



tribus
verkehrsplanung ag

Gemeinde Dietlikon

DIETLIKON

Gemeindestrassennetz innerorts

Umsetzungskonzept verkehrsberuhigte Quartiere

STUDIE

mit Richtkosten

5. Mai 2026



IMPRESSUM

Auftrag

<i>Auftraggeber</i>	Gemeindeverwaltung Dietlikon 8305 Dietlikon Projektleiter: Philipp Schneider
<i>Auftragnehmer</i>	tribus verkehrsplanung ag 8600 Dübendorf Projektleiterin: Vanessa Reiser Stv. Projektleiter: Marc Pianzola

Bericht

<i>Datum</i>	5. Mai 2026
<i>Projekt-Nr.</i>	24028
<i>Autorin</i>	Vanessa Reiser
<i>Datei</i>	B-24028 Verkehrsberuhigte Quartiere
<i>Anzahl Seiten</i>	42 (inkl. Titelblatt)

<i>Versionen</i>	Index	Status	Datum	Bemerkungen	Kontrolliert
	0.1	Vorabzug	19.12.2024		mp
	1.0	Definitiv	15.01.2025		mp
	1.1	Definitiv	29.08.2025	Anpassungen nach öffentlicher Mitwirkung und Gemeinderatsbeschluss	mp
	1.2	Definitiv	05.01.2026	Anpassungen nach Vorprüfung durch Kantonspolizei und Gemeinderatsbeschluss	mp
	1.3	Definitiv	05.05.2026	Anpassungen nach Prüfung durch Kantonspolizei	mp

ZUSAMMENFASSUNG

Auf den Gemeindestrassen von Dietlikon gilt aktuell die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50. Für eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurden im kommunalen Richtplan Verkehr der Gemeinde verkehrsberuhigte Quartiere festgelegt. In diesen Quartieren soll die signalisierte Höchstgeschwindigkeit reduziert werden. Die betroffenen Strassenabschnitte sind siedlungsorientierte Gemeindestrassen. Bei dieser Strassenkategorie ist im Falle einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit die Einführung einer Zonensignalisation mit entsprechendem Rechtsvortritt-System und gestalterischen Anpassungen zu prüfen. Im Rahmen dieses Umsetzungskonzepts sind Massnahmen zur Einführung der Tempo-30-Zonen in den Quartieren zu definieren. Der Prozess wird von Vertretenden aus der Politik und der Verwaltung sowie von Einwohnern und Fachplanern begleitet.

Insgesamt sind sieben Tempo-30-Zonen geplant, welche in den Jahren 2026 und 2027 etappiert umgesetzt werden. Aufgrund der mehrheitlich tiefen gefahrenen Geschwindigkeiten und des siedlungsorientierten Erscheinungsbilds der Strassen sind grösstenteils nur Markierungen und signalisationstechnische Massnahmen geplant. Mit der Einführung von Tempo-30-Zonen soll der Strassenraum in den Quartieren sicher und dem Geschwindigkeitsregime entsprechend gestaltet werden. Aus diesem Grund sind weitere Massnahmen zur Behebung vorhandener Defizite geplant, wie beispielsweise Horizontalversätze aufgrund gefährlicher Fussgängerquerungen. Nach der Einführung der Tempo-30-Zonen empfehlen wir, im Rahmen eines Monitorings Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Wird die signalisierte Geschwindigkeit nicht eingehalten, sind weitere, bei Bedarf bauliche Gestaltungsmassnahmen vorzusehen. Die Kostenschätzung für die Umsetzung der Tempo-30-Zonen beläuft sich auf ca. CHF 194'000 exkl. MwSt ($\pm 30\%$).

INHALT

1	Ausgangslage	5
1.1	Einleitung	5
1.2	Auftrag	5
2	Prozessablauf	6
3	Konzept der Verkehrsberuhigung	7
3.1	Ansatz und erwartete Wirkung	7
3.2	Räumliche Ausdehnung	7
3.3	Umgang mit Privatstrassen	8
4	Anforderungen an Tempo-30-Zonen	10
4.1	Rechtsgrundlagen	10
4.2	Gestaltungselemente	10
5	Situationsanalyse	13
5.1	Fuss- und Veloverkehr	13
5.2	Öffentlicher Verkehr	14
5.3	Unfallgeschehen	15
5.4	Geschwindigkeitsmessungen	16
6	Massnahmen in Quartieren	18
6.1	Quartier 1a/1c/4b: Dorf / Sonnenbühl	18
6.2	Quartier 1b: Letten	25
6.3	Quartier 2: Lampitzäckern	27
6.4	Quartier 3: Brunnenwiesen	28
6.5	Quartier 4a: Haldengut	30
6.6	Quartier 5a: Aufwiesen	31
6.7	Quartier 5b: Säntisstrasse / Hofwiesen	32
7	Massnahmenübersicht und Kostenschätzung	33
8	Ausblick	35
8.1	Etappierte Realisierung	35
8.2	Monitoring	35
9	Ergänzung: Private Gestaltungselemente	36
	Anhang: Kostenschätzung	37
	Beilage: Massnahmenpläne	41

ABKÜRZUNGEN

bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
FG	Fussgänger
FGSO	farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen
Fz	Fahrzeug(e)
h	Stunde
Kapo	Kantonspolizei
LW	Lastwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OeV / ÖV	Öffentlicher Verkehr
PW	Personenwagen
RF	Radfahrer
sec	Sekunde
SIA	Schweizer Ingenieure u. Architekten, Normen Bau
SR	Systematische Rechtssammlung
SSV	Signalisationsverordnung
SVG	Strassenverkehrsgesetz
T30	Tempo 30
TBA	Tiefbauamt
v ₈₅	85-Prozent-Wert aller gemessenen Geschwindigkeiten
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- & Verkehrsfachleute

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Bericht grundsätzlich die männliche Schreibweise verwendet. Alle Personenbeschreibungen gelten sinngemäss immer für beide Geschlechter.

GRUNDLAGEN

[1]	VSS und SIA Normenwerke	
[2]	Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001	01.01.2023
[3]	Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958	01.05.2024
[4]	Signalisationsverordnung vom 5. September 1979	08.04.2024
[5]	Tempo-30-Zonen, bfu	2023
[6]	Geografisches Informationssystem Kanton Zürich	2024
[7]	Kommunaler Richtplan Verkehr Dietlikon	07.10.2025
[8]	Übersichtsplan Abschnitt 3 Dietlikon, Auflageprojekt SBB	03.03.2023
[9]	Bahnhofplatz Ost und Umgebung, Dietlikon	12.12.2023
[10]	Auswertung Verkehrszählung, Suter Ingenieurbüro	2019
[11]	Situationsplan Bahnhof Dietlikon, Auflageprojekt SBB	31.03.2023

1 AUSGANGSLAGE

1.1 Einleitung

Das Strassennetz der Gemeinde Dietlikon weist im gesamten Gemeindegebiet bislang keine Abschnitte mit Tempo 30 auf. Auf den Gemeindestrassen gilt aktuell die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50. Im kommunalen Richtplan Verkehr der Gemeinde wurden verkehrsberuhigte Quartiere festgelegt (siehe Abbildung 1). In diesen Wohnquartieren soll mithilfe einer Verkehrsberuhigung der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Der kommunale Richtplan Verkehr wurde am 29. September 2022 von der Gemeindeversammlung genehmigt. Für die festgelegten verkehrsberuhigten Quartiere soll nun ein Umsetzungskonzept erarbeitet werden.

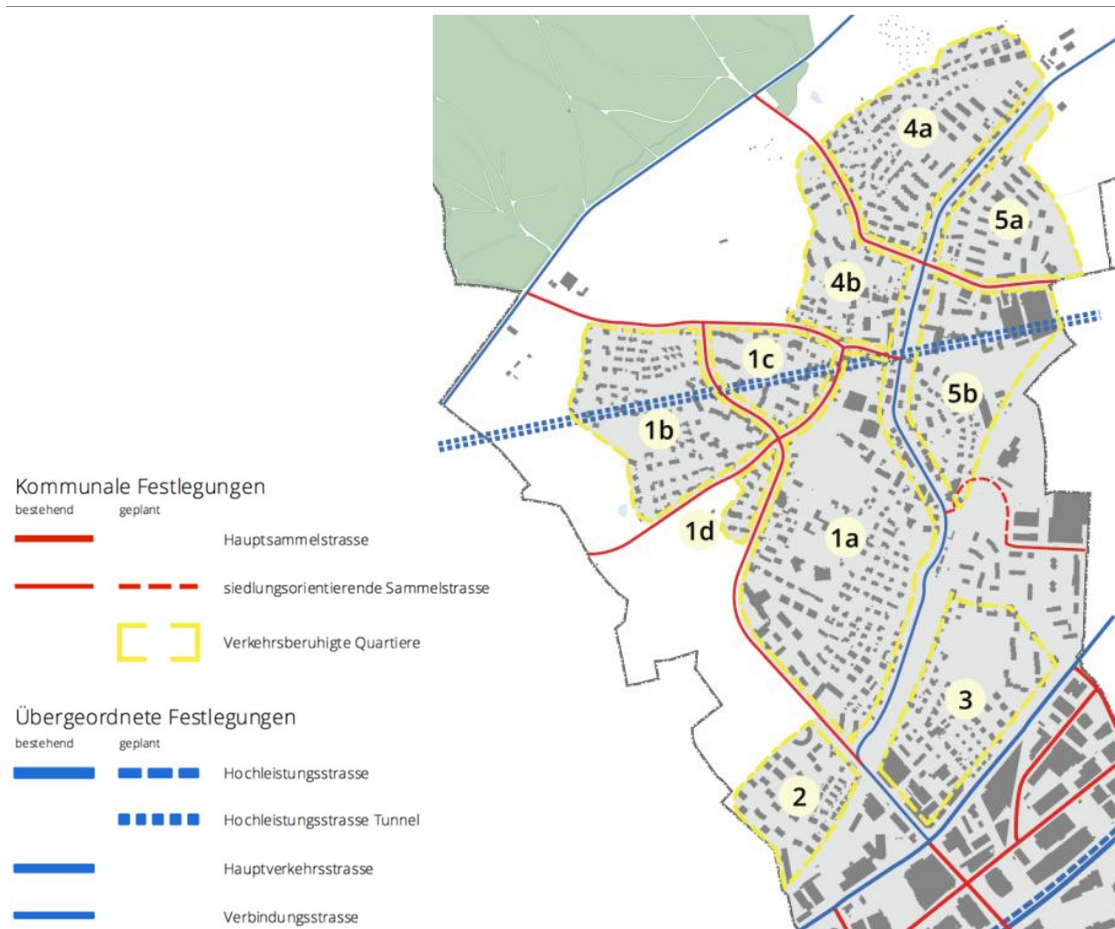


Abbildung 1: Ausschnitt aus kommunalem Richtplan Verkehr und ausgeschiedene verkehrsberuhigte Quartiere [7]

1.2 Auftrag

Der Auftrag an die tribus verkehrsplanung ag umfasst die Erarbeitung eines Konzepts zur Umsetzung von Niedriggeschwindigkeitsregimes in allen ausgeschiedenen, verkehrsberuhigten Quartieren in Dietlikon gemäss kommunalem Richtplan Verkehr. Für die betroffenen Strassenabschnitte ist zu bestimmen, welche Verkehrsberuhigungsmassnahmen erforderlich bzw. geeignet sind, um die Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten sowie den Ansprüchen einer siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung gerecht zu werden.

2 PROZESSABLAUF

Zur Umsetzung der verkehrsberuhigten Quartiere werden Massnahmenpläne erarbeitet. Bei der Erarbeitung werden die Bedürfnisse und Anliegen der Bevölkerung einbezogen. Dazu wird der Umsetzungsprozess von einer Arbeitsgruppe begleitet, welche aus frei gewählten Mitgliedern der Bevölkerung, Mitgliedern des Gemeinderats und der Gemeindeverwaltung, sowie Fachplanern (tribus verkehrsplanung ag) besteht. In drei Arbeitsgruppensitzungen wurden Schwachstellen im Strassenraum und der Handlungsbedarf identifiziert sowie mögliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung diskutiert. Die daraus entstandenen Massnahmenpläne wurden von der Arbeitsgruppe beurteilt, einzelne Massnahmen diskutiert und schliesslich überarbeitet. Daraufhin erfolgte eine Prüfung der Pläne durch die Planungskommission und den Gemeinderat. Die Massnahmenpläne wurden anschliessend bereinigt.

Innerhalb der öffentlichen Mitwirkung erhielt die gesamte Bevölkerung von Dietlikon die Möglichkeit, Ihre Anliegen einzubringen. Die Anträge der Bevölkerung wurden im Gemeinderat und in einer weiteren Arbeitsgruppensitzung geprüft und die Pläne überarbeitet. Verkehrsanordnungen und Signalisationsänderungen bedürfen eine Verfügung der Kantonspolizei, weshalb mit den Massnahmenplänen ein Antrag an die Kantonspolizei gestellt wird.

Das Ziel dieses Prozessablaufs ist das direkte und aktive Einbringen der Bedürfnisse der Einwohnenden und deren örtlichen Kenntnisse im Umsetzungskonzept. Die Anliegen der Bewohner können so in den Entscheid des Gemeinderats einfließen.

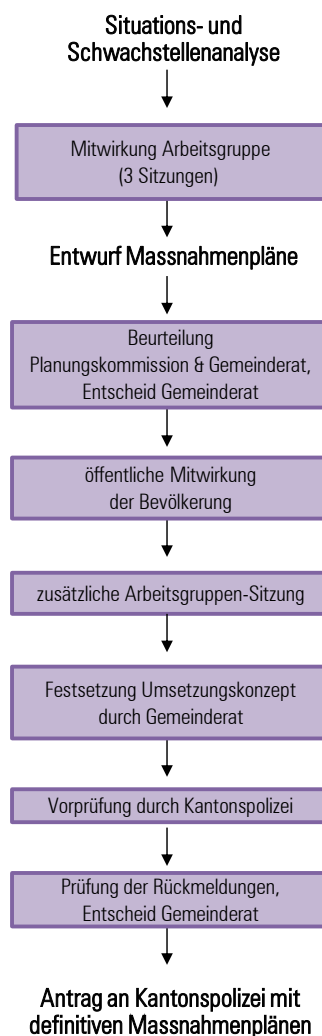


Abbildung 2: Prozessablauf zur Erstellung der Massnahmenpläne für Umsetzung verkehrsberuhigter Quartiere

3 KONZEPT DER VERKEHRSBERUHIGUNG

3.1 Ansatz und erwartete Wirkung

Zur Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren werden Tempo-30-Zonen eingeführt. Die Einführung von Begegnungszonen (Tempo 20) ist vorerst nicht geplant.

