



uster
Wohnstadt am Wasser

Kanton Zürich

Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit

ZONE HOHFURENSTRASSE

Verkehrstechnisches Gutachten



**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

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

37330 - 13.10.2025

Inhalt	1 EINLEITUNG	3
	1.1 Auftrag	3
	1.2 Grundlagen	3
	1.3 Rechtliches	4
	2 ANALYSE	5
	2.1 Gebietsgrösse und Nutzung	5
	2.2 Netzhierarchie	6
	2.3 Umfeld	7
	2.4 Charakteristik der Strassenzüge	8
	2.5 Sicherheit und Unfallgeschehen	10
	2.6 Verkehrsmenge und Geschwindigkeiten	10
	2.7 Privatstrassen	11
	3 BEURTEILUNG	12
	3.1 Wirkung von Tempo 30	12
	3.2 Wirkung von Begegnungszonen	13
	3.3 Eigenschaften Geschwindigkeitsregime	14
	3.4 Beurteilung Hohfurenstrasse	15
	4 MASSNAHMEN	17
	4.1 Signalisation und Markierung	17
	4.2 Massnahmenkonzept Begegnungszone	17
	5 KOSTENSCHÄTZUNG	18
	6 AUSWIRKUNGEN	19
	7 PLANUNGSABLAUF	21

- Beilagen**
- Massnahmenplan Tempo 30 Hohfurenstrasse – 1:1000
 - Massnahmenplan Begegnungszone Hohfurenstrasse – 1:1000

Auftraggeber Stadt Uster
Manuel Walther, Leiter Verkehrstechnik, Abteilung Sicherheit

Bearbeitung SUTER • VON KÄNEL • WILD
Anita Brechbühl, Jeron Jäger

Titelbild Eigenes Bild Begehung

1 EINLEITUNG

1.1 Auftrag

Ausgangslage

Seitens Bevölkerung wurde für den Perimeter Hohfurenstrasse eine Petition eingereicht, welche die Einführung einer Begegnungszone fordert.

Bearbeitungsperimeter



Aufgabe

Als Entscheidungsgrundlage für den Stadtrat und die spätere Antragstellung an die Kantonspolizei zur Anordnung der entsprechenden Verkehrsmassnahme ist ein Gutachten gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG erforderlich. Darin ist aufzuzeigen, ob die Einführung einer Begegnungszone zweck- und verhältnismässig ist, ob alternativ eine Tempo-30-Zone die geeignetere Massnahme darstellt oder mit welchen baulichen Massnahmen die Situation verbessert werden könnte. Bei der Beurteilung ist der städtische Leitfaden mit den Eignungskriterien für Begegnungszonen zu berücksichtigen.

1.2 Grundlagen

Massgebliche Grundlagen

Die folgenden Grundlagen standen für die Ausarbeitung zur Verfügung:

- Konzept Leitfaden Begegnungszonen der Stadt Uster 28.11.2024
- Unfallstatistik Kantonspolizei ZH vom 01.7.2020 - 30.6.2025
- Geschwindigkeitsmessungen vom 2. September 2025 bis 8. September 2025
- Kommunale Verkehrsrichtpläne Stadt Uster vom 7.5.2024
- Bau- und Zonenordnung der Stadt Uster
- Übersichtsplan 1:5000, Katasterplan 1:500, Orthofoto

1.3 Rechtliches

Wichtige Rechtsgrundlagen

- Art. 3 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG)
- Art. 32 Strassenverkehrsgesetz (SVG)
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 1. Januar 2023
- Art. 108 Signalisationsverordnung (SSV)
- Art. 2a (Zonensignalisationen), Art. 22a (Tempo-30-Zone) und Art. 22b (Begegnungszone) SSV

Voraussetzung Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit

Die massgebliche Rechtsgrundlage für eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ist Art. 108 SSV. Dieser regelt, unter welchen Bedingungen die Höchstgeschwindigkeit beschränkt werden kann.

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV 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.

Abweichungen

Seit 1. Januar 2023 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen in Abweichung der Absätze 1, 2 sowie 4 nach Artikel 3 Absatz 4 SVG.

Weitere Voraussetzungen

- Gemäss Art. 2a Abs. 2 SSV sind Zonensignalisationen wie eine Tempo-30-Zone oder eine Begegnungszone nur Innerorts zulässig.
- Laut Art. 2a Abs. 5 und 6 SSV sind Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig. (Abschnitte von verkehrsorientierten Strassen können bei Erfüllung der Anforderungen nach Art. 108 Abs 1, 2 und 4 in eine Tempo-30-Zone integriert werden.)

2 ANALYSE

2.1 Gebietsgrösse und Nutzung

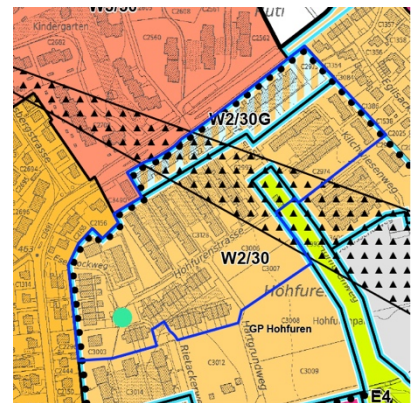
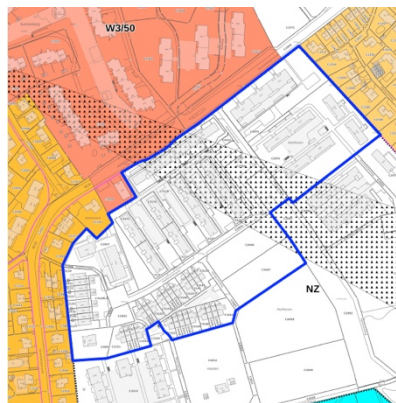
Übersicht

Das Gebiet um die Hohfurenstrasse ist im rechtskräftigen Zonenplan bislang nicht zoniert. Mit der Teilrevision der Bau- und Zonenordnung der Stadt Uster, die am 20. August 2025 öffentlich aufgelegt wurde, ist vorgesehen, das Gebiet neu als Wohnzone W2/30 mit einem kleinen Ausschnitt Erhaltungszone auszuscheiden. Damit wird die Zonierung an die bestehende Nutzung angepasst.

Der Betrachtungsperimeter wird auf der nordwestlichen Seite von der Sonnenbergstrasse abgegrenzt und umfasst eine Fläche von ca. 50'000 m².

Abbildung links: Auszug Zonenplan Uster mitgeplanter Zonenabgrenzung (blau)

Abbildung rechts: Auszug revidierter Zonenplan Uster (aktuell in öffentlicher Auflage)



Erschliessungs- und Bebauungsstruktur

Die Hohfurenstrasse ist rund 300 m lang und als Sackgasse ausgebildet. Aufgrund von Baulücken (inneren Reserven) besteht derzeit keine durchgehende beidseitige Bebauung, und die Haupteingänge der Mehrfamilienhäuser sind nur teilweise auf den Strassenraum ausgerichtet.

Nutzungen im Gebiet

Im Betrachtungsperimeter sind keine publikumsorientierten Nutzungen vorhanden; es handelt sich ausschliesslich um Wohnnutzungen.

Fazit

Die Hohfurenstrasse dient heute in erster Linie der Erschliessung der Wohnnutzungen im Gebiet. Die angrenzenden Siedlungen verfügen über siedlungsinterne Freiräume. Dank der offenen und durchlässigen Gestaltung besteht jedoch das Potenzial, dass die Strasse bei entsprechend herabgesetzter Höchstgeschwindigkeit nicht nur als Verkehrsfläche, sondern verstärkt auch als Aufenthalts- und Begegnungsraum genutzt wird. Die bestehende Durchwegung unterstützt dies, da die siedlungsinternen Fusswege mit der Hohfurenstrasse verknüpft und auf sie ausgerichtet sind.

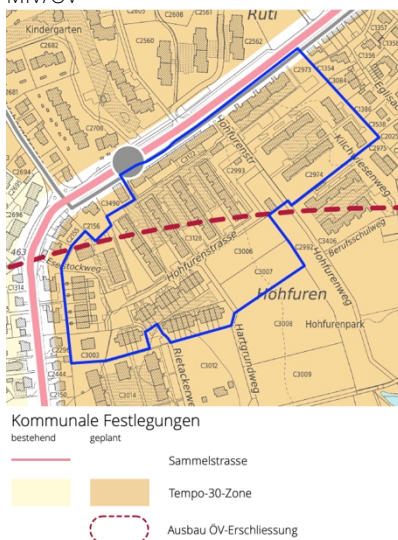
2.2 Netzhierarchie

Verkehrsrichtplan rechtskräftig

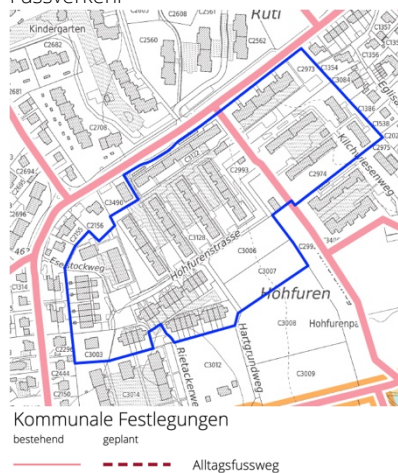
Der Hohfurenweg sowie die Sonnenbergstrasse, entlang der nord-westlichen Kante des Betrachtungsperimeters, sind im Verkehrsrichtplan Fussverkehr der Stadt Uster als Alltagsfusswege bezeichnet. Weiter sind sie im Verkehrsrichtplan Veloverkehr als Alltagsroute und Themenweg vermerkt.

Die anliegende Sonnenbergstrasse ist als Sammelstrasse festgelegt. Die im Perimeter liegenden Strassen sind im rechtskräftigen Verkehrsplan nicht bezeichnet.

Verkehrsrichtplan Stadt Uster Karte 1:
MIV/ÖV



Verkehrsrichtplan Stadt Uster Karte 2:
Fussverkehr



Verkehrsrichtplan Stadt Uster Karte 3:
Veloverkehr



Strassenklassifizierung

Die Hohfurenstrasse hat gemäss kommunalem Richtplan Verkehr eine untergeordnete Netzfunktion (Erschliessungsstrasse bzw. nicht verkehrsorientierte Nebenstrasse). Der Perimeter ist gemäss dem Verkehrsrichtplan als geplante Tempo-30-Zone gekennzeichnet.

Öffentlicher Verkehr

Durch den Perimeter führt keine Buslinie. Auf der Sonnenbergstrasse Nordwestlich des Perimeters befindet sich die nächste Bushaltestelle «Sonnenbergstrasse». Die Haltestelle wird von der Linie 817 (Uster Bahnhof bis Uster See) im 15-Min-Takt angefahren.

Fazit

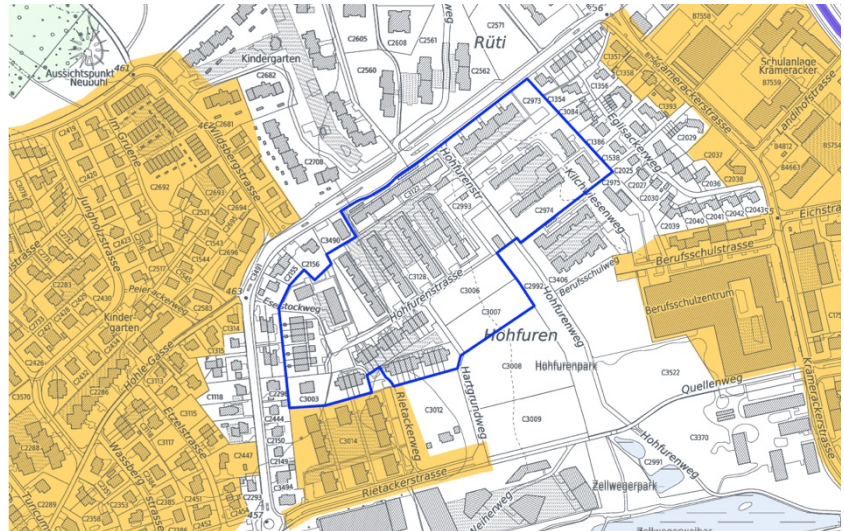
Gemäss dem kommunalen Richtplan Verkehr befindet sich das Gebiet um die Hohfurenstrasse in einer geplanten Tempo-30-Zone. Der Hohfurenweg hat dabei sowohl für den Fuss- wie auch den Veloverkehr eine gleichwertige Routenbedeutung.

2.3 Umfeld

Angrenzende Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

Um das Gebiet Hohfuren liegen drei bestehende Tempo-30-Zonen. Die Hohfurenstrasse ist mit diesen jedoch nicht direkt verbunden. Die nächstgelegene Begegnungszone liegt bei der Gerichts- und Webernstrasse.

Tempo 30, verfügt



Quelle: geo.zh.ch

Leitfaden Begegnungszone

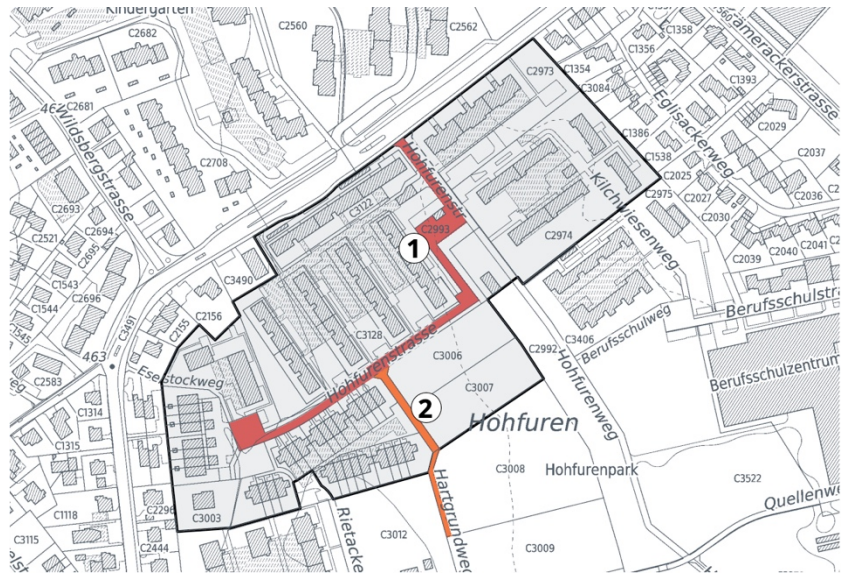
Die Stadt Uster hat einen Leitfaden zur Prüfung von Begegnungszonen in Wohnbereichen erarbeitet. Darin wird beurteilt, welche Strassen die erforderlichen Randbedingungen erfüllen und ob die Einführung einer Begegnungszone verhältnismässig ist. Für die Hohfurenstrasse wurde festgehalten, dass die Voraussetzungen grundsätzlich gegeben sind und verschiedene Argumente für die Einführung sprechen.

Fazit

Im Umfeld der Hohfurenstrasse bestehen mehrere Tempo-30-Zonen. Auf den ersten Blick erscheint eine Zusammenlegung mit der Tempo-30-Zone entlang der Rietackerstrasse naheliegend. Aufgrund der Tatsache, dass die Hohfurenstrasse eine Sackgasse ist, kann sie jedoch auch unabhängig vom bestehenden Umfeld betrachtet und beurteilt werden. Die im städtischen Leitfaden definierten übergeordneten Randbedingungen zur Eignung als Begegnungszone sind im Betrachtungsperimeter erfüllt

2.4 Charakteristik der Strassenzüge

Übersicht



1) Hohfurenstrasse

Die Hohfurenstrasse ist eine als Sackgasse ausgebildete Quartierstrasse, die der Erschliessung der angrenzenden Wohnhäuser dient. Sie weist eine durchschnittliche Breite von 5.1 m auf, unterbrochen von einem breiter gestalteten «Quartierplatz». Am Ende der Strasse befindet sich ein Wendepplatz. Zufussgehende und Velofahrende verkehren im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr, da die Hohfurenstrasse über kein Trottoir verfügt. Lediglich im Eingangsbereich übernimmt der parallel geführte Hohfurenweg diese Funktion.

Entlang der Hohfurenstrasse befinden sich ausschliesslich Wohnnutzungen. Die Zufahrt erfolgt über die Sonnenbergstrasse. Für Besucher stehen Senkrechtparkfelder zur Verfügung, wovon eines für Mobility reserviert ist.

Der Strassenraum ist auf weiten Abschnitten von Baumreihen gesäumt und durch Formschnitthecken oder Wildhecken von den Wohnflächen abgegrenzt. Betonsitzbänke bieten Sitzgelegenheiten und strukturieren den Raum zusätzlich. Durch gepflasterte Fahrbahnstreifen sowie trennende Betonelemente und Bäume wirkt die Strasse bereits heute verkehrsberuhigt.



2) Hartgrundweg

Der Hartgrundweg verbindet als Fuss- und Veloweg die Hohfurenstrasse mit der Rietackerstrasse. Im nördlichen Abschnitt dient er zusätzlich als Zufahrt zur Tiefgarage der angrenzenden Wohnhäuser, weiter südlich ist er in die bestehende Tempo-30-Zone integriert.

Der Weg ist überwiegend 5 m breit, verengt sich jedoch in einem mittleren Abschnitt auf 3 m. Östlich des Hartgrundwegs befindet sich eine weitläufige Wiese, während er westlich an das Quartier angrenzt.



Fazit

Das Erscheinungsbild der Hohfurenstrasse wie auch des Hartgrundwegs entspricht bereits dem einer Begegnungszone (Mischverkehrsfläche ohne Trottoir).

2.5 Sicherheit und Unfallgeschehen

Unfallstatistik Kantonspolizei
1.7.2020 - 30.6.2025

Zur Beurteilung des Unfallgeschehens wurde die von der Kantonspolizei erstellte Unfallstatistik vom 1. Juli 2020 bis 30. Juni 2025 ausgewertet. Im Projektperimeter registrierte die Polizei in den fünf Jahren einen einzigen Unfall.

Es handelt sich um einen Schleuder-/Selbstunfall ohne verletzte Personen. Es entstand Sachschaden im Wert von 5'000.-.

Legende

 Standort Unfall



Unfallart

Die Fahrzeuglenkende Person schneidet die Kurve und kollidiert mit einer Betonbank. Als Unfallursache wird das «Nichtbeherrschen des Fahrzeugs» angegeben.

Fazit

Dieser einzelne Unfall lässt keine Schlüsse über allfällige Gefahrenstellen ziehen. Basierend auf der Unfallstatistik lässt sich das Gefahrenpotenzial als gering einordnen.

2.6 Verkehrsmenge und Geschwindigkeiten

Geschwindigkeitsmessungen

Das Gutachten muss Auskunft über das Geschwindigkeitsniveau v50% und v85% liefern. Die Geschwindigkeiten werden dazu bei signalisierten Generell 50 km/h gemessen. Pro Standort und Richtung müssen mindestens 100 Fahrzeuge gemessen werden.

Wenn ein v85 (v85 = 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 v85 von ca. 35 km/h einstellen. Vergleichbar sind für Begegnungszonen bei einem gemessenen v85 Wert von **maximal 31 km/h** keine ergänzenden baulichen Massnahmen nötig.

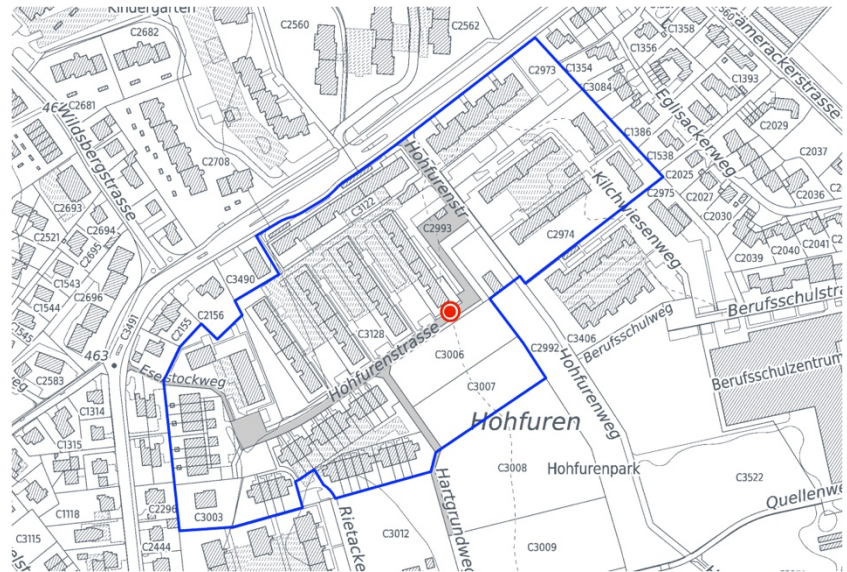
Messresultate

Die Verkehrsmessung erfolgte vom Dienstag, 2. September 2025 bis am Montag, 8. September 2025. Dabei wurden die folgenden Messresultate ermittelt:

Standort 1

Richtung	DTV	v50	v85	vmax
Sackgasse	201 Fz	26.3 km/h	32 km/h	45 km/h
Sonnenbergstrasse	201 Fz	27 km/h	32 km/h	45 km/h

Grafik Messstandort



Fazit

Die gemessenen Geschwindigkeiten fallen sehr tief aus. Eine Tempo-30-Zone kann ohne bauliche Massnahmen umgesetzt werden.

Mit dem v85-Wert von 32 km/h in beide Richtungen, kann davon ausgegangen werden, dass auch die Zielgeschwindigkeit für eine Begegnungszone mit minimalen unterstützenden Massnahmen erreicht werden kann.

Nach Rücksprache mit der verantwortlichen Person der Kantonspolizei, wird in diesem Fall eine farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) als ausreichend beurteilt.

2.7 Privatstrassen

Einverständnis Grundeigentümer

Alle betroffenen Strassen sind im Eigentum der Stadt Uster, dadurch entfällt die Pflicht, die jeweiligen Grundeigentümer anzuhören.

3 BEURTEILUNG

3.1 Wirkung von Tempo 30

**Tempo 30
kein Allheilmittel**

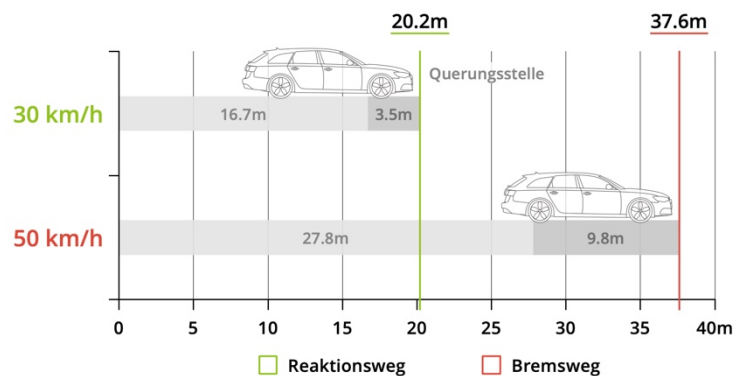
Dass Tempo 30 kein Allheilmittel für sämtliche Verkehrsprobleme darstellt, ist klar. Jedoch kann die Wirkung von Tempo 30 folgendermassen zusammengefasst werden:

- Die Verkehrssicherheit nimmt zu.
- Bei Unfällen nimmt die Unfallschwere ab.
- Gefahrenstellen werden entschärft.

Reaktions- und Bremsweg

Anhalteweg bei 30 km/h und 50 km/h bei trockener Fahrbahn

Niedrigere Geschwindigkeiten verkürzen den Anhalteweg deutlich.

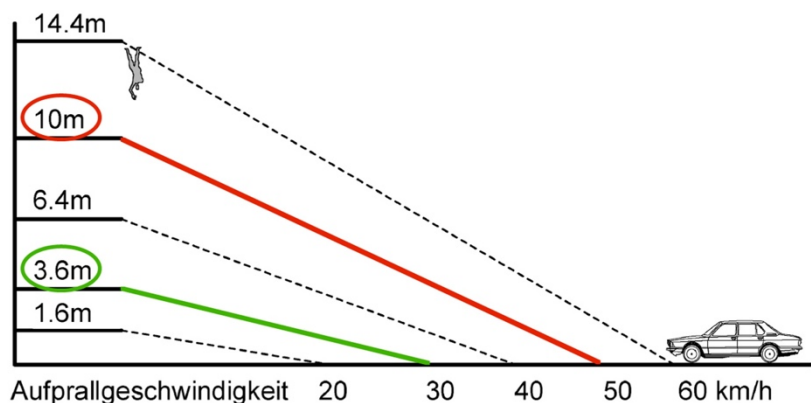


Weniger häufige Unfälle

Das Institut für Verkehrsplanung der ETH Zürich hat die Auswirkungen von Tempo 30 auf die Verkehrssicherheit untersucht. Bei der Betrachtung der durchschnittlichen jährlichen Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen fiel auf, dass sowohl städtische Zonen wie auch ländliche Gebiete nach Einführung von Tempo 30 einen Rückgang in der Verunfalltenzahl zu verzeichnen hatten. In städtischen Zonen nahm die Zahl der Verletzten um rund 15% ab, in ländlichen Gebieten reduzierte sie sich beinahe um die Hälfte. Die Einrichtung einer Zonensignalisation kann somit als äusserst effizientes Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angesehen werden.

Der Aufprall mit 50 km/h entspricht einem Fall aus ca. 10 m Höhe. Ein Aufprall mit 30 km/h nur noch dem Fall aus ca. 3.6 m Höhe. Die Überlebenschance steigt von ca. 50 % auf fast 90 %.

(Quelle: bfu im Rahmen der Volksinitiative «Strassen für Alle»)



Bessere Wahrnehmung bei tieferen Geschwindigkeiten

Forschungsergebnisse zeigen, dass die Wahrnehmung durch ein grösseres Sichtfeld (vgl. nachstehende Abbildung) bei tieferen Ge-

schwindigkeiten stark verbessert wird und somit die Wahrscheinlichkeit steigt, dass die Absichten der anderen Verkehrsteilnehmer frühzeitig erkannt und richtig eingeschätzt werden können.



Sichtfeld bei 50 km/h

Sichtfeld bei Tempo 30

3.2 Wirkung von Begegnungszonen

Fussverkehr hat Vortritt

Die im vorangegangenen Kapitel erwähnten positiven Aspekte einer Tempo-30-Zone werden bei einer Begegnungszone durch die weitere Geschwindigkeitsreduktion (signalisierte Geschwindigkeit = 20 km/h) verstärkt. Im Gegensatz zur Tempo-30-Zone ändert sich bei der Begegnungszone aber auch das Vortrittsregime.

Das Signal «Begegnungszone» kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen der Fussverkehr die ganze Verkehrsfläche nutzen darf. Zufussgehende sowie Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten haben zudem beim Queren der Fahrbahn Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr, dürfen diesen aber nicht unnötig behindern. Weiter darf man nur an mit Signalen oder Markierungen gekennzeichneten Stellen parkieren.

Damit eine Begegnungszone signalisiert werden kann, sollte der Strassenraum über eine Mischverkehrsfläche verfügen (keine klar geteilten Flächen für MIV und Fussverkehr).

Die Wirkung von Begegnungszonen kann folgendermassen zusammengefasst werden:

- Die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer wird erhöht, da klare Verkehrsführung fehlt.
- Durch den Vortritt der Zufussgehenden und die notwendige Rücksichtnahme wird die Durchlässigkeit und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum verbessert.

Neben den positiven Aspekten kommen teilweise auch Kritikpunkte zur Sprache:

Für Menschen mit Sinnesbehinderungen und teilweise auch für kleinere Kinder sind die in Begegnungszonen notwendigen Mischverkehrsflächen äusserst anspruchsvoll. Diesem Aspekt ist im Rahmen einer Umgestaltung Rechnung zu tragen.

3.3 Eigenschaften Geschwindigkeitsregime

Vor- und Nachteile

Im Folgenden werden die Vor- und Nachteile der Tempo-30-Zone und der Begegnungszone kurz umschrieben.

Tempo 30

Vorteile/Wirkungen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Temporeduktion
- Die Möglichkeit, 50 km/h zu fahren, wird verboten
- Weniger aggressive Fahrweise bei Massnahmen, da nur das signalisierte Tempo erlaubt ist
- +/- flächendeckend anwendbar, schafft eine klare logische Verkehrssituation
- Bei der vorliegenden Ausgangslage kostengünstig umsetzbar

Nachteile/fehlende Wirkungen:

- Weitere Vorschriften, Bevormundung und «Kriminalisierung der Autofahrenden»
- Teilweise Unverständnis der Automobilisten für die Notwendigkeit unterstützender Massnahmen

Begegnungszone

Vorteile/Wirkungen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Temporeduktion sowie Bedarf an erhöhter Aufmerksamkeit (Koexistenz-Prinzip)
- Die Möglichkeit, 50 km/h zu fahren, wird verboten
- Zufussgehende und fahrzeugähnliche Geräte haben Vortritt (≈ Wohnstrasse)
- Steigerung der Aufenthaltsqualität

Nachteile/fehlende Wirkungen:

- Weitere Vorschriften, Bevormundung und «Kriminalisierung der Autofahrenden»
- Bedarf einer Mischverkehrsfläche (erfordert teilweise Umgestaltung des Strassenraums)
- Signalisation gilt auch für Veloverkehr
- Für Menschen mit Sinnesbehinderungen und für kleinere Kinder sind Mischverkehrsflächen anspruchsvoll

3.4 Beurteilung Hohfurenstrasse

Gefährdungssituationen

Es bestehen keine Gefährdungssituationen.

Besonderes Schutzbedürfnis

Ein besonderes Schutzbedürfnis besteht für nachfolgend aufgeführte Personengruppen:

Fussverkehr

Entlang der Hohfurenstrasse verläuft ein kommunaler Fussweg, weshalb mit einem erhöhten Fussverkehrsaufkommen zu rechnen ist. Da jedoch kein Trottoir vorhanden ist, fehlt den zu Fuss Gehenden derzeit ein geschützter Bewegungsbereich.

Quartierbevölkerung

In den Wohnquartieren der Hohfurenstrasse wohnen mehrheitlich Familien mit Kindern, deren Schulweg entlang der Hohfurenstrasse führt. Durch eine Geschwindigkeitsreduktion werden die Sicherheit erhöht sowie Lärmbelastungen und Unfallschwere reduziert, wovon die Quartierbevölkerung profitiert.

Verkehrsaufkommen

Auf der Hohfurenstrasse verkehren hauptsächlich Anwohnende, daher weist sie kein hohes Verkehrsaufkommen auf. Der Strasse wird auch gemäss Richtplan lediglich eine untergeordnete Bedeutung zugeschrieben.

Tempo 30-Zone oder Begegnungszone

Im Folgenden wird geprüft, ob sie eine Begegnungszone oder Tempo-30-Zone für die Umsetzung eignet:

Strassenfunktion

Die Hohfurenstrasse ist ein wenig befahrene Nebenstrasse und nicht verkehrorientiert. Sie ist somit für die Einführung einer Geschwindigkeitsreduktion geeignet.

Wirkung Strassenraum

Entlang der Hohfurenstrasse hat es nur beim Hohfurenweg ein Trottoir. Im Rest des Gebietes verkehren Zufussgehende im Mischverkehr mit dem MIV.

Nach Rücksprache mit der Kantonspolizei ist für dieses Projekt die farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) ausreichend und es werden keine zusätzlichen baulichen Massnahmen verlangt.

Aufenthaltsqualität

Die Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie die Durchlässigkeit für den Fussverkehr können durch die Einführung einer Begegnungszone gesteigert werden. Besonders die Anwohnerschaft würde von den Vorteilen einer Geschwindigkeitsreduktion profitieren.

Nutzungen

Die Strassen und der Quartierplatz werden von Kindern und Familien zum Spielen und Verweilen genutzt.

Fazit Hohfurenstrasse

Voraussetzungen für Tempo 30 oder eine Begegnungszone erfüllt?

Auf der Hohfurenstrasse wird der Fussverkehr derzeit im Mischverkehr geführt, wodurch der Strassenraum bereits optisch den Anforderungen einer Begegnungszone entspricht. Angesichts der Nutzungs- und Bevölkerungsstruktur im Umfeld ist zudem von einer steigenden Nachfrage nach Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten im Strassenraum auszugehen.

Die Verhältnismässigkeit für die Signalisation einer Tempo-30-Zone ist gegeben. Da der Strassenraum bereits als Mischverkehrsfläche ohne separaten Fussgängerschutz ausgestaltet ist und sich im Umfeld viele Familien mit Kindern bewegen, ist auch die Signalisation einer Begegnungszone grundsätzlich verhältnismässig. Die gewünschte Wirkung kann durch eine farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche an den Verkehrsschwerpunkten erzielt werden.

4 MASSNAHMEN

4.1 Signalisation und Markierung

Notwendige Massnahmen

Gemäss Art. 5 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sind folgende Massnahmen zur Gestaltung des Strassenraums und der Zonen nötig:

- Zonentor am Übergang in eine Zone
- nötigenfalls Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente zur Einhaltung der neuen Höchstgeschwindigkeit

Vortritt Fussverkehr

Der Fussverkehr hat in Begegnungszonen grundsätzlich Vortritt, er darf die Fahrzeuge jedoch nicht unnötig behindern. In Kombination mit der Geschwindigkeitsreduktion wird der Strassenraum, wie angezielt, zum sicheren Spiel- und Aufenthaltsort.

Massnahmenplan

Die geplante Signalisation und Markierung können dem dazugehörenden Massnahmenplan entnommen werden.

Im Weiteren werden die einzelnen Massnahmen nachfolgend kurz erläutert.

4.2 Massnahmenkonzept Begegnungszone

So viel wie nötig, aber so wenig wie möglich

Im Zusammenhang mit der Einführung der Begegnungszone sind auf den Strassen innerhalb der geplanten Zone verschiedene Signalisations- und Markierungsmassnahmen erforderlich.

Eingangstor mit Einengung

Um auf den Beginn der Zone aufmerksam zu machen, werden bei den Zoneneingängen Eingangstore in Form eines Racks, wie andersorts in Uster, montiert.

Markierung Erinnerung 20

Insbesondere nach Abzweigungen/Kreuzungen wird die Erinnerungsmarkierung «20» angebracht.

Parkplätze

«weiche» Massnahmen

Entlang der Hohfurenstrasse sind teilweise senkrecht angeordnete Parkplätze vorhanden. Es besteht kein Bedarf, weitere öffentliche Parkplätze im Strassenraum zu markieren.

Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO)

Da ein Geschwindigkeitsniveau v_{85} von über 31 km/h nachgewiesen wurde, sind gemäss Praxis der Kantonspolizei für die Signalisation einer Begegnungszone punktuelle, unterstützende Massnahmen nötig, um die Erkennbarkeit und Wirksamkeit der Begegnungszone zu steigern bzw. sicherzustellen.

Die Verkehrsberuhigung soll mit einer Farblichen Gestaltung der Strassenoberfläche, analog der Begegnungszone in Wermatswil, sichergestellt werden.

5 KOSTENSCHÄTZUNG

Grobkostenschätzung

Die Einheitspreise basieren auf Erfahrungswerten von andernorts bereits realisierten Tempo-30- und Begegnungszonen. Die Genauigkeit beträgt ca. ± 25 % und orientiert sich an Beispielen aus dem Bereich mit geringem bis mittlerem Baustandard.

Grobkostenschätzung Begegnungszone

1. Markierung	Preis	Einheit	Menge	Betrag (rund)
1.1 Installation				500.00
1.2 Markierung Erinnerung 20	150	Stk.	8	1'200.00
1.3 FGSO	160	m2	62	9'920.00
Total:				Fr 11'620.00

2. Signalisation	Preis	Einheit	Menge	Betrag (rund)
2.1 Signal (Zone Anfang / Ende)	360	Stk.	10	3'600.00
2.2 Signalständer einfach	170	Stk.	4	700.00
2.3 Rack und Leitpfeiblech	1'400	Stk.	1	1'400.00
2.4 Montage in Rahmen	10	Stk.	10	100.00
2.5 Betonkiste Rack	800	Stk.	1	800.00
Total:				Fr 6'600.00

Massnahmekosten Total (inkl. MwSt. gerundet) Fr 19'000.00

3. Projekt

3.1 Planung und Projektierung	ca. 20%	3'800.00
3.2 Verwaltung	ca. 8%	1'520.00
3.3 Unvorhergesehenes / Rundung	ca. 15%	2'850.00

Projektierungskosten Total (gerundet) Fr 9'000.00

Gesamtkosten Total Zone Fr 28'000.00

Grobkostenschätzung Variante Tempo-30-Zone > zum Vergleich

1. Markierung	Preis	Einheit	Menge	Betrag (rund)
1.1 Installation				500.00
1.2 Markierung Zone 30	250	Stk.	2	500.00
1.3 Markierung Erinnerung 30	150	Stk.	6	900.00
1.4 Markierung Rechtsvortritt	200	Stk.	0	0.00
Total:				Fr 1'900.00

2. Signalisation	Preis	Einheit	Menge	Betrag (rund)
2.1 Signal (Zone Anfang / Ende)	360	Stk.	8	2'900.00
2.2 Signalständer einfach	170	Stk.	3	600.00
2.3 Rack und Leitpfeiblech	1'400	Stk.	1	1'400.00
2.4 Montage in Rahmen	10	Stk.	8	100.00
2.5 Betonkiste Rack	800	Stk.	1	800.00
2.6 Demontage bestehender Signalständer	200	Stk.	1	200.00
Total:				Fr 6'000.00

Massnahmekosten Total (inkl. MwSt. gerundet) Fr 8'000.00

3. Projekt

3.1 Planung und Projektierung	ca. 20%	1'600.00
3.2 Verwaltung	ca. 8%	640.00
3.3 Unvorhergesehenes / Rundung	ca. 15%	1'200.00

Projektierungskosten Total (gerundet) Fr 4'000.00

Gesamtkosten Total Zone Fr 12'000.00

Folgekosten

Für die Bodenmarkierungen fallen regelmässige Instandstellungsarbeiten an. Je nach Verfahren (Kaltplastik, Markierungsfarbe) liegt die Lebensdauer der Bodenmarkierungen zwischen 5 und 10 Jahren.

