

# **Einführung von Tempo 30 in der Gemeinde Zollikon**

## **1. Vorgeschichte**

Der Gemeinderat hat am 12. Dezember 1990 für die Gesamtbeurteilung des Gemeindegebietes bezüglich Tempo 30 - Zonen einen Kredit von Fr. 25'000.– freigegeben und ein Ingenieurbüro beauftragt, die entsprechenden Abklärungen zu tätigen. Im August 1991 wurden 35 Interessenvertreter mit einer strukturierten Gesamtbeurteilung bedient und zu einer Stellungnahme eingeladen. Obwohl sich 63 % grundsätzlich für eine flächendeckende Zonensignalisation aussprachen, beschloss der Gemeinderat im Juni 1992, nicht zuletzt aus finanziellen Gründen, auf die Einführung von Tempo 30 - Zonen zu verzichten.

Im Februar 2001 legte der Gemeinderat die Klausurthemen mit Prioritätenliste fest und beauftragte die Polizeiabteilung, eine Strategie Strassenverkehr auszuarbeiten. Diese wurde im Oktober 2001 abgeliefert, worauf der Gemeinderat beschloss, sich die Tempo 30 - Zonen der 1. Phase einzeln vorlegen zu lassen. Im April 2002 wurden diese Anträge mit dem Auftrag an die Polizeiabteilung zurückgewiesen, eine Gesamtvorlage zuhanden der Gemeindeversammlung auszuarbeiten.

## **2. Verkehrsprobleme**

Die Erschliessung der Gemeinde für den Privatverkehr bietet wegen der starken Gliederung des Siedlungsgebietes, der gut ausgebauten Quartierstrassen, der Topographie und der Lage der Sammelstrassen keine Probleme. Wo nötig und sinnvoll, wurden Parkfelder zwecks Verkehrsberuhigung wechselseitig markiert. Diese Massnahme hat sich auf Sammel- und Quartierstrassen mit Durchgangsverkehr bestens bewährt. Wegen der zunehmenden Verkehrsdichte auf den Hauptverkehrsachsen (Seestrasse Nr. 17 und Forchstrasse Nr. 347), die den Individual- sowie den Schwerverkehr zwischen der Stadt Zürich und der Region rechtes Seeufer und der Region Forch (Hinwil / Rüti) aufnehmen müssen, wird jedoch die Verkehrssituation für die Gemeinde Zollikon zusehends problematischer. Die Anzahl der auf diesen Achsen zirkulierenden Fahrzeuge hat direkte Auswirkungen auf unsere Quartier- und Sammelstrassen mit Durchgangsverkehr, da der "Schleichverkehr" oft zu schnell unterwegs ist.

Mit der weiteren Verkehrszunahme, insbesondere auf der Forchstrasse, welche durch den Lückenschluss der Oberlandautobahn (Abschnitt Eschenbach bis Schmerikon) begünstigt wird, sind vermehrt Leistungsengpässe und in der Folge noch mehr Verkehr zu erwarten, welcher unser siedlungsorientiertes Strassennetz belastet.

### **3. Unfallgeschehen**

In der Gemeinde Zollikon hat es keinen Unfallschwerpunkt (12 Unfälle in 2 Jahren). Die Situation kann gemäss Verkehrsunfall-Statistik 2002 der Kantonspolizei Zürich (VUSTA)) als durchschnittlich beurteilt werden. Die Anzahl der Unfälle hat im letzten Jahr um rund 10 % abgenommen. Pro 120 Einwohner wurde ein Unfall registriert, wobei rund die Hälfte der 20 Personen, welche Verletzungen erlitten, auf Quartierstrassen zu Schaden kamen. Die neuralgischen Punkte wie z.B. Bahnhof- / See- strasse wurden zusammen mit der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei saniert. Auf den Nebenstrassen ereignen sich ebenso viele Unfälle, wie auf den Hauptstrassen und auch die Zahl der Verletzten ist in etwa gleich gross. Auffallend ist, dass im Kanton Zürich die Verkehrsunfälle im Bereich von Fussgängerstreifen in den letzten Jahren massiv zugenommen haben. Der jährlich verursachte Sachschaden beläuft sich auf Fr. 600'000.– bis Fr. 800'000.–.

