

Tempo-30-Zone In der Gandstrasse

TECHNISCHE GRUNDLAGEN

Stand Auflage § 16 StrG



Inhalt

1	EINLEITUNG	3
1.1	Auftrag und Inhalt	3
1.2	Grundlagen	4
1.3	Rechtliches	4
1.4	Ziele	4
2	TECHNISCHE GRUNDLAGEN	5
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
3	MASSNAHMEN	10
4	KOSTENSCHÄTZUNG	12
5	PLANUNGSABLAUF	13

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 in der Gandstrasse. In einer zweiten Etappe (ab 2027) ist auch eine Umsetzung von Tempo 30 auf der nördlich angrenzenden Strasse Morgental geplant.

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 31. März bis 6. April 2025
- Unfallauswertung (VUGIS) vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2025
- Kommunalen 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^{bis} 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

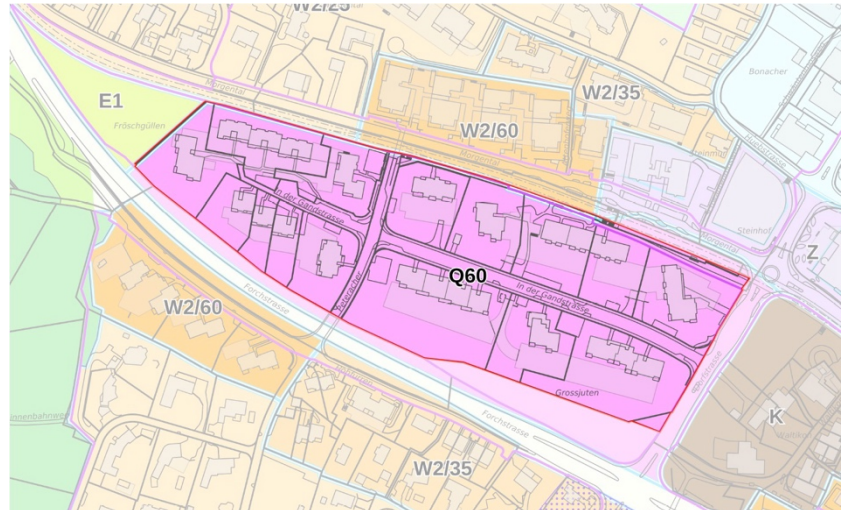
2 TECHNISCHE GRUNDLAGEN

2.1 Nutzungsansprüche

Wohnqualität und Sicherheit verbessern

Der Perimeter des Gebiets «In der Gandstrasse» umfasst eine Quartiererhaltungszone. Im Perimeter befinden sich hauptsächlich Wohnnutzungen und vereinzelt nicht störendes Gewerbe. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit soll die Verkehrssicherheit auf den Quartierstrassen sowie die Wohnqualität im Perimeter verbessern.

Bearbeitungsperimeter

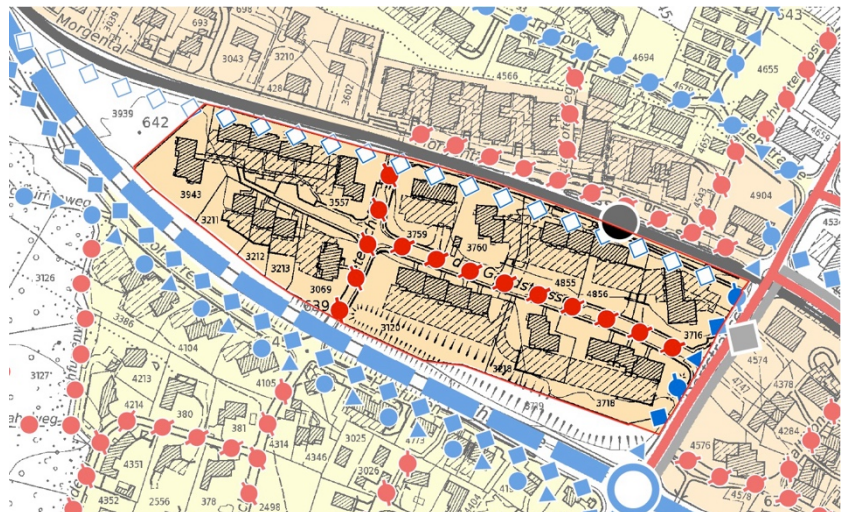


Verkehrsrichtplan Zumikon

Der Verkehrsrichtplan wurde im Rahmen der Gesamtrevision der Richt- und Nutzungsplanung im März 2018 von der Gemeindeversammlung festgesetzt. Das Gebiet in der Gandstrasse wurde darin als geplante Langsamfahrzone festgelegt. Entlang der Strassen im Betrachtungsperimeter verlaufen kommunale Fusswege.

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
In der Gandstrasse	Strasse mit beidseitigem Trottoir Breite: 5.80 – 8.00 m	Seitliche Versätze und Längsparkplätze Neu: 2 x Berlinerkerben, Vertikaler Versatz, Zonentor auf seitlicher Einengung
Peteracher	Strasse mit einseitigem Trottoir, Sackgasse Breite: 6.00 – 6.20 m	Seitliche Einengung, Tempo-30-Rack

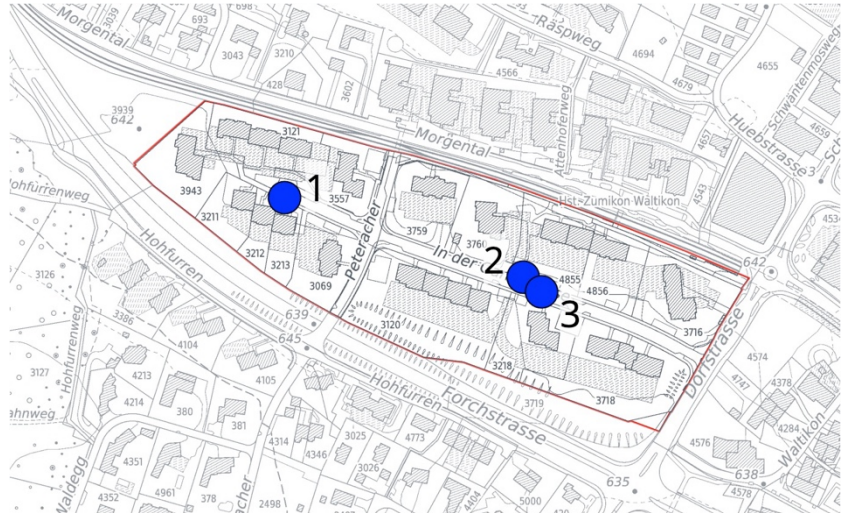
2.3 Sicherheit und Unfallgeschehen

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 In der Gandstrasse wurden in diesem Zeitraum drei Unfälle, mit einer schwerverletzten Person, polizeilich erfasst. Es handelt sich bei allen drei Unfällen um Parkierunfälle, wovon zwei Fahrzeuge mit einem anderen Verkehrsteilnehmer kollidierten.

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

(31.3.2025 bis 6.4.2025)

In der Woche vom 31. März bis am 6. April 2025 wurde in der Gandstrasse 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

¹ v50 = Geschwindigkeit, die von 50% der Fahrzeuge nicht überschritten wird

²v85 = Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird

³v_{max} = Höchste gemessene Geschwindigkeit

Bei den Messungen wurden folgende Resultate ermittelt:

Strasse	DTV	Richtung	V50	V85	VMAX
In der Gandstrasse 1	243	Peteracher	39 km/h	46 km/h	87 km/h
	548	Dorfstrasse	34 km/h	44 km/h	65 km/h

Messstandort



Massnahmen aufgrund der Geschwindigkeiten

Die erfassten Geschwindigkeiten in der Gandstrasse liegen mit 44 respektive 46 km/h über dem Grenzwert von 41 km/h. Bei der Umsetzung einer Tempo-30-Zone muss die Zielgeschwindigkeit mittels baulicher Massnahmen sichergestellt werden.

