



Gemeinde Bachenbülach

Bericht für die Kantonspolizei

Umsetzung Tempo-30-Zone



Bülach, 12. Februar 2024 / Saf



member of
suisse.ing



Gossweiler

Gossweiler Ingenieure AG
Schaffhauserstrasse 55
8180 Bülach
Telefon 044 872 32 00
www.gossweiler.com

Auftraggeber
Bearbeitung
Version
Versionsverlauf

Gemeinde Bachenbülach
Gossweiler Ingenieure AG
1.4

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.0	19.09.2023	Saf	Entwurf
1.1	22.09.2023	Wei	QS
1.2	16.10.2023	Wei	Anpassung Entwurf gem. Rückmeldung L. Graf
1.3	29.01.2024	Saf	Anpassungen gem. Rückmeldung vom 17.01.24
1.4	12.02.2024	Saf	Anpassungen gem. Rückmeldung vom 07.02.24

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Grundlagen	4
1.3	Rechtsgrundlagen	4
1.4	Organisation	5
2	Strassenverzeichnis	6
3	Grundsätze und Ziele	7
4	Analyse	7
4.1	Unfälle	7
4.2	Auswertung Verkehrsdaten	9
5	Mögliche Auswirkungen	11
6	Massnahmen	12
6.1	Signalisation	12
6.2	Markierungen	13
6.3	Beibehaltung Fussgängerstreifen	15
6.4	Stellungnahme KAPO	16
6.5	Plan B - Bauliche Massnahmen	17
7	Verfahren	18

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Anlass

Einzelne Einwohnende sowie der Elternrat der Schule der Gemeinde Bachenbülach beantragten die Reduktion des Geschwindigkeitsregimes auf den Strassen von Bachenbülach. Dieses Anliegen wurde vom Ingenieurbüro Emch+Berger Verkehrsplanung AG geprüft und im Verkehrsgutachten vom November 2020 abgehandelt.

Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird im Verkehrsgutachten als gesetzeskonform erachtet und die geplanten Massnahmen als zweck- und verhältnismässig eingestuft.

Aufgabe

Basierend auf dem Verkehrsgutachten aus dem Jahre 2020 soll eine Tempo-30-Zone in den Wohnquartieren von Bachenbülach umgesetzt werden. Die Thematik wurden sodann an der Gemeindeversammlung (GV) vom 12. Juni 2023 behandelt – und mit 192 zu 63 Stimmen angenommen. In einem nächsten Schritt soll nun der Antrag bei der Kantonspolizei (Kapo) gestellt werden. Dieser Bericht beinhaltet die technischen Grundlagen für die Kapo.

1.2 Grundlagen

Für die Einführung und Umsetzung der Tempo-30-Zone stehen folgende Grundlagen zur Verfügung:

- ◆ Verkehrsgutachten vom 30. November 2020
- ◆ Infoblatt für Gemeinden betreffend Langsamfahrzonen, Kantonspolizei Zürich vom 1. Januar 2023
- ◆ Unfallstatistik vom 01.08.2018 bis 31.07.2023, Kantonspolizei Zürich
- ◆ Verkehrsmessungen vom 23.09 bis 30.09.2020

1.3 Rechtsgrundlagen

Gesetze und Verordnungen

Tempo-30-Zonen sind vom Gesetzgeber klar definiert. Nachstehende Gesetze und Verordnungen sind bei der Prüfung, Einführung und Verfahren von Tempo-30-Zonen zu beachten:

- ◆ Strassenverkehrsgesetz (SVG), Stand 1. Juli 2023
- ◆ Signalisationsverordnung (SSV), Stand 1. Januar 2023
- ◆ Strassengesetz (StrG) des Kantons Zürich, Stand 1. Juli 2022
- ◆ Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, Stand 1. Januar 2023

Die massgebliche Rechtsgrundlage für eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ist Art. 32 Abs. 3 SVG i. V. m. Art. 108 SSV. In den erwähnten Gesetzen und Verordnungen wird abschliessend geregelt, unter welchen Bedingungen die Höchstgeschwindigkeit beschränkt werden kann.