In Zonen, wo Tempo 30 eingeführt wurde, hat die Zahl der verletzten Kinder um über 50 %, die der Fussgänger um über 40 % abgenommen. Untersuchungen haben ergeben, dass die Wahrnehmung bei Tempo 30 stark verbessert ist und andere Verkehrsteilnehmer frühzeitig erkannt werden.

### **4. Anliegen der Anwohner**

In den letzten Monaten gingen vermehrt Begehren aus der Bevölkerung sowie von Quartiervereinen und Interessenvertretern ein, die eine weitergehende Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Quartierstrassen verlangen. U.a. ersuchte der Quartierverein Zollikerberg die Einführung von Tempo 30 für den Wilhof und den Sennhof. Der Quartierverein Breitacker beantragte mit 219 Unterschriften die Einführung von Tempo 30 im ganzen Quartier, d.h. auch auf der Zumiker Strasse. Die Initianten erwarten durch die Tempo 30 - Zone nicht nur eine massive Verbesserung der Verkehrssicherheit, sondern auch eine starke Reduktion der Abgas- und Lärmimmissionen. Das Mit- und Nebeneinander von Verkehr und Leben im Quartier werde erleichtert und die Schulwege werden besser gesichert. Nicht nur die Quartiervereine, sondern auch die Mehrheit der Parteien und viele Interessengruppen haben sich für Tempo 30 ausgesprochen haben. Die durchaus repräsentative Verkehrsumfrage aus dem letzten Jahr hat ergeben, dass sich 68.5 % der Zolliker Bevölkerung für Tempo 30 auf Quartierstrassen aussprechen.

### **5. Gesetzliche Grundlagen**

Die Nachteile der bisherigen Regelung waren hohe Kosten, welche durch das aufwändige Verfahren und die vielen baulichen Massnahmen verursacht wurden.

Mit der Teilrevision der Signalisations- und Verkehrsregelnverordnung sowie der Departementsverordnung zur Anordnung von Begegnungs- und Tempo 30 - Zonen wurden die gesetzlichen Anforderungen auf den 1. Januar 2002 vereinfacht. An Stelle eines Gutachtens wird ein Kurzbericht verlangt, der folgende Angaben enthalten muss:

- Uebersichtsplan mit Strassenhierarchie
- vorhandenes Geschwindigkeitsniveau (Verkehrszählung)
- Beurteilung der Sicherheitsdefizite (Verkehrsunfälle)
- vorgesehene Massnahmen (Signalisationen, Markierungen)
- Beurteilung der Auswirkungen (Reduktion Geschwindigkeit / Verkehrsmenge)

Damit die Direktion für Soziales und Sicherheit eine Verfügung erlassen kann, muss für jedes Quartier (Zone) ein Antrag des Gemeinderates mit Kurzbericht eines Verkehrsplaners vorliegen. Die Verkehrsbeschränkung (Zone) muss danach rekursfähig ausgeschrieben werden.