Mit der Einführung von Tempo-30-Zonen soll die Verkehrssicherheit erhöht werden. Im Vergleich zur signalisierten Geschwindigkeit von Tempo 50 verkürzt sich der Anhalteweg und die Wahrnehmung der Umgebung wird verbessert (erhöhte Aufmerksamkeit) (siehe Abbildung 3). Dadurch reduziert sich die Unfallwahrscheinlichkeit. Zudem ist im Fall eines Unfalls die Unfallschwere geringer. Insgesamt kann somit mit einer tieferen signalisierten Geschwindigkeit sowohl die Unfallwahrscheinlichkeit wie auch die Unfallschwere reduziert werden. [5]

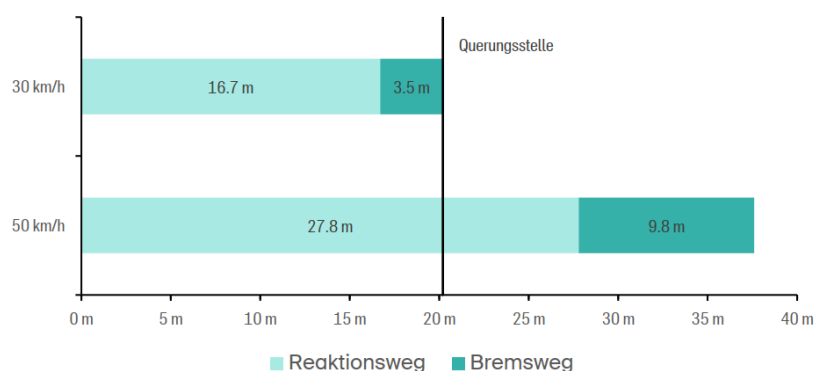


Abbildung 3: Vergleich Anhalteweg bei 30 km/h und 50 km/h, Quelle: bfu 2023 [5]

Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit soll mit einer tieferen Geschwindigkeit die Aufenthalts- und Wohnqualität verbessert werden. Durch geringere Lärm- und Schadstoffemissionen werden insbesondere Wohnquartiere und Orte mit öffentlichen Nutzungen attraktiver. Ausserdem wird der Verkehrsfluss verbessert. Die vorhandenen verkehrsberuhigenden Elemente in Dietlikon (z.B. Bodenschwellen, seitliche Parkfelder) führen zu Brems- und Beschleunigungsvorgängen. Mit einer Signalisation von Tempo 30 wird der Verkehr flüssiger und die Emissionen geringer. [5]

3.2 Räumliche Ausdehnung

Die Tempo-30-Zonen werden in den gemäss kommunalem Richtplan Verkehr [7] definierten Quartieren umgesetzt. Dabei handelt es sich um Erschliessungsstrassen in den Wohnquartieren. Von der Verkehrsberuhigung ausgenommen wurden die Sammelstrassen, welche den Quartierverkehr sammeln, kanalisieren und zu den Hauptstrassen führen. Im Rahmen des Umsetzungskonzepts kann gemäss kommunalem Richtplan Verkehr geprüft werden, ob gewisse Abschnitte von Sammelstrassen aufgrund von Sicherheitsdefiziten als Ausnahme in die verkehrsberuhigten Quartiere integriert werden sollen [7].

Als einzige solche Ausnahme wurde der Abschnitt der Dorf-, Looren- und Riedenerstrasse gemäss Abb. 4 in die verkehrsberuhigten Quartiere integriert. Die betroffenen Strassen sind im kommunalen Richtplan Verkehr als siedlungsorientierte Sammelstrassen klassifiziert. Da sie nicht verkehrsorientiert sind, können sie in die Tempo-30-Zonen integriert werden. Diese Strassenabschnitte grenzen an sensible Nutzungen (Schule, Kindergarten, Hort, Kirche). Die Verkehrsberuhigung soll sowohl die subjektiv empfundene als auch die objektive Sicherheit auf diesem Abschnitt erhöhen. Der Strassenraum ist aktuell bereits verkehrsberuhigt gestaltet (z.B. mittels Horizontalversätzen). Die Signalisation von

Tempo 30 auf diesem Abschnitt ist somit konsistent mit der Strassenraumgestaltung. Durch die Integration dieser Sammelstrassen bilden die Quartiere 1a, 1c und 4b eine gemeinsame Tempo-30-Zone.

Im Vergleich zum kommunalen Richtplan Verkehr wurde zudem der Perimeter des Quartiers 3 vergrössert (vgl. Abbildung 1 und Abbildung 4). Der Perimeter wurde bis zur angrenzenden Sammelstrasse (Brüttisellerstrasse) ausgedehnt. Dies bedeutet, dass die Quartierstrassen Eichelwiesenstrasse und Pappelstrasse in die Tempo-30-Zone integriert werden.

Im Rahmen des SBB-Projekts MehrSpur Zürich-Winterthur (MSZW) wird ca. anfangs 2027 der Bahnübergang Brüttisellerstrasse zurückgebaut und gleichzeitig die neue Unterführung Faisswiesenstrasse erstellt. Aufgrund der eingeschränkten Sichtweiten in der Unterführung und zur Reduktion von Durchgangsverkehr ist auf dem Strassenabschnitt eine Signalisation von Tempo 30 geplant [11]. Diese Planung erfolgt grundsätzlich über die SBB und ist nicht Bestandteil dieser Untersuchung.

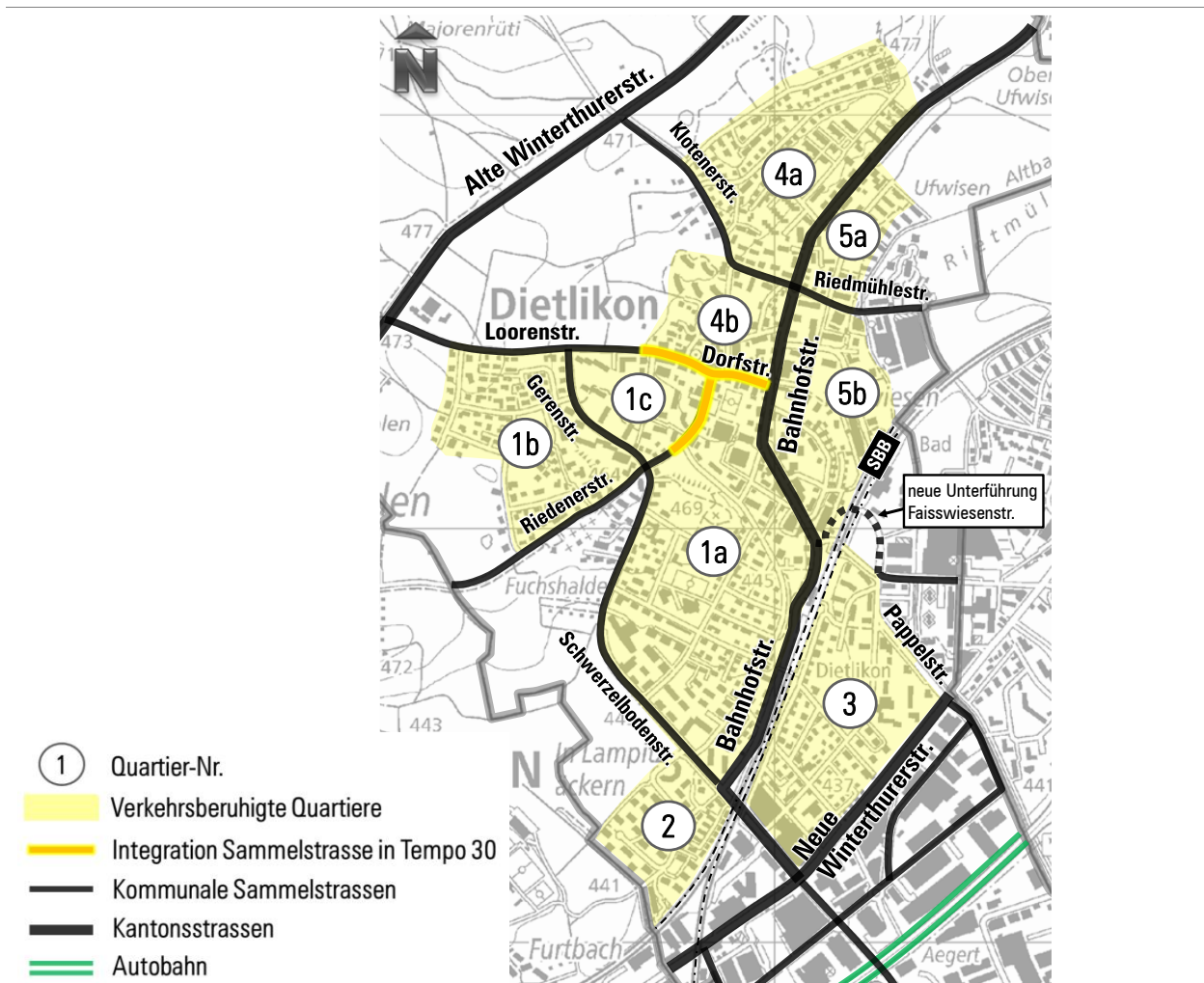


Abbildung 4: Übersicht Perimeter verkehrsberuhigte Quartiere

3.3 Umgang mit Privatstrassen

Privatstrassen stehen nicht in der Planungshoheit der Gemeinde. Befinden sich Privatstrassen jedoch im Perimeter der geplanten Tempo-30-Zonen und sind öffentlich zugänglich, werden diese in die Planung integriert. Diese Privatstrassen gehören zum Quartier und eine Integration ist wünschenswert. Das schriftliche Einverständnis der Strasseneigentümern liegt vor, weshalb die entsprechenden privaten Strassenabschnitte in die Tempo-30-Zonen integriert werden.

Sind Privatstrassen hingegen mit einem richterlichen Fahrverbot der Öffentlichkeit entzogen (z.B. Claridenstrasse), können sie nicht in eine Tempo-30-Zone integriert werden.

Im Quartier 1d, welches im kommunalen Richtplan Verkehr definiert wurde (vgl. Abbildung 1), sind ausschliesslich private Zufahrten betroffen. Da es sich um Privatstrassen handelt und die Einführung von Tempo-30-Zonen auf kurzen Zufahrten nicht geeignet ist, wird von der Gemeinde in diesem Quartier keine Tempo-30-Zone geplant.

4 ANFORDERUNGEN AN TEMPO-30-ZONEN

4.1 Rechtsgrundlagen

Seit dem Jahr 2023 ist für die Anordnung von Tempo-30-Zonen kein Gutachten mehr erforderlich. Dabei sind Tempo-30-Zonen nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Als verkehrsorientierte Strassen gelten jene Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des MIV ausgerichtet sind (Art. 1 Abs. 9 SSV). Bei den begutachteten Strassen handelt es sich nicht um verkehrsorientierte Quartierstrassen. Aus diesem Grund ist für die Einführung einer Tempo-30-Zone aus rechtlicher Sicht kein Gutachten erforderlich und die Anordnung von Tempo-30-Zonen richtet sich nach Art. 3 Abs. 4 SVG.

Gemäss Art. 3 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01) können Kantone und Gemeinden Beschränkungen oder Anordnungen für Strassen erlassen, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen kann insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt werden (Art. 3 Abs. 4 SVG).

4.2 Gestaltungselemente

Für die Gestaltung von Tempo-30-Zonen sind Anforderungen an die Grundausrüstung vorhanden. Zudem sind zusätzliche Gestaltungselemente erforderlich, die vom aktuell gefahrenen Geschwindigkeitsniveau abhängig sind.

4.2.1 Grundausrüstung

Für Tempo-30-Zonen sind zwingend erforderliche Gestaltungselemente definiert, welche in der Verordnung der UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen festgehalten sind (SR 741.213.3).

Gemäss Art. 5 Abs. 1 der UVEK-Verordnung müssen die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht. Diese Torwirkung kann beispielsweise mithilfe einer Stele erzielt werden, welche den Strassenraum seitlich einengt (siehe Abbildung 5). Ergänzend zur Signalisation ist am Zoneneingang eine geschwungene Markierungslinie und die Markierung «ZONE 30» anzuordnen. Die Markierung ist durch die «Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn» des UVEK und in der VSS 40 851 festgelegt. Es wird empfohlen, sowohl die Eingangstore als auch die Zonen selbst einheitlich zu gestalten.



Abbildung 5: Beispiel Eingangstor mit Stele und Markierung ZONE 30, Quelle: Google Maps (Uster)

In Tempo-30-Zonen gilt generell Rechtsvortritt. Eine abweichende Regelung durch Signale ist gemäss Art. 4 Abs. 1 der UVEK-Verordnung nur zulässig, wenn

- a. die Verkehrssicherheit es erfordert; oder
- b. die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist.

Des Weiteren ist die Anordnung von Fussgängerstreifen generell unzulässig. Gemäss Art. 4 Abs. 2 der UVEK-Verordnung dürfen Fussgängerstreifen in Ausnahmefällen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger bestehen, namentlich bei Schulen und Heimen.

Der Zonencharakter kann gemäss Art. 5 Abs. 2 der UVEK-Verordnung mit besonderen Markierungen verdeutlicht werden.

4.2.2 Weitere Gestaltungselemente zur Geschwindigkeitsreduktion

Nach Art. 5 Abs. 3 der UVEK-Verordnung sind zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen. Bauliche Veränderungen der Strasse zwecks Verkehrsberuhigung haben den Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS 40 210 ff) zu entsprechen. Von diesen Normen darf nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden. Für die Massnahmen in den Tempo-30-Zonen sind insbesondere die VSS-Normen 40 851 und 40 214 relevant und bei der Ausführung zu berücksichtigen.

