen Bericht inkl. Signalisations- und Massnahmenplan zu erstellen.

2 ZIELE

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone "Chalcheren" in Weisslingen sollen die Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöht, die Lärmemissionen reduziert und die Verkehrssicherheit insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Radfahrer und Fussgänger) verbessert werden.

¹ Bericht vom 19. Dezember 2019, büro widmer ag

3 SITUATIONSANALYSE

In Abbildung 1 sind das Untersuchungsgebiet, die Hierarchie der Strassen und der Messquerschnitt dargestellt.

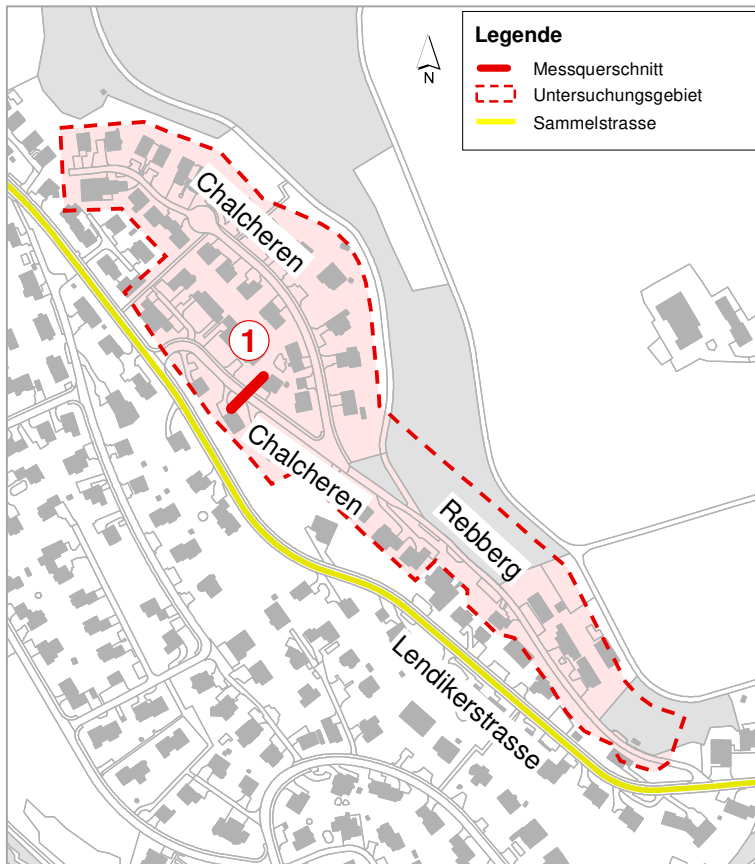


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet und Strassenhierarchie

Alle Strassen innerhalb des Untersuchungsgebietes sind Erschliessungsstrassen und dienen in erster Linie der Erschliessung der sich dort befindenden Liegenschaften. Vereinzelt dürften die Strassen auch für Durchfahrten von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werden. Im Zonenplan der Gemeinde ist das Untersuchungsgebiet grossmehrheitlich der Wohnzone zugewiesen. Nördlich der Strasse Rebberg ist teilweise eine kantonale Landwirtschaftszone. Dementsprechend gibt es im Untersuchungsgebiet grossmehrheitlich Wohnnutzungen, evtl. auch einzelne wenige Dienstleistungsbetriebe.

Alle Strassen im Untersuchungsgebiet sind siedlungsorientierte Nebenstrassen innerorts und mehrheitlich beidseitig bebaut. Die Strasse Chalcheren hat einseitig ein leicht überfahrbares Trottoir, die Strasse Rebberg hat kein Trottoir.

4 GESCHWINDIGKEITSNIVEAU UND VERKEHRSELASTUNG

An einer Messstelle (siehe Abbildung 1) wurden von der Gemeinde die Geschwindigkeiten mit einem automatischen Radargerät, welches unauffällig am Strassenrand montiert wird und die Geschwindigkeit jedes durchfahrenden Fahrzeuges registriert, erfasst.

Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Tabelle 1: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen

Messort		Fahrtrichtung	Datum	Anzahl Messwerte	Geschwindigkeitsniveaus [km/h]	
					V _d	V ₈₅
7	Chalcheren 4	beide Richtungen	27.5. – 6.6.2025	500	25	31

V_d: durchschnittliche Geschwindigkeit

V₈₅: 85% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 15% darüber.

Für die Beurteilung, ob es mit der Einführung der Tempo-30-Zone zusätzliche flankierende bauliche Massnahmen benötigt, ist das gemessene Geschwindigkeitsniveau V₈₅ massgebend. Am Messquerschnitt liegt der V₈₅ deutlich unter 40 km/h, so dass hier bei der Umsetzung von Tempo-30 keine baulichen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung notwendig sind.

Bei den meisten Strassenabschnitten in dem für die Tempo-30-Zone vorgesehen Gebiet sind die örtlichen Gegebenheiten so, dass aber auch deutlich höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können, wie dies die Geschwindigkeitsmessungen gezeigt haben. So wurden z.B. an der Strasse Chalcheren während der Erhebungsperiode Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h erfasst. Dementsprechend sind auch einige der Verkehrsteilnehmer mit Geschwindigkeiten unterwegs, welche den Verhältnissen nicht angepasst sind.

Die durchschnittliche Verkehrsbelastung am Messquerschnitt lag während der Messperiode bei rund 50 Fahrzeugen pro Tag, ist also sehr gering.

5 EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE

Keine der Strassenabschnitte im Untersuchungsgebiet hat eine übergeordnete Funktion im Strassennetz, so dass alle Strassen als nicht verkehrsorientiert betrachtet werden können². Die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich schätzt dies ebenso ein.

Gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG kann die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf nicht verkehrsorientierten Strassen reduziert werden, wenn dies aus beliebigen, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erforderlich ist, sei es z.B. zum Schutz der Bewohner vor Lärm- und Luftverschmutzung oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Gemäss Bundesrat können Tempo-30-Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität eingeführt werden.

² Gemäss Bundesrat handelt es sich bei verkehrsorientierten Strassen 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.

Im Zeitraum vom 01.08.2015 – 31.07.2025 wurde im Untersuchungsgebiet ein Unfall polizeilich registriert. Dabei handelte es sich um einen Selbstunfall mit einem PW auf der Höhe des Hauses Chalcheren 6.

Die Begehungen des Untersuchungsgebietes haben aber gezeigt, dass diverse Sicherheitsdefizite resp. Gefahrenstellen vorhanden sind. Ohne Trottoir führen die Ausgänge und Ausfahrten von Liegenschaften ungeschützt und von Hecken, Gebüsch, parkierten Autos, und Zäunen verdeckt direkt auf die Strasse. Häufig sind auch die notwendigen Knotensichtweiten bei den Ausfahrten nicht gegeben. Beim zentralen Knoten ist die Sicht vom nördlichen Ast nach rechts aufgrund der Bepflanzung und eines Zauns erschwert. Auf dem Strassenabschnitt ohne Trottoir wird die Fahrbahn von Fussgängern benützt. Bei einer Kurve ist die Sicht auf der Innenseite etwas eingeschränkt ist. Auf mehreren Liegenschaften befinden sich Querparkfelder, bei denen die Gefahr rückwärts ausparkierender Autos besteht, welche eine ungenügende Sicht auf die Fahrbahn haben. Zudem sind die Strassen im Untersuchungsgebiet ein Teil des Schulweges von/zum Schulhaus im Nordwesten des Untersuchungsgebietes. Somit werden die Strassen häufig von Schulkindern – also von Strassenbenützern, die eines besonderen Schutzes bedürfen – genutzt.

Aufgrund der Geschwindigkeitsmessungen kann davon ausgegangen werden, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten teilweise nicht ausreichend den örtlichen Verhältnissen angepasst werden. Mit der Tempo-30-Zone wird das Geschwindigkeitsniveau reduziert. Durch die tieferen gefahrenen Geschwindigkeiten wird die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer u.a. aufgrund des geringeren Anhaltewegs erhöht und die Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Anwohner verbessert sowie der Lärm vermindert.

Somit sind die Gründe für die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG gegeben.

6 MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN DER ZONE

Im Untersuchungsgebiet ist – mit Ausnahme von landwirtschaftlichem Verkehr – kein Durchgangsverkehr vorhanden. Verkehrsverlagerungen auf andere Quartierstrassen sind infolge der Tempo-30-Zone nicht zu erwarten.

Der öffentliche Verkehr ist nicht davon betroffen.

7 ABGRENZUNG

Die Tempo-30-Zone soll alle untersuchten Strassen umfassen (siehe auch Abbildung 1 und Massnahmenplan im Anhang).

Folgende Strassen werden in die Tempo-30-Zone einbezogen:

- Chalcheren
- Rebberg

In der Tempo-30-Zone befinden sich folgende Privatstrassen:

- Unterer Chalcherenweg
- Parzelle Nr. 546
- Parzelle Nr. 2306

Die Eigentümer der Privatstrasse werden vor der Publikation der Verkehrsanordnung Tempo-30-Zone persönlich angeschrieben und angehört.

8 ERFORDERLICHE MASSNAHMEN

8.1 FLANKIERENDE MASSNAHMEN ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG

Aufgrund der Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen (vgl. Kap. 4) sind keine flankierenden Massnahmen zur Verkehrsberuhigung notwendig.

8.2 SIGNALISATION

Bei den Ein-/ Ausgängen der Tempo-30-Zone werden die Signale "Beginn/Ende der Zone mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h" (Vorderseite Signal 2.59.1, Rückseite Signal 2.59.2) angebracht.

Bei der Einfahrt von Osten an der Chalcheren ist die Fahrbahn ausreichend breit, dass die Signale auf einem Betonsockel so angeordnet werden können, dass bei der Einfahrt in die Tempo-30-Zone eine Torwirkung erzielt wird (Durchfahrtsbreite ca. 4.0 m). Bei der westlichen Einfahrt an der Strasse Rebberg ist die Fahrbahnbreite zu schmal für ein Eingangstor, so dass die Signale auf einem Standrohr neben der Strasse angebracht werden können.

8.3 BODENMARKIERUNG

Die "Eingangstore" zur Tempo-30-Zone werden zur Verdeutlichung mit der Bodenmarkierung "ZONE 30" versehen. Dort, wo ein Sockel auf der Fahrbahn zu stehen kommt, wird der Verlauf der Fahrbahn mit einer Randlinie um das Signal verdeutlicht. Zur Erinnerung der Verkehrsteilnehmer an die geltende Höchstgeschwindigkeit soll an den im Signalisationsplan (Anhang) eingezeichneten Stellen die Zahl "30" auf die Fahrbahn markiert werden. Die genauen Lagen sind vor Ort festzulegen.

ANHANG