6 AUSWIRKUNGEN

Kosten-Nutzen-Verhältnis

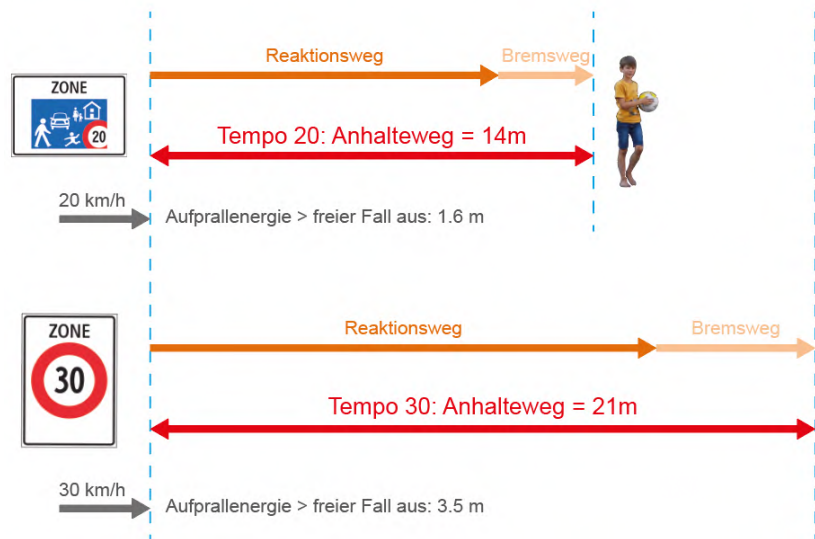
Der Aufwand für die Signalisation und die vorgesehene farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche steht mit den angestrebten Zielen in einem angemessenen Verhältnis.

Verkehrssicherheit

Die Einführung der Begegnungszone führt zu einer allgemeinen Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fussverkehr:

- Der Anhalteweg (Reaktions- und Bremsweg) wird reduziert
- Sowohl das Unfallrisiko als auch das Unfallschwerepotenzial werden reduziert. Vor allem bei Unfällen des MIV mit dem Fuss-, Velo und FäG-Verkehr kann die Unfallschwere erheblich gesenkt werden.
- Des Weiteren wird durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h der Vortrittswechsel ermöglicht (Vortritt Fussverkehr und FäGs)
- Durch den Vortritt für den Fussverkehr und die notwendige Rücksichtnahme wird die Durchlässigkeit sowie die Aufenthaltsqualität im Strassenraum verbessert und die subjektive Sicherheit erhöht.

VCS: Begegnungszonen / Sicherheit
«mehr Sicherheit» / Vergleich Anhalteweg



Wohn- und Aufenthaltsqualität

Mit der Einführung der Begegnungszone kann die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöht werden. So lassen sich die Nutzungsansprüche an die Strasse vom Fuss- und Veloverkehr und den motorisierten Fahrzeugen noch besser aufeinander abstimmen als mit Tempo 30 (Koexistenz-Prinzip). Die Strasse wird als Spiel- und Aufenthaltsraum aufgewertet und es wird Platz für gesellschaftliche Aktivitäten geschaffen.

Verkehrsablauf

Durch die Einführung der Begegnungszone wird der Verkehrsablauf nicht negativ beeinflusst. Durch die bereits bestehenden tiefen Geschwindigkeiten, die kurzen Streckenabschnitte und das geringe Verkehrsaufkommen sind keine nennenswerten Fahrzeitverlängerungen zu erwarten.

Kapazität und Verkehrsverlagerungen

Durch die Einführung der Begegnungszone ist keine Verminderung der Strassenkapazität zu erwarten; die verkehrliche Funktion der Feinerschliessung bleibt unverändert. Da es sich zudem um eine Sackgasse handelt, sind auch keine Verkehrsverlagerungen zu befürchten.

7 PLANUNGSABLAUF

Massnahmenplan und Gutachten Entwurf	Es wurde in Rücksprache mit der Kantonspolizei das vorliegende verkehrstechnische Gutachten und der zugehörige Massnahmenplan 1:1000 entworfen.
Vorprüfung Kantonspolizei	Mit mündlicher Zusage vom 03.10.2025 hat die Kantonspolizei Stellung genommen und im Sinne eines Vorentscheides der Einführung einer Begegnungszone zugestimmt.
Information der Anwohner	Es ist eine Mitwirkung im Sinne von § 13 Strassengesetz (StrG) durchzuführen.
Zustimmung Stadtrat, Antrag an Kantonspolizei	Wenn der Stadtrat dem vorliegenden Gutachten zustimmt, stellt die Stadt Uster der Kantonspolizei den Antrag, die notwendigen Verkehrsanordnungen zur Einführung der Begegnungszone zu verfügen.
Verfügung DS	Die Kantonspolizei – respektive die Sicherheitsdirektion (DS) – verfügt die Begegnungszone 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.