



Gemeinde Hittnau

Hittnau - Weiler Schönau

Einführung Tempo 30

Sicherheitstechnisches Gutachten



2. Juni 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	6
3.4	Geschwindigkeitsverhalten	8
3.5	Fahrzeiten	9
3.6	Sichtweiten	9
3.7	Normalprofile	9
3.8	Unfallsituation	10
3.9	Fuss- und Veloverkehr	10
3.10	öffentlicher Verkehr	10
4	Beurteilung und Empfehlung	11
4.1	Beurteilung	11
4.2	Flankierende Massnahmen	11
4.3	Tor der Tempo 30 Zone	12
4.4	Seitliche Einengung	12
4.5	In Zone integrierte Strassen	13
4.6	Auswirkungen	13
4.7	Zweck- und Verhältnismässigkeit	13

1 Ausgangslage und Auftrag

1.1 Ausgangslage

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

Die Strassen weisen ausser im südlichen Abschnitt der Schönaustrasse keine Trottoirs oder sonstige Schutzmassnahmen für den Fussverkehr auf und sind in einzelnen Abschnitten unübersichtlich. 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 Schönau wird durch die Schönau-, die Ravensbüel- und die Trogacherstrasse erschlossen. Einige Flurwege ergänzen das Verkehrsnetz.

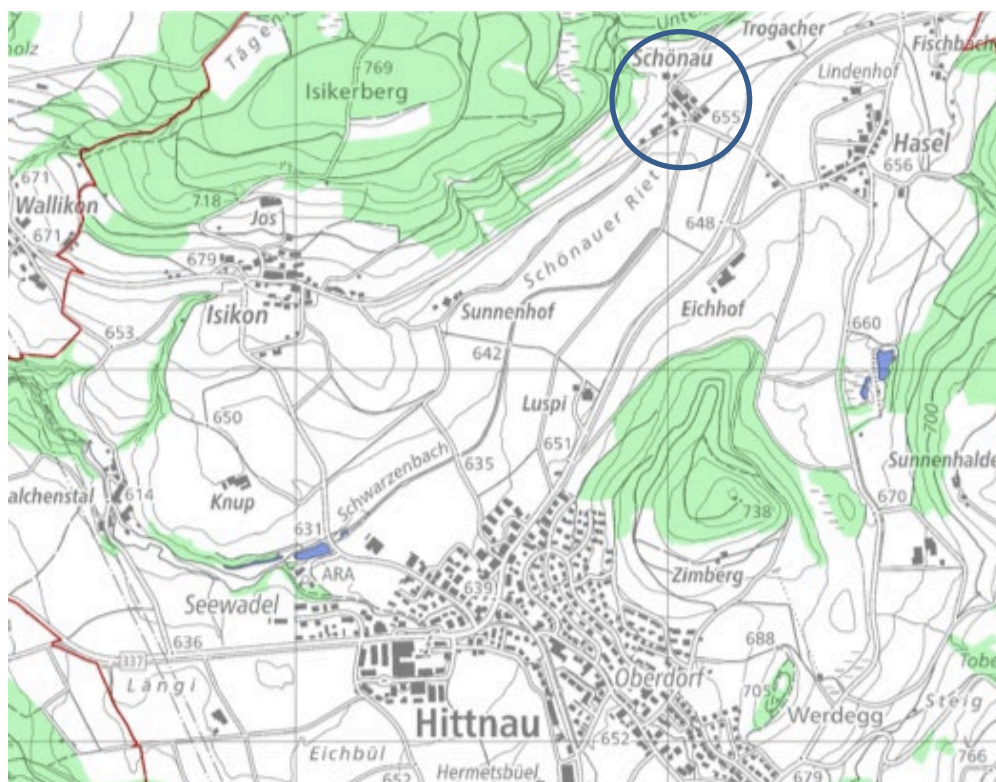


Abbildung 1: Übersicht Hittnau mit dem Weiler Schönau

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 / August 2021
- [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.

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

Aus verkehrsrechtlicher Sicht wird das Strassennetz in Haupt- und Nebenstrassen eingeteilt. In der Signalisationsverordnung (SSV) [11] werden diese unter Abs. 7 und 8, Art. 1 folgendermassen definiert:

Art. 1 SSV

⁷ Hauptstrassen sind die mit dem Signal «Hauptstrasse» (3.03) gekennzeichneten Strassen, auf denen die Führer, abweichend vom gesetzlichen Rechtsvortritt (Abs. 2 Art. 36 SVG), bei Verzweigungen vortrittsberechtigt sind (Abs. 1 Art. 37).

⁸ Nebenstrassen sind alle Strassen, deren Beginn nicht besonders gekennzeichnet ist und auf denen die allgemeinen Verkehrsregeln gelten (z. B. Rechtsvortritt nach Abs. 2 Art. 36 SVG).

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

- ¹ 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.
- ² 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.
- ⁴ 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:

- ⁵ 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.
- ⁶ 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:

- ¹ 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.
- ² Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.
- ³ 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 Schönau liegt zirka 1.3 km nordöstlich vom Zentrum von Hittnau und besteht aus einer Ansammlung von rund 15 bis 20 Häusern. Durch den Weiler führen die Schönaustrasse sowie die untergeordnete Ravensbuelstrasse. Die Trogacherstrasse ist für den mIV nicht durchgehend. In der folgenden Abbildung sind das Untersuchungsgebiet und die Messquerschnitte dargestellt.

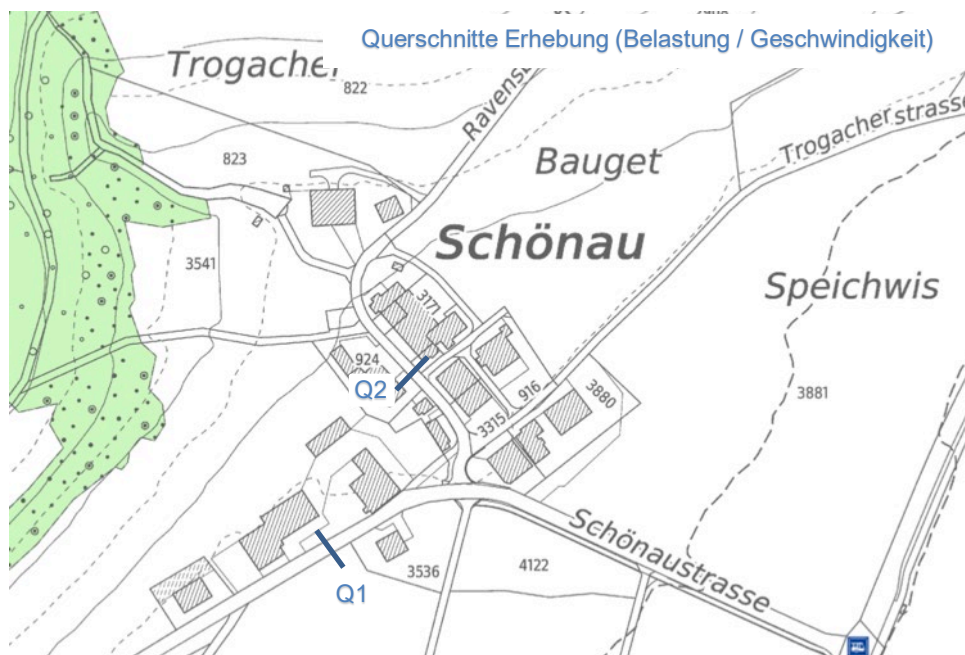




Abbildung 2: Weiler Schönau - Situation

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.

Schönau - Schönaustrasse	
Länge:	120 m
Fahrbahnbreite:	5.8 bis 6.2 m
Trottoir:	Fussweg im östlichen Abschnitt
Markierungen:	keine
Abzweigung:	Ravensbuelstrasse
Bauliche Gegebenheiten:	Kurve, Radius ca. 70m, mässige Steigung
Randbebauung:	landwirtschaftliche Gebäude
Funktion:	erschliessen, durchleiten



<p>Schönau - Ravensbuelstrasse</p> <p>Länge: 150 m</p> <p>Fahrbahnbreite: 4.7 m</p> <p>Trottoir: 2.0 m</p> <p>Markierungen: keine</p> <p>Einmündung in Schönaustrasse: Rechtsvortritt</p> <p>Abzweigungen: diverse Wege</p> <p>Bauliche Gegebenheiten: kurvig, starke Steigung</p> <p>Randbebauung: MFH, landwirt. Gebäude</p> <p>Funktion: erschliessen</p>	
<p>Schönau - Trogacherstrasse</p> <p>Länge: 50 m</p> <p>Fahrbahnbreite: 3.5 m</p> <p>Trottoir: keines</p> <p>Markierungen: keine</p> <p>Einmündung in Ravensbuelstrasse: Rechtsvortritt</p> <p>Abzweigung: -</p> <p>Bauliche Gegebenheiten: -</p> <p>Randbebauung: landwirtschaftliche Gebäude</p> <p>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.

Der Weiler Schönau 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 der Sammelstrasse bei 800 Fz/h.

- ⇒ Die Schönaustrasse übernimmt die Funktion einer Sammelstrasse und verbindet den Weiler mit dem übergeordneten Netz. Die übrigen Strassen dienen der Erschliessung der verschiedenen Liegenschaften.

3.3.2 Schönaustrasse: Verkehrsbelastung

Der durchschnittliche Tagesverkehr lag im Juli / August 2021 (ausserhalb der Schulferien) bei rund 850 Fz/Tag. Der Verlauf der Belastung entspricht einer klassischen Pendlerganglinien mit einer Morgenspitze in Richtung Süden und einer Abendspitze in der Gegenrichtung. Die Querschnittsbelastungen während der Spitzenverkehrszeiten sind gering und liegen unter 100 Fz/h.

Verkehr in Spitzenstunde	von Norden	von Süden
Morgen MSP:	25 Fz/h	38 Fz/h
Abend ASP:	58 Fz/h	27 Fz/h

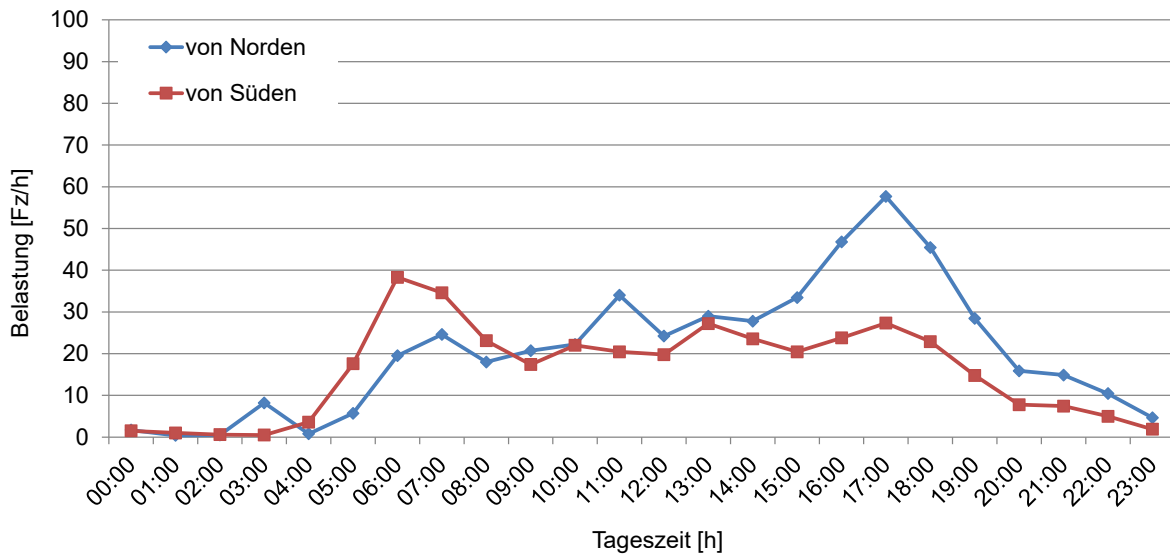


Abbildung 3: Weiler Schönau – Schönaustrasse: Tagesganglinie August 2021 (Querschnitt vgl. Abb. 2)

3.3.3 Ravensbühlstrasse: Verkehrsbelastung

Der durchschnittliche Tagesverkehr lag auf der Ravensbühlstrasse im August 2021 (ausserhalb der Schulferien) bei rund 130 Fz/Tag. Die Belastungen sind klein. Während der Abendspitze wurde die höchste Belastung mit 14 Fz/h gemessen.

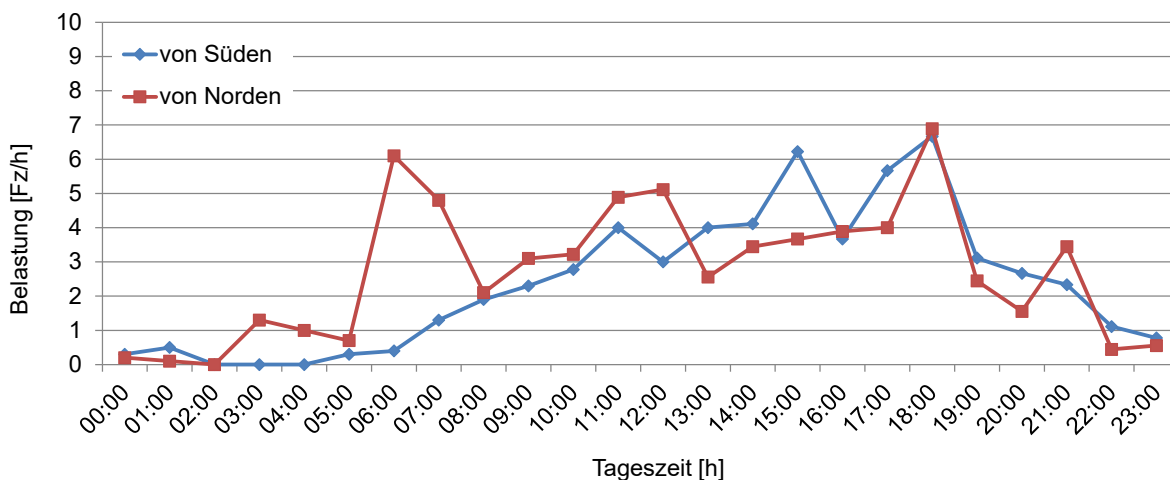


Abbildung 4: Weiler Schönau – Ravensbühlstrasse: Tagesganglinie August 2021 (Querschnitt vgl. Abb. 2)

3.4 Geschwindigkeitsverhalten

3.4.1 Schönau- und Ravensbühlstrasse: massgebender Kennwert V_{85}

Gleichzeitig mit der Verkehrserhebung wurden auch die gefahrenen Geschwindigkeiten gemessen. In der Verkehrstechnik wird der Kennwert Geschwindigkeit V_{85} ¹ zur verkehrlichen Beurteilung genutzt. Der V_{85} lag auf der Schönaustrasse bei 42 km/h und auf der Ravensbühlstrasse bei 26 km/h. In der folgenden Abbildung ist die Summenkurve der Geschwindigkeit auf der Schönaustrasse dargestellt.

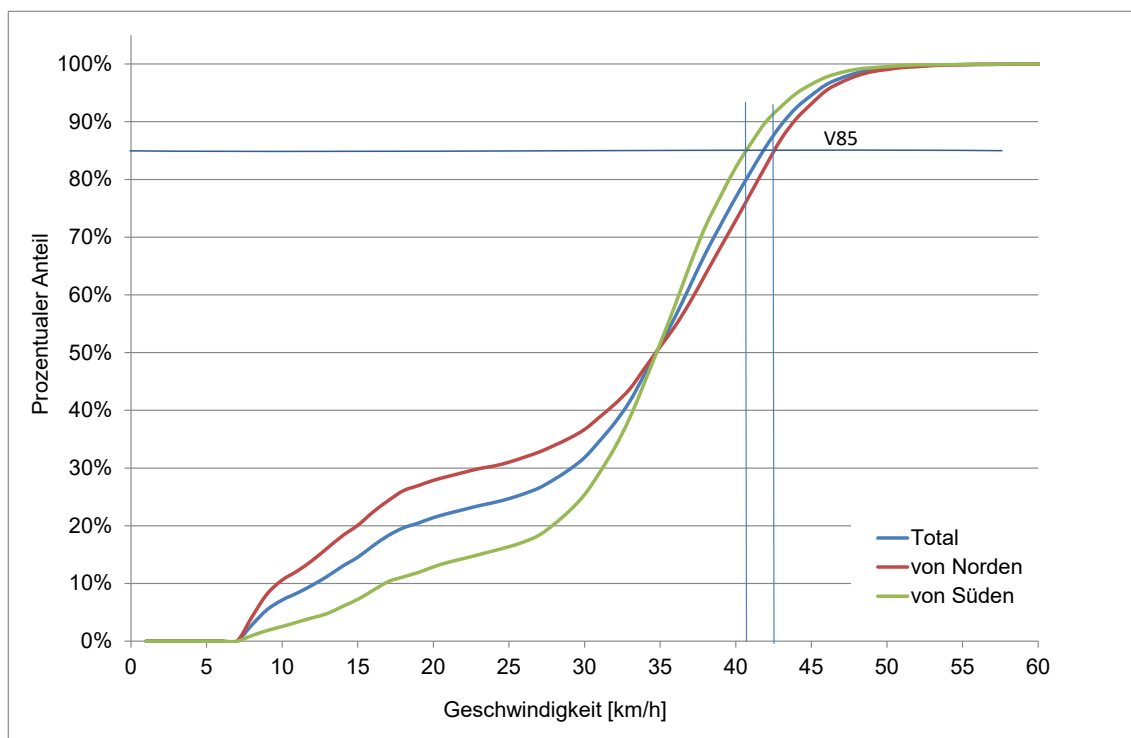


Abbildung 5: Weiler Schönau Schönaustrasse - Geschwindigkeitsverteilung (Querschnitt vgl. Abb. 2)

3.4.2 Geschwindigkeitsreduktion, Grundlagen

Zum Einführen von Tempo 30 sind in Abhängigkeit der Grösse V_{85} 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

¹ V_{85} -Werte: in der Verkehrstechnik üblicher Wert zur Beschreibung des Geschwindigkeitsverhaltens. 85% der Fahrzeuglenker fahren langsamer als diese Geschwindigkeit

3.4.3 Beurteilung einer Geschwindigkeitsreduktion

In der **Schönaustrasse** wird die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine spürbare Wirkung haben. Dabei sind zum Erreichen des angestrebten Geschwindigkeitsniveaus gestalterische Massnahmen notwendig. In der **Ravensbühlstrasse** wird die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit keinen Einfluss auf das Geschwindigkeitsverhalten haben. Die gefahrene Geschwindigkeit V_{85} ist bereits heute tiefer als das angestrebte Geschwindigkeitsniveau (30 km/h). Ausser der Zonensignalisation sind keine weiteren Massnahmen erforderlich.

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 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
Ravensbühlstrasse	Schönaustrasse	> 70 m	> 70 m	i. O.	i. O.
Trogacherstrasse	Ravensbühlstrasse	ca. 30 m	ca. 50 m	i.O. $V_{85}=26$ km/h	i. O.

⇒ Für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sind die Sichtweiten theoretisch zu gering. Da die gefahrene Geschwindigkeit auf der Ravensbühlstrasse 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 verschiedenen Streckenzüge steht den Zufussgehenden nur im östlichen Abschnitt der Schönaustrasse ein Fussweg zur Verfügung. Ansonsten teilen sich der rollende Verkehr und der Fussverkehr die Verkehrsfläche.

3.10 öffentlicher Verkehr

Der Weiler Schönau wird indirekt über die Tösstalerstrasse durch die Buslinie 835 Pfäffikon – Hittnau – Bauma im Stundentakt bedient. Werktags wird der Takt während der Hauptverkehrszeiten zum Halbstundentakt verdichtet. Die Haltestelle liegt 200 m südlich des Siedlungsgebietes an der Tösstalstrasse.

Durch die geplante Tempo 30 Zone fahren keine Fahrzeuge des öffentlichen Linienbetriebs.

4 Beurteilung und Empfehlung

4.1 Beurteilung

Die Analysen zeigen, dass in den betrachteten Strassen das Geschwindigkeitsniveau ausser auf der Schönaustrasse als niedrig beurteilt werden kann. Das angestrebte Geschwindigkeitsregime von 30 km/h wird im Weiler bereits weitgehend eingehalten. Auf der Schönaustrasse sind bauliche Eingangstore 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 Schönau kann folglich ohne Einschränkung empfohlen werden.

4.2 Flankierende Massnahmen

In der folgenden Abbildung sind die flankierenden Massnahmen dargestellt. Beim Zoneneingang Schönaustrasse sind entsprechende Tore anzuordnen. Bei den übrigen Eingängen in die Zone können einfache Signaltafeln (Stehle / Signale) installiert werden. Zudem ist eine seitliche Einengung auf der Schönaustrasse vorgesehen, um das angestrebte Geschwindigkeitsniveau erreichen zu können.

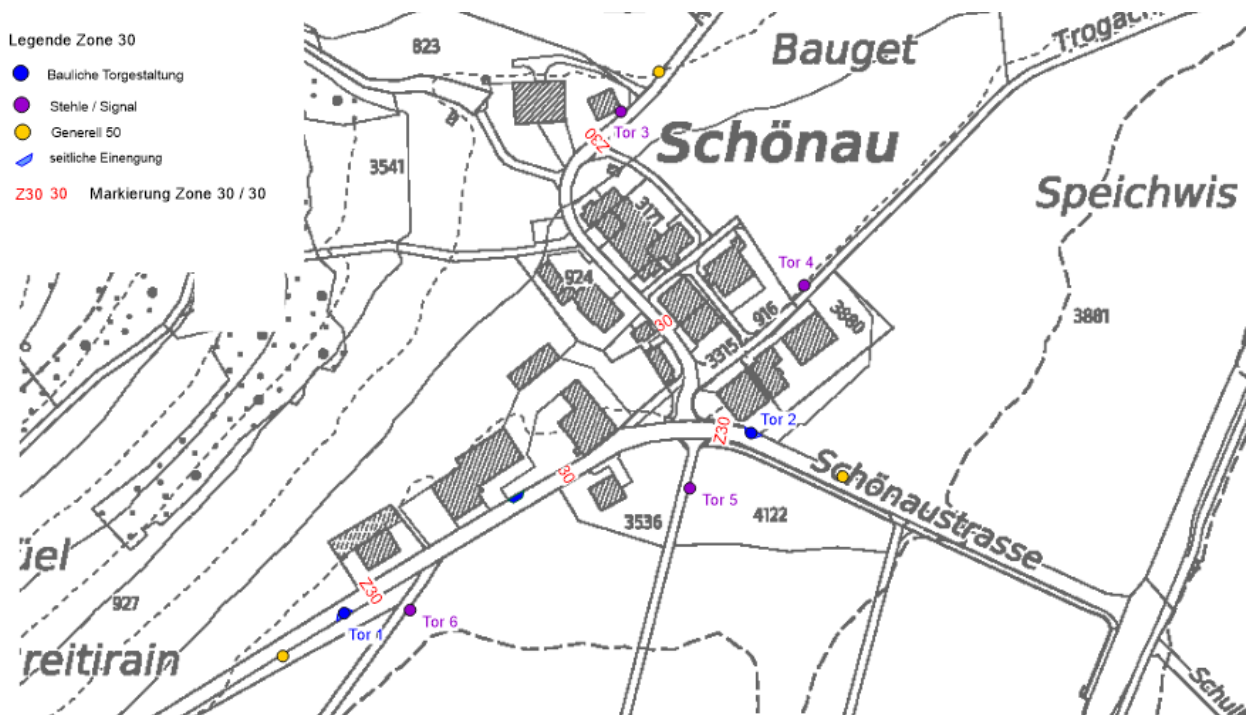


Abbildung 6: Tempo 30 Zone: Eingangstore und flankierende Massnahmen

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.

Zoneneingang mit Einengung



Zoneneingang mit Poller



Zoneneingang mit Signaltafel



Abbildung 7: Ausgestaltung von Eingangstoren

Eingangstore mit Einengung, Poller oder Signaltafel

Tor 1	Schönaustrasse Ost: Siedlungsbeginn	Einengung
Tor 2	Schönaustrasse West: Siedlungsbeginn	Einengung
Tor 3	Ravensbuelstrasse: Siedlungsbeginn	Stehle / Signal
Tor 4	Trogacherstrasse	Stehle / Signal
Tor 5	Flurweg	Stehle / Signal
Tor 6	Flurweg	Stehle / Signal

4.4 Seitliche Einengung

In zweiter Priorität ist auf der Schönaustrasse zwischen dem westlichen Eingangstor und dem Knoten Schönau- / Ravensbuelstrasse eine seitliche Einengung vorgesehen. Diese wird nur realisiert, wenn das angestrebte Geschwindigkeitsniveau V_{85} von rund 38 km/h nicht erreicht wird.



Abbildung 8: seitliche Einengung

4.5 In Zone integrierte Strassen

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

Strasse	von	bis	Eigentum
Schönaustrasse	Siedlungsbeginn	Siedlungsbeginn	Gemeinde Hittnau
Ravensbühlstrasse	Schönaustrasse	Siedlungsbeginn	Gemeinde Hittnau
Trogbachstrasse	Ravensbühlstrasse	Siedlungsbeginn	Gemeinde Hittnau
Flurstrasse 1	Schönaustrasse	Siedlungsbeginn	Gemeinde Hittnau
Flurstrasse 2	Schönaustrasse	Siedlungsbeginn	Gemeinde Hittnau
Flurstrasse 3	Schönaustrasse	Siedlungsbeginn	Gemeinde Hittnau

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 und ungenügender Sichtverhältnisse 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. Fahrzeuge des öffentlichen Linienbetriebs verkehren nicht über diesen Strassenzug.

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

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.