

Tempo-30-Zone Leugrueb

## **TECHNISCHE GRUNDLAGEN**

Stand Mitwirkung § 13 StrG



**SUTER  
VON KÄNEL  
WILD**

**Planer und Architekten AG**

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich  
+41 44 315 13 90, [www.skw.ch](http://www.skw.ch)

<b>Inhalt</b>	<b>1 EINLEITUNG</b>	<b>3</b>
	1.1 Auftrag und Inhalt	3
	1.2 Grundlagen	4
	1.3 Rechtliches	4
	1.4 Ziele	4
	<b>2 TECHNISCHE GRUNDLAGEN</b>	<b>5</b>
	2.1 Nutzungsansprüche	5
	2.2 Strassenverzeichnis	6
	2.3 Sicherheit und Unfallgeschehen	7
	2.4 Verkehrsmenge und Geschwindigkeiten	8
	2.5 Beurteilung der Auswirkungen	9
	<b>3 MASSNAHMEN</b>	<b>10</b>
	<b>4 KOSTENSCHÄTZUNG</b>	<b>11</b>
	<b>5 PLANUNGSABLAUF</b>	<b>12</b>

**Auftraggeber**

Gemeinde Zumikon

**Bearbeitung**

SUTER • VON KÄNEL • WILD  
Anita Brechbühl, Jeron Jäger

**Titelbild**

Eigenes Foto Begehung

# 1 EINLEITUNG

## 1.1 Auftrag und Inhalt

### Ausgangslage

Im Rahmen der Gesamtrevision der Richt- und Nutzungsplanung von Zumikon wurde der Verkehrsplan im März 2018 von der Gemeindeversammlung festgesetzt. Der Verkehrsplan sieht auf den siedlungsorientierten Quartierstrassen eine nahezu flächendeckende Einführung von Langsamfahrzonen vor. Gestützt auf diese Grundlage hat die Gemeinde Zumikon in den vergangenen Jahren etappenweise Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren umgesetzt. In den Jahren 2026 und 2027 sollen auch in den verbleibenden Wohnquartieren Tempo-30-Zonen eingeführt werden.

Eines dieser Gebiete umfasst das Wohnquartier Leugrueb sowie die Strassen im Umfeld der Schul- und Sportanlage Juch.

Bearbeitungsperimeter



### Verzicht auf Gutachten nach Art. 32 SVG

Mit der Anpassung der Verordnung über die Tempo-30-Zonen, die am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, kann auf die Erstellung eines Gutachtens nach Art. 32 Strassenverkehrsgesetz (SVG) auf nicht verkehrsorientierten Strassen verzichtet werden.

### Verkehrstechnische Grundlagen

Damit die Verkehrspolizei-Spezialabteilung Verkehrsanordnungen der Kantonspolizei Zürich einen Antrag der Gemeinden und Städte weiterhin prüfen und verfügen kann, sind mittels Kurzbericht die technischen Grundlagen einzureichen und Aussagen zu folgenden Punkten zu machen:

- Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum sowie zu den Nutzungsansprüchen
- Angaben zum aktuellen Geschwindigkeitsniveau (v85%-Wert)
- Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen
- Beurteilung der Auswirkungen
- Massnahmenplan
- Strassenverzeichnis

## 1.2 Grundlagen

### Massgebliche Grundlagen

Die folgenden Grundlagen standen für die Ausarbeitung zur Verfügung:

- Geschwindigkeitsmessungen CRMV GmbH vom 1. April bis 7. April 2025
- Unfallauswertung (VUGIS) vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2025
- Kommunaler Verkehrsrichtplan der Gemeinde Zumikon vom März 2018
- Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Zumikon
- Übersichtsplan 1:5000, Katasterplan 1:500, Orthofoto (GIS ZH)

## 1.3 Rechtliches

### Wichtige Rechtsgrundlagen

- Art. 3 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG)
- Art. 108 Abs. 4<sup>bis</sup> Signalisationsverordnung (SSV) sowie Art. 2a (Zonensignalisation) und Art. 22a (Tempo-30-Zone)
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 1. Januar 2023

## 1.4 Ziele

### Zielsetzungen

Mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sollen folgende Ziele erreicht werden:

- die Wohnqualität und Aufenthaltsqualität für die Anwohnenden sowie die Sicherheit für spielende Kinder und betagte Personen zu verbessern
- das Sicherheitsgefühl und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen
- die Qualität der Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zu steigern

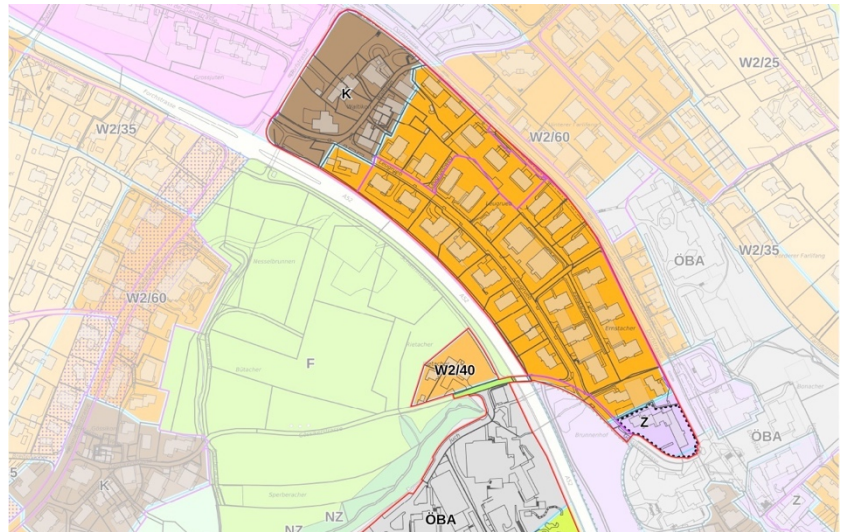
## 2 TECHNISCHE GRUNDLAGEN

### 2.1 Nutzungsansprüche

#### Wohnqualität und Sicherheit verbessern

Der Perimeter des Gebiets «Leugrueb» umfasst eine Kernzone, eine Wohnzone, einen Teil einer Zentrumszone sowie eine Zone für öffentliche Bauten. Im Perimeter befinden sich hauptsächlich Wohnnutzungen sowie vereinzelte Gewerbenutzungen und ein Primarschulhaus. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit soll die Verkehrssicherheit auf den Quartierstrassen sowie die Wohnqualität im Perimeter verbessern.

Bearbeitungsperimeter

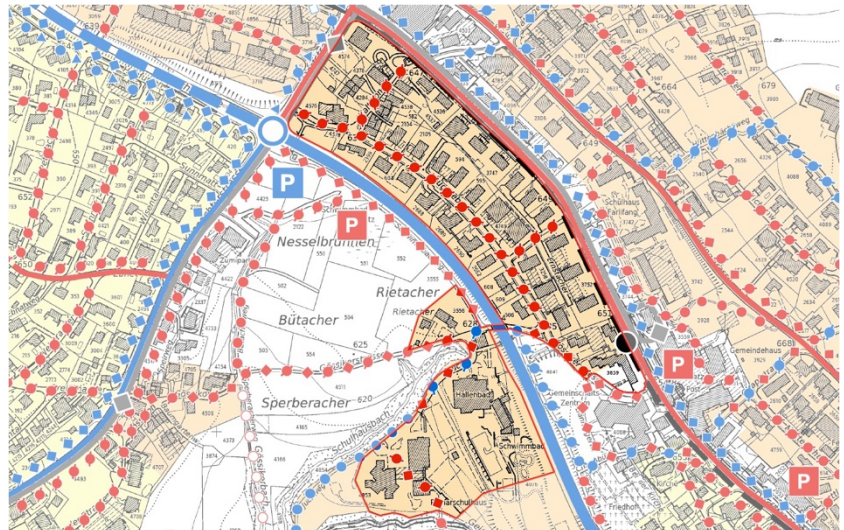


#### Verkehrsrichtplan Zumikon

Der Verkehrsrichtplan wurde im Rahmen der Gesamtrevision der Richt- und Nutzungsplanung im März 2018 von der Gemeindeversammlung festgesetzt. Das Gebiet Leugrueb wurde darin als geplante Langsamfahrzone festgelegt. Entlang der Strassen im Betrachtungsperimeter verlaufen kommunale Fusswege. Für die Gössikerstrasse enthält der Verkehrsrichtplan zusätzlich eine überkommunale Festlegung als Fuss- und Wanderweg sowie eine kommunale Festlegung als Radweg.

Ausschnitt Verkehrsrichtplan

kommunale Festlegungen		
bestehend	geplant	
		Fuss- und Wanderweg
		Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag
		Radweg
		Langsamfahrzone
überkommunale Festlegungen		
bestehend	geplant	
		Fuss- und Wanderweg
		Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag
		Radweg



## 2.2 Strassenverzeichnis

### Strassenverzeichnis

Die folgende Tabelle gibt einen stichwortartigen Überblick über die Charakteristik der Strassen und Wege innerhalb der geplanten Tempo-30-Zone. Die Spalte «Massnahmen» nennt bestehende bauliche Massnahmen im Strassenraum sowie allfällig erforderliche ergänzende Massnahmen.



Strasse	Erscheinungsbild	Massnahmen
Gössikerstrasse	Strasse mit einseitigem Trottoir auf gewissen Abschnitten Breite: 3.50 – 6.10 m	Bestehende seitliche Einengungen und vertikale Versätze bei Fussgängerquerungen
Leugrueb	Strasse mit einseitigem Trottoir Breite: 3.80 – 6.50 m	Bestehende wechselseitige horizontale Versätze und Längsparkplätze auf der Fahrbahn, Anrampungen bei Einmündungen  Neu: Zonentor kombiniert mit seitlicher Einengung
Ernstacher (Privatstrasse)	Strasse mit einseitigem Trottoir, Sackgasse Breite: 4.70 – 5.00 m	Bestehende Anrampung bei Einfahrt Leugrueb
Leugruebweg (Privatstrasse)	Zufahrtsstrasse ohne Trottoir, Sackgasse Breite: 4.90 – 5.00 m	Bestehende Anrampung bei Einfahrt Leugrueb
Waltikon	Strasse ohne Trottoir Breite: 4.90 – 5.40 m Dreiteiliges Fahrverbot	Bestehende Längsparkfelder auf der Fahrbahn, Anrampung bei Einfahrt Leugrueb

## 2.3 Sicherheit und Unfallgeschehen

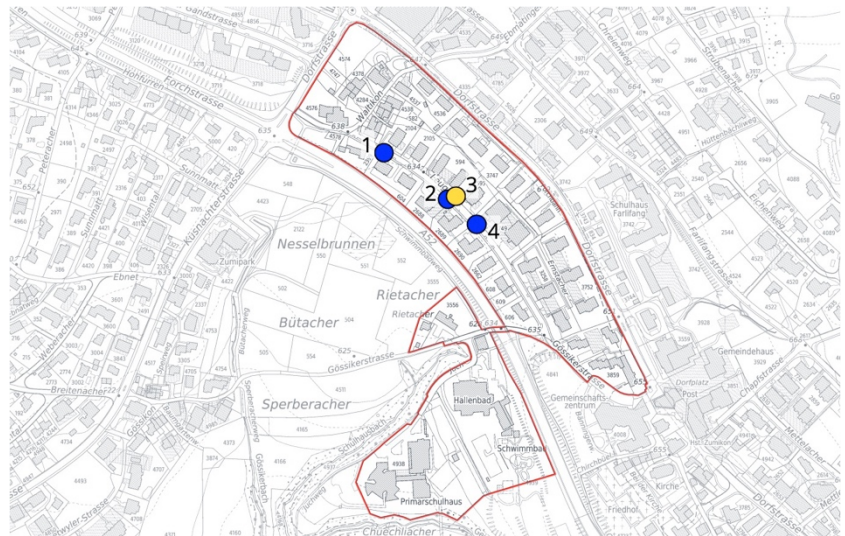
### Auswertung Unfallstatistik

1.1.2020 bis 31.12.2025

Zur Beurteilung des Unfallgeschehens wurde die von der Kantonspolizei geführte Unfallstatistik vom 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2025 ausgewertet.

Im Gebiet Leugrueb wurden in diesem Zeitraum vier Unfälle polizeilich erfasst, wobei ausschliesslich Sachschaden entstand. Es handelt sich um drei Parkierunfälle (blaue Punkte) und einen Schleuder-/Selbstunfall (gelber Punkt).

Grafik Unfalldaten



### Beurteilung Unfallgeschehen

Die Unfallhergänge sind nicht direkt auf überhöhte Geschwindigkeiten zurückzuführen. Dennoch würde eine tiefere Geschwindigkeit die Verkehrssicherheit verbessern, da kürzere Reaktionswege und reduzierte Aufprallenergie die Unfallfolgen mildern.

## 2.4 Verkehrsmenge und Geschwindigkeiten

### Praxis Kantonspolizei

Die Praxis der Kantonspolizei, die auch nach der Verordnungsanpassung vom 1. Januar 2023 weiterhin gilt, stützt sich auf folgenden Grundsatz: Wenn ein v85-Wert (v85 = Geschwindigkeit, die durch 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird) von **weniger als 41 km/h** ermittelt wird, sind für die Einhaltung von Tempo 30 keine baulichen Massnahmen notwendig. Allein durch die Signalisation von Tempo 30 sollte sich dann ein v85-Wert von ca. 35 km/h einstellen. Bei Geschwindigkeiten von 41 km/h und mehr sind hingegen unterstützende bauliche Massnahmen gefordert.

### Datenerhebung

(1.4.2025 bis 7.4.2025)

In der Woche vom 1. April bis am 7. April 2025 wurde auf der Strasse Leugrueb eine Verkehrserhebung mittels Seitenradargerät durchgeführt. Dabei wurden die Geschwindigkeiten sowie der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) aufgezeichnet.

Die Geschwindigkeiten wurden bei signalisierter Geschwindigkeit Generell 50 km/h gemessen. Pro Richtung müssen mindestens 100 Fahrzeuge gemessen werden, damit die Messung aussagekräftig ist. Diese Anforderung ist erfüllt.

### Messresultate

#### Auswertung Verkehrserhebung

<sup>1</sup>v50 = Geschwindigkeit, die von 50% der Fahrzeuge nicht überschritten wird  
<sup>2</sup>v85 = Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird  
<sup>3</sup>vmax = Höchste gemessene Geschwindigkeit

Bei den Messungen wurden folgende Resultate ermittelt:

Strasse	DTV	Richtung	V50	V85	VMAX
Leugrueb 1	227	Dorfstrasse	33 km/h	39 km/h	70 km/h
	198	Gössikerstrasse	31 km/h	38 km/h	59 km/h

### Messstandort



### Massnahmen aufgrund der Geschwindigkeiten

Die erfassten Geschwindigkeiten in der Strasse Leugrueb liegen mit 38 respektive 39 km/h unter dem Grenzwert von 41 km/h. Bei der Umsetzung einer Tempo-30-Zone sollte die Signalisation und Markierung ausreichen, um die Zielgeschwindigkeit sicherzustellen.

## Fazit

Die bestehenden Anrampungen und seitlichen Versätze in der Strasse Leugrueb senken die Geschwindigkeit bereits merklich. Tempo 30 kann grundsätzlich ohne bauliche Massnahmen umgesetzt werden.

## 2.5 Beurteilung der Auswirkungen

### Kosten-Nutzen-Verhältnis

Der Aufwand für die Signalisation und die Markierungen steht mit den angestrebten Zielen in einem angemessenen Verhältnis.

### Materielle Aspekte

Nachfolgend die wichtigsten Auswirkungen in Stichworten:

- Die Sicherheit, das Sicherheitsgefühl und damit die Wohnqualität im Gebiet nehmen mit Tempo 30 zu.
- Gemäss den Erfahrungen mit Tempo 30 nimmt die Anzahl Unfälle mit Schwerverletzten ab.
- Die Sichtweiten werden durch die tieferen Geschwindigkeiten verbessert und damit entschärfen sich auch allfällige Gefahrenstellen.
- Der Strassenraum wird für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet.
- Das Strassennetz bleibt nach wie vor durchgängig.

### Rechtliche Aspekte

Folgende rechtliche Belange sind von Bedeutung:

- Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Ab 50 km/h (plus Toleranz) wird der Fahrausweis entzogen.
- Im Unterschied zu Begegnungszonen haben Fahrzeuge in Tempo-30-Zonen Vortritt. Fussgänger dürfen die Fahrbahn überall queren. Fahrzeugähnliche Geräte (fäg) sind – wie auch bei generell 50 km/h – nur auf verkehrsarmen Nebenstrassen gestattet.

### 3 MASSNAHMEN

#### Notwendige Massnahmen gemäss Verordnung

Art. 4 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen verlangt das Aufheben von vom Rechtsvortritt abweichenden Vortrittsregelungen und von Fussgängerstreifen. Gemäss Art. 5 sind folgende Massnahmen zur Gestaltung des Strassenraums und der Zonen nötig:

- Zonentor am Übergang 50 Generell in eine Zone
- nötigenfalls Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente zur Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit

#### Signalisationsmassnahmen

Es sind die nachfolgenden Signalisationen, Markierungen und baulichen Massnahmen vorgesehen:

##### Zonentor

Mindestens ein Signal im Strassenraum und Markierung «Zone 30»; das Signal sollte Durchsicht erlauben.

An folgenden Zoneneingängen wird ein Zonentor oder Signalständer montiert:

- Waltikon
- Leugrueb
- Gössikerstrasse
- Gössikerstrasse in Richtung Gössikon (ein facher Signalständer)



##### Markierungen

Markierung «Erinnerung 30»

Die Markierung «Erinnerung 30» wird grundsätzlich nach Abzweigungen angebracht.



##### Demarkierung Fussgängerstreifen

Alle Fussgängerstreifen (Ausnahme: bei Schulen und Heimen) müssen im Bereich der Tempo-30-Zonen entfernt werden.

Die beiden Fussgängerstreifen in diesem Gebiet liegen unmittelbar beim Primarschulhaus und bleiben darum bestehen.



##### Seitliche Einengung

Am Zoneneingang auf der Strasse Leugrueb wird das Signalrack mit einer seitlichen Einengung kombiniert um die Torwirkung zu verstärken.



## 4 KOSTENSCHÄTZUNG

### Grobkostenschätzung

Die Einheitspreise basieren auf Erfahrungswerten von andernorts in Zumikon bereits realisierten Tempo-30-Zonen sowie vergleichbaren Projekten.

#### 1. Markierung

1.1 Installation				200.00
1.2 Markierung Zone 30	Stk.	4	325	1'300.00
1.3 Markierung Erinnerung 30	Stk.	11	110	1'210.00
1.4 Markierung Rechtsvortritt	Stk.	0	900	0.00
<b>Total:</b>				<b>Fr 2'710.00</b>

#### 2. Signalisation

2.1 Signal 2.59.1/2 (Zone 30/Ende 30)	Stk.	8	100	800.00
2.2 Weitere Signale (Anpassungen)	Stk.	0	60	0.00
2.3 Signalständer und Rohrrahmen	Stk.	1	200	200.00
2.4 Stele/Rack	Stk.	3	1350	4'100.00
2.5 Montage in Rahmen	Stk.	8	6	0.00
<b>Total:</b>				<b>Fr 5'100.00</b>

#### 3. Signalisation Einbauen

3.1 Installation				1'000.00
3.2 Versetzen Signalrack/Stele	Stk.	3	500	1'500.00
3.2 Versetzen Signalständer/Poller	Stk.	2	400	800.00
3.3 Demontage bestehender Signalständer/Racks	Stk.	0	200	0.00
3.4 Montage in Fundamente	Stk.	5	90	500.00
<b>Total:</b>				<b>Fr 3'800.00</b>

#### 4. Bauliche Massnahmen

4.1 Installation (siehe 3.1)				
4.2 Seitliche Einengung	Stk.	1	3500	3'500.00
Reserve	Stk.	1	3500	3'500.00
<b>Total:</b>				<b>Fr 7'000.00</b>

**Total:**

Fr 18'610.00

**Mwst.**

Fr 1'500.00

**Baukosten Total:**

Fr 20'110.00

5. Erstellen technische Grundlagen, Ausführungspläne und Bauleitung je nach Umfang (ca. 30%)				5'600.00
6. Unvorhergesehenes Rundung (ca. 10%)				2'100.00

**Gesamtkostenschätzung Umsetzung (gerundet):**

**Fr 28'000.00**

### Folgekosten

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone werden Folgekosten anfallen. Für die Bodenmarkierungen fallen regelmässige Instandstellungsarbeiten an. Je nach gewähltem Verfahren (Kaltplastik, Markierungsfarbe) liegt die Lebensdauer der Bodenmarkierungen zwischen 5 und 10 Jahren.

## 5 PLANUNGSABLAUF

### **Vorprüfung Kantonspolizei**

Die Kantonspolizei hat zu den vorliegenden technischen Grundlagen Stellung genommen und im Sinne eines Vorentscheides der Einführung einer Tempo-30-Zone zugestimmt.

### **Mitwirkung**

Die Mitwirkung der Bevölkerung erfolgt gemäss § 13 und § 16 StrG. Das Verfahren liegt in der Zuständigkeit der Auftraggeberin (Gemeinde Zumikon).

### **Zustimmung Gemeinderat, Antrag an Kantonspolizei**

Wenn der Gemeinderat dem vorliegenden technischen Bericht zustimmt, stellt die Gemeinde Zumikon der Kantonspolizei den Antrag, die notwendigen Verkehrsanordnungen zur Einführung der Tempo-30-Zone zu verfügen.

### **Verfügung DS**

Die Kantonspolizei – respektive die Sicherheitsdirektion (DS) – verfügt die Tempo-30-Zone und erklärt allfällige unterstützende Massnahmen für verbindlich. Gleichzeitig sind Anpassungen an der Signalisation zu verfügen.

### **Rekursfrist gegen die Verfügung**

Mit der Publikation beginnt die Rekursfrist von 30 Tagen gegen die Verfügungen zu laufen.

### **Ausführung**

Nach Ablauf der Rekursfrist können die baulichen Massnahmen erstellt und die neue Signalisation umgesetzt werden.

### **Rechtswirkung**

Die Rechtswirkung beginnt, sobald die Signaltafeln montiert und sichtbar sind.