Erleichterung Einführung von Tempo-30-Zonen

Bedingungen	Seit dem 1. Januar 2023 kann auf die Erstellung eines Gutachtens gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG verzichtet werden. Die Gründe gemäss Art. 108 SSV müssen dabei nicht mehr abschliessend beachtet werden. Bei der Beurteilung können dadurch weitere Beweggründe gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG, welche in Art. 108 SSV nicht enthalten sind, aufgeführt werden (wie z.B. Lebens- und Aufenthaltsqualität).
Technische Grundlagen	<p>Damit die Verkehrstechnische Abteilung der Kapo (VTA) den Antrag der Gemeinde in einer genügenden Qualität prüfen resp. verfügen kann, müssen technische Unterlagen mit der Beantragung eingereicht werden. Die technischen Grundlagen umfassen hauptsächlich folgende Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none">◆ Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum und Nutzungsansprüche◆ Angaben zum aktuellen Geschwindigkeitsniveau (V85%-Wert)◆ Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen◆ Überlegungen zu möglichen Auswirkungen◆ Massnahmenplan des Perimeters◆ Strassenverzeichnis (Auflistung der Strassen, Strassenabschnitte)
Voraussetzungen	Langsamfahrzonen (Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen) können nur auf Strassen, welche "nicht verkehrorientiert" ausgerichtet und innerorts sind, eingeführt werden. Bei "verkehrorientierten" Strassen handelt es sich um Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie bilden das übergeordnete Netz.
Ablauf und Verfahren gemäss Infoblatt	<h3>1.4 Organisation</h3> <ol style="list-style-type: none">1. Vorbesprechung Gemeinde, VTA2. Antrag der Gemeinde inkl. oben erwähnter Grundlagen3. Prüfen der Unterlagen durch die VTA4. Stellungnahme an Gemeinde5. Bereinigung der Grundlagen6. Erstellen der notwendigen Verfügungen und Bewilligungen7. Wenn bauliche Massnahmen nötig Koordination mit StrG beachten8. Verfügung und publizieren9. Umsetzung der Zone nach Ablauf der unbenutzten Rekursfrist10. Überprüfen der Wirksamkeit ca. 1 Jahr nach der Umsetzung

2 Strassenverzeichnis

Auf den nachfolgend aufgeführten Strassen ist die Einführung von Tempo 30 geplant. Für die Orientierung wurden alle Strassen westlich der Zürichstrasse in der Kategorie "Bachenbülach West", und alle Strassen östlich der Zürichstrasse in der Kategorie "Bachenbülach Ost" aufgeführt.

Strassen Bachenbülach West

Strasse	Abschnitt
Bächliwis	vollständig in Zone
Brämenstallstrasse	vollständig in Zone
Hinterroos	vollständig in Zone
Länggenstrasse	Zürich- bis Grabenstrasse
Niederglatterstrasse	Zürichstrasse bis Grundstück Nr. 2769
Zwischenwegen	vollständig in Zone

Strassen Bachenbülach Ost

Strasse	Abschnitt
Bachstrasse	vollständig in Zone
Bachtobel	Eschenmosenstrasse bis Grundstück Nr. 2643
Betrüelistrasse	vollständig in Zone
Bitziberg	vollständig in Zone
Blumenau	vollständig in Zone
Bruederstrasse	Geissberg- bis Runistrasse
Brünnelistrasse	vollständig in Zone
Buchenrain	vollständig in Zone
Chürzi	vollständig in Zone
Dorfstrasse	vollständig in Zone
Eschenmosenstrasse	Zürichstrasse bis Freihans
Freihans	vollständig in Zone
Gätterli	vollständig in Zone
Geissbergstrasse	Eschenmosenstrasse bis Bruedersteig
Grossenstein	vollständig in Zone
Halden	vollständig in Zone
Lachensteig	vollständig in Zone
Lachenstrasse	vollständig in Zone
Püntenstrasse	vollständig in Zone
Püntenweg	vollständig in Zone
Rennweg	vollständig in Zone
Reservoirstrasse	Sonnhaldenstrasse bis Grundstück Nr. 2284
Rindli	Lachenstrasse bis Bruedersteig
Runistrasse	Bruederstrasse bis Bruedersteig
Rütistrasse	Sonnhaldenstrasse bis Grundstück Nr. 2608
Schulhausstrasse	vollständig in Zone
Schulweg	vollständig in Zone
Sonnhaldenstrasse	Dorfstrasse bis Grundstück Nr. 2605
Trislenstrasse	vollständig in Zone
Trislenweg	vollständig in Zone

3 Grundsätze und Ziele

Das Hauptziel der Tempo-30-Zone ist die Reduktion von Nachteilen, welche sich aufgrund unserer motorisierten Mobilität ergeben (Sicherheitsdefizite, Luft- und Lärmbelastung, etc.). Die Reduktion dieser Nachteile soll dem Fuss- und Veloverkehr sowie umliegenden Wohnnutzungen zugutekommen. Folgende Ziele werden mit der Einführung von Tempo-30-Zonen verfolgt:

- ◆ Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere für Schulkinder und/oder Anwohnende, erhöhen
- ◆ Unfallhäufungsstellen beseitigen / potenzielle Unfallschwere vermindern
- ◆ Sicheres Queren ermöglichen
- ◆ Verkehrsfluss auf tiefem Geschwindigkeitsniveau verstetigen
- ◆ Trennwirkung der Strasse reduzieren (insbesondere im Basisnetz)
- ◆ Aufenthaltsqualität / Wohnqualität verbessern

4 Analyse

4.1 Unfälle

Das Unfallgeschehen auf dem Gemeindegebiet Bachenbülach wurde für den Zeitraum August 2018 bis Juli 2023 betrachtet. Die Daten wurden durch die Kapo Zürich im VUGIS erhoben. Nicht enthalten sind die Unfälle auf der Autobahn.

Übersicht der letzten 5 Jahre

Total wurden zwischen August 2018 und Juli 2023 139 Unfälle registriert. Die meisten Unfälle ereigneten sich auf der Zürichstrasse, der Oberglattstrasse und der Grenzstrasse. Besonders betroffen sind die Knotenbereiche. Von den total 139 Unfällen waren fast die Hälfte (43% der Unfälle) Schleuder- und Selbstunfälle. 19% der Unfälle haben sich beim Parkieren ereignet und weitere 15% waren Einbiegeunfälle. Die übrigen Unfälle sind nur untergeordnet aufgetreten.

Unfallübersicht

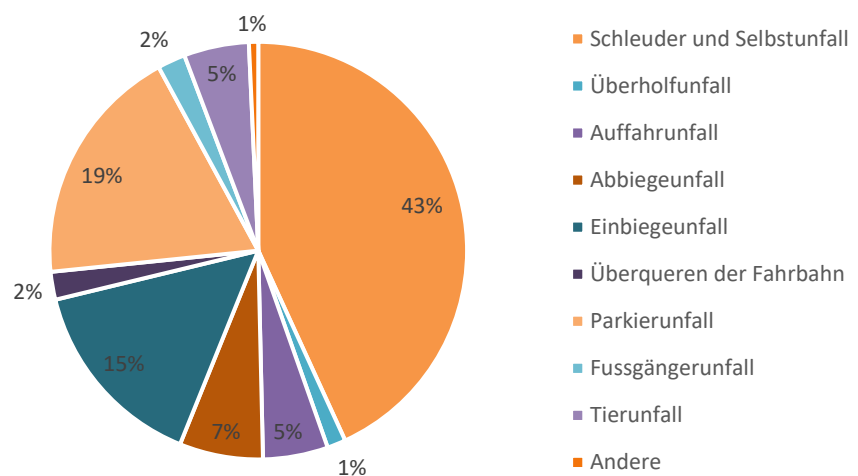


Abbildung 1 Unfallübersicht nach Unfalltyp

Quelle:
VUGIS, KAPO Zürich

Legende

Unfallschwere

Unfall mit:

- Schwerverletzt
- △ Leichtverletzt
- Ausschl. Sachschaden

Unfalltyp

- △ Schleuder- oder Selbstunfall
- ▲ Überholunfall / Fahrstreifenwechsel
- ▲ Auffahrunfall
- △ Abbiegeunfall
- ▲ Einbiegeunfall
- ▲ Überqueren der Fahrbahn
- △ Parkierunfall
- ▲ Fussgängerunfall
- ▲ Tierunfall
- ▲ ○ Andere