Je nach vorhandenem Geschwindigkeitsniveau sind bei Einführung einer Tempo-30-Zone zusätzlich zur Grundausstattung flankierende Massnahmen und eine Anpassung des Erscheinungsbilds der Strasse nötig, um die gefahrene Geschwindigkeit zu senken. Der Wert v_{85} ist eine Kenngrösse zum vorhandenen durchschnittlichen Geschwindigkeitsniveau und beschreibt die Geschwindigkeit, welche von 85% der Fahrzeugfahrenden nicht überschritten wird. In Abhängigkeit des aktuellen v_{85} -Wertes empfiehlt die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) auf Strassen im untergeordneten Netz folgende Massnahmen [5]:

- $v_{85} \leq 38$ km/h: Grundausstattung, keine zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen notwendig
- $v_{85} = 38\text{--}42$ km/h: Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit: Bodenmarkierungen, Rechtsvortritt verdeutlichen, wechselseitige Anordnung von Parkfeldern
- $v_{85} > 42$ km/h: bauliche Elemente zur unmittelbaren Verkehrsberuhigung: Vertikalversätze, Horizontalversätze

Bei einem bereits tiefen Geschwindigkeitsniveau ($v_{85} \leq 38$ km/h) sind keine zusätzliche Gestaltungselemente zu prüfen.

Bei einem Wert $v_{85} = 38\text{--}42$ km/h sind Markierungsmassnahmen zur Verbesserung der Erkennbarkeit einer Tempo-30-Zone zu prüfen. Dazu zählen die Markierung «30» zur Erinnerung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit, die Markierung des Rechtsvortritts und seitliche Parkfelder (siehe Abbildungen unten). Bei breiten Fahrbahnen kann mittels Markierungen der Strassenraum optisch verschmälert werden, was eine Geschwindigkeitsreduktion bewirkt.



Abbildung 6: Beispiele Markierungsmassnahmen: Markierung «30» (links) und Rechtsvortritt (Mitte), optische Fahrbahnverschmälierung (rechts), Quellen: bfu 2023 [5] und VSS-Norm 40 214

Bei einem Geschwindigkeitsniveau $v_{85} > 42$ km/h können die Strassen grundsätzlich mit der aktuell signalisierten Geschwindigkeit (Tempo 50) befahren werden. Zur Einführung von Tempo-30-Zonen ist zu prüfen, ob bauliche Massnahmen notwendig sind, damit die signalisierte Geschwindigkeit nach Umsetzung eingehalten wird. Bauliche Elemente bewirken eine unmittelbare Geschwindigkeitsreduktion. Dazu gehören Vertikalversätze (z.B. Berliner Kissen) und Horizontalversätze (seitliche Einengungen) (siehe Abbildung unten).



Abbildung 7: Beispiele bauliche Massnahmen: Vertikalversatz (links) und Horizontalversatz (rechts), Quelle: bfu 2023 [5]

5 SITUATIONSANALYSE

5.1 Fuss- und Veloverkehr

Mit einer Verkehrsberuhigung kann die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs erhöht werden. Dabei ist insbesondere das vorhandene Fuss- und Velonetz (Abbildung 8) bei der Massnahmendefinition zu beachten. Das Fussnetz beinhaltet wichtige Wegverbindungen zu Fuss, während das Velonetz wichtige Routen für den Veloverkehr umfasst. Die Velorouten führen grösstenteils entlang von Sammelstrassen (d.h. nicht in den geplanten Tempo-30-Zonen). Dagegen sind die wichtigen Fussverbindungen auch in den Quartieren vorhanden.

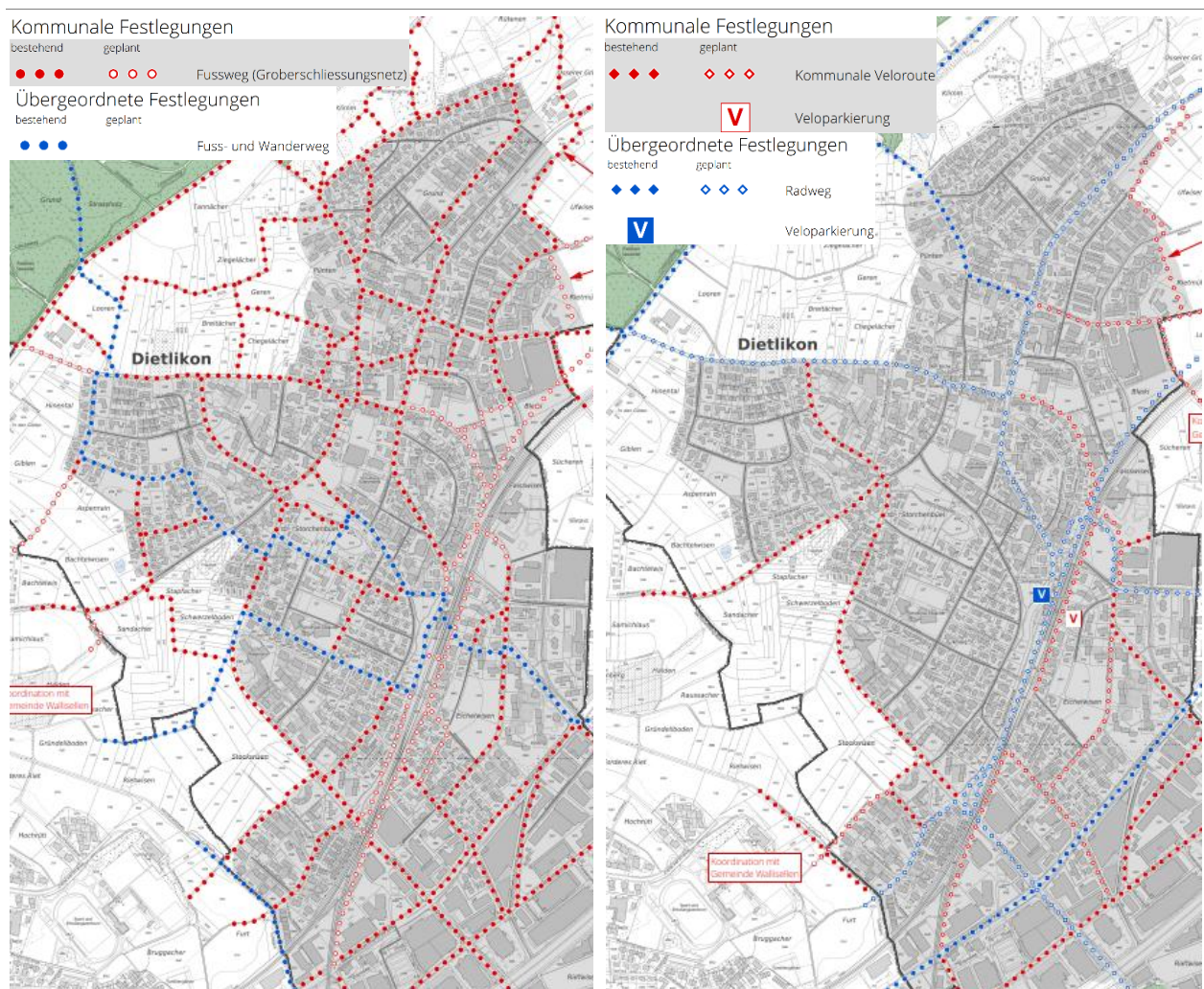


Abbildung 8: Ausschnitt Fussnetz (links) und Velonetz (rechts) aus dem kommunalen Richtplan Verkehr [7]

5.2 Öffentlicher Verkehr

Bei der Massnahmendefinition in den geplanten Tempo-30-Zonen sollen die Anliegen des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt werden. Die Verlustzeiten sind gering zu halten, indem beispielsweise Vertikal- und Horizontalversätze auf Strecken, welche von Buslinien befahren werden, vermieden werden. Die in Dietlikon vorhandenen ÖV-Linien verkehren hauptsächlich auf den Sammelstrassen, d.h. nicht in den geplanten Tempo-30-Zonen. Über Quartierstrassen verkehrt nur die Linie 749 (Letten-, Hinentalstrasse) sowie die Linie 787 (Pappel-, Brunnenwiesenstrasse).

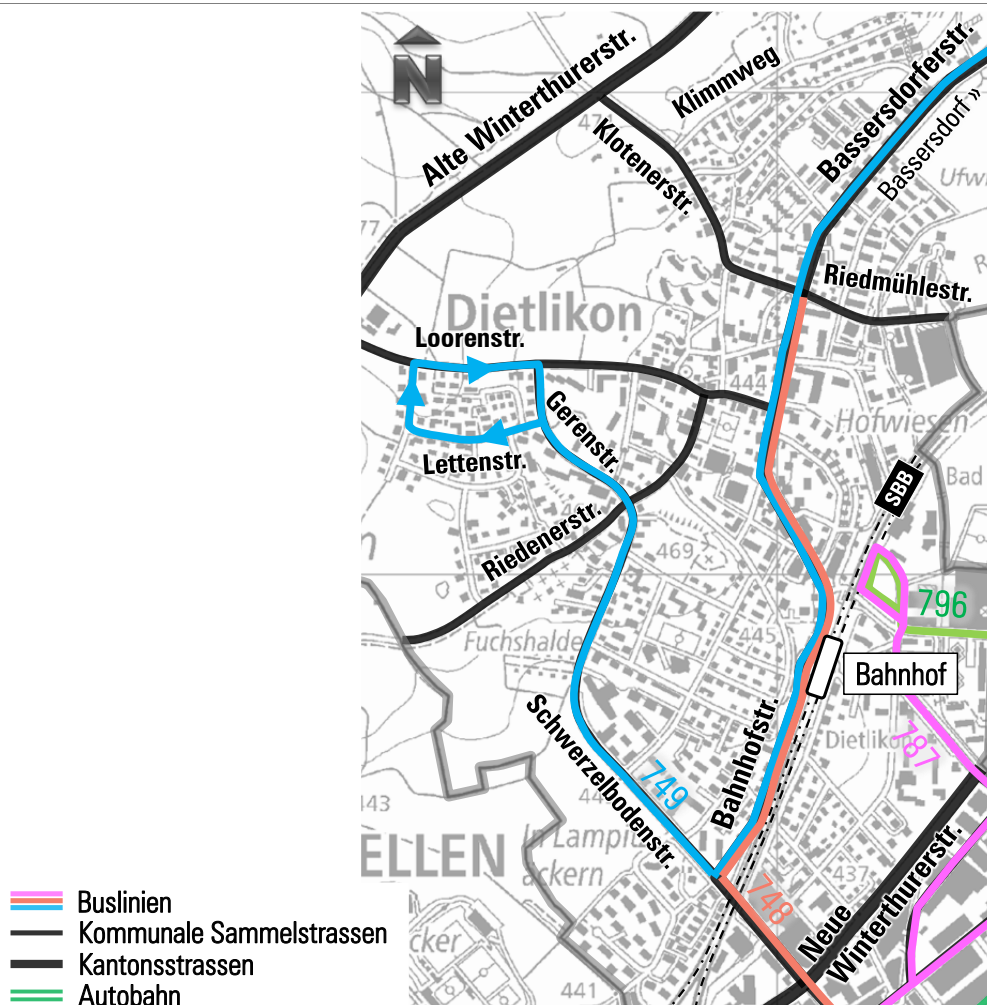


Abbildung 9: ÖV-Netz in Dietlikon

5.3 Unfallgeschehen

In Abbildung 10 sind die polizeilich registrierten Unfälle der letzten fünf Jahre (Mai 2019 – April 2024) zwischen der Alten und Neuen Winterthurerstrasse abgebildet. Es ist keine Unfallhäufung in den Quartieren ersichtlich. Die Unfälle ereigneten sich vorwiegend auf den Sammelstrassen, wo die Verkehrsmengen erhöht sind. Die Unfallstatistik weist in den verkehrsberuhigten Quartieren insgesamt 50 polizeilich registrierte Unfälle aus. Davon ist bei ca. 85% der Unfälle reiner Sach- und kein Personenschaden entstanden. Insgesamt sind aus den Unfalldaten keine Rückschlüsse auf ein vorhandenes Sicherheitsdefizit auf der Strasseninfrastruktur in den Quartieren möglich.

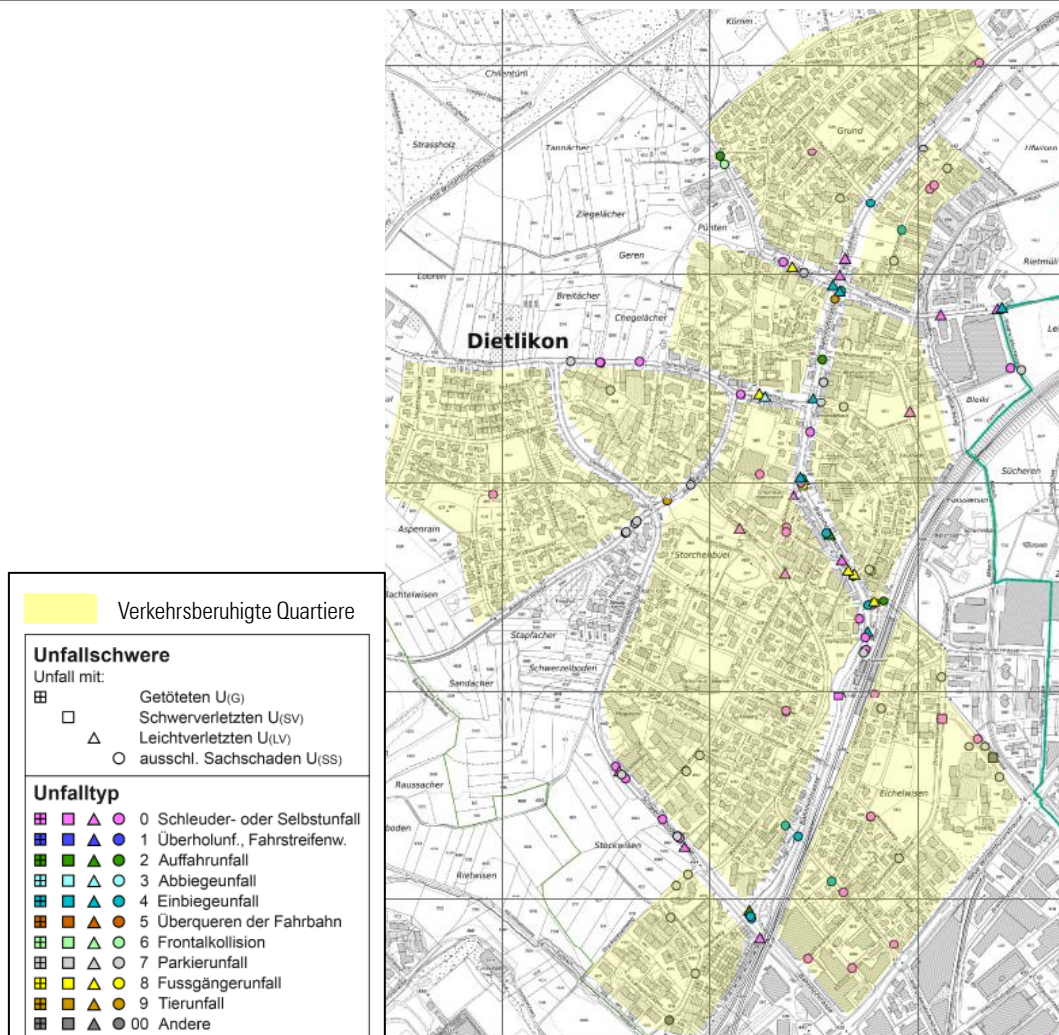


Abbildung 10: Ausschnitt Unfalldaten Gemeinde Dietlikon zwischen Neue und Alte Winterthurerstrasse, Quelle: Kapo ZH