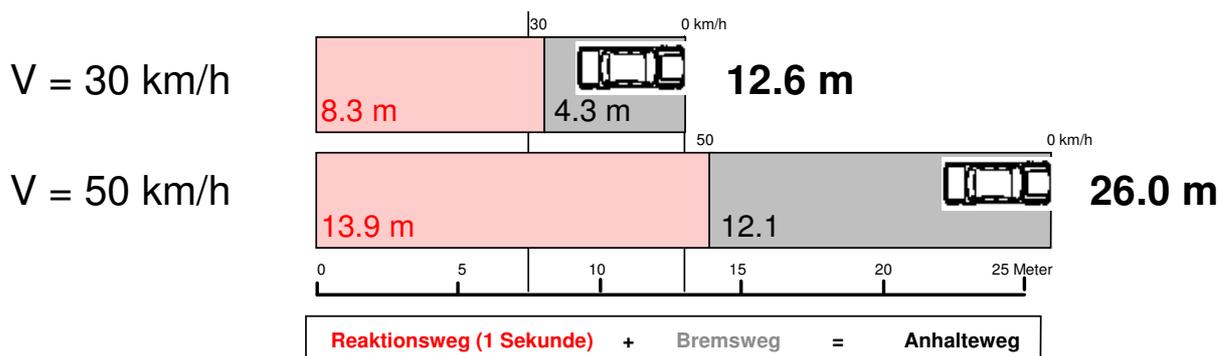
## 6. Zielsetzung

Durch die nachfolgend aufgeführten Massnahmen sollen die Ziele, wie sie teilweise bereits im kommunalen Verkehrsplan vom 1. Juni 1983 für Quartierstrassen aufgeführt sind, realisiert werden. Dies sind:

- **Verkehrssicherheit durch Geschwindigkeitsreduktionen verbessern**
- **Lebensqualität durch Lärm- und Abgasreduktionen erhöhen**
- **Wohnquartiere von Durchgangsverkehr entlasten**

Ziel ist, mit wenig baulichen Mitteln eine optimale Wirkung zu erreichen. Dies nach dem Prinzip: "So viel wie nötig, so wenig wie möglich".

Der wichtigste Grund für die Einführung von Tempo 30 liegt in der Verkehrssicherheit. Bei 50 km/h ist die Anhaltestrecke 26 m lang, bei 30 km/h steht das Fahrzeug bereits bei 12.6 m still, also zu einem Zeitpunkt, wo mit 50 km/h noch ungebremst gefahren wird.



Eine Aufprallgeschwindigkeit von 50 km/h entspricht einer Fallhöhe von 10 m, eine von 30 km/h einer Fallhöhe von 3,6 m, womit bei einem Unfall eine grosse Chance besteht, zu überleben.

## 7. Massnahmen

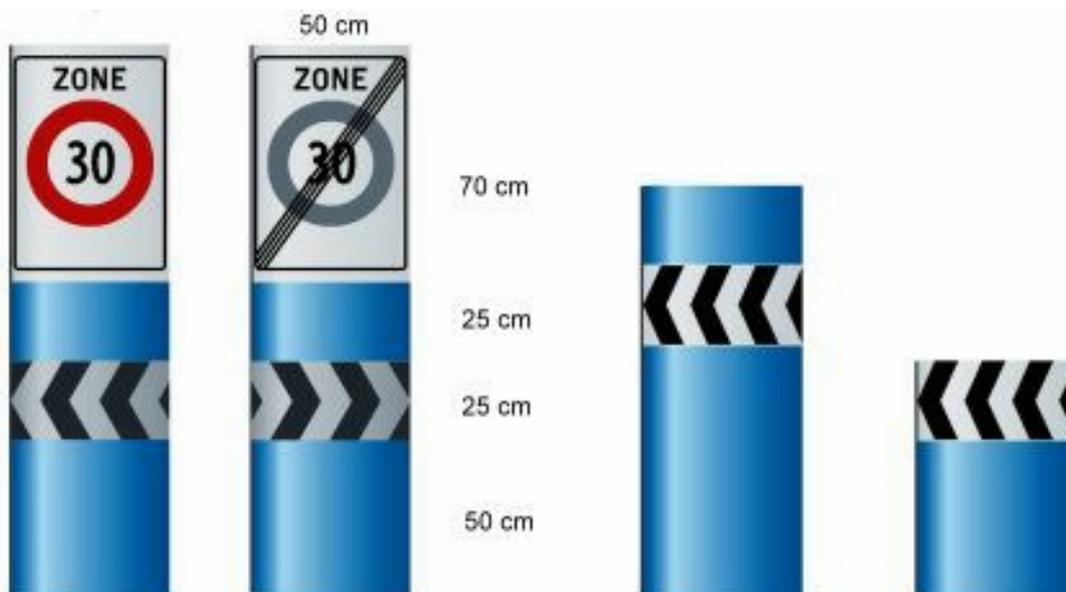
Vorgesehen ist, zweckmässige Verkehrsbeschränkungen zu erlassen, die geeignet sind, die Verkehrssituation auf und die Immissionen an den siedlungsorientierten Strassen zu verbessern. Dies sind zum Beispiel:

- Reduzieren der erlaubten Höchstgeschwindigkeit mittels Tempo 30 - Zonen (Tempo 30, Rechtsvortritt, Fussgängerstreifen nur in Schulsnähe)
- Gestalten von Torbereichen bei den Einfahrten zu den Quartierstrassen (Verengungen mittels Signalisationen am Fahrbahnrand - keine "Schwellen")
- Anordnen von wechselseitig markierten Parkfeldern (in einem genügenden Abstand - kein "stop and go")
- Markieren und Signalisieren von "Trottoirnasen" (bei Fusswegen, die direkt auf siedlungsorientierte Strassen führen)

Die Polizeiabteilung hat in Zusammenarbeit mit der Bauabteilung und unabhängigen Beratern mehrere Vorschläge von Verkehrsberuhigungselementen geprüft. Von den fünf Entwürfen blieben zwei in der engeren Wahl. Die "Stele" der Firma Signal AG entspricht den gesetzlichen Vorschriften von Art. 5 der Verordnung über die Tempo 30 - Zonen, welche eine kontrastreiche Gestaltung mit Torwirkung verlangt. Der "Zonenständer" darf nur dort am Fahrbahnrand angebracht werden, wo die Strasse schmal (ca. 4 m) oder eine Torgestaltung nicht möglich ist.

Die Stele wird aus folgenden Gründen als Verkehrsberuhigungselement vorgeschlagen:

- Wie bundesrechtlich vorgeschrieben, hebt sich die Stele visuell deutlich von den restlichen Signalisationen, wie z.B. Park- oder Fahrverbote ab und wird deshalb besser wahrgenommen.
- Durch die breiten, hochreflektierenden Abweiserpfeile (50 x 25 cm) ist die Stele als Hindernis in der Fahrbahn gut sichtbar.
- Die formschöne Stele kennzeichnet eine siedlungsorientierte Strasse auf farblich sympatische Art als Quartierstrasse und erwirkt optisch einen Torbereich.
- Die Stele kann als Zonensignalisation, als Verkehrsberuhigungs- sowie als Sicherungselement für markierte Trottoirnasen verwendet werden.
- Durch die Gleichartigkeit der Massnahmen gewöhnt sich der Automobilist schnell an die neuen Gegebenheiten und akzeptiert diese.



Da die verkehrsberuhigenden Massnahmen weder baulich noch schikanös ausgestaltet werden, müssen die signalisierten Verkehrsbeschränkungen durch präventiven und repressiven Einsatz der Gemeindepolizei kontrolliert werden. Diese wird nur dort Geschwindigkeitskontrollen durchführen, wo ein Sicherheitsmanko besteht oder oft und erheblich zu schnell gefahren wird. Ein zu schnelles Fahren kann eine Busse oder eine Administrativmassnahme zur Folge haben. Als Messtoleranz werden 5 km/h abgezogen, weshalb effektiv erst ab einer Geschwindigkeit von 36 km/h gebüsst wird.

