

Gemeinde Weisslingen

Tempo-30-Zone Mülihalde

Kurzbericht

ENTWURF

18. Mai 2026

Bb10 / 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 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 "Mülihalde" (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 "Mülihalde" 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 "Mülihalde" 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.

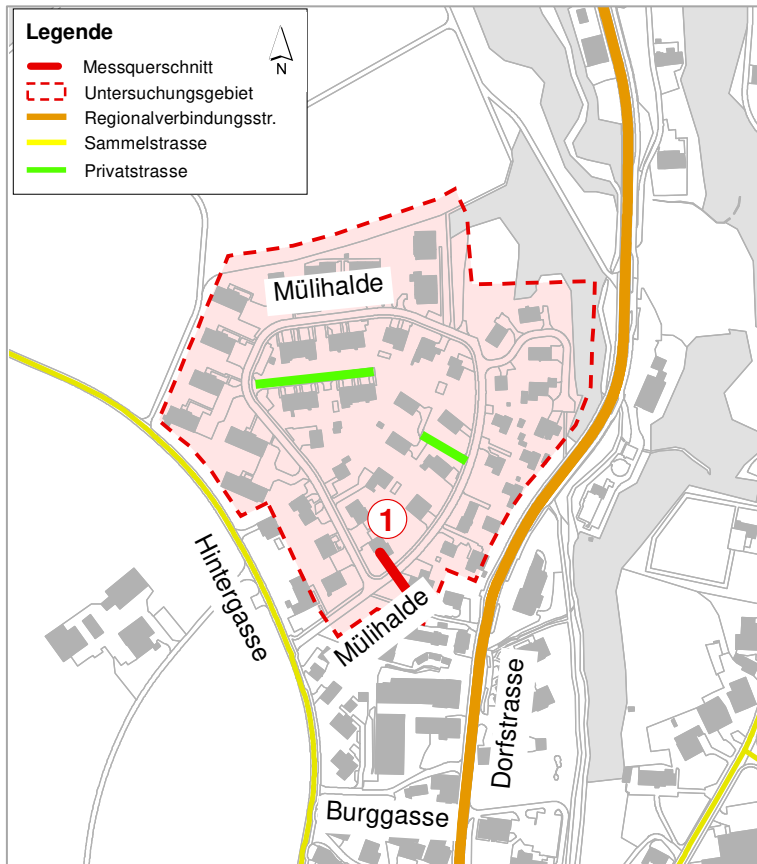


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet und Strassenhierarchie

Die Strassen innerhalb des Untersuchungsgebietes sind Erschliessungsstrassen und dienen fast ausschliesslich der Erschliessung der sich dort befindenden Liegenschaften. Im Zonenplan der Gemeinde ist das Untersuchungsgebiet grossmehrheitlich der Wohnzone zugewiesen. Ganz im Nordosten grenzt die Mülihalde ein kurzes Stück an die Erholungszone, ganz im Südwesten an eine Wohn-/ Gewerbezone. Dementsprechend gibt es im Untersuchungsgebiet grossmehrheitlich Wohnnutzungen, evtl. auch einzelne wenige Dienstleistungsbetriebe.

Alle Strassen im Untersuchungsgebiet sind siedlungsorientierte Nebenstrassen innerorts und beidseitig bebaut. Die Strasse Mülihalde hat überall einseitig ein leicht überfahrbares 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
1	Mülihalde 2	beide Richtungen	23.4. - 30.4.2026	2750	22	29

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 vorgesehenen Gebiet 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 46 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 400 Fahrzeugen pro Tag, 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.

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 01.04.2016 – 31.03.2026 wurde im Untersuchungsgebiet ein Unfall polizeilich registriert. Dabei handelte es sich um einen Parkierunfall auf einer Privatstrasse.

Die Begehungen des Untersuchungsgebietes haben aber 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. Beim südlichen Knoten ist die Sicht vom nördlichen Ast nach rechts infolge eines zu hohen Zauns zu gering für einen Rechtsvortritt. In den teilweise engen Kurven der Mülihalde ist die Sicht auf der Innenseite teilweise durch parkierte Autos 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 an der Dettenriederstrasse im Südosten oder von/zum Kindergarten an der Hintergasse im Süden. 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 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 Strassenabschnitte der Mülihalde umfassen (siehe auch Abbildung 1 und Massnahmenplan im Anhang).

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

- Parzelle Nr. 170
- Parzelle Nr. 161 bis 168

Die Eigentümer der Privatstrassen 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

Beim einzigen Ein-/ Ausgang der Tempo-30-Zone im Südwesten werden die Signale "Beginn/Ende der Zone mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h" (Vorderseite Signal 2.59.1, Rückseite Signal 2.59.2) angebracht. Die Fahrbahn ist 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).

8.3 BODENMARKIERUNG

Das "Eingangstor" zur Tempo-30-Zone wird zur Verdeutlichung mit der Bodenmarkierung "ZONE 30" versehen. Beim Signal wird der Verlauf der Fahrbahn mit einer Randlinie um den Betonsockel 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