5.4 Geschwindigkeitsmessungen

Das vorhandene Geschwindigkeitsniveau ist relevant für die Beurteilung erforderlicher Massnahmen bei Einführung einer Tempo-30-Zone (siehe Kapitel 4.2.2). Zusätzlich zu vorhandenen Geschwindigkeitsmessungen des Ingenieurbüros Suter wurden weitere acht Messungen in Dietlikon durchgeführt. Es wurden bewusst Strassenzüge gewählt, die in der Tendenz grosszügigere und übersichtlichere Strassenräume aufweisen und demzufolge angenommen wurde, dass die Geschwindigkeiten hier höher liegen. Die Messungen des Ingenieurbüros Suter fanden im Jahr 2019 statt, während die eigenen Geschwindigkeitsmessungen (tribus verkehrsplanung ag) im Jahr 2024 durchgeführt wurden.

Die Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass das vorhandene Geschwindigkeitsniveau (v85) auf den Quartierstrassen von Dietlikon mehrheitlich tief ist. Nur in einem Quartier sind gemäss Empfehlung der bfu [5] bauliche Massnahmen zu prüfen, da das vorhandene Geschwindigkeitsniveau bei >42 km/h liegt. In den übrigen Quartieren wird davon ausgegangen, dass die Zielgeschwindigkeiten mittels Signalisations- und Markierungsmassnahmen ohne ergänzende bauliche Massnahmen erreicht werden.

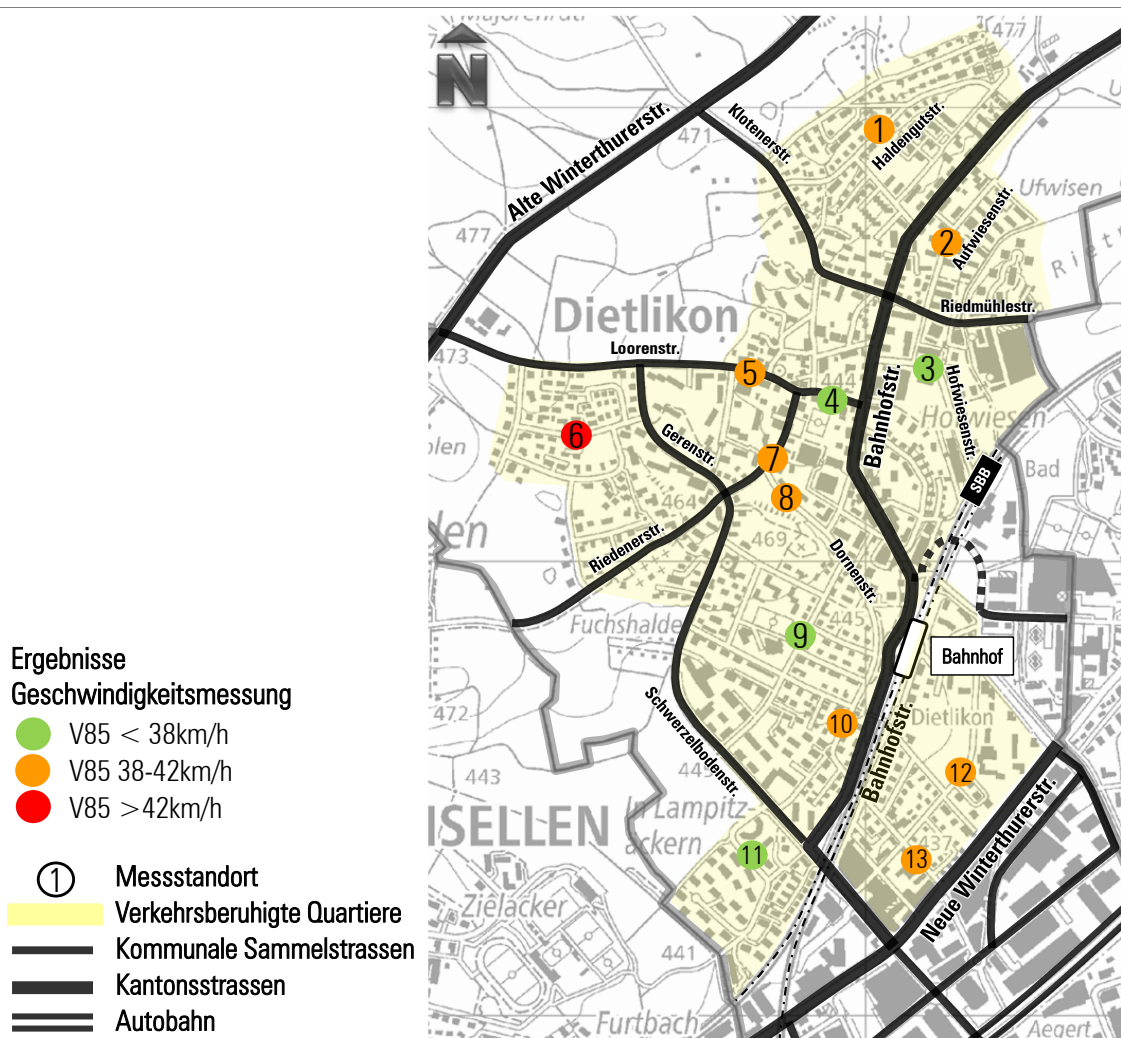


Abbildung 11: Übersicht Standorte Geschwindigkeitsmessungen und Resultate

Nr.	Quartier	Messstandort	v85 [km/h]	DTV [Fz/Tag]	Erhebungszeitraum	Erhebung durch
1	4a	Haldengutstrasse 19	41	170	29.08. bis 05.09.2024	tribus
2	5a	Aufwiesenstrasse 10	41	820	29.08. bis 05.09.2024	tribus
3	5b	Hofwiesenstrasse 10	37	325	29.08. bis 05.09.2024	tribus
4	1a/1c/4b	Dorfstrasse 4	29	2'590	11.09. bis 18.09.2019	extern [10]
5	1a/1c/4b	Loorenstrasse 6	42	1'275	30.08. bis 05.09.2024	tribus
6	1b	Lettenstrasse 10	46	215	29.08. bis 05.09.2024	tribus
7	1a/1c/4b	Riedenerstrasse 20	42	832	18.09. bis 25.09.2019	extern [10]
8	1a	Dornenstrasse 48	40	555	29.08. bis 05.09.2024	tribus
9	1a	Sonnenbühlstrasse 14	37	295	26.09. bis 3.10.2019	extern [10]
10	1a	Dornenstrasse 10a	38	415	26.09. bis 3.10.2019	extern [10]
11	2	In Lampitzäckern 24	36	600	29.08. bis 05.09.2024	tribus
12	3	Brunnenwiesenstr.19	42	1'170	7.10. bis 14.10.2019	extern [10]
13	3	Alte Dübendorferstr. 7	39	1'190	29.08. bis 05.09.2024	tribus

Tabelle 1: Resultate Geschwindigkeitsmessungen

6 MASSNAHMEN IN QUARTIEREN

Nachfolgend werden die Charakteristiken und geplanten Massnahmen der einzelnen Quartiere beschrieben. Die Massnahmenpläne sind in der Beilage im Grossformat dargestellt.

6.1 Quartier 1a/1c/4b: Dorf / Sonnenbühl

6.1.1 Abschnitt Dorf (1c und 4b)

Strassenverzeichnis

- Bromackerstrasse
- Dorfstrasse
- Hinterbundstrasse
- Hintergasse
- Kyburgerweg
- Loorenstrasse
- Oberdorfstrasse
- Rosenweg
- Riedenerstrasse
- Schulgasse

Das Gebiet im Abschnitt Dorf zeichnet sich durch eine vielfältige Nutzung aus, die Wohnnutzung, Gewerbe und öffentlichen Raum umfasst. Entlang der Dorfstrasse sind sensible Nutzungen vorhanden (Schule, Hort, Kirche). Nördlich der Dorfstrasse bietet der Dorfplatz öffentlicher Lebensraum. Dabei sind in diesem Bereich die Strassen sehr schmal und die Fussgänger verfügen grösstenteils über keine separate Fussgängerinfrastruktur. Aufgrund des öffentlichen Charakters, des Schulhauses und Horts sind besondere Schutzbedürfnisse der Fussgänger vorhanden. Entlang der Dorfstrasse sind bereits Verkehrsberuhigungselemente umgesetzt (u.a. Vertikalversätze vor Schulen und Gefahrensignal Kinder).

Zur Umsetzung der Tempo-30-Zone sind mehrere Eingangstore mit den ergänzenden Bodenmarkierungen (ZONE 30) erforderlich. Wo bereits Elemente zur Verkehrsberuhigung vorhanden sind, sind die gefahrenen Geschwindigkeiten tief (Dorfstrasse: v85 29km/h). Auf Abschnitten mit weniger Verkehrsberuhigungselementen sind die Geschwindigkeiten höher (Loorenstrasse v85 42km/h). Zur Verdeutlichung der Zonenerkennbarkeit sind in der gesamten Tempo-30-Zone Markierungen des Rechtsvortritts und Erinnerung «30» vorgesehen. Der Fussgängerstreifen über die Loorenstrasse kann aufgrund der Nähe zur Schule Dorf und damit des besonderen Schutzbedürfnisses der Zufussgehenden beibehalten werden. Bei der nächsten Strassensanierung ist der Rückbau der Trottoirüberfahrt am Knoten Looren-/Riedenerstrasse zur Herstellung des Rechtsvortritts zu prüfen. Entlang der Dorfstrasse muss aufgrund der Position des Eingangstors und der dazugehörigen Markierung «ZONE 30» die bestehende Markierung zum Gefahrensignal Kinder und der Aufschrift Schule Richtung West verschoben werden.

Falls die gefahrenen Geschwindigkeiten nach Einführung der Tempo-30-Zone zu hoch sind, sind zusätzliche Massnahmen erforderlich. Dabei ist zu prüfen, ob bauliche Massnahmen umgesetzt werden können oder das Erscheinungsbild mit FGSO ergänzt werden kann.

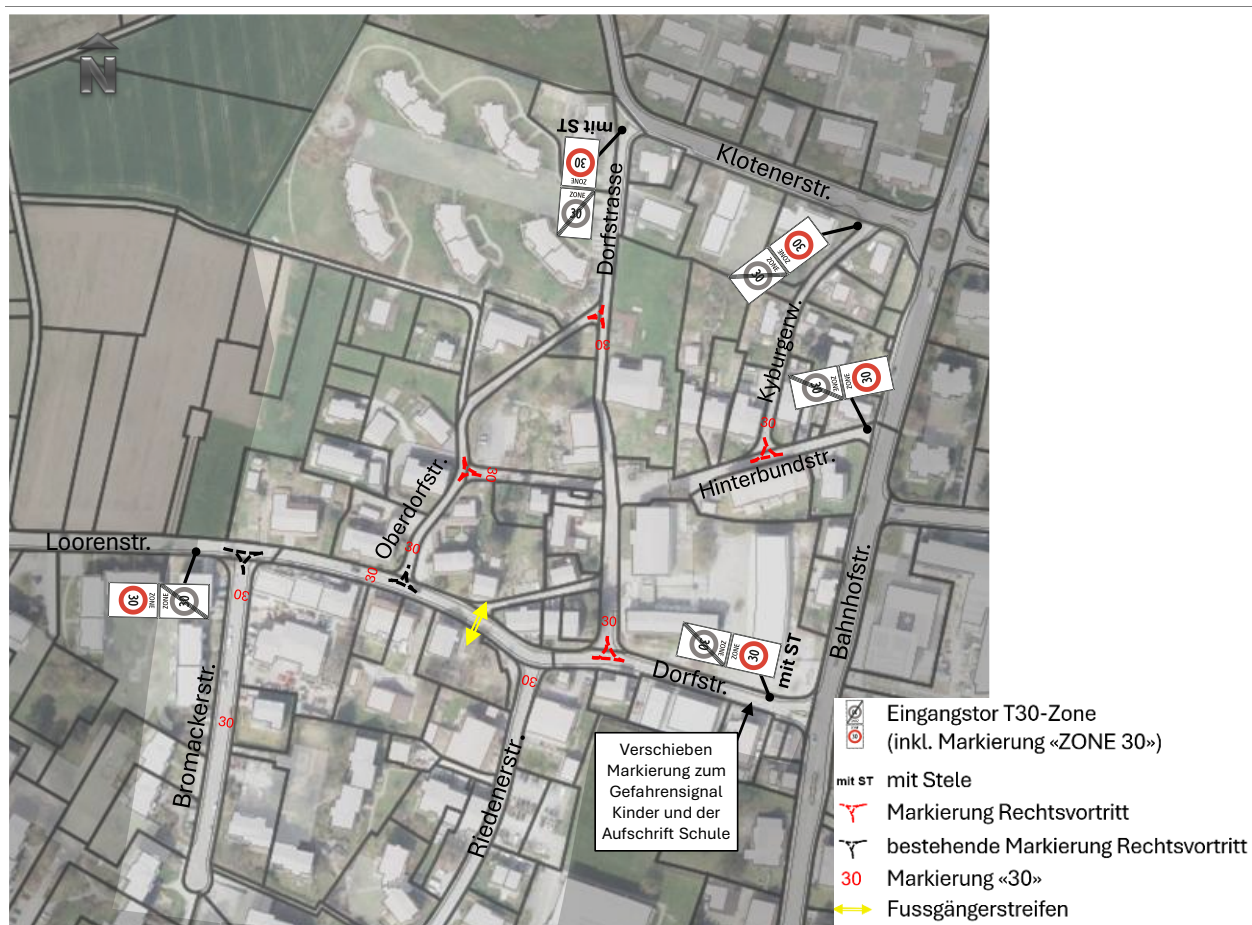


Abbildung 12: Massnahmenplan Quartier 1c und 4b

6.1.2 Abschnitt Sonnenbühl (1a)

Strassenverzeichnis

- Bachtelstrasse
- Bettstenstrasse
- Bühlstrasse
- Dornenstrasse
- Fadackerstrasse
- Fuchshalde
- Glärnischstrasse
- Hasenrain
- Hörnliweg
- Riedenerstrasse
- Sonnenbühlstrasse
- Speerstrasse
- Tödistrasse
- Tretteliweg

Im Abschnitt Sonnenbühl sind neben der Wohnnutzung mehrere öffentliche Nutzungen vorhanden. Dazu zählen ein Kindergarten und die Schulhäuser Fadacher und Hüenerweid. Aufgrund dessen sind besondere Schutzbedürfnisse der Fussgänger vorhanden. Die Strassen verfügen grösstenteils über einen einseitigen Gehweg. In der Nähe des Kindergartens und des Schulhauses Fadacher sind bereits Verkehrsberuhigungselemente umgesetzt (u.a. Vertikalversätze und Gefahrensignal Kinder). Zu beachten ist, dass im Jahr 2026 oder 2027 die Kehrung des Einbahnregimes bei der Bachtelstrasse geplant ist.

