



Gemeinde Hittnau

---

# Hittnau - Weiler Isikon Einführung Tempo 30

## Sicherheitstechnisches Gutachten



20. März 2026

**transcon ag**

gustav maurer strasse 25 8702 zollikon  
tel 044 342 43 00 laube@transcon.ch

## INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage und Auftrag	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Auftrag und Ziel	1
1.3	Grundlagen	2
1.4	Vorgehen	2
2	Grundlagen	3
2.1	Verhältnismässigkeitsgrundsatz	3
2.2	Grundsätze zur reduzierten Höchstgeschwindigkeit	3
3	Analyse Ist-Zustand	5
3.1	Untersuchungsgebiete	5
3.2	Typisierung der Strassen	5
3.3	Verkehrsbelastung	7
3.4	Geschwindigkeitsverhalten	8
3.5	Fahrzeiten	10
3.6	Sichtweiten	10
3.7	Normalprofile	10
3.8	Unfallsituation	11
3.9	Fuss- und Veloverkehr	11
3.10	öffentlicher Verkehr	11
4	Beurteilung und Empfehlung	12
4.1	Beurteilung	12
4.2	Flankierende Massnahmen	12
4.3	Tor der Tempo 30 Zone	13
4.4	Seitliche Einengung	14
4.5	In Zone integrierte Strassen	14
4.6	Auswirkungen	14
4.7	Zweck- und Verhältnismässigkeit	15

# 1 Ausgangslage und Auftrag

## 1.1 Ausgangslage

Das Untersuchungsgebiet Isikon liegt im nördlichen Bereich der Gemeinde Hittnau und wird durch verschiedene Gemeindestrassen erschlossen. Der Weiler ist durch eine lockere Wohnbebauung geprägt.

Die Schönaustrasse wird im westlichen Abschnitt durch ein einseitiges Trottoir begleitet. Im östlichen Abschnitt wie auch die anderen Strassen im Weiler weisen keine Trottoirs oder sonstige Schutzmassnahmen für den Fussverkehr auf. Zudem sind die Sichtverhältnisse in einzelnen Abschnitten kritisch. Die Querschnitte sind eng und die Bebauung reicht teilweise bis an den Fahrbahnrand.

## 1.2 Auftrag und Ziel

Um die Sicherheitsdefizite reduzieren oder eliminieren zu können, soll die Möglichkeit einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geprüft werden. Mit einem verkehrstechnischen Gutachten sollen die Zweckmässigkeit einer Tempo 30-Zone untersucht, die Ausdehnung der Zone in Abhängigkeit der Funktion, dem Erscheinungsbild und dem Charakter der Gemeindestrassen definiert, die Zweck- und Verhältnismässigkeit beurteilt und die notwendigen Massnahmen aufgezeigt werden.

Das Siedlungsgebiet Isikon wird durch die Schönau-, die Berg-, die Erlenstrasse sowie den Brunnen- und Dichterweg erschlossen. Zudem verläuft die Höhen- / Isikerstrasse südlich des Siedlungsgebiets.