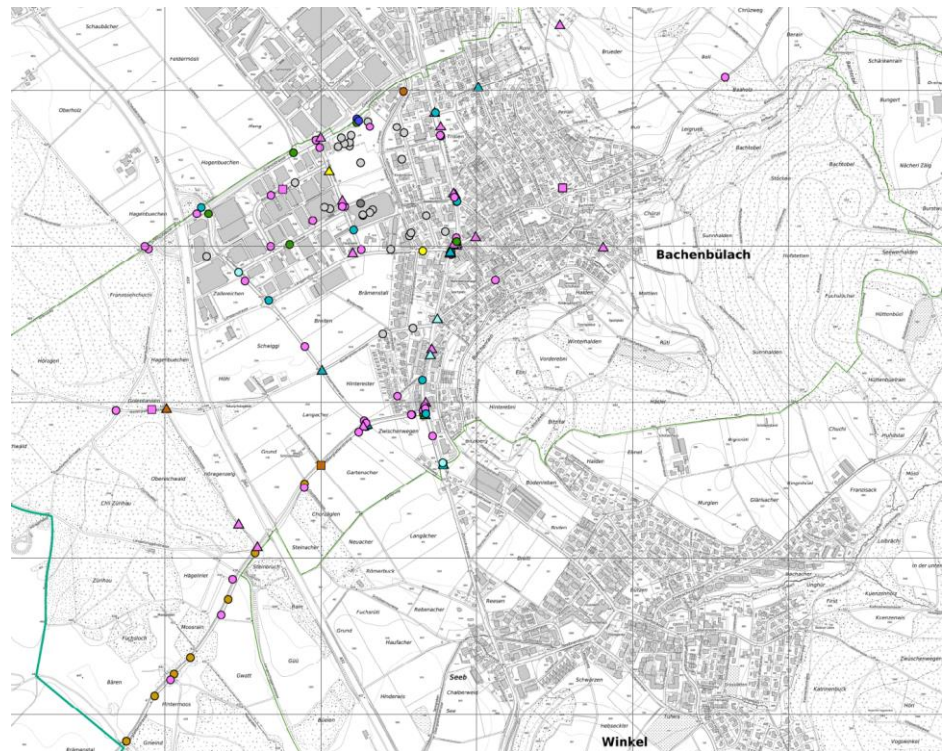


Abbildung 2 Übersicht aller Unfälle zwischen 2018 und 2023

4.2 Auswertung Verkehrsdaten

Im Zusammenhang mit dem Verkehrsgutachten der Firma Emch+Berger Verkehrsplanung AG wurden im Jahre 2020 Verkehrsmessungen an unterschiedlichen Standorten durchgeführt.

Messdaten

Es wurden folgende Verkehrsmessungen erhoben:

1. Bächliwis 26, Bachenbülach, Zeitraum vom 23.09 bis 30.09.2020 (beide Richtungen)
2. Niederglatterstrasse 1, Bachenbülach, Zeitraum vom 23.09 bis 30.09.2020 (beide Richtungen)
3. Dorfstrasse 12, Bachenbülach, Zeitraum vom 23.09 bis 30.09.2020 (beide Richtungen)
4. Eschenmosenstrasse 31, Bachenbülach, Zeitraum vom 23.09 bis 29.09.2020 (beide Richtungen)
5. Lachenstrasse 25, Bachenbülach, Zeitraum vom 23.09 bis 30.09.2020 (beide Richtungen)

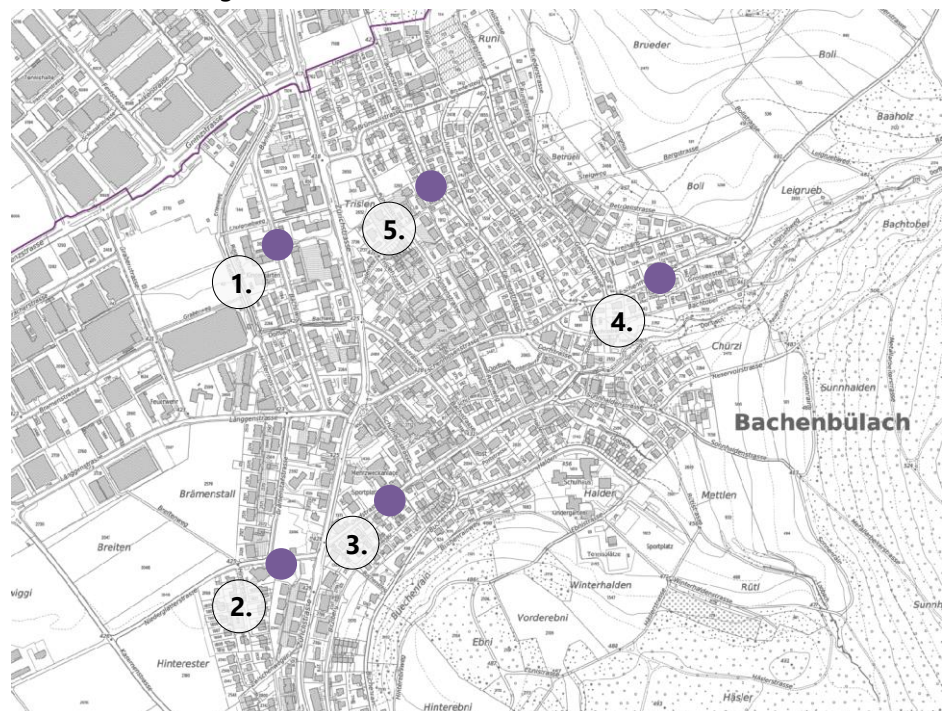


Abbildung 3 Übersicht Verkehrsmessungen

Auswertung Verkehrsmessungen

Mit den Verkehrsmessungen soll das bestehende Geschwindigkeitsniveau eruiert und dadurch die nötigen Massnahmen zur Einhaltung des Tempo-30-Regimes abgeleitet werden. Die Höhe des Geschwindigkeitsniveaus hat neben Effekten auf die Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeit und -schwere) auch Auswirkungen auf die Umwelt (Lärmemissionen und CO₂-Ausstoss) sowie die Aufenthaltsqualität im Strassenraum.