Zur Umsetzung der Tempo-30-Zone sind sieben Eingangstore sowie die ergänzenden Bodenmarkierungen (ZONE 30) erforderlich. Aufgrund des Eingangstors am Knoten Riedener-/Dornenstrasse ist die Verschiebung der seitlichen Parkfelder entlang der Riedenerstrasse notwendig (siehe Abbildung unten). Aufgrund der erhobenen v85-Werte von 37km/h (Sonnenbühlstrasse) bis 40km/h (Dornenstrasse) sind zur Verbesserung der Zonenerkennbarkeit im gesamten Gebiet grosszügig Rechtsvortritts-Markierungen und mehrere Markierungen «30» vorgesehen. Entlang der Riedenerstrasse war die gefahrene Geschwindigkeit im Jahr 2019 eher hoch (v85 42km/h). Seit 2019 wurde entlang der Riedenerstrasse eine Bodenschwelle umgesetzt, weshalb angenommen wird, dass heutzutage die Geschwindigkeit deutlich tiefer ist (<40km/h). Aus diesem Grund sind entlang der Riedenerstrasse abgesehen vom Eingangstor mit Stele keine baulichen Massnahmen vorgesehen.

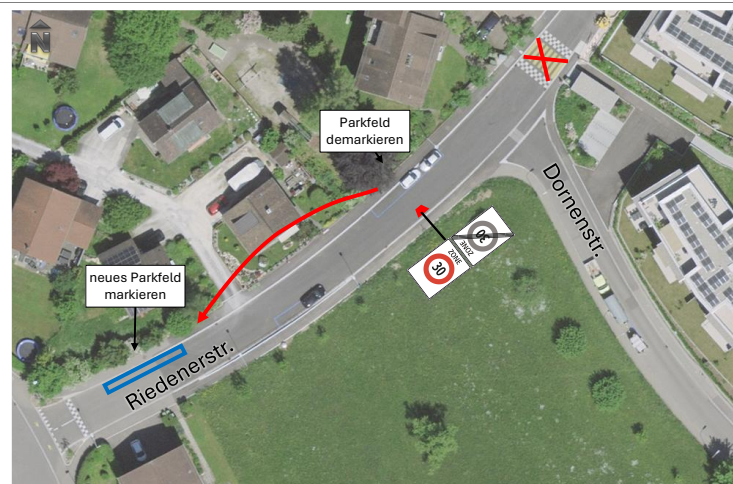


Abbildung 13: Eingangstor Knoten Riedener-/Dornenstrasse mit Massnahmen

Bei den Knoten wird der Rechtsvortritt umgesetzt. Bei der nächsten Strassensanierung wird empfohlen, den Rückbau von Trottoirüberfahrten zur Umsetzung des Rechtsvortritts zu prüfen. Am Knoten Schwerzelboden-/Bettstenstrasse wird aufgrund ungenügender Sichtweiten der bestehende Rechtsvortritt aufgehoben und eine Trottoirüberfahrt vorgesehen. Diese neue Trottoirüberfahrt wird im Rahmen des SBB-Projekts MSZW umgesetzt. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit verbessert die Trottoirüberfahrt die Fussverbindung entlang der Schwerzelbodenstrasse und bewirkt zusätzlich zur Stele einen kontrastreichen Übergang zur Tempo-30-Zone.

Der Fussgängerstreifen über die Riedenerstrasse am Knoten Riedener-/Dornenstrasse ist zu demarkieren, wohingegen der nördlichere Fussgängerstreifen über die Riedenerstrasse aufgrund der Verbindung zur angrenzenden Schule Hüenerweid bestehen bleibt.



Abbildung 14: Massnahmenplan Quartier 1a

Im Gebiet sind mehrere Fussgängerquerungen vorhanden, welche aufgrund ungenügender Sichtverhältnisse von der Arbeitsgruppe als gefährlich eingeschätzt wurden. Diese Fussgängerquerungen und die geplanten Massnahmen sind nachfolgend in Nahaufnahmen dargestellt. Die Umsetzung dieser Massnahmen ist keine Voraussetzung für die Einführung der Tempo-30-Zonen.

Entlang der Dornenstrasse sind beim Ausgang aus dem Spielplatz die Sichtverhältnisse bei Belegung der blau markierten Parkfelder ungenügend. Aus diesem Grund werden die Parkfelder verschoben, sodass die Sicht auf von Süden kommende Fahrzeuge ausreichend ist (siehe Abbildung unten).

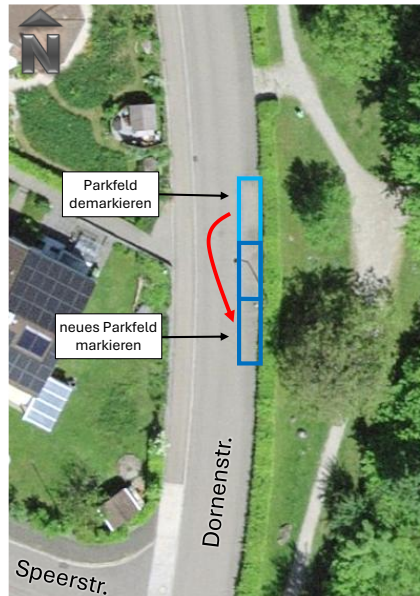


Abbildung 15: Nahaufnahme 1 Quartier 1a

Eine weitere ungenügende Fussgängerquerung ist am Knoten Dornenstr./Dornensteig vorhanden. Aufgrund eingeschränkter Sichtverhältnisse wird zur Verbesserung der Fussgängerquerung der Gehweg verbreitert. Dadurch verbessern sich die Sichtverhältnisse und die Querungsdistanz wird verkürzt. Zusätzlich wirkt die Verschmälerung der Fahrbahn verkehrsberuhigend.

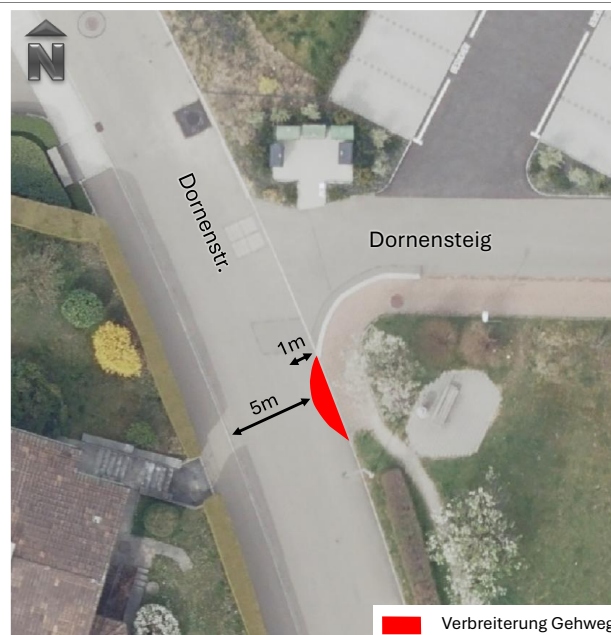


Abbildung 16: Nahaufnahme 2 Quartier 1a

Zusätzlich besteht eine ungenügende Fussgängerquerung entlang der Dornenstrasse beim vorhandenen horizontalen Versatz beim Knoten Dornenstrasse/Leiweg. Fussgänger, welche die Strasse queren möchten, sind für

Fahrzeugfahrende schlecht erkennbar. Als Sofortmassnahmen wurde bereits die Bepflanzung zurückgeschnitten und die Igel-Tafel entfernt. Die Bepflanzung ist regelmässig zurückzuschneiden. Falls dies nicht der Fall ist, ist eine Pflasterung anstelle der Bepflanzung vorzusehen. Zusätzlich ist beim Poller zur besseren Erkennbarkeit ein Reflektor anzubringen.



Abbildung 17: Fotoaufnahme Nahaufnahme 3 Quartier 1a

Am Knoten Sonnenbühl-/Fadackerstrasse ist die Sicht für Fussgänger aus dem Hörnliweg ungenügend. Aus diesem Grund wird ein horizontaler Versatz vor dem Ausgang des Hörnliwegs vorgesehen (vgl. Beispiel realisierter Horizontalversatz Abbildung 19). Dadurch verbessern sich die Sichtverhältnisse und verkürzt sich die Querungsdistanz für Zufussgehende. Zusätzlich wirkt die Verschmälerung der Fahrbahn verkehrsberuhigend. Ausserdem ist die Bepflanzung regelmässig zurückzuschneiden. Falls nach der Umsetzung die erwartete Wirkung nicht eintrifft, kann als zusätzliche Massnahme ein Berliner Kissen zur unmittelbaren Geschwindigkeitsreduktion am Knoten vorgesehen werden.

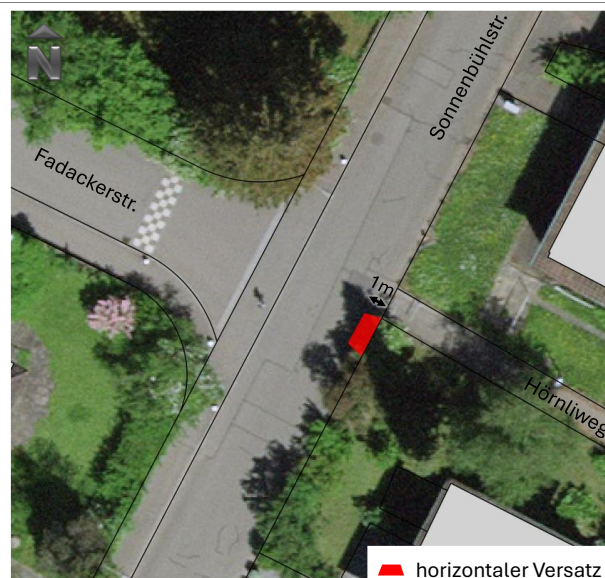


Abbildung 18: Nahaufnahme 4 Quartier 1a



Abbildung 19: Beispiel eines realisierten Horizontalversatzes Höhe Dornenstrasse 10 in Dietlikon

Am Knoten Dornen-/Bühlstrasse befindet sich eine wichtige Fussgängerquerung, da sich am Knoten ein Mittagstisch und weiter westlich die Schule Hüenerweid befindet. Aufgrund des gross dimensionierten Knotens sind die Querungsdistanzen lang. Aus diesem Grund wird der Knoten optisch mithilfe farblicher Gestaltung von Strassenoberflächen (FGSO) (VSS 40 214) eingengt. Dadurch wird die Knotenfläche und damit die Querungsdistanzen für Fussgänger reduziert. Zudem wird die gefahrene Geschwindigkeit reduziert. Langfristig gesehen kann bei der nächsten Strassensanierung anstelle der Markierung eine Pflasterung vorgesehen werden.

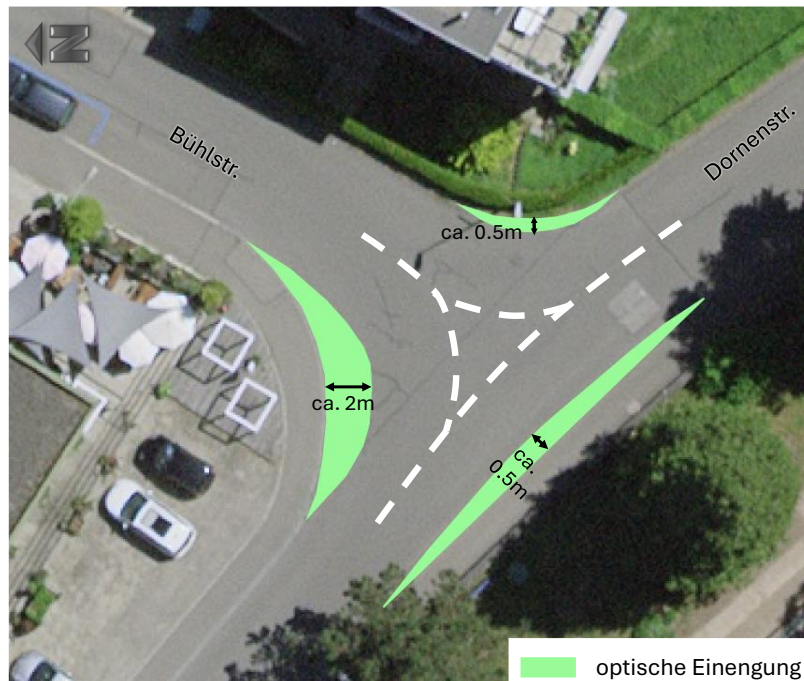


Abbildung 20: Nahaufnahme 5 Quartier 1a

Zusätzlich ist eine Verbreiterung des horizontalen Versatzes beim Knoten Dornen-/Glärnischstrasse geplant. Der Versatz ist aktuell rund 1.45m breit und befindet sich vor dem zukünftigen Zugangsweg zum neuen Bahnbrüggli, welches im Rahmen des MSZW-Projekts realisiert wird. Mit der Verbreiterung des Versatzes auf rund 2m sollen die Sichtverhältnisse für Fussgänger und somit die Verkehrssicherheit verbessert werden.

6.2 Quartier 1b: Letten

Strassenverzeichnis

- Hinentalstrasse
- In Letten
- Im Weizenacker
- Lettenstrasse
- Scheibenbühlstrasse
- Steinackerstrasse

Im Quartier ist reine Wohnnutzung vorhanden. Es sind zwar mehrere seitlich markierte blaue Parkfelder vorhanden, allerdings sind diese nur schwach belegt. Bei Nichtbelegung bewirken sie keine seitliche Einengung und damit keine Geschwindigkeitsreduktion. Das Quartier wird von der Buslinie 749 befahren. Die erhobene gefahrene Geschwindigkeit auf Höhe der Lettenstrasse 10 ist eher hoch (v85 46 km/h). Gemäss Empfehlung der bfu [5] sind bei diesem Geschwindigkeitsniveau bauliche Massnahmen zu prüfen.

Zur Umsetzung der Tempo-30-Zone sind drei Eingangstore sowie den ergänzenden Bodenmarkierungen (ZONE 30) erforderlich. Zur Verdeutlichung der Zonenerkennbarkeit sind Markierungen des Rechtsvortritts und Erinnerung «30» vorgesehen.



Abbildung 21: Massnahmenplan Quartier 1b

Falls die gefahrenen Geschwindigkeiten nach Einführung der Tempo-30-Zone zu hoch sind, sind zusätzliche Massnahmen erforderlich. Zu geeigneten zusätzlichen Massnahmen in diesem Quartier zählen bauliche Versätze bei den blauen Parkfeldern. Diese bewirken auch bei Nichtbelegung eines Parkfelds eine seitliche Einengung. Ausserdem eignet sich

aufgrund der breit dimensionierten Strassen (grösstenteils $> 5.5\text{m}$) kurzfristig eine optische Fahrbahn-Verschmälerung mithilfe FGSO (VSS 40 214). Langfristig kann bei der nächsten Strassensanierung die Strasse baulich verschmälert und im Gegenzug z.B. der Gehweg verbreitert werden.



Abbildung 22: Beispiel baulicher Versatz bei Parkfeld entlang Schwerzelbodenstrasse in Dietlikon

Da das Quartier von der Buslinie 749 befahren wird, ist bei der Massnahmenwahl darauf zu achten, dass der Bus möglichst geringe Verlustzeiten erfährt. Der Bus verkehrt in eine Richtung über die Letten- und Hinentalstrasse (vgl. Abbildung 9). Falls seitliche Einengungen zur weiteren Geschwindigkeitsreduktion vorgesehen werden, ist darauf zu achten, dass diese, sofern möglich, nicht in Fahrtrichtung des Busses geplant werden. Dadurch soll erzielt werden, dass der Bus weniger vom Gegenverkehr behindert wird, da der Gegenverkehr nicht abgewartet werden muss. Zudem sind Bodenschwellen zu vermeiden.

6.3 Quartier 2: Lampitzäckern

Strassenverzeichnis

- In Lampitzäckern
- Peterweg

Das Quartier besteht aus reiner Wohnnutzung. Entlang der Strassen In Lampitzäckern ist mindestens einseitig ein Gehweg vorhanden. Zudem sind seitliche blaue Parkfelder markiert. Der bestehende Ausbaustandard und die Strassenraumgestaltung entsprechen bereits der einer Tempo-30-Zone. Dies bestätigt das erhobene Geschwindigkeitsniveau (In Lampitzäckern: v85 36km/h). Zur Einführung der Tempo-30-Zone sind zwei Eingangstore sowie die ergänzenden Bodenmarkierungen (ZONE 30) erforderlich. Trotz des tiefen Geschwindigkeitsniveaus sind für eine Verbesserung der Zonen-erkennbarkeit ausserdem die Markierung des Rechtsvortritts und die Erinnerung «30» vorgesehen. Zudem wird ein blaues Parkfeld in der Kurve der Strasse In Lampitzäckern aufgehoben. Grund dafür ist, dass die Parkplätze die Sicht auf den Gegenverkehr in der Kurve beeinträchtigen.



Abbildung 23: Massnahmenplan Quartier 2

6.4 Quartier 3: Brunnenwiesen

Strassenverzeichnis

- Alte Dübendorferstrasse
- Bahnstrasse
- Brunnenwiesenstrasse
- Claridenstrasse
- Eichelwiesenstrasse
- Pappelstrasse
- Stuckweg
- Weidenweg
- Zipfelwiesenstrasse

Das Quartier ist von Wohn- und Gewerbenutzung geprägt. Es ist ein heterogenes Quartier, welches übersichtliche Strassenabschnitte (Brunnenwiesen- und Alte Dübendorferstrasse), schmale Strassenabschnitte mit schlecht einsehbaren Zufahrten (Claridenstrasse und Stuckweg) und Abschnitte mit erhöhtem Lastwagenaufkommen (Zipfelwiesenstrasse führt zu Gewerbe) enthält. Aufgrund des Schulwegs zum Kindergarten entlang der Pappelstrasse 20 sind besondere Schutzbedürfnisse der Fussgänger vorhanden.

Im Rahmen des Projekts MehrSpur Zürich-Winterthur (MSZW) der SBB sind bauliche Anpassungen insbesondere im Gebiet südlich der Bahnleise vorgesehen [8]. Mit Abschluss des SBB-Projekts wird das Gebiet neugestaltet (ca. ab 2030) [9]. Die vorgesehene Umstrukturierung des Gebiets wird in den Massnahmen der verkehrsberuhigten Quartiere berücksichtigt, indem in diesem Perimeter keine tiefgreifenden baulichen Massnahmen vorgesehen werden. Durch das Projekt MSZW sind temporäre Verschiebungen von Eingangstoren möglich. Diese sind im Rahmen des Projekts zu definieren. Zudem sind in diesem Quartier die Bedürfnisse des ÖV zu berücksichtigen. Da die Pappelstrasse vom ÖV befahren wird, ist bei der Massnahmenwahl darauf zu achten, dass der Bus möglichst geringe Verlustzeiten erfährt. Aus diesem Grund sind entlang der Pappelstrasse z.B. Bodenschwellen zu vermeiden.

Zur Umsetzung der Tempo-30-Zone sind vier Eingangstore sowie die ergänzenden Bodenmarkierungen (ZONE 30) erforderlich. Die Signalisation beim Zoneneingang Brunnenwiesenstrasse kann an dem bestehenden Signalträger montiert werden, sodass die Sichtweiten auf den Annäherungsbereich der Fussgänger vor dem Fussgängerstreifen nicht beeinträchtigt werden. Im Projekt MSZW sind am Knoten Brunnenwiesen-/Brüttisellerstrasse temporäre Knotenanpassungen geplant, wodurch sich die Lage dieses Eingangstors verschieben kann. Aufgrund der erhobenen v85-Werte von 39km/h (Alte Dübendorferstrasse) bis 42km/h (Brunnenwiesenstrasse) ist davon auszugehen, dass zusätzliche Massnahmen zur erfolgreichen Temporeduktion benötigt werden. Zur Verbesserung der Zonenerkennbarkeit sind im gesamten Gebiet Rechtsvortritts-Markierungen und mehrere Markierungen «30» vorgesehen. Es wird empfohlen, bei der nächsten Strassensanierung den Rückbau von Trottoirüberfahrten zur Umsetzung des Rechtsvortritts zu prüfen.

Der Fussgängerstreifen über die Brunnenwiesenstrasse ist zu demarkieren. Die vorhandenen Fussgängerstreifen über die Pappelstrasse können aufgrund der Schulwegverbindung zum Kindergarten sowie der hohen Fussgängerfrequenzen zwischen der Haltestelle und dem Einkaufszentrum und damit der besonderen Schutzbedürfnisse der Zufussgehenden beibehalten werden.

Privatstrassen können, wie in Kapitel 3.3 beschrieben, in eine Tempo-30-Zone integriert werden. Ein Abschnitt der Claridenstrasse ist mit einem privatrechtlichen Fahrverbot der Öffentlichkeit entzogen, weshalb dieser Strassenabschnitt nicht in die Tempo-30-Zone integriert wird.

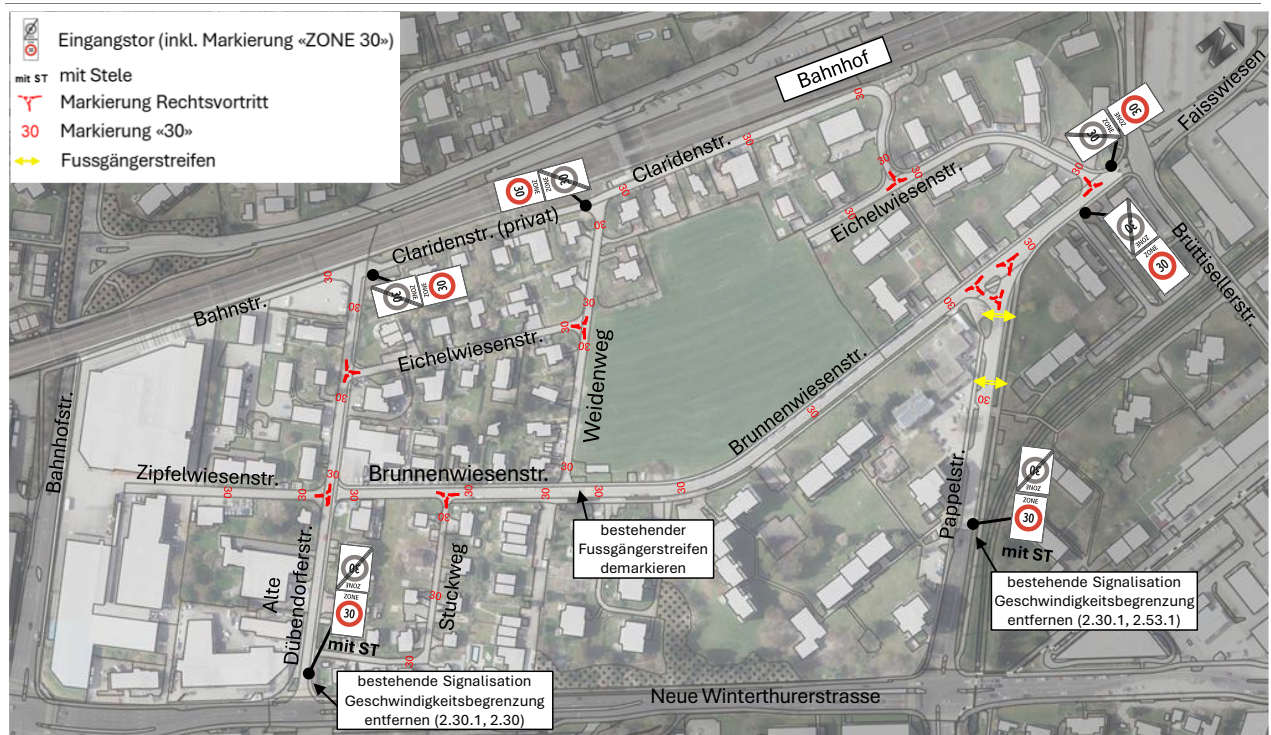


Abbildung 24: Massnahmenplan Quartier 3

6.5 Quartier 4a: Haldengut

Strassenverzeichnis

- Grundstrasse
- Haldengutweg
- Haldengutstrasse
- Klimmweg
- Lindenstrasse
- Rebackerweg
- Rebweg
- Sonnenrain
- Wilthalde

Im Quartier 4a ist reine Wohnnutzung vorhanden. Mit Ausnahme des Klimmwegs sind die Strassen beidseitig bebaut. Die Strassen sind schmal und für Zufussgehende ist grösstenteils keine separate Fussgängerinfrastruktur vorhanden. Es sind mehrere seitlich markierte blaue Parkfelder vorhanden. Das Quartier wird zukünftig nicht mehr von einer Buslinie befahren.

Zur Einführung der Tempo-30-Zone sind vier Eingangstore sowie die ergänzenden Bodenmarkierungen (ZONE 30) erforderlich. Aufgrund des erhobenen v85 Werts von 41km/h (Haldengutstrasse) ist davon auszugehen, dass zusätzliche Massnahmen zur erfolgreichen Temporeduktion benötigt werden. Deshalb sind zur Verbesserung der Zonenerkennbarkeit mehrere Markierungen «30» vorgesehen.

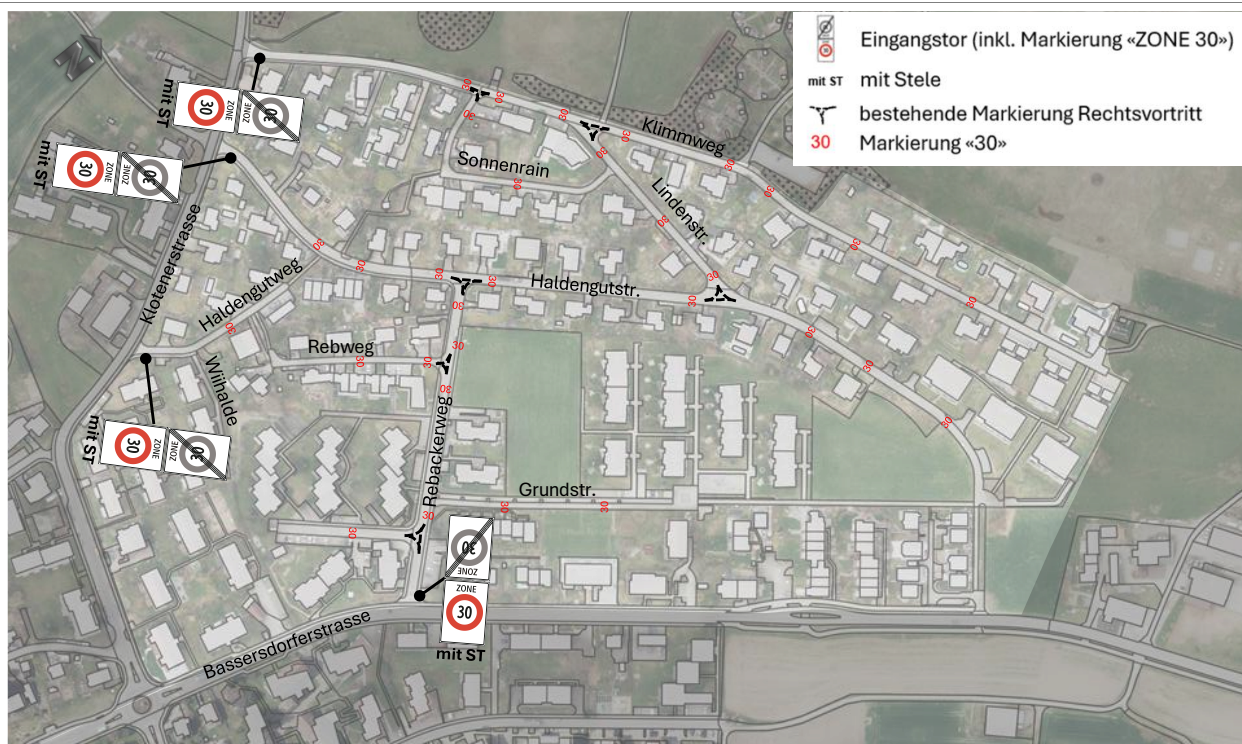


Abbildung 25: Massnahmenplan Quartier 4a

6.6 Quartier 5a: Aufwiesen

Strassenverzeichnis

- Aufwiesenstrasse

Entlang der Aufwiesenstrasse ist Wohnnutzung vorhanden, wobei am Knoten Aufwiesen-/Riedmühlestrasse auch Gewerbe vorhanden ist. Der Strassenzug verfügt über einen einseitigen Gehweg und ist übersichtlich. Es sind blau markierte Parkfelder vorhanden.

Zur Umsetzung der Tempo-30-Zone sind zwei Eingangstore sowie die ergänzenden Bodenmarkierungen (ZONE 30) erforderlich. Aufgrund des erhobenen v85 Werts von 41km/h ist davon auszugehen, dass zusätzliche Massnahmen zur erfolgreichen Temporeduktion benötigt werden. Deshalb sind zur Verbesserung der Zonenerkennbarkeit mehrere Markierungen «30» vorgesehen. Durch das Herabsetzen der signalisierten Höchstgeschwindigkeit, die Markierungen zur Verdeutlichung des Zonencharakters und da es sich fast ausschliesslich um quartierinternen Verkehr handelt (Sackgasse), wird erwartet, dass nach Einführung der Tempo-30-Zone die signalisierte Geschwindigkeit eingehalten wird.



Abbildung 26: Massnahmenplan Quartier 5a

Falls die gefahrenen Geschwindigkeiten nach Einführung der Tempo-30-Zone zu hoch sind, sind zusätzliche Massnahmen erforderlich. Zu geeigneten weiteren Massnahmen in diesem Quartier zählen bauliche Versätze bei den blauen Parkfeldern. Diese bewirken auch bei Nichtbelegung eines Parkfeld eine seitliche Einengung. Da bislang eher wenig blaue Parkfelder vorhanden sind, kann zudem die Anzahl der Parkfelder und damit die Anzahl seitlicher Einengungen erhöht werden. Ausserdem eignet sich aufgrund der breit dimensionierten Strassen (grösstenteils ca. 6m) kurzfristig eine optische Fahrbahn-Verschmälerung (VSS 40 214). Langfristig kann bei der nächsten Strassensanierung die Strasse baulich verschmälert und im Gegenzug z.B. der Gehweg verbreitert werden.

6.7 Quartier 5b: Säntisstrasse / Hofwiesen

Strassenverzeichnis

- Chaletweg
- Hofwiesenstrasse
- In Lederäcker
- Säntisstrasse

Das Quartier zeichnet sich durch eine vielfältige Nutzung aus, die Wohnnutzung, Gewerbeflächen und öffentlichen Raum umfasst. Aufgrund der öffentlichen Nutzungen und des Alterszentrums (Hofwiesenstrasse) bestehen besondere Schutzbedürfnisse der Fussgänger. Die Strassen sind überwiegend schmal und verfügen grösstenteils über keine separate Fussgängerinfrastruktur. Eine Ausnahme bildet die Hofwiesenstrasse, die sich durch ihre eher grosszügige Strassenbreite und gute Übersichtlichkeit auszeichnet. Entlang der Strasse ist grösstenteils beidseitig ein Gehweg vorhanden.

Zur Einführung einer Tempo-30-Zone sind fünf Eingangstore sowie die ergänzenden Bodenmarkierungen (ZONE 30) erforderlich. Die Signalisation beim Zoneneingang Chaletweg kann an dem bestehenden Signalträger montiert werden. Wie das erhobene Geschwindigkeitsniveau zeigt (Hofwiesenstrasse: v85 37km/h), entspricht die bestehende Strassenraumgestaltung bereits der einer Tempo-30-Zone. Trotz des tiefen Geschwindigkeitsniveaus sind für die Verdeutlichung des Zonencharakters die Markierung des Rechtsvortritts und die grosszügige Markierung der Erinnerung «30» vorgesehen.



Abbildung 27: Massnahmenplan Quartier 5b

7 MASSNAHMENÜBERSICHT UND KOSTENSCHÄTZUNG

In den verkehrsberuhigten Quartieren wird die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 gesenkt (vgl. Zielbild unten). Zur Umsetzung der Tempo-30-Zonen sind aufgrund der bereits tiefen gefahrenen Geschwindigkeiten und vorhandenen Verkehrsberuhigungselementen im Strassenraum (z.B. Vertikalversätze vor Schulen, blaue Parkfelder) grösstenteils Signalisations- und Markierungsmassnahmen vorgesehen. Im Quartier 1a (Sonnenbühl) sind bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Fussverkehrsführung und Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgesehen, welche aber aufgrund des tiefen Geschwindigkeitsniveaus keine Bedingung für die Einführung der Tempo-30-Zone darstellen. Sollte sich bei Geschwindigkeitsmessungen nach Einführung der Tempo-30-Zonen zeigen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten zu hoch sind, sind weitere Massnahmen zu prüfen.

Die Eingangstore werden wo möglich mit Stelen und bei geringen Platzverhältnissen mit Signalisationstafeln umgesetzt. Bei zwei Signalisationstafeln sind voraussichtlich keine neuen Signalträger erforderlich, da sie an bestehende Signalträger montiert werden können (Quartier 3: Signalisation bei Brunnenwiesenstrasse; Quartier 5b: Signalisation bei Chaletweg).

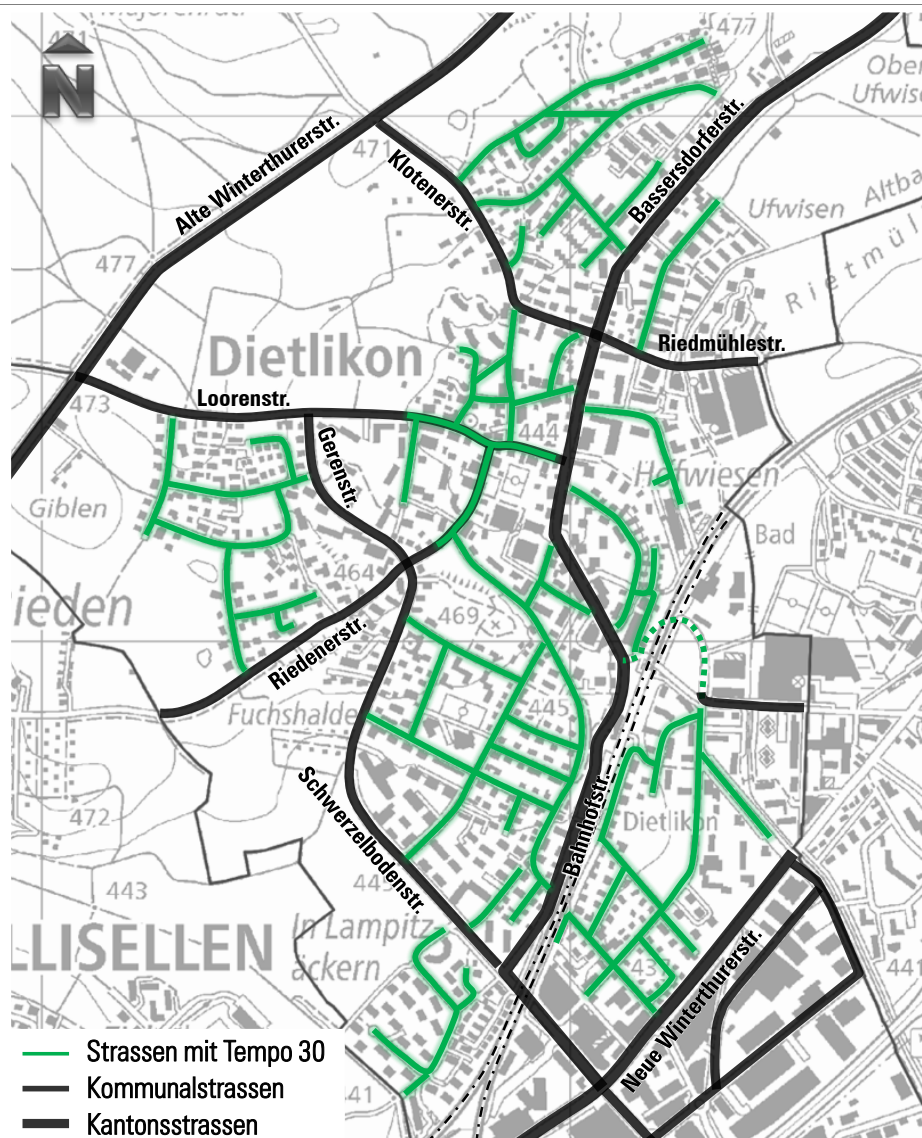


Abbildung 28: Zielbild Tempo 30

Insgesamt beläuft sich die Grobkostenschätzung ($\pm 30\%$) der Massnahmen für alle Tempo-30-Zonen auf ca. CHF 194'000 exkl. MwSt. In der Kostenschätzung nicht inbegriffen sind die Kosten für den Rückbau von Trottoirüberfahrten. Grund ist, dass diese Massnahme bei der nächsten Strassensanierung zu prüfen ist und keine Bedingung für die Einführung der Tempo-30-Zonen darstellt. Die Kosten pro Quartier sind nachfolgend aufgelistet und im Anhang detailliert aufgeführt.

- **Quartier 1a/1c/4b** Dorf / Sonnenbühl: CHF 75'000
- **Quartier 1b** Letten: CHF 21'000
- **Quartier 2** Lampitzäckern: CHF 12'000
- **Quartier 3** Brunnenwiesen: CHF 32'000
- **Quartier 4a** Haldengut: CHF 24'000
- **Quartier 5a** Aufwiesen: CHF 10'000
- **Quartier 5b** Säntisstr./Hofwiesen: CHF 20'000

8 AUSBLICK

8.1 Etappierte Realisierung

Die Massnahmen sollen schrittweise in den Jahren 2026 und 2027 umgesetzt werden. Es ist folgende Etappierung vorgesehen:

- **Jahr 2026:** Quartiere 2 (Lampitzäckern), 3 (Brunnenwiesen), 5a (Aufwiesen) und 5b (Säntisstrasse/Hofwiesen)
- **Jahr 2027:** Quartiere 1a/1c/4b (Dorf/Sonnenbühl), 1b (Letten) und 4a (Haldengut)

Mit der geplanten Etappierung werden zuerst jene Tempo-30-Zonen eingeführt, welche geringen Aufwand zur Umsetzung bedürfen und/oder in welchen besondere Schutzbedürfnisse vorhanden sind (z.B. bei Vorhandensein von Schulen, öffentliche Nutzungen). Zudem sind mit dieser Etappierung keine negativen Auswirkungen bei Einführung der Tempo-30-Zonen erwartbar. Die Zone mit den Sammelstrassen (Quartier 1a/1c/4b) wird nach Umsetzung der restlichen Zonen umgesetzt, sodass kein ungewollter Ausweichverkehr über Quartierstrassen zu erwarten ist.

8.2 Monitoring

Wir empfehlen, spätestens ein Jahr nach Einführung einer Tempo-30-Zone im Rahmen eines Monitorings stichprobenartig die gefahrenen Geschwindigkeiten zu erheben und auszuwerten. Falls die gefahrenen Geschwindigkeiten zu hoch sind, sind weitere Massnahmen (insbesondere bauliche Massnahmen) zur Reduktion der Geschwindigkeit zu prüfen.

9 ERGÄNZUNG: PRIVATE GESTALTUNGSELEMENTE

Neben den öffentlich aufgestellten Gestaltungselementen werden teilweise von Privatpersonen weitere Elemente wie zusätzliche Tafeln (z.B. Achtung Kinder, Achtung Igel) oder Blumentöpfe im Strassenraum aufgestellt. Wichtig zu beachten ist, dass diese privaten Gestaltungselementen nur auf privatem Grundstück aufgestellt werden dürfen und nicht in den öffentlichen Raum hinausragen dürfen. Die Sichtweiten im Strassenraum dürfen nicht beeinträchtigt werden. Zudem dürfen keine offiziellen Signale der Signalisationsverordnung [4] verwendet werden.

ANHANG: KOSTENSCHÄTZUNG

Quartier 1a/1c/4b: Dorf / Sonnenbühl			
Element	Stückkosten [CHF]	Anzahl	Kosten [CHF]
Installationen		pauschal	4'000
Signalisation			
Eingangstor mit Stele inkl. Signal	2'500	8	20'000
Eingangstor ohne Stele inkl. Signal und Rohr	1'200	4	4'800
Markierungen			
Markierung «ZONE 30»	300	12	3'600
Markierung «30»	200	46	9'200
Markierung Rechtsvortritt	900	9	8'100
Markierung Strassenverengung (Knoten Dornen-/Bühlstr.)	1'500	1	1'500
Markierung Parkfeld	150	2	300
Markierung Gefahrensignal «Kinder» und Aufschrift «Schule»	300	1	300
Demarkierungen (z.B. Parkfeld) inkl. Reinigung, Entsorgung	350	3	1'050
Bauliche Massnahmen			
Horizontaler Versatz	5'000	1	5'000
Verbreiterung horizontaler Versatz / Gehweg	5'000	2	10'000
Zwischentotal (exkl. MwSt.)			67'850
Unvorhergesehenes ca. 10%		CHF	6'785
TOTAL (exkl. MwSt.)		CHF	75'000

Quartier 1b: Letten			
Element	Stückkosten [CHF]	Anzahl	Kosten [CHF]
Installationen		pauschal	4'000
Signalisation			
Eingangstor mit Stele inkl. Signal	2'500	3	7'500
Markierungen			
Markierung «ZONE 30»	300	3	900
Markierung «30»	200	17	3'400
Markierung Rechtsvortritt	900	4	3'600
Zwischentotal (exkl. MwSt.)			19'400
Unvorhergesehenes ca. 10%		CHF	1'940
TOTAL (exkl. MwSt.)		CHF	21'000

Quartier 2: Lampitzäckern			
Element	Stückkosten [CHF]	Anzahl	Kosten [CHF]
Installationen		pauschal	4'000
Signalisation			
Eingangstor mit Stele inkl. Signal	2'500	1	2'500
Eingangstor ohne Stele inkl. Signal und Rohr	1'200	1	1'200
Markierungen			
Markierung «ZONE 30»	300	2	600
Markierung «30»	200	5	1'000
Markierung Rechtsvortritt	900	1	900
Demarkierungen (Parkfeld) inkl. Reinigung, Entsorgung	350	1	350
Zwischentotal (exkl. MwSt.)			10'550
Unvorhergesehenes ca. 10%		CHF	1'055
TOTAL (exkl. MwSt.)		CHF	12'000

Quartier 3: Brunnenwiesen			
Element	Stückkosten [CHF]	Anzahl	Kosten [CHF]
Installationen		pauschal	4'000
Signalisation			
Eingangstor mit Stele inkl. Signal	2'500	2	5'000
Eingangstor ohne Stele inkl. Signal und Rohr	1'200	4	4'800
Markierungen			
Markierung «ZONE 30»	300	4	1'200
Markierung «30»	200	30	6'000
Markierung Rechtsvortritt	900	9	8'100
Demarkierungen (Fussgängerstreifen) inkl. Reinigung, Entsorgung	350	1	350
Zwischentotal (exkl. MwSt.)			29'450
Unvorhergesehenes ca. 10%		CHF	2'945
TOTAL (exkl. MwSt.)		CHF	32'000

Quartier 4a: Haldengut			
Element	Stückkosten [CHF]	Anzahl	Kosten [CHF]
Installationen		pauschal	4'000
Signalisation			
Eingangstor mit Stele inkl. Signal	2'500	4	10'000
Markierungen			
Markierung «ZONE 30»	300	4	1'200
Markierung «30»	200	31	6'200
Zwischentotal (exkl. MwSt.)			21'400
Unvorhergesehenes ca. 10%		CHF	2'140
TOTAL (exkl. MwSt.)		CHF	24'000

Quartier 5a: Aufwiesen			
Element	Stückkosten [CHF]	Anzahl	Kosten [CHF]
Installationen		pauschal	4'000
Signalisation			
Eingangstor mit Stele inkl. Signal	2'500	1	2'500
Eingangstor ohne Stele inkl. Signal und Rohr	1'200	1	1'200
Markierungen			
Markierung «ZONE 30»	300	2	600
Markierung «30»	200	4	800
Zwischentotal (exkl. MwSt.)			9'100
Unvorhergesehenes ca. 10%		CHF	910
TOTAL (exkl. MwSt.)		CHF	10'000

Quartier 5b: Säntisstr./Hofwiesen			
Element	Stückkosten [CHF]	Anzahl	Kosten [CHF]
Installationen		pauschal	4'000
Signalisation			
Eingangstor mit Stele inkl. Signal	2'500	2	5'000
Eingangstor ohne Stele inkl. Signal und Rohr	1'200	3	3'600
Markierungen			
Markierung «ZONE 30»	300	5	1'500
Markierung «30»	200	12	2'400
Markierung Rechtsvortritt	900	2	1'800
Zwischentotal (exkl. MwSt.)			18'300
Unvorhergesehenes ca. 10%		CHF	1'830
TOTAL (exkl. MwSt.)		CHF	20'000

BEILAGE: MASSNAHMENPLÄNE



Eingangstor T30-Zone
(inkl. Markierung «ZONE 30»)

mit ST mit Stele



Markierung Rechtsvortritt



bestehende Markierung Rechtsvortritt



Markierung «30»



Fussgängerstreifen



-  Eingangstor (inkl. Markierung «ZONE 30»)
-  mit ST mit Stele
-  Markierung Rechtsvortritt
-  Markierung «30»
-  Ausschnitt mit Nahaufnahme
-  Fussgängerstreifen



Quartier 1a Sonnenbühl
05.05.2026



Eingangstor (inkl. Markierung «ZONE 30»)

mit ST

mit Stele



Markierung Rechtsvortritt

30

Markierung «30»

 Eingangstor (inkl. Markierung «ZONE 30»)

mit ST mit Stele

 Markierung Rechtsvortritt

 Markierung «30»

 Fussgängerstreifen



Bahnhof



Faisswiesen

Brüttisellerstr.

Eichelwiesenstr.

Brunnenwiesenstr.

Pappelstr.

Neue Winterthurerstrasse

Claridenstr. (privat)

Claridenstr.

Eichelwiesenstr.

Weidenweg

Brunnenwiesenstr.

Stuckweg

Zipfelwiesenstr.

Alte

Dübendorferstr.

mit ST

bestehende Signalisation
Geschwindigkeitsbegrenzung
entfernen (2.30.1, 2.30)

bestehender
Fussgängerstreifen
demarkieren

mit ST

bestehende Signalisation
Geschwindigkeitsbegrenzung
entfernen (2.30.1, 2.53.1)

Quartier 3 Brunnenwiesen
05.05.2026





Eingangstor (inkl. Markierung «ZONE 30»)

mit ST

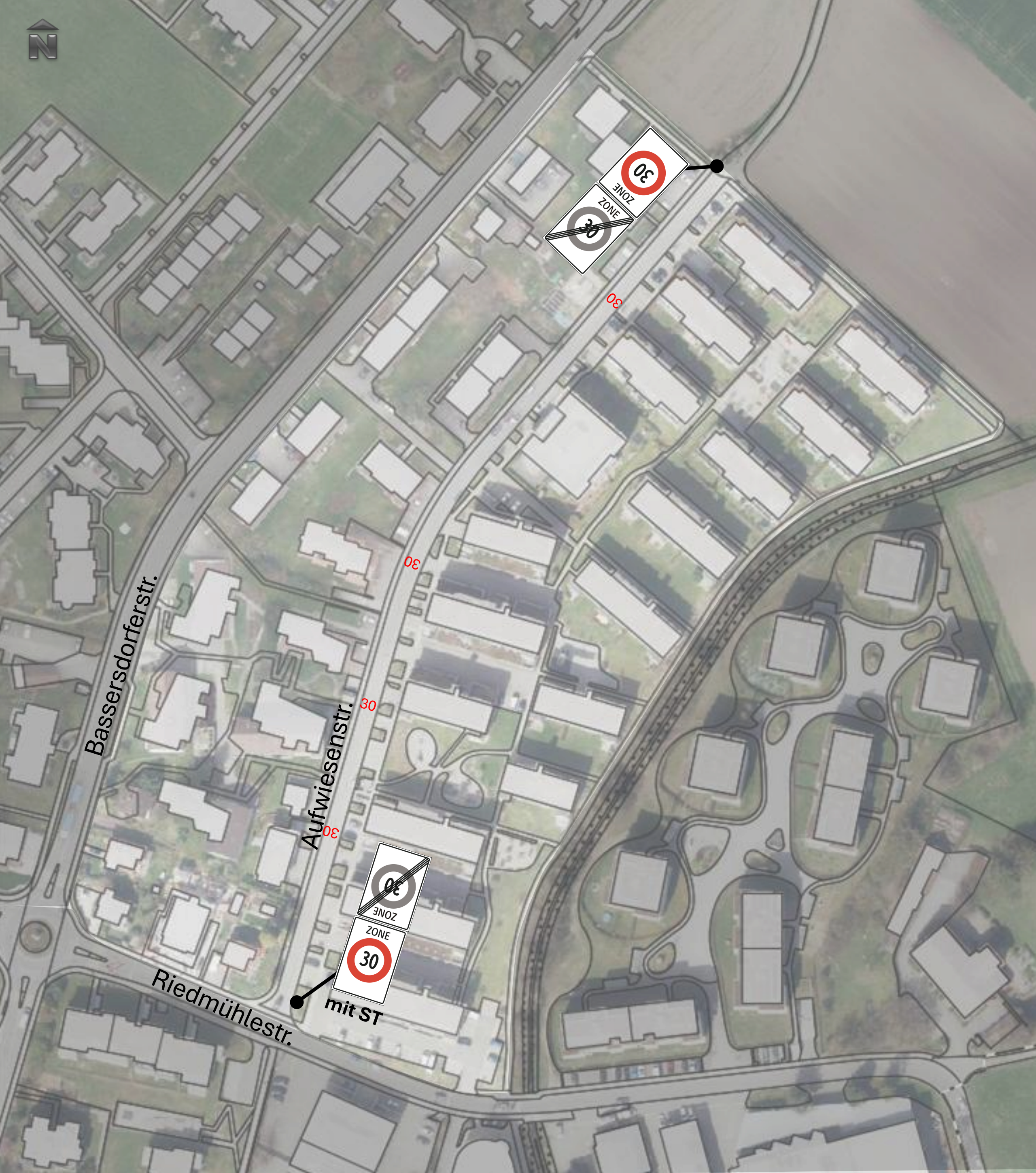
mit Stele



bestehende Markierung Rechtsvortritt

30

Markierung «30»



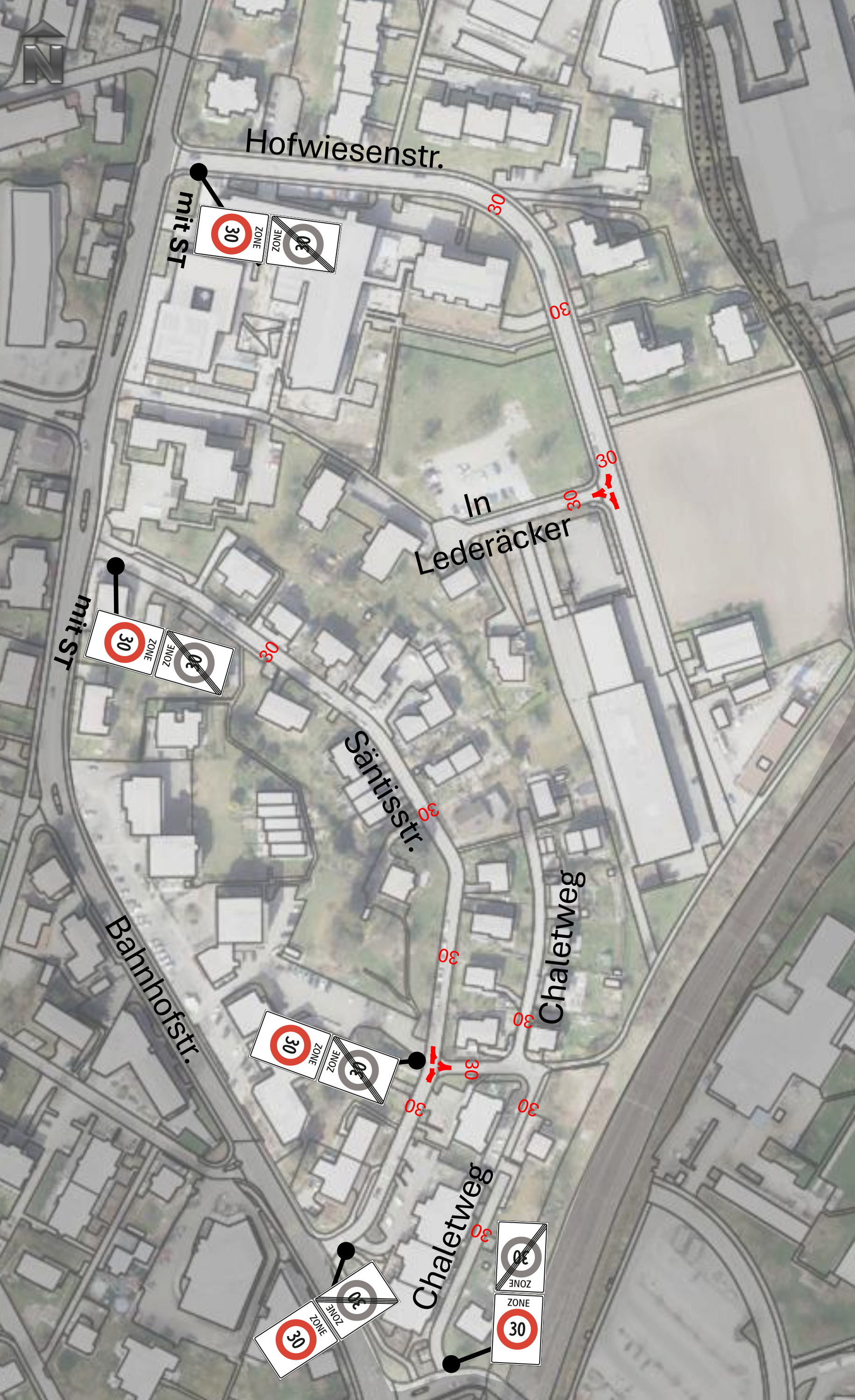
Eingangstor (inkl. Markierung «ZONE 30»)

mit ST

mit Stele

30

Markierung «30»



Eingangstor (inkl. Markierung «ZONE 30»)

mit ST

mit Stele



Markierung Rechtsvortritt

30

Markierung «30»