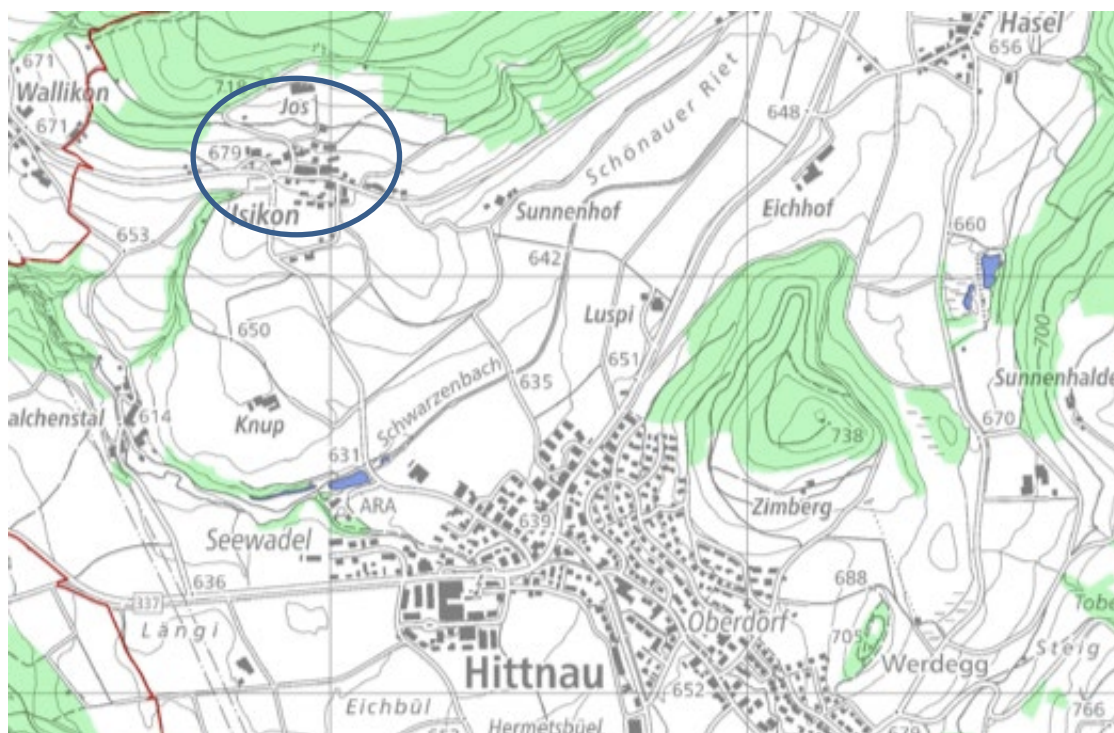


Abbildung 1: Übersicht Hittnau mit dem Weiler Isikon

## 1.3 Grundlagen

- [1] Plangrundlagen aus GIS Online-Version des Kantons Zürich
- [2] Unfallauswertung vom 01.02.2017 - 31.01.2022, Kantonspolizei Zürich, VTA
- [3] Geschwindigkeitsmessungen mit Sierzega-Geräten im Juli 2021 / Januar 2026
- [4] Planung von Velorouten, Handbuch, ASTRA; Schweiz Mobil 2008

## 1.4 Vorgehen

Allfällige Konflikte entlang der Strassenzüge werden aus Sicht Verkehrsablauf, Sicherheit / Schutz Benutzergruppen und Umwelt erfasst und analysiert. Dabei werden in einem ersten Schritt die Konflikte und Defizite der einzelnen Kriterien (Verkehrsablauf, Sicherheit / Schutz Benutzergruppen und Umwelt) beurteilt und anschliessend eine Gesamtbeurteilung unter Berücksichtigung aller Aspekte vorgenommen. Auf dieser Basis werden zur Behebung der Mängel Massnahmen ausgearbeitet. In einem zweiten Schritt erfolgt die Beurteilung dieser Massnahmen einerseits aufgrund der erwarteten Wirkung der Massnahme und andererseits werden die Auswirkungen auf das Netz und den Verkehrsablauf untersucht und beurteilt. Zudem wird der Charakter des Strassenzuges analysiert, um die Akzeptanz der Massnahmen abschätzen zu können.

Das Einführen einer Tempo 30 Zone bedingt ein Gutachten, mit dem die Notwendigkeit sowie die Zweck- und Verhältnismässigkeit einer Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit ausgewiesen wird. Das Gutachten zur Einführung von Tempo 30 wird nach der Verordnung des Bundes (UVEK) durchgeführt und beinhaltet:

- Unfall- und Gefahrenanalyse
- Geschwindigkeitsmessungen an den kritischen Querschnitten
- Verkehrsbeobachtungen und Verkehrszählungen an den massgebenden Örtlichkeiten
- Vorschläge für flankierende Massnahmen
- Bericht

Dabei ist gemäss Art.2 SSV das Signal „Tempo-30-Zone“ nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichem Charakter zulässig.

Die Beurteilung der Sicherheitsdefizite erfolgt in Anlehnung an ein RSI (Road Safety Instruction). Dabei werden einerseits die bestehenden Sicherheitsdefizite aufgrund des Vergleichs Ist-Zustand – VSS-Normen eruiert und aufgezeigt. Andererseits werden anhand der Erkenntnisse anlässlich von Begehungen Sicherheitsdefizite hinsichtlich Ausstattung Infrastruktur, Verkehrsregelung sowie weiteren Risiken (Sichtweiten) für einen sicheren Verkehrsablauf identifiziert.

- ⇒ Mit diesem Vorgehen sollen alle Aspekte der Verkehrssicherheit, welche aus Sicht aller Verkehrsteilnehmer dazu beitragen, eine Verkehrsanlage so sicher wie möglich zu gestalten, erkannt und berücksichtigt werden.

## 2 Grundlagen

### 2.1 Verhältnismässigkeitsgrundsatz

Die Verhältnismässigkeit ist ein allgemeiner Rechtsgrundsatz an dem sich das staatliche Handeln zu orientieren hat. Gemäss Lehre und Rechtsprechung beinhaltet die Verhältnismässigkeit drei Elemente, die kumulativ beachtet werden müssen. Staatliches Handeln muss geeignet, erforderlich und zumutbar sein.

- Eignung: Die staatliche Massnahme muss geeignet sein, das im öffentlichen Interesse liegende Ziel tatsächlich zu erreichen.
- Erforderlichkeit: Der Eingriff darf in sachlicher, räumlicher und personeller Hinsicht nicht über das Notwendige hinausgehen. Eine Massnahme hat zu unterbleiben, falls ein geeigneter, milderer Eingriff möglich wäre.
- Zumutbarkeit (Verhältnismässigkeit im engeren Sinne): Hierbei wird die Verhältnismässigkeit von Eingriffszweck und Eingriffswirkung geprüft.

Die öffentlichen Interessen müssen die betroffenen privaten Interessen überwiegen. Dieser Grundsatz ist insbesondere bei der Einschränkung der Freiheitsrechte zu beachten (Art. 36 Abs. 3 BV).