36 - 40 km/h	Fr.	40.–	51 - 55 km/h	Verwarnung / Busse und Gebühren
41 - 45 km/h	Fr.	120.–	56 - 60 km/h	Entzug gem. Art. 16 Abs. 2 SVG
46 - 50 km/h	Fr.	250.–	61 und mehr	Entzug gem. Art. 16 Abs. 3 SVG

## 8. Zonensignalisationen

Als Tempo 30 - Zonen werden folgende Siedlungsgebiete vorgeschlagen:

- Quartier Sennhof / Oberhueb  
zwischen Binz- und Oberhubstrasse bis Ende Siedlungsgebiet Sennhofstrasse
- Quartier Unterhueb  
Einfahrt ab Binzstrasse bis Zwiggarten
- Quartier Wilhof  
Einfahrten Wilhof- und Bühlstrasse
- Quartier Im Ziel  
Einfahrten Talstrasse, Im Hasenbart und Waldburgweg
- Quartier Im Grossacher und Zufahrt Spital Zollikerberg  
Einfahrten Im Grossacher und die Spitalzufahrten
- Quartier Rietholz / Langwatt  
Einfahrten Rietholz-, Sonnengarten-, Langägerten-, Rosengarten- und Rüterwiesstrasse
- Quartier Rebwis  
Einfahrten Rebwies- und Schützenstrasse
- Quartier Höchi  
Einfahrten Schlossberg-, Höhe-, Stettbach-, Kessler-, Wybüel- und Witelliker Strasse
- Quartier Oescher / Breitacker  
Einfahrten Höhe-, Oescher-, Neuhaus-, Zumiker-, Friedhof-, Breitackerstrasse und Zwischenweg
- Dorfzentrum  
Einfahrten Alte Landstrasse, Rösslirain, Buchholz- und Rotfluhstrasse
- Quartier Riet  
Einfahrten Riet- und Dachslerenstrasse sowie Blumenrain
- Quartier Felben  
Einfahrten Felben-, Zolliker-, Alte Land-, Oberdorf-, Buchholz- und Rietstrasse
- Quartier Gstad / Wolerau  
Einfahrten Damm-, Baus-, Gstad- und Brandisstrasse
- Quartier Gugger  
Einfahrten Lenzenwies-, Welti-, Goldhalden- und Guggerstrasse

Die Streckenabschnitte erfüllen die Grundanforderungen von in sich geschlossenen, abgrenzbaren Einheiten und weisen homogene und gleichartige Charaktere auf. Die Anordnung von Tempo 30 - Zonen ist auf Grund des Erscheinungsbildes, der Nutzung und des Strassenumfeldes möglich. Tempo 30 - Zonen werden von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) gefördert und von der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei als sinnvoll erachtet.

Die Prüfung der Langsamfahrzone Sonnengartenstrasse durch die Kantonspolizei hat ergeben, dass der als Wohnstrasse konzipierte Strassenabschnitt zwischen der Rosengarten- und der Rüterwiesstrasse nicht in das Konzept und die gesetzlichen Grundlagen von Begegnungszonen passt. Diese sollen auf Zentrumszonen mit Geschäftsbereichen beschränkt werden und nicht auf peripheren Strassen angelegt werden, weshalb künftig auch dort Tempo 30 gelten soll.

Weiter ist zu erwähnen, dass das Fehlen von Trottoirnasen bei wichtigen Fussgängerquerungen durch den Verkehrserzieher der Kantonspolizei oft bemängelt wurde. Die baulichen Verbesserungen der Einmündungsbereiche (Schlossberg- / Witellikerstrasse und Friedhof- / Wieslerstrasse sowie die Trottoirüberfahrt Sennhofweg / Oberhubstrasse) wurden seit längerem hinausgeschoben.

Weitergehende bauliche Massnahmen, wie die Gestaltung der Alten Landstrasse im Dorfzentrum sowie der öffentlichen Räume, sollen nicht mit dem Grundsatzentscheid zu Tempo 30 verknüpft werden. Eine spätere Realisierung von Begegnungszonen (Tempo 20) wird durch diesen Gemeindeversammlungsbeschluss nicht präjudiziert.

## 9. Kosten

Auf Grund der Kurzberichte der SNZ Ingenieure und Planer AG muss voraussichtlich mit folgenden Kosten für die 62 Torbereiche und die Markierungs- und Signalisationsmassnahmen gerechnet werden:

- Verkehrstechnische Untersuchungen der Tempo 30 - Zonen	Fr.	110'000.–
- Signalisationsmaterial (verzinkte, lackierte Stelen mit Signal etc.)	Fr.	140'000.–
- Stellen der Signalisationen (inkl Einbau des Sockelfundamentes)	Fr.	70'000.–
- Markierungen (Zone 30, Symbole, Parkfelder, Demarkierungen)	Fr.	150'000.–
<b>Bruttokosten</b>	<b>Fr.</b>	<b>470'000.–</b>

Mit der Zustimmung der Gemeindeversammlung fallen jährliche Kapitalfolgekosten von Fr. 47'000.– an (10 % der Nettoinvestition). Durch die bereits wechselseitig angeordneten Parkfelder sind der Bauabteilung (Unterhaltsdienste) jährlich wiederkehrende Kosten von ca. Fr. 10'000.– entstanden. Nach der Realisierung sämtlicher Tempo 30 - Zonen würden für Handreinigung und Winterdienst weitere Folgekosten von ca. Fr. 20'000.– entstehen.

Die jährlich wiederkehrenden Kosten der Polizeiabteilung werden sich stark verringern, da viele alte Parkverbotstafeln und Ständer ersatzlos entfernt werden können. Mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Rechtsvortritt und der Aufhebung von Fussgängerstreifen fallen weitere Signalisations- und Markierungskosten weg. Fussgängerstreifen in Tempo 30 - Zonen dürfen dort angebracht werden, wo dies besondere Vortrittsbedürfnisse erfordern (in der Nähe von Schulen, Kindergärten und Heimen).

## 10. Miteinbezug der Bevölkerung

Das Projekt Tempo 30 - Zonen wurde der Bevölkerung am 7. März 2002 im ref. Kirchgemeindsaal Zollikerberg und am 20. März 2002 in der Aula Buchholz vorgestellt. Die geäusserten Einwände und Anregungen sind soweit möglich in das Projekt eingeflossen. Am 21. Mai 2003 fand im Gemeindsaal eine weitere Informationsveranstaltung statt, an welcher auch die Übersichtspläne eingesehen werden konnten. Bei einer Zustimmung durch die Gemeindeversammlung könnten die Tempo 30 - Zonen in den nächsten beiden Jahren ausgeschrieben und realisiert werden.

## **11. Verkehrsorientierte Strassen**

Auf den verkehrsorientierten Strassen (Staatsstrassen, ausserhalb der Tempo 30 - Zonen) wurden flankierende Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und der Wohnqualität durch Sachverständige geprüft und teilweise bereits vorgeschlagen.

## **12. Nachbargemeinden**

In Erlenbach hat die Gemeindeversammlung die Vorlage "Tempo 30 in den Wohnquartieren" am 9. Dezember 2002 mit grossem Mehr angenommen und einen Kredit von Fr. 1'305'000.– bewilligt.

In der Gemeinde Maur ist das südlich der Zürichstrasse gelegene Gebiet von Ebmatingen seit dem 16. Dezember 2002 als Tempo 30 - Zone verfügt. Da keine Rekurse eingegangen sind, werden die Chalen- und die Leeacherstrasse ab Juni 2003 mit Tempo 30 belegt sein. Diese Verkehrsbeschränkung wird für die Sennhofstrasse hinsichtlich Durchgangsverkehr negative Auswirkungen haben.

Die Gemeinde Küsnacht hat der Direktion für Soziales und Sicherheit die Gebiete "Goldbach Berg" und "Goldbach See" als Tempo 30 - Zonen beantragt. Die entsprechenden Verfügungen können Ende April 2003 ausgeschrieben und die Zonen nach der Erledigung allfälliger Rekurse realisiert werden. Nach der Tempo 30 - Beschränkung auf der Bogleren- und der Goldbacherstrasse in Küsnacht muss mit einer starken Verkehrszunahme auf der Zumiker Strasse in Zollikon gerechnet werden.

Tempo 30 Einführung/Ca