Massnahmenbedarf

Bei der Einführung einer Tempo-30-Zone muss der V85%-Wert (= Geschwindigkeit, welche von 85 % der Fahrzeuge eingehalten wird) der Verkehrsmessungen unter 41 km/h liegen. Ist der V85%-Wert gleich oder höher 41 km/h, sind bauliche Massnahmen vorzusehen. Liegt der V85%-Wert unter 41 km/h, reichen in der Regel reine markierungstechnische Massnahmen aus.

Glossar Verkehrsmessungen	
V _{85%}	Geschwindigkeit, die von 85% aller Fahrzeuge eingehalten wird
V _{50%}	Geschwindigkeit, die von 50% aller Fahrzeuge eingehalten wird
vMax	Gemessene Höchstgeschwindigkeit
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr [Mo-So]

Nr.	Standort Datum	Fahrtrichtung	V _{85%} [km/h]	V _{50%} [km/h]	V _{max} [km/h]	Anz. Fahrzeuge (DTV)
1.	Bächliwis 26 23.09 – 30.09.20	Grenzstr.	30	23	52	685
		Länggenstr.	31	24	56	
2.	Niederglatte- strasse 1 23.09 – 30.09.20	Brämen- stallstr.	39	30	57	638
		Zürichstr.	37	28	61	
3.	Dorfstrasse 12 23.09 – 30.09.20	Schulhausstr.	38	32	74	1455
		Zürichstr.	36	28	65	
4.	Eschenmosen- strasse 31 23.09 – 29.09.20	Geissbergstr.	48	37	70	368
		Grossenstein	48	34	71	
5	Lachenstrasse 25 23.09 – 30.09.20	Rindli	40	31	54	381
		Brünnelistr.	41	34	57	

Geschwindigkeitsniveau

Das signalisierte Geschwindigkeitsniveau wird durch den massgebenden V_{85%}-Wert der Messungen bei allen Messungen eingehalten. Für die Einführung einer Tempo-30-Zone ohne bauliche Massnahmen müsste der V_{85%}-Wert jedoch unter 41 km/h liegen. Dies ist bei den Messungen an der Eschenmosenstrasse und der Lachenstrasse nicht der Fall, daher sind bei der Einführung der geplanten Tempo-30-Zone zusätzliche bauliche Massnahmen vorzuweisen.

5 Mögliche Auswirkungen

Tempo-30 bedeutet
Sicherheitsgewinn

Fast zwei Drittel aller schweren Verkehrsunfälle passieren in der Schweiz innerorts. Aus der Unfallforschung ist bekannt: Je höher das Tempo, desto höher das Unfallrisiko und desto gravierender die Unfallfolgen. Tempo-30 bietet ein enormes Sicherheitspotenzial – und zwar für alle Verkehrsteilnehmenden.

- ◆ Es gibt weniger Unfälle – und falls doch etwas passiert, sind die Unfallfolgen meistens weniger schwer.
- ◆ Für Kinder ist der Schulweg sicherer.
- ◆ Gerade zu Fuss ist das Überqueren von verkehrsberuhigten Strassen einfacher.
- ◆ Der Verkehr fliesst gleichmässiger.
- ◆ Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker verlieren kaum Zeit, da Tempo-30 innerorts meist keinen nennenswerten Einfluss auf den Verkehrsfluss hat.

Verhalten in Tempo-30-Zonen

In Quartieren:

- ◆ Autos, Motorräder und Velos haben gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern Vortritt. Vorsichtig müssen die Fahrzeuglenkenden trotzdem sein: Sie müssen damit rechnen, dass jemand schnell zu Fuss über die Strasse eilt.
- ◆ In Tempo-30-Zonen gibt es in der Regel keine Fussgängerstreifen. Fussgängerinnen und Fussgänger dürfen deshalb die Strasse überall queren – am besten an möglichst übersichtlichen Stellen. Wo Fussgängerstreifen vorhanden sind, müssen diese 50m davor und danach benützt werden.
- ◆ An Kreuzungen gilt Rechtsvortritt.

