

Gemeinde Weisslingen

Tempo-30-Zone Tollen- / Bergwiesen- strasse

Kurzbericht

ENTWURF

16. Juni 2026

Bb10 / tb

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
2	ZIELE	1
3	SITUATIONSANALYSE	2
4	GESCHWINDIGKEITSNIVEAU UND VERKEHRSELASTUNG	3
5	EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE	4
6	MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN DER ZONE	5
7	ABGRENZUNG	5
7.1	Flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung	5
7.2	Signalisation	5
7.3	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 wurden einzelne Zonen mit Erfolg umgesetzt. In einem nächsten Schritt möchte die Gemeinde nochmals 2 weitere Zonen ("Mülihalde" und "Tollenstrasse, Bergwiesenstrasse") 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 "Tollen- / Bergwiesenstrasse" (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 "Tollen- / Bergwiesenstrasse" 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 "Tollen- / Bergwiesenstrasse" 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 die Messquerschnitte dargestellt.

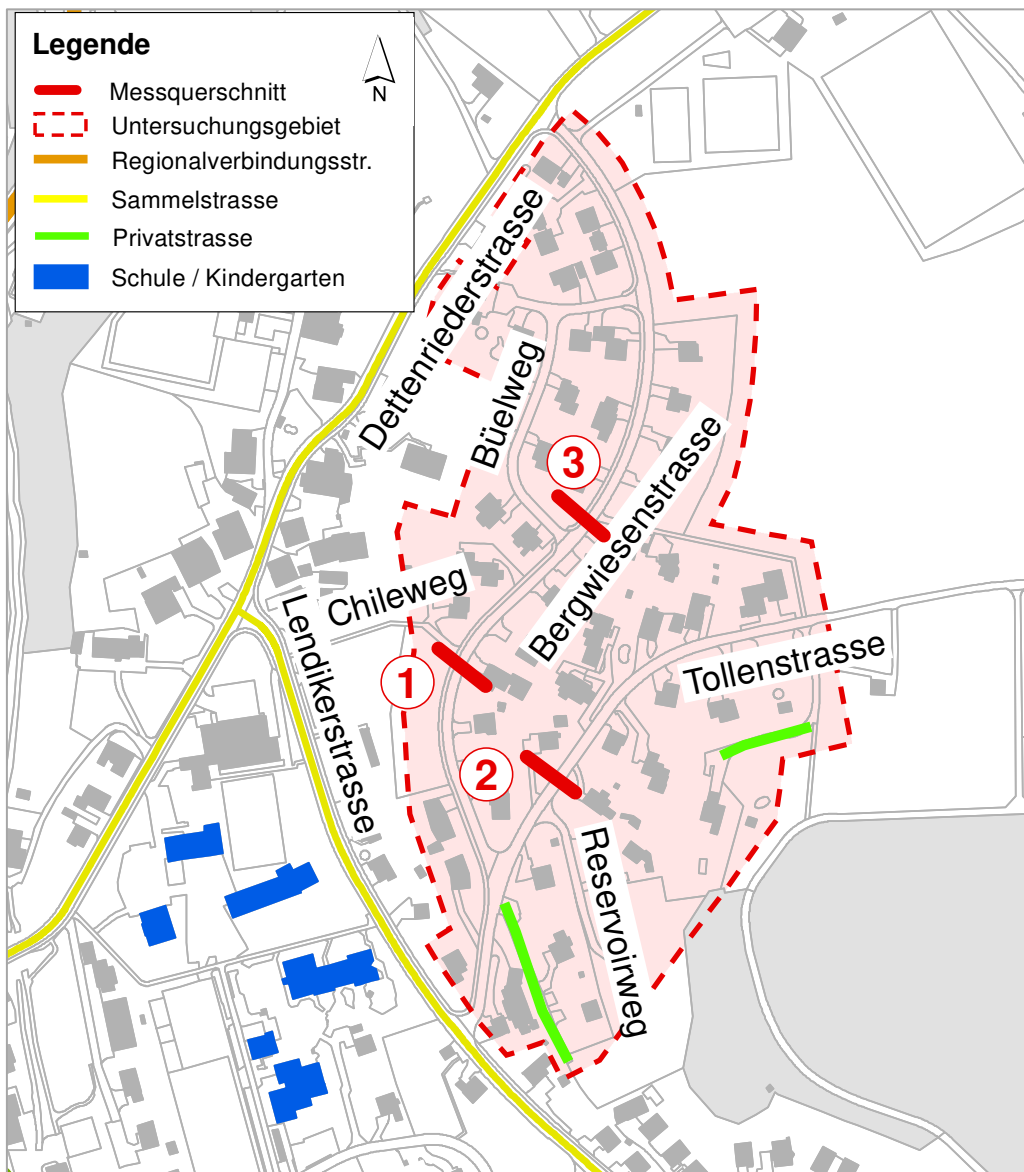


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet und Strassenhierarchie

Die Strassen innerhalb des Untersuchungsgebietes sind Erschliessungsstrassen und dienen fast ausschliesslich der Erschliessung der sich dort befindenden Liegenschaften. Einzig der Verkehr von/zu den Landwirtschaftsbetrieben im Osten des Untersuchungsgebietes ist Durchgangsverkehr in Bezug auf die geplante Tempo-30-Zone. Im Zonenplan der Gemeinde ist das Untersuchungsgebiet grossmehrheitlich der Wohnzone zugewiesen. Ganz im Nordosten grenzt die Bergwiesenstrasse an eine Zone für öffentliche Bauten. Dementsprechend gibt es im Untersuchungsgebiet grossmehrheitlich Wohnnutzungen, evtl. auch einzelne wenige Dienstleistungsbetriebe.

Alle Strassen im Untersuchungsgebiet sind siedlungsorientierte Nebenstrassen innerorts und grösstenteils beidseitig bebaut. Die Bergwiesenstrasse hat überall und die Tollen ganz im Westen einseitig ein leicht überfahrbares Trottoir. Die anderen Strassenabschnitte haben kein Trottoir.

4 GESCHWINDIGKEITSNIVEAU UND VERKEHRSELASTUNG

An 2 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	Bergwiesenstrasse 6	beide Richtungen	7.4 – 13.4.2026	700	27	36
2	Tollenstrasse 9	beide Richtungen	13.4. - 20.4.2026	2150	28	36
3	Bergwiesenstrasse 14	beide Richtungen	4.6 – 11.6.2026	1300	22	30

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. Auf den anderen Strassen im Untersuchungsgebiet dürften die gefahrenen Geschwindigkeiten aufgrund deren Kürze noch tiefer sein.

Bei der Bergwiesen- und der Tollenstrasse sind die örtlichen Gegebenheiten so, dass aber auch höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können, wie dies die Geschwindigkeitsmessungen gezeigt haben. So wurden während der Erhebungsperiode auch Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten von bis zu 57 km/h (Bergwiesenstrasse) resp. 55 km/h (Tollenstrasse) 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 100 Fahrzeugen pro Tag (Bergwiesenstrasse) resp. 300 Fahrzeugen pro Tag (Tollenstrasse), ist also 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.

Im Zeitraum vom 01.04.2016 – 31.03.2026 wurde im Untersuchungsgebiet ein relevanter Unfall polizeilich registriert. Dabei handelte es sich um eine Fast-Frontalkollision zwischen einem Traktor mit Anhänger und 2 E-Bikes gefolgt von einem Sturz mit leichter Verletzung beim Ausweichen.

Die Begehungen des Untersuchungsgebietes haben gezeigt, dass diverse Sicherheitsdefizite resp. Gefahrenstellen vorhanden sind. Auf der Seite 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. Auf den Strassenabschnitten ohne Trottoir wird die Fahrbahn von Fussgängern benützt.

Bei diversen Strassenverzweigungen (z.B. Tollen- / Bergwiesenstrasse und Büelweg / Bergwiesenstrasse) sind die gemäss VSS-Norm erforderlichen Sichtweiten infolge zu hoher Hecken nicht vorhanden.

In den teilweise engen Kurven der Tollen- und der Bergwiesenstrasse ist die Sicht auf der Innenseite teilweise durch zu hohe Einfriedungen sowie zu hohe Hecken und Zäune stark eingeschränkt. 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 auf der Westseite der Lendikerstrasse. 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.

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.

6 MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN DER ZONE

Im Untersuchungsgebiet ist nur wenig 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 Strassenabschnitte Im Gebiet Tollen- / Bergwiesenstrasse umfassen (siehe auch Abbildung 1 und Massnahmenplan im Anhang).

Innerhalb der geplanten Tempo-30-Zone befinden sich zudem folgende Privatstrassen (vgl. auch Abb. 1):

- Parzellen Nr. 331, 330, 365
- Parzelle Nr. 1159

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

7.1 FLANKIERENDE MASSNAHMEN ZUR VERKEHRSBERUHINGUNG

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

7.2 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 Süden an der Tollenstrasse 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. 4.25 m).

Bei der anderen Einfahrten ist die Fahrbahnbreite zu schmal für ein Eingangstor, so dass die Signale auf einem Standrohr neben der Strasse angebracht werden können.

Bei der östlichen Einfahrt an der Tollenstrasse sollen die bestehenden Signale 2.30.1 "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" und 2.53.1 "Ende Höchstgeschwindigkeit 50" generell um 15 m nach aussen resp. nach Osten verschoben werden.

7.3 BODENMARKIERUNG

Die "Eingangstore" zur Tempo-30-Zone werden zur Verdeutlichung mit der Bodenmarkierung "ZONE 30" versehen. Dort, wo ein Signal mit 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