



uster
Wohnstadt am Wasser

Kanton Zürich

Tempo-30-Zone Oberuster

ERWEITERUNG HEGETSBERGSTRASSE

Kurzbericht Technische Grundlagen



**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

37330 – 13.3.2024

Inhalt	1 EINLEITUNG	3
	1.1 Auftrag und Inhalt	3
	1.2 Grundlagen	4
	1.3 Rechtliches	4
	2 TECHNISCHE GRUNDLAGEN	5
	2.1 Nutzungsansprüche	5
	2.2 Geschwindigkeitsniveau	5
	2.3 Massnahmen	6
	2.4 Strassenverzeichnis	7
	2.5 Beurteilung der Auswirkungen	8
	3 KOSTENSCHÄTZUNG	9
	4 PLANUNGSABLAUF	10
Beilagen	Massnahmenplan Zone Hegetsbergstrasse 1:1000	

Auftraggeber	Stadt Uster Manuel Walther, Leiter Verkehrstechnik, Abteilung Sicherheit
Bearbeitung	SUTER • VON KÄNEL • WILD Anita Brechbühl, Jeron Jäger
Titelbild	Foto Begehung

1 EINLEITUNG

1.1 Auftrag und Inhalt

Ausgangslage

Anwohnende der Hegetsbergstrasse haben eine Petition eingereicht, die den Einbezug der Hegetsbergstrasse in die bestehende Tempo-30-Zone Oberuster fordert.

Bearbeitungsperimeter Erweiterung
Hegetsbergstrasse (rot)
Bestehende Zonenabgrenzung
Oberuster (orange)



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 verkehrorientierten 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 6. Februar 2024 bis 12. Februar 2024
- Massnahmenkonzept Uster «Tempo-30-Zonen flächendeckend in Wohngebieten», ARGE SKW und Gossweiler vom 30. Mai 2008
- Verkehrsberuhigende Massnahmen in der Stadt Uster, behördenverbindliche Strategie gemäss Gemeinderatsbeschluss Nr. 174 vom 25. September 2000
- Bau- und Zonenordnung der Stadt Uster
- 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 (Zonensignalisationen) und Art. 22a (Tempo-30-Zone)
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 1. Januar 2023

2 TECHNISCHE GRUNDLAGEN

2.1 Nutzungsansprüche

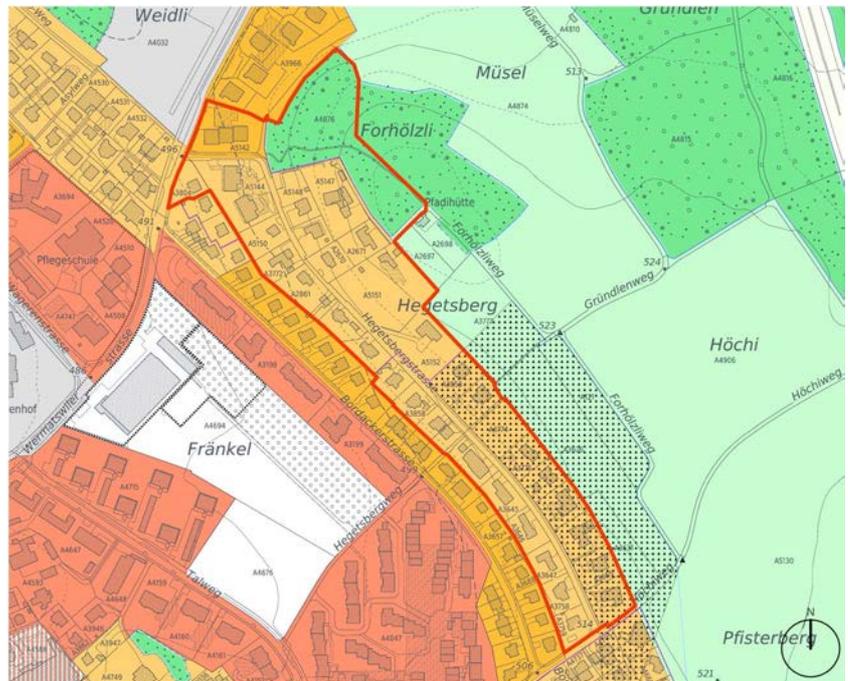
Wohnqualität und Sicherheit verbessern

Die Hegetsbergstrasse liegt am nordöstlichen Siedlungsrand der Stadt Uster.

Der zu untersuchende Perimeter ist der Landhauszone L2/30 zugewiesen und grenzt an die Wohnzone W2/30. Im Bearbeitungsperimeter befinden sich grossmehrheitlich Wohnnutzungen.

Mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit soll auf der Hegetsbergstrasse analog den benachbarten Quartierstrassen die Verkehrssicherheit verbessert und die Wohnqualität erhöht werden.

Auszug Zonenplan Uster mit geplanter Zonenabgrenzung (rot)



2.2 Geschwindigkeitsniveau

Geschwindigkeitsmessungen

Die Geschwindigkeiten wurden bei signalisierter Geschwindigkeit Generell 50 km/h gemessen. Pro Standort und Richtung müssen mindestens 100 Fahrzeuge gemessen werden.

Wenn ein v_{85} (v_{85} = Geschwindigkeit, die durch 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird) von **maximal 41 km/h** ermittelt wird, geht die Kantonspolizei aufgrund von Studien davon aus, dass für die Einhaltung von Tempo 30 keine baulichen Massnahmen notwendig sind. Allein durch die Signalisation von Tempo 30 sollte sich dann ein v_{85} von ca. 35 km/h einstellen.

Messresultate

1) Messung Nord

Quelle: CRMV GmbH

Bei den Messungen wurden folgende Resultate ermittelt:

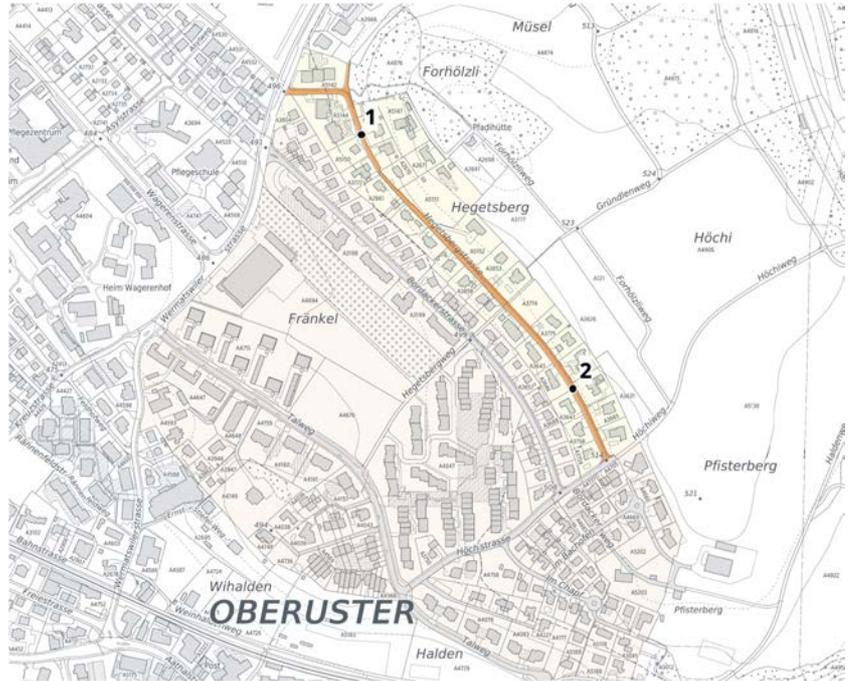
Richtung	DTV	V50	V85	V100
Höchistrasse	51 Fz	31 km/h	37 km/h	59 km/h
Wermatswilerstrasse	54 Fz	31 km/h	36 km/h	51 km/h

2) Messung Süd

Quelle: CRMV GmbH

Richtung	DTV	V50	V85	V100
Höchistrasse	25 Fz	34 km/h	43 km/h	56 km/h
Wermatswilerstrasse	23 Fz	31 km/h	39 km/h	53 km/h

Übersicht Messstandorte



Massnahmen aufgrund der Geschwindigkeiten

Die erfassten V85-Werte am Messpunkt 1 liegen unter 41 km/h und entsprechen bereits heute den Richtwerten einer Tempo-30-Zone. Am Messpunkt 2 in Fahrtrichtung Höchistrasse wurden leicht erhöhte Geschwindigkeiten aufgezeichnet. Aufgrund der geringen Durchfahrtsfrequenz von 25 Fahrzeugen pro Tag wird davon ausgegangen, dass die Zielgeschwindigkeit auch ohne zusätzliche Massnahmen erreicht werden kann.

2.3 Massnahmen

Notwendige Massnahmen gemäss Verordnung

Art. 4 der Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen verlangt das Aufheben von Rechtsvortritt abweichenden Vortrittsregelungen und von Fussgängerstreifen.

Gemäss Art. 5 sind folgende Massnahmen zur Gestaltung des Strassenraums und der Zonen nötig:

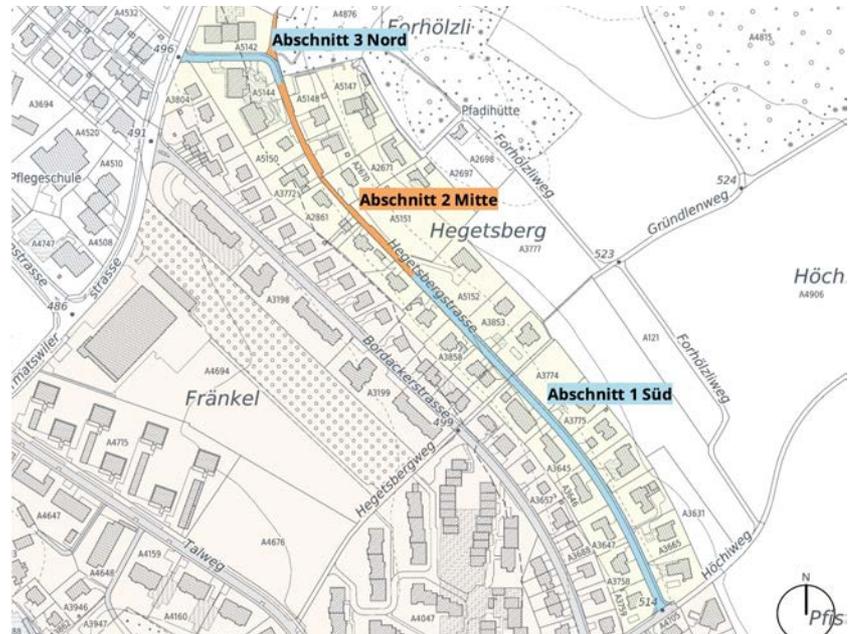
- Zonentor am Übergang Generell 50 in eine Zone
- nötigenfalls Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente zur Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit

2.4 Strassenverzeichnis

Strassen

Hegetsbergstrasse

Die geplante Erweiterung der Tempo-30-Zone umfasst die Hegetsbergstrasse. Diese lässt sich in drei Abschnitte (vgl. Abbildung) unterteilen, welche die nachfolgend beschriebenen Merkmale aufweisen.



Abschnitt 1 (Süd)

Im Abschnitt 1 weist die Hegetsbergstrasse eine Fahrbahnbreite von ca. 5 Metern auf und verfügt über ein einseitiges Trottoir. Teilweise sind die Sichtweiten bei den seitlichen Grundstückszufahrten aufgrund von Hecken und Gehölz eingeschränkt.



Abschnitt 2 (Mitte)

Im Abschnitt 2 wird der Gehweg in eine Mischverkehrsfläche überführt und die Fahrbahn verengt sich punktuell auf ca. 3 Meter. Zudem bestehen beidseits dieses Abschnittes verkehrsberuhigende Elemente in Form von zwei seitlichen Einengungen und einer Anrampung.



Abschnitt 3 (Nord)

Kurz vor der Kurve Richtung Knoten Wermatswilerstrasse besteht wieder ein einseitiges Trottoir. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 4.5 Meter. Die Einmündung der Hegetsbergstrasse in die Wermatswilerstrasse ist als Trottoirüberfahrt ausgestaltet.



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 KOSTENSCHÄTZUNG

Grobkostenschätzung

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

Bei der Kostenberechnung wurde davon ausgegangen, dass das bestehende Rack an der Höchstrasse demontiert und nicht wiederverwendet wird bzw. ein neues Rack zu beschaffen ist. Vor der Umsetzung ist zu prüfen, ob das bestehende Rack wiederverwendet werden kann, was die Kosten wie auch den Ressourcenverbrauch senkt.

1. Markierung	Preis	Einheit	Menge	Betrag (rund)
1.1 Installation				500.00
1.2 Demarkierung "Zone 30"	240	Stk.	1	300.00
1.3 Markierung "Zone 30"	250	Stk.	2	500.00
1.4 Markierung Erinnerung "30"	150	Stk.	4	600.00
Total:				Fr 1'900.00

2. Signalisation	Preis	Einheit	Menge	Betrag (rund)
2.1 Signal (Zone Anfang / Ende)	360	Stk.	3	1'100.00
2.2 Signalständer einfach	170	Stk.	2	400.00
2.3 Rack und Leitpfeiblech	1'400	Stk.	1	1'400.00
2.4 Montage in Rahmen	10	Stk.	8	100.00
2.5 Pfosten	320	Stk.	1	400.00
2.6 Demontage bestehender Signale	200	Stk.	1	200.00
Total:				Fr 3'600.00

Massnahmekosten Total (inkl. MwSt. gerundet) Fr 5'500.00

4. Projekt	Betrag (rund)
4.1 Planung und Projektierung (ca. 20%)	1'100.00
4.2 Publikationen	600.00
4.3 Unvorhergesehenes / Rundung (ca. 10%)	600.00

Projektierungskosten Total (gerundet) Fr 3'000.00

Gesamtkosten Total Zone (gerundet) Fr 9'000.00

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.

4 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.

Information der Anwohner

Die Mitwirkung der Anwohner gemäss § 13 Strassengesetz (StrG) ist Sache der Auftraggeberin (Stadt Uster)

Zustimmung Stadtrat, Antrag an Kantonspolizei

Wenn der Stadtrat dem vorliegenden technischen Bericht zustimmt, stellt die Stadt Uster 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.