Reduktion Lärmemissionen in
Tempo-30-Zonen

Um die lärmseitigen Vorteile einer Geschwindigkeitsbegrenzung zu berechnen, müssen sowohl der durchschnittliche Schallpegel, der die Lärmbelastung als gemittelten Wert wiedergibt, als auch der Maximalpegel von Einzelereignissen berücksichtigt werden. Solche Einzelereignisse sind entscheidend für die Lästigkeit des Lärms. Bei Tempo-30 sind hohe Schallpegelwerte deutlich seltener. Der durchschnittliche Schallpegel kann um rund 3 dB(A) reduziert werden.

- ◆ Strassenlärm wird dank Reduktion auf Tempo-30 signifikant vermindert.
- ◆ Bei 30 km/h ist der Verkehr flüssig. Brems- und Beschleunigungsvorgänge nehmen ab.
- ◆ Lärmintensive Beschleunigungen kommen wesentlich weniger vor.
- ◆ Eine einfache Signalisation (wenn respektiert) ohne bauliche Elemente reicht aus, um den Lärm mit einem Tempo-30-Strecke oder einer Tempo-30-Zone deutlich zu reduzieren.

Bei Tempo-30 fahren Automobilistinnen und Automobilisten mehrheitlich im 3. Gang, wodurch der Lärm zusätzlich vermindert wird.

6 Massnahmen

Für die Umsetzung der Tempo-30-Zonen ist jeweils ein Massnahmenplan zu erstellen, welcher die Signalisation, die Markierungen und allfällige bauliche Massnahmen enthält. Nachfolgend werden die bestehenden und die geplanten Massnahmen für die Umsetzung der Tempo-30-Zone erläutert.

Im Massnahmenplan werden die neuen von den bestehenden Massnahmen unterschieden. Alle neuen Massnahmen werden in rot dargestellt.

6.1 Signalisation

Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Tempo-30-Zone müssen deutlich erkennbar sein. Das Verkehrsregime Tempo-30 ist hervorzuheben und mit geschwindigkeitsreduzierenden Elementen (z.B. durch Fahrbahnverengung) zu versehen.

An folgenden Zoneneingängen wird ein Eingangstor gestellt:

Bachenbülach West

- ◆ Bächliwis (ab Grenzstrasse)
- ◆ Bächliwis (ab Erlenweg)
- ◆ Länggenstrasse (ab Grabenstrasse)
- ◆ Länggenstrasse (ab Zürichstrasse)
- ◆ Niederglatterstrasse (ab Grundstück Nr. 2769)
- ◆ Niederglatterstrasse (ab Zürichstrasse)
- ◆ Zwischenwegen (ab Zürichstrasse)

Bachenbülach Ost

- ◆ Bitziberg (ab Bitzibergstrasse)
- ◆ Bitziberg (ab Zürichstrasse)
- ◆ Blumenau (ab Dorfstrasse)
- ◆ Brünnelistrasse (ab Zürichstrasse)
- ◆ Dorfstrasse (ab Zürichstrasse)
- ◆ Eschenmosenstrasse (ab Freihans)
- ◆ Eschenmosenstrasse (ab Zürichstrasse)

Bei untergeordneten oder nur für einen eingeschränkten Benutzerkreis zugelassenen Strassen genügt i.d.R. eine Zonensignalisation mittels Signaltafel auf einem einfachen Ständer. In Bachenbülach ist dies bei folgenden Zoneneingängen der Fall:

Bachenbülach West

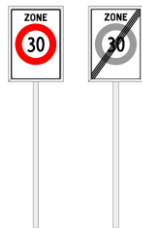
- ◆ Niederglatterstrasse (ab Breitenweg)
- ◆ Niederglatterstrasse (ab Hinterester)

Bachenbülach Ost

- ◆ Bachstrasse (ab Zürichstrasse)
- ◆ Bachtobel (ab Grundstück Nr. 2643)
- ◆ Bruederstrasse (ab Runistrasse)

- ◆ Buchenrain (ab Haldenstrasse)
- ◆ Geissbergstrasse (ab Bruedersteig)
- ◆ Halden (ab Ebnistrasse)
- ◆ Lachenstrasse (ab Lippenweg)
- ◆ Brünnelistrasse (ab Lippen)
- ◆ Reservoirstrasse (ab Grundstück Nr. 2284)
- ◆ Rindli (ab Bruedersteig)
- ◆ Runistrasse (ab Bruedersteig)
- ◆ Rütistrasse (ab Grundstück Nr. 2608)
- ◆ Schulhausstrasse (ab Eschenmosenstrasse)
- ◆ Sonnenhaldenstrasse (ab Grundstück Nr. 2605)

Die Eingangstore werden am rechten Fahrbahnrand (in die Zone einfahrend) platziert, so dass eine genügende Durchfahrtsbreite resultiert (insb. für landwirtschaftlichen Verkehr 3.5m).