Auf Basis des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes gilt es, stets verschiedene Varianten bezüglich Kosten, Nutzen, zu erwartender Wirkung aber auch bezüglich Eingriffe in die Interessen Privater gegeneinander abzuwägen und die bestmögliche Lösung auszuwählen. Der Verhältnismässigkeitsgrundsatz kann jedoch nicht exakt definiert werden, so dass es sich stets um eine Abschätzung handelt. Da keine exakte Definition der Verträglichkeit vorliegt, ist die Wahl der bevorzugten Variante bestmöglichst herzuleiten, zu begründen und aufzuzeigen, wie andere Varianten bewertet und weshalb diese abgelehnt werden.

Die Beurteilung der Verhältnismässigkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit basiert auf der Würdigung der gesamten konkreten Umstände. Für diese Prüfung erfolgt eine gesamthafte Interessenabwägung, unter Einbezug aller relevanten Umstände des Einzelfalls. Dazu gehören alle zu erwartenden positiven oder negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung.

### 2.2 Grundsätze zur reduzierten Höchstgeschwindigkeit

Nach Art. 108 SSV können die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden, wenn nicht rechtzeitig erkennbare Gefahren vorliegen oder bestimmte Strassenbenützer nicht anders geschützt werden können.

#### Art. 108 SSV

- <sup>1</sup> Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufes kann die Behörde oder das Bundesamt für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen.
- <sup>2</sup> Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:
  - a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist:

- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
  - c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
  - d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.
- <sup>4</sup> Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

In der SSV ist das Einführen von Tempo 30 Zonen speziell geregelt. Dabei ist das Einrichten von Tempo 30 Zonen gemäss Abs. 5 und 6, Art. 2 SSV wie folgt definiert:

- <sup>5</sup> Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig.
- <sup>6</sup> Wird auf einem Hauptstrassenabschnitt auf Grund der Voraussetzungen nach Artikel 108 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z. B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.

Die Einzelheiten für die Anordnung von Tempo-30-Zonen und von Begegnungszonen sind in der Verordnung vom 28. 9. 2001 festgelegt. In Art. 5 der Verordnung werden die Anforderungen an die Gestaltung des Strassenraums in Zonen definiert:

- <sup>1</sup> Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.
- <sup>2</sup> Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.
- <sup>3</sup> Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

Im Weiteren wird in Art. 6 gefordert, dass die realisierten Massnahmen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen sind. Werden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.

**Einschub:**

- Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 24.08.2022 beschlossen, dass die Behörden Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen ab 1.1. 2023 ohne Gutachten einrichten können. Zudem räumt er den Behörden mehr Ermessenspielraum ein: Sie können Tempo-30-Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität einführen.

### 3 Analyse Ist-Zustand

#### 3.1 Untersuchungsgebiete

Der Weiler Isikon liegt zirka 1.2 km nördlich vom Zentrum von Hittnau und besteht aus einer grösseren Ansammlung von Häusern. Durch den Weiler führt als Hauptverbindung die Schönaustrasse und verbindet den Weiler mit Schönau. Die Schönaustrasse mündet westlich des Weilers vortrittsbelastet in die Höhen- / Islikerstrasse. Die Höhen- / Islikerstrasse ist als kantonale regionale Verbindungsstrasse klassiert und soll nicht in die Tempo 30 Zone integriert werden. In der folgenden Abbildung sind das Untersuchungsgebiet und die Messquerschnitte dargestellt.





Abbildung 2: Weiler Isikon – Situation

#### 3.2 Typisierung der Strassen

In den folgenden Tabellen werden die Hauptelemente der Strassen abschnittsweise aufgeführt. Die Längen beziehen sich auf die Länge im Siedlungsgebiet.

Isikon: Schönaustrasse		
Länge:	300 m	
Fahrbahnbreite:	5.4 bis 6.4 m	
Trottoir:	nordseitig auf 130 m Länge	
Markierungen:	-	
Einmündung in Islikerstrasse	kein Vortritt	
Abzweigungen:	Bergstrasse, Dichter-, Brunnen- Erlenweg	
Randbebauung:	EFH	
Funktion:	landwirtschaftliche Gebäude sammeln, erschliessen	

<p>Isikon: Bergstrasse                  Länge: 60 m                  Fahrbahnbreite: 3.8 bis 4.2 m                  Trottoir: -                  Markierungen: -                  Einmündung in Schönaustrasse: Trottoirüberfahrt                  Abzweigung: Weidliweg, Flurstrasse                  Bauliche Gegebenheiten: -                  Randbebauung: EFH                  Funktion: erschliessen</p>	
<p>Isikon, Dichterweg                  Länge: 90 m                  Fahrbahnbreite: ca. 4.0 m                  Trottoir: -                  Einmündung in Schönaustrasse: Trottoirüberfahrt                  Abzweigung: Flurweg                  Bauliche Gegebenheiten: -                  Randbebauung: EFH                  Funktion: erschliessen</p>	
<p>Erlenweg Nord                  Länge: 30 m                  Fahrbahnbreite: 3.7 m                  Trottoir: -                  Einmündung in Schönaustrasse: Trottoirüberfahrt                  Abzweigungen: -                  Bauliche Gegebenheiten: -                  Randbebauung: EFH,                  Funktion: erschliessen</p>	
<p>Brunnenweg                  Länge: 50 m                  Fahrbahnbreite: 5.5 m                  Trottoir: -                  Einmündung in Schönaustrasse: Trottoirüberfahrt                  Signale: -                  Abzweigungen: -                  Bauliche Gegebenheiten: Gefälle                  Randbebauung: EFH                  Funktion: erschliessen</p>	

<p>Flurweg  Länge: 60 m  Fahrbahnbreite: 2.9 m  Trottoir: -  Markierungen: -  Einmündung in Bergstrasse und Dichterweg  Bauliche Gegebenheiten: -  Randbebauung: EFH  Funktion: erschliessen</p>	
<p>Erlenweg Süd  Länge: 60 m  Fahrbahnbreite: 3.7 m  Trottoir: -  Einmündung in Schönaustrasse Rechtsvortritt  Abzweigung: -  Bauliche Gegebenheiten: -  Randbebauung: EFH  Funktion: erschliessen</p>	

### 3.2.1 Beurteilung

Die Randbebauung und die Nutzungen entlang einer Strasse beeinflussen den Charakter des Strassenzugs massgeblich. Unterstützend für ein tieferes Geschwindigkeitsniveau wirken die Verzahnung der Vorplätze mit dem Strassenraum wie beispielsweise bei den landwirtschaftlichen Betrieben im Zentrum von Isikon.

Der Weiler Isikon dient hauptsächlich dem Wohnen und der Landwirtschaft. Die Bebauung besteht aus Einfamilienhäusern, einzelnen Mehrfamilienhäusern sowie diverse Gebäude der Landwirtschaft. In den Arealen vor den Gebäuden bestehen Vorgärten und Parkierungsflächen. Teilweise besteht ein enger Bezug zur Strasse.

## 3.3 Verkehrsbelastung

### 3.3.1 Zulässige Belastung

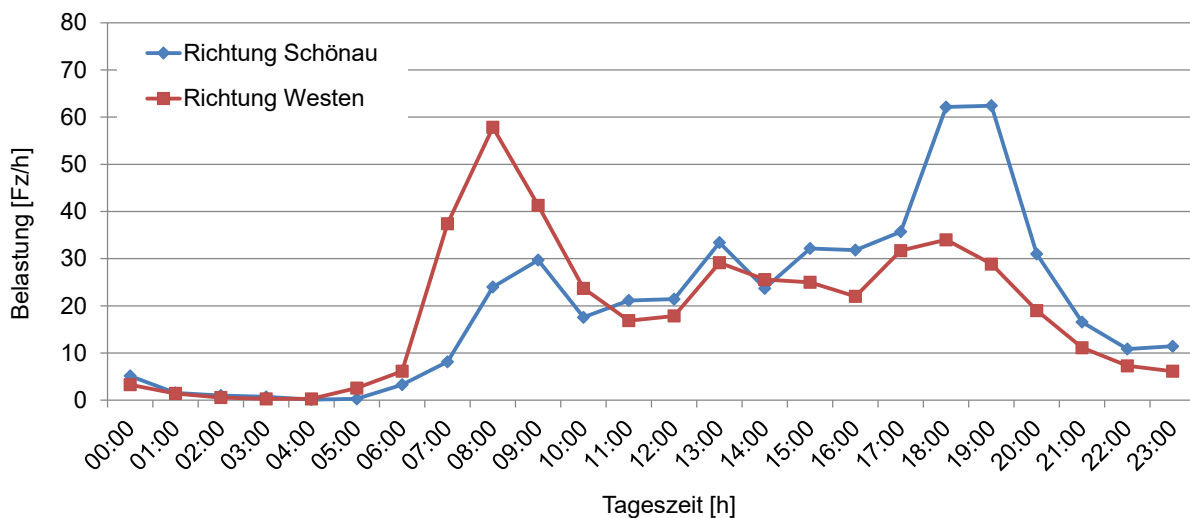
Gemäss VSS-Norm 640 045 liegt die maximal zulässige verkehrliche Belastbarkeit der Erschliessungsstrassen bei 150 Fz/h und bei einer Sammelstrasse bei 800 Fz/h.

- ⇒ Die Schönaustrasse übernimmt die Funktion einer Sammelstrasse. Die Verbindung mit dem übergeordneten Netz erfolgt über die Höhen- / Islikerstrasse. Die übrigen Strassen im Weiler dienen der Erschliessung der verschiedenen Liegenschaften.

### 3.3.2 Schönaustrasse: Verkehrsbelastung

Der durchschnittliche Tagesverkehr lag im Januar 2026 (ausserhalb der Ferienzeit) bei rund 850 Fz/Tag. Der Verlauf der Belastung entspricht einer klassischen Pendlerganglinien mit einer Spitze am Morgen in Richtung Westen und einer Abendspitze in der Gegenrichtung. Die Querschnittsbelastungen während der Spitzenverkehrszeiten sind gering und liegen unter 100 Fz/h.

Verkehr während HVZ	Richtung Westen	Richtung Schönau
Morgen MSP:	60 Fz/h	30 Fz/h
Abend ASP:	35 Fz/h	65 Fz/h



**Abbildung 3:** Weiler Isikon Schönaustrasse Tagesganglinie Januar 2026 (Querschnitt vgl. Abb. 2)

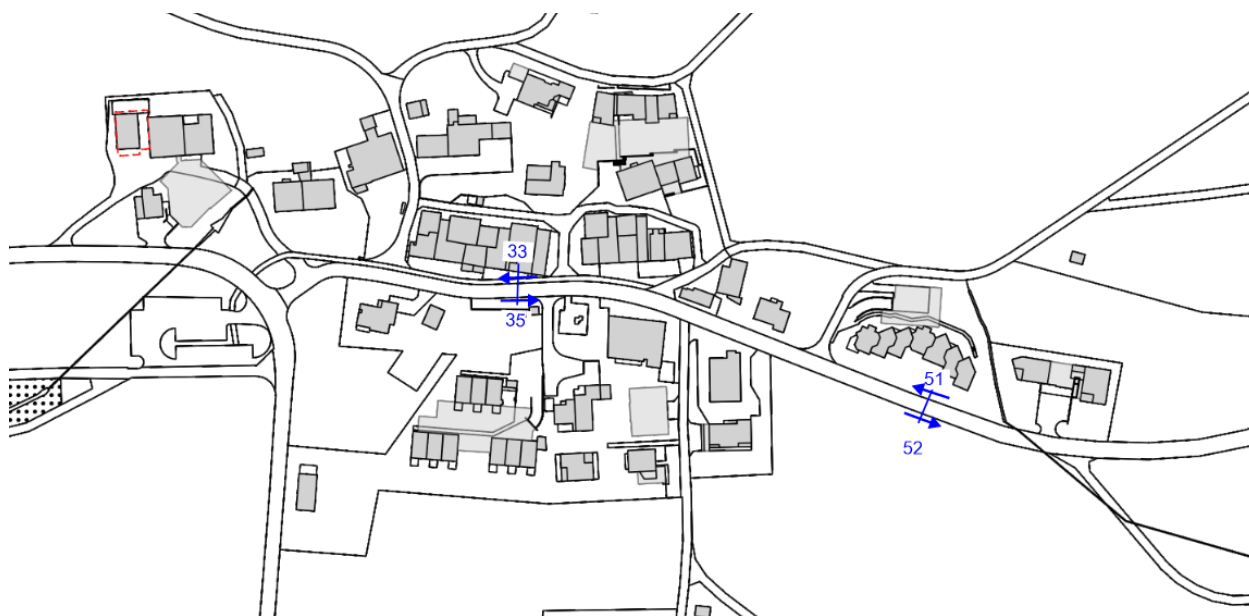
## 3.4 Geschwindigkeitsverhalten

### 3.4.1 Schönaustrasse: massgebender Kennwert V<sub>85</sub>

Gleichzeitig mit der Verkehrserhebung wurden auch die gefahrenen Geschwindigkeiten gemessen. In der Verkehrstechnik wird der Kennwert Geschwindigkeit V<sub>85</sub><sup>1</sup> zur verkehrlichen Beurteilung genutzt.

Der massgebende Kennwert V<sub>85</sub> lag auf der Schönaustrasse mitten im Siedlungsgebiet (Querschnitt 1) bei 34 km/h. Am Siedlungsrand auf der örtlichen Seite wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit ausgefahren. Der V<sub>85</sub> lag bei 52 km/h. der folgenden Abbildung ist die Situation mit den massgebenden Geschwindigkeitskennwerten V<sub>85</sub> auf der Schönaustrasse dargestellt.

<sup>1</sup> V<sub>85</sub>-Werte: in der Verkehrstechnik üblicher Wert zur Beschreibung des Geschwindigkeitsverhaltens. 85% der Fahrzeuglenker fahren langsamer als diese Geschwindigkeit



**Abbildung 4:** Weiler Isikon – Schönaustrasse: massgebende Geschwindigkeitskennwerte

### 3.4.2 Geschwindigkeitsreduktion, Grundlagen

Zum Einführen von Tempo 30 sind in Abhängigkeit der Grösse  $V_{85}^2$  die Anzahl und Ausprägung der baulichen Verkehrsberuhigungselemente wie folgt festgelegt:

- $V_{85} < 35$  km/h: keine zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen notwendig.
- $V_{85} = 35$  bis 40 km/h: Markierungen gemäss VSS SN 40 851 prüfen. Bei hohem Parkdruck werden Felder versetzt markiert, in der Regel baulich abgesichert und die Gestaltungselemente angepasst (beispielsweise Eingangstor weiter in den Strassenraum hinein versetzt).
- $V_{85} > 40$  km/h: oben aufgeführte Massnahmen sowie weitere bauliche Verkehrsberuhigungselemente

### 3.4.3 Beurteilung einer Geschwindigkeitsreduktion

Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird im Zentrum des Weilers in der Schönaustrasse nur einen geringen Einfluss auf das Fahrverhalten haben, da ein grosser Anteil der Fahrzeuglenkenden diese Limite heute schon nicht überschreitet. Abgesehen von der Signalisierung sind in diesem Abschnitt keine zusätzlichen Massnahmen notwendig.

Im östlichen Abschnitt mit der einseitigen Bebauung und dem geraden Streckenabschnitt müssen flankierende bauliche Massnahmen umgesetzt werden, um das angestrebte Geschwindigkeitsniveau erreichen zu können.

---

<sup>2</sup>  $V_{85}$ -Werte: in der Verkehrstechnik üblicher Wert zur Beschreibung des Geschwindigkeitsverhaltens.  
85% der Fahrzeuglenker fahren langsamer als diese Geschwindigkeit

## 3.5 Fahrzeiten

Mit der Reduktion der zulässigen Geschwindigkeiten werden sich die Fahrzeiten entlang der Schönaustrasse leicht verlängern. Infolge der kurzen Fahrdistanzen und der geringen Geschwindigkeitsdifferenzen wird sich die Fahrzeit jedoch nur um wenige Sekunden verlängern.

## 3.6 Sichtweiten

### 3.6.1 Einmündungen

Bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h muss die minimale Sichtweite bei Einmündungen 50 m betragen. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h genügen bereits 20 m. In der folgenden Tabelle sind die Anhaltesichtweiten bei den einmündenden Strassen dargestellt.

Einmündung	Anschluss an	Sicht nach links	Sicht nach rechts	Beurteilung für T 50	Beurteilung für T30
Bergstrasse	Schönaustrasse	25 m	50 m	ungenügend	i. O.
Dichterweg	Schönaustrasse	50 m	>70 m	i.O.	i. O.
Erlenstrasse Nord	Schönaustrasse	30 m	>70 m	ungenügend	i. O.
Erlenstrasse Süd	Schönaustrasse	30 m	>70 m	ungenügend	i. O.
Brunnenweg	Schönaustrasse	> 70 m	30 m	ungenügend	i. O.

⇒ Für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sind die Sichtweiten theoretisch zu gering. Da die gefahrene Geschwindigkeit auf der Schönaustrasse im Zentrum deutlich tiefer ist, können die minimalen Sichtweiten jedoch eingehalten werden.

### 3.6.2 Anhaltesichtweite

Entlang der verschiedenen Strassenzüge werden die minimalen Anhaltesichtweiten eingehalten. Diese liegen bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit (horizontaler Streckenverlauf) von 50 km/h bei 50 m.

## 3.7 Normalprofile

Die zu untersuchenden Strassenabschnitte weisen unterschiedliche Breiten auf. Auf einzelnen Abschnitten ist ein normgerechtes Kreuzen von einem Personen- mit einem Lastwagen nur mit reduzierten Geschwindigkeiten möglich. Dabei dürfte es sich um wenige Einzelereignisse handeln. Typische Begegnungsfälle finden zwischen Personenwagen statt. Die Schönaustrasse weist eine Breite zwischen 5.5 und 6.2 m auf. Der Begegnungsfall PW – PW ist gewährleistet.

### 3.8 Unfallsituation

In den letzten 5 Jahren (1.2.2017 bis 31.1.2022) ereignete sich in der Schönaustrasse ein Selbstunfall infolge Unachtsamkeit.

⇒ Das Unfallgeschehen, wie auch die Unfallschwere sind klein.

### 3.9 Fuss- und Veloverkehr

Der Fuss- und Veloverkehr in Schönau ist gering. Entlang der Schönaustrasse steht den Zufussgehenden vom Knoten Schönau- / Isiker- / Höhenstrasse bis zur Erlenstrasse ein Trottoir zur Verfügung. Entlang der übrigen Strassen teilen sich der rollende Verkehr und der Fussverkehr die Verkehrsfläche.

### 3.10 öffentlicher Verkehr

Der Weiler Isikon wird sechs Mal täglich über die Isikerstrasse durch die Linie 858 Hittnau – Oberhittnau – Auslikon – Wetzikon bedient. Die Haltestelle liegt westlich am Rand des Siedlungsgebietes. Durch die geplanten Tempo 30 Zone verkehren keine Fahrzeuge des öffentlichen Linienbetriebs.

## 4 Beurteilung und Empfehlung

### 4.1 Beurteilung

Die Analysen zeigen, dass in den betrachteten Strassen im Siedlungsgebiet (beidseitige Bebauung) das Geschwindigkeitsniveau als niedrig beurteilt werden kann. Das angestrebte Geschwindigkeitsregime von 30 km/h wird bereits weitgehend eingehalten. Auf der westlichen Seite der Schönaustrasse mit einer nur einseitigen Bebauung sind jedoch bauliche Massnahmen notwendig, um das angestrebte Geschwindigkeitsniveau erreichen zu können.

Im ganzen Netz kann das Verkehrsaufkommen, das sich hauptsächlich aus Ziel- und Quellverkehr zusammensetzt, als gering beurteilt werden. Die Strukturierung der Strassen weist auf den lokalen Charakter hin und mit der reduzierten Höchstgeschwindigkeit können die fehlenden Infrastrukturelemente für den Fussverkehr kompensiert werden.

⇒ Das Einführen einer Tempo 30 Zone im Weiler Isikon kann folglich ohne Einschränkung empfohlen werden.

### 4.2 Flankierende Massnahmen

In der folgenden Abbildung sind die flankierenden Massnahmen im Weiler Isikon dargestellt. Beim westlichen Zoneingang Schönaustrasse ist entsprechendes Tor anzuordnen. Bei den übrigen Eingängen in die Zone reichen einfache Signaltafeln.

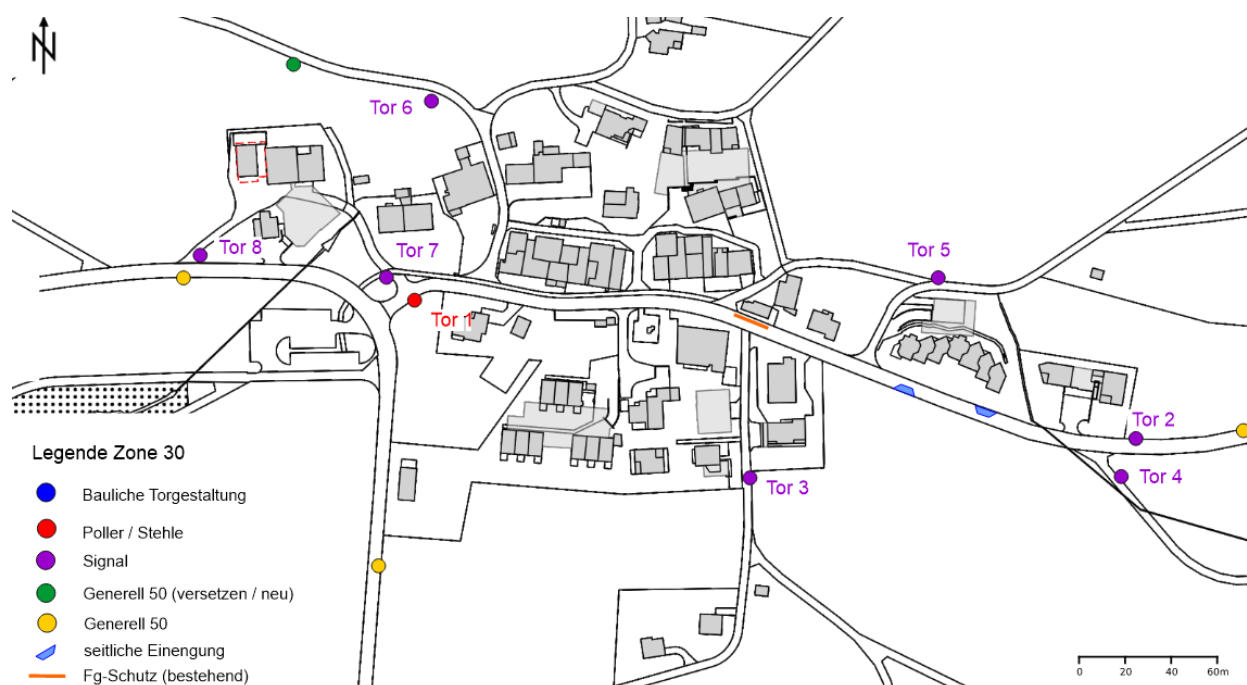


Abbildung 5: Tempo 30 Zone: Eingangstore und flankierende Massnahmen

Auf der Schönaustrasse wird auf der östlichen Seite aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Sicht / Knotenbereich) ebenfalls nur ein einfaches Tor ausgebildet. Im folgenden geraden Abschnitt wird jedoch mit einer seitlichen Einengung ein Versatz erzeugt, um eine Kammerung des Strassenzugs erreichen zu können. Dadurch kann das angestrebte Geschwindigkeitsniveau in diesem Abschnitt erreicht werden. Zudem wurde entlang der Schönaustrasse bereits eine seitliche Einengung als Fg-Schutz umgesetzt.

Auf der westlichen Seite der Schönaustrasse wird das Tor etwas zurückversetzt angeordnet, um einen sicheren Verkehrsablauf im Knoten Isiker- / Walliker- / Schönaustrasse gewährleisten zu können. Aufgrund des zurückversetzten Eingangstors auf der Schönaustrasse entsteht nördlich der Wallikerstrasse eine zusätzliche kleine Tempo 30 Zone mit den Eingangstoren Tor 7 und 8.

### 4.3 Tor der Tempo 30 Zone

An den Zoneneingängen muss mit einem „Tor“ der Eingang in die Tempo 30 Zone gekennzeichnet werden. Dieses zeigt den Fahrzeuglenkern an, dass der Charakter der Strasse ändert und ein tieferes Geschwindigkeitsregime gilt. Ein Tor besteht im Allgemeinen aus einer Verengung, auf welcher die Signalisation platziert wird. Bei untergeordneten Achsen reichen oftmals eine einfache Signalisation.

Zoneneingang mit Einengung



Zoneneingang mit Poller /Stehle



Zoneneingang mit Signaltafel



**Abbildung 6:** Ausgestaltung von Eingangstoren

#### Eingangstore mit Einengung oder Signaltafel

Tor 1	Schönaustrasse Ost: Knoten Isikoner- / Schönaustrasse	Stehle (baulich)
Tor 2	Schönaustrasse West: Siedlungsbeginn	Signal
Tor 3	Erlenstrasse: Siedlungsbeginn	Signal
Tor 4	Flurweg: Siedlungsbeginn	Signal
Tor 5	Flurweg: Siedlungsbeginn	Signal
Tor 6	Bergstrasse: Siedlungsbeginn	Signal
Tor 7	Zufahrtsstrasse	Signal
Tor 8	Zufahrtsstrasse	Signal

## 4.4 Seitliche Einengung

Um eine Kammerung der Schönaustrasse im östlichen Abschnitt erreichen zu können, muss mit seitlichen Einengungen ein Versatz erzeugt werden. Mit diesen Elementen kann die Geschwindigkeit gezielt reduziert werden.



**Abbildung 7:** Seitliche Einengung zur Kammerung des Strassenzugs (Beispiel)

## 4.5 In Zone integrierte Strassen

In der folgenden Tabelle sind die Strassenabschnitte innerhalb der Zone Tempo 30 aufgeführt.

Strasse	von	bis	Eigentum
Schönaustrasse	Knoten Isikoner- / Schönaustrasse	Siedlungsbeginn	Gemeinde Hittnau
Bergstrasse	Schönaustrasse	Siedlungsbeginn	Gemeinde Hittnau
Dichterweg	Bergstrasse	Schönaustrasse	Gemeinde Hittnau
Brunnenweg	Schönaustrasse		Gemeinde Hittnau
Erlenstrasse	Schönaustrasse	Siedlungsbeginn	Gemeinde Hittnau
Zufahrt Wallikerstrasse 4	Wallikerstrasse		Privateigentum

## 4.6 Auswirkungen

- ⇒ Durch das tiefere Geschwindigkeitsniveau kann die Koexistenz zwischen den Fahrzeuglenkenden und den Zufussgehenden verbessert und die Dominanz der Fahrzeuge reduziert

werden. Die Sicherheitsdefizite aufgrund fehlender Trottoirs wie auch bei ungesicherten Querungen können mit einer tieferen Geschwindigkeit reduziert werden.

- ⇒ Mit einer tieferen Höchstgeschwindigkeit können die minimalen Sichtweiten bei den Einmündungen weitgehend eingehalten werden. Durch die Erhöhung der Aufmerksamkeit kann auf kritische Situationen schneller reagiert werden.
- ⇒ Mit einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h können die Sicherheitsdefizite reduziert bzw. teilweise eliminiert werden.

Durch das Einführen von Tempo 30 im Siedlungsgebiet ergeben sich keine negativen Auswirkungen für die Verkehrsteilnehmenden. Über weite Strecken ist das Geschwindigkeitsniveau bereits heute moderat, so dass sich die Fahrzeit für die Verkehrsteilnehmenden nicht oder nur in geringem Ausmass erhöhen. Aufgrund fehlender alternativer Verbindungen ist mit keinem Ausweichverkehr im Siedlungsgebiet zu rechnen.

Aufgrund des Erscheinungsbildes des Strassenzugs im Siedlungsgebiet ist die reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit im Strassenraum erkennbar. Somit kann mit einer hohen Akzeptanz der Massnahme gerechnet werden.

Im östlichen Abschnitt der Schönaustrasse sind jedoch flankierende Massnahmen notwendig, um das angestrebte Geschwindigkeitsniveau erreichen zu können.

## 4.7 Zweck- und Verhältnismässigkeit

Eine tiefere Höchstgeschwindigkeit kann eine geeignete Massnahme zur Eliminierung oder Reduktion der ausgewiesenen Defizite darstellen. Dabei muss die Massnahme jedoch verhältnis- und zweckmässig sein, d.h. sie muss geeignet, erforderlich und zumutbar sein.

- ⇒ Als zweckmässig wird die Massnahme beurteilt, wenn einerseits ein hoher Handlungsbedarf ausgewiesen und andererseits eine hohe Wirkung der Massnahme erwartet wird. Die erwartete Wirkung zeigt sich bei den Veränderungen der Sicherheitsdefizite in Abhängigkeit des Geschwindigkeitsregimes.
- ⇒ Als verhältnismässig wird die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit dann beurteilt, wenn sie geeignet ist, die im öffentlichen Interesse liegenden Ziele zu erreichen, der Eingriff in räumlicher Hinsicht nicht über das Notwendige hinausgeht und die Massnahme als zumutbar beurteilt wird.