Fazit

Das Geschwindigkeitsniveau In der Gandstrasse setzt punktuell unterstützende bauliche Massnahmen voraus, um die Zielgeschwindigkeit sicherzustellen. Ergänzend zu den bestehenden seitlichen Versätzen sollen Berlinerkrissen erstellt werden.

2.5 Beurteilung der Auswirkungen

Kosten-Nutzen-Verhältnis

Der Aufwand für die Signalisation und die vorgesehenen baulichen Massnahmen 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 und Markierungen 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:

- In der Gandstrasse
- Peteracher (Montage an Kandelaber)



Markierungen

Markierung «Erinnerung 30»

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



Markierung «Rechtsvortritt»

An folgenden Knotenpunkten werden Rechtsvortritte markiert:

- In der Gandstrasse / Peteracher



Demarkierung Fussgängerstreifen

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



Ergänzende bauliche Massnahmen

Die gemessenen v85-Werte In der Gandstrasse betragen 44 und 46 km/h in die beiden Fahrtrichtungen. Um die Zielgeschwindigkeiten sicherzustellen, sind unterstützende bauliche Massnahmen nötig.

Seitliche Einengung

Am Zoneneingang In der Gandstrasse wird das Signalrack mit einer seitlichen Einengung kombiniert.



Berlinerkissen

In der Gandstrasse werden zwei Berlinerkissen sowie eine Anrampung über die gesamte Breite erstellt, um die Geschwindigkeit wirkungsvoll zu reduzieren.



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.	1	325	325.00
1.3 Markierung Erinnerung 30	Stk.	4	110	440.00
1.4 Markierung Rechtsvortritt	Stk.	1	900	900.00
1.5 Markierung Parkfelder	Stk.	0	150	0.00
1.6 Demarkierung Zone 30, Fussgängerstreifen, Stop, kein Vortritt etc.	Stk.	2	150	300.00
Total:				Fr 2'165.00

2. Signalisation

2.1 Signal 2.59.1/2 (Zone 30/Ende 30)*	Stk.	2	100	200.00
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.	0	1350	0.00
2.5 Montage in Rahmen*	Stk.	2	6	0.00
Total:				Fr 400.00

3. Signalisation Einbauen

3.1 Installation				1'000.00
3.2 Versetzen Signalrack/Stele	Stk.	1	500	500.00
3.2 Versetzen Signalständer/Poller	Stk.	1	400	400.00
3.3 Demontage bestehender Signalständer/Racks	Stk.	1	200	200.00
3.4 Montage in Fundamente	Stk.	2	90	200.00
Total:				Fr 2'300.00

4. Bauliche Massnahmen

4.1 Installation (siehe 3.1)				
4.2 Seitliche Einengung	Stk.	1	3500	3'500.00
4.3 BerlinerKissen	Stk.	2	4500	9'000.00
4.4 Anrampung / Knoten anheben	Stk.	1	15000	15'000.00
4.5 Schacht anpassen	Stk.	2	1500	3'000.00
Reserve	Stk.	0	3500	0.00
Total:				Fr 30'500.00
Total:				Fr 35'365.00
Mwst.				Fr 2'800.00
Baukosten Total:				Fr 38'165.00

5. Erstellen technische Grundlagen, Ausführungspläne und Bauleitung je nach Umfang (ca. 30%)	10'700.00
6. Unvorhergesehenes Rundung (ca. 10%)	3'900.00

Gesamtkostenschätzung Umsetzung (gerundet):

Fr 53'000.00

*Demontiertes Rack wiederverwenden

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

Mit Schreiben vom 4. August 2026 hat die Kantonspolizei 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.