Einfacher Ständer mit Doppeltafel Tempo-30-Zone ("Nebenzonentor")



Jochständer mit Doppeltafel Tempo-30-Zone und Leitwinkel auf Betonsockel oder Trog ("Hauptzonentor")

6.2 Markierungen

"Zone 30"

Zur Verdeutlichung der Tempo-30-Zoneneingänge wird unmittelbar nach jedem Eingangstor eine sogenannte besondere Bodenmarkierungen "Zone 30" angebracht.

"30"

Die Bodenmarkierung "30" als Erinnerungsmarkierung für die Verkehrsteilnehmenden wird in regelmässigen Abständen innerhalb der Zone angebracht. Die Markierungen sind im Massnahmenplan vorgesehen. Die genaue Platzierung dieser Markierungen soll vor der Umsetzung an einer Begehung gemeinsam mit der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich (KAPO) festgelegt werden.

"Rechtsvortritt"	An Kreuzungen mit erheblichem Konfliktpotenzial oder zur Geschwindigkeitsreduktion werden Rechtsvortritt-Markierungen erstellt. In Bachenbülach werden an folgenden Kreuzungen neue Rechtsvortritts-Markierungen vorgenommen:
Bachenbülach West	<ul style="list-style-type: none">◆ Länggenstrasse / Bächliwis◆ Länggenstrasse / Brämenstallstrasse / Hinterroos
Bachenbülach Ost	<ul style="list-style-type: none">◆ Dorfstrasse / Buchenrain◆ Dorfstrasse / Rennweg◆ Dorfstrasse / Sonnhaldenstrasse◆ Eschenmosenstrasse / Bachtobel◆ Eschenmosenstrasse / Dorfstrasse / Lachenstrasse◆ Eschenmosenstrasse / Freihans◆ Eschenmosenstrasse / Gätterli◆ Geissbergstrasse / Bruederstrasse◆ Geissbergstrasse / Freihans◆ Geissbergstrasse / Gätterli◆ Lachenstrasse / Rindli◆ Püntenstrasse / Lachensteig / Trislenstrasse◆ Püntenstrasse / Püntenberg / Trislenstrasse
Privatstrassen	Die Privatstrassen "Lippen" und "Hinterester" werden nicht in die Tempo-30-Zone integriert.
"Parkfelder"	<p>Gemäss den Verkehrsmessungen (2020) wurde bei der Eschenmosenstrasse ein V85%-Wert von 48 km/h und bei der Lachenstrasse ein V85%-Wert von 41 km/h erreicht. Gemäss Vorgaben der KAPO müssen für diese beiden Strassen somit zusätzliche Massnahmen ergriffen werden.</p> <p>Entlang der Eschenmosen- und Lachenstrasse sollen seitliche Einengungen in Form von Längsparkfelder eingeführt werden. Dadurch wird die Fahrbahn stellenweise verengt und die Geschwindigkeit verringert.</p> <p>Die Parkfelder für die Lachenstrasse wurden seitens KAPO bereits mit Bewilligung vom 20. Juli 2012 gutgeheissen. Aus verschiedensten Gründen wurde damals auf die Markierung der Felder verzichtet. Dies soll nun mit Einführung der Tempo-30 Zone nachgeholt werden. Für die Eschenmosenstrasse sind die Parkfelder neu zu beantragen. Die Parkfelder sind im Massnahmenplan eingezeichnet. Die genaue Platzierung der Felder soll vor der Umsetzung an einer Begehung gemeinsam mit der KAPO festgelegt werden.</p>



Abbildung 4 Markierungen in der Tempo-30-Zone

6.3 Beibehaltung Fussgängerstreifen

Grundsätzlich verlangt die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen die Aufhebung von Fussgängerstreifen. Fussgänger sollen aufgrund der tiefen Geschwindigkeit die Strasse da überqueren, wo sie sich am sichersten fühlen. Bei besonderen Vortrittsbedürfnissen, wie bei Schulen und Heimen, kann die verkehrstechnische Abteilung der KAPO jedoch eine Ausnahme gestatten.

Aufgrund vieler kritischer Rückmeldungen von Einwohnerinnen und Einwohnern bezüglich der Aufhebung von Fussgängerstreifen in der geplanten Tempo-30-Zone beschloss der Gemeinderat mit Geschäft Nr. 83 vom 25. Juli 2023, wo nötig und sinnvoll zur Sicherung des Schulwegs, die Beibehaltung von einzelnen Fussgängerstreifen bei der KAPO zu beantragen.

Am 10. Juli 2023 fand eine Begehung der Wohnquartiere mit dem Kinder- und Jugendinstructor der KAPO (KJI) statt. Auf ausdrückliche Empfehlung des KJI hin wurde im Antrag an die KAPO vom 23. Oktober 2023 die Beibehaltung und Neumarkierung folgender Fussgängerstreifen beantragt:

Länggenstrasse

Die Länggenstrasse wird relativ stark befahren. Für alle Kinder aus den südwestlichen Quartieren von Bachenbülach führt der Weg in den Kindergarten Bächliwis über diesen Fussgängerstreifen. Von Kindergartenkindern kann nicht erwartet werden, dass sie selbst einschätzen können, welche Strassenstellen zur selbstständigen Querung der Strasse geeignet und sicher sind.

Bächliwis

Auf der Strasse Bächliwis wurden durchgängig versetzte Parkfelder markiert. Dies ist für die Verkehrsberuhigung dienlich, erschwert jedoch für kleine Kinder die Querung der Strasse erheblich. Es ist sinnvoll, die Kinder an den beiden markierten Stellen zu bündeln und ihnen beizubringen, nur bei diesen beiden Fussgängerstreifen die Strasse zu queren. Ohne Fussgängerstreifen besteht die grosse Gefahr, dass die Kinder an unübersichtlichen Stellen, zwischen den versetzt parkierten Autos, die Strasse queren, wo sie für Fahrzeuglenkende viel schlechter bzw. teilweise gar nicht sichtbar sind. Zudem leiten diese beiden Fussgängerstreifen jeweils in einen Verbindungsweg zur Zürichstrasse und dort wiederum direkt zum nächsten Fussgängerstreifen.

Steingässli / Dorfstrasse

Beim Steingässli kommt der Schulweg für alle Kinder aus den nordöstlichen Quartieren zusammen und ist gemäss KJI stark frequentiert. Da die Dorfstrasse an dieser Stelle nur einseitig einen Gehweg aufweist, müssen sämtliche Kinder die Strassenseite wechseln. Der Fussgängerstreifen leitet die Kinder ganz deutlich zum Gehweg. Die Schülerinnen und Schüler können so einfacher geschult

	<p>und zur Nutzung des Gehwegs gemahnt werden. An dieser Stelle soll verhindert werden, dass die Kinder auf der Fahrbahn bis zum Haldensteig spazieren.</p>
Dorfstrasse / Haldensteig / Halden	<p>Für die durchgängige Sicherung des Schulwegs empfiehlt der KJI, den Fussgängerstreifen an der Dorfstrasse / Haldensteig beizubehalten. An dieser Stelle kommen mit Abstand die meisten Schulwege zusammen. Zudem rät der KJI beim Übergang Haldensteig / Halden direkt vor der Schulanlage, einen neuen Fussgängerstreifen zu beantragen.</p> <p>Eltern, Anwohnende wie auch Lehrpersonen kritisieren diese Strassenstelle seit längerem. Die Strasse Halden wird trotz Schulzone gerne zügig befahren. Zudem ist häufig zu beobachten, dass den Kindern kein Vortritt gewährt wird. Ein Fussgängerstreifen an dieser Stelle würde die Fahrzeuglenkenden zwingen, an dieser Stelle die Geschwindigkeit zu reduzieren, um prüfen zu können, ob Fussgängerinnen und Fussgänger vom Haldensteig her kommen. Zudem soll auf dem Schulweg, direkt vor der Schule, der Vortritt dem Fussverkehr gewährt werden müssen.</p>
	<h3>6.4 Stellungnahme KAPO</h3>
	<p>Mit Stellungnahme vom 21. November 2023 lehnte die KAPO die Beibehaltung der beantragten Fussgängerstreifen ab. Die Neuerstellung eines Fussgängerstreifens bei der Halde darf als separates Projekt unter Einhaltung der VSS Norm 40 241 bei der KAPO zur Prüfung eingereicht werden.</p>
Begehung Gemeinde und KAPO	<p>Am 16. Januar 2024 fand eine gemeinsame Begehung und Besprechung zwischen der KAPO und Gemeinde betreffend der Fussgängerstreifