

Gemeinde Weisslingen

Tempo-30-Zone Rainstrasse

Kurzbericht

ENTWURF

25. 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 "Rainstrasse" in Theilingen (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 "Rainstrasse" im Ortsteil Theilingen 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 "Rainstrasse" in der Gemeinde 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 die Messquerschnitte dargestellt.

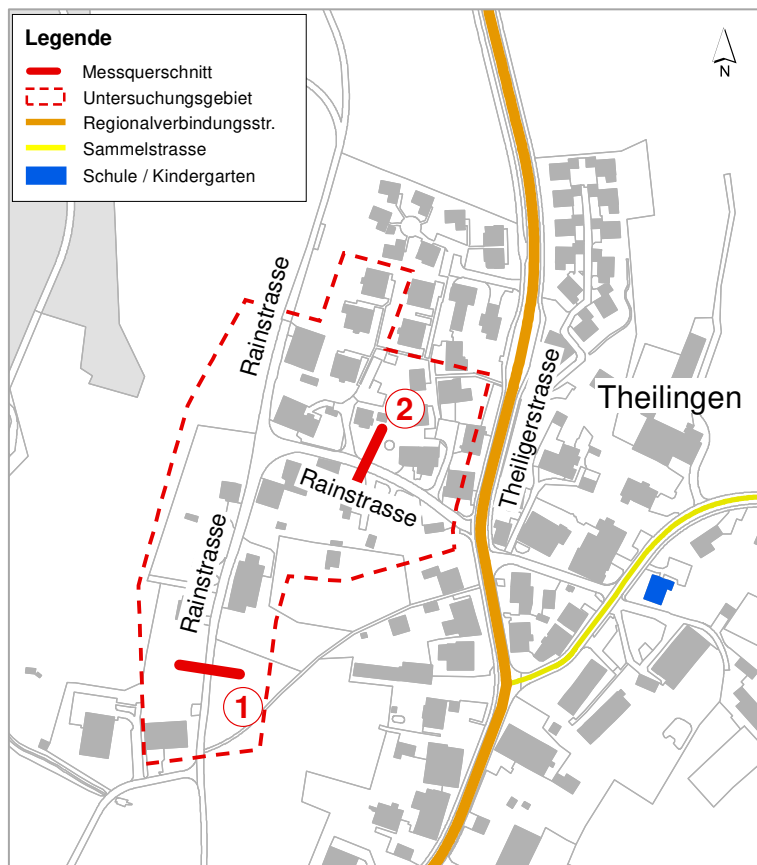


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet und Strassenhierarchie

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 Kernzone Weiler zugewiesen. Westlich der Rainstrasse liegt in einem Abschnitt die kantonale Landwirtschaftszone. Im Untersuchungsgebiet gibt es grossmehrheitlich Wohnnutzungen, Landwirtschaftsbetriebe und evtl. auch einzelne wenige Dienstleistungsbetriebe.

Alle Strassen im Untersuchungsgebiet sind siedlungsorientierte Nebenstrassen innerorts und mehrheitlich beidseitig bebaut. Alle Strassenabschnitte sind ohne ein Trottoir.

4 GESCHWINDIGKEITSNIVEAU UND VERKEHRSELASTUNG

An zwei Messstellen (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
1	Rainstrasse 62	beide Richtungen	3.7. – 16.7.2019	450	19	26
2	Rainstrasse 31	beide Richtungen	6.6. – 23.6.2025	880	19	26

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. An beiden Messquerschnitten 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 Strassen in dem für die Tempo-30-Zone vorgesehen Gebiet sind die örtlichen Gegebenheiten so, dass aber auch höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können, wie dies die Geschwindigkeitsmessungen gezeigt haben. So wurden z.B. an der Messstelle während der Erhebungsperiode Geschwindigkeiten bis zu 52 km/h (Messstelle 1) resp. 46 km/h (Messstelle 2) erfasst. Dementsprechend sind auch einige der Verkehrsteilnehmer mit Geschwindigkeiten unterwegs, welche den Verhältnissen nicht angepasst sind.

Die durchschnittliche Verkehrsbelastung an den Messquerschnitten lag während den Messperioden 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

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.

Bundesrat können Tempo-30-Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität eingeführt werden.

Im Zeitraum vom 01.08.2015 – 31.07.2025 wurden im Untersuchungsgebiet keine Unfälle polizeilich registriert.

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, wie z.B. auch bei den Einmündungen der Parzellen Nr. 2571, 710 und 2145, welche die Verkehrsteilnehmenden auch als Strassenverzweigungen wahrnehmen können. Auf allen Strassenabschnitten wird die Fahrbahn von Fussgängern benützt.

Auf mehreren Liegenschaften befinden sich Querparkfelder (z.B. auch beim Haus Rainstrasse 41 im Knotenbereich), 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/zu den nördlich gelegenen Schulanlagen in Weisslingen. Somit werden die Strassen auch 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:

- Rainstrasse
- Parzelle Nr. 2571
- Parzelle Nr. 2145

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

- Parzelle Nr. 710

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 VERKEHRSBERUHINGUNG

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 den südlichen und nördlichen Einfahrten ist die Fahrbahnbreite zu schmal für ein Eingangstor, so dass die Signale auf einem Standrohr neben der Strasse angebracht werden können. Bei der Einfahrt von Osten an der Rainstrasse wäre die Fahrbahn ausreichend breit. Mit einem Eingangstor würde der Verkehr aber auf die andere Strassen-seite gelenkt, was aufgrund der direkt folgenden Strassenverzweigung mit Rechtsvortritt zu gefährlichen Situationen führen könnte. Dementsprechend werden die Signale hier ebenfalls auf einem Standrohr neben der Strasse angebracht. Bei der südlichen Einfahrt fehlt heute das Signal "50 generell" mit Ortstafel. Dies wird gleichzeitig mit Einführung der Tempo-30-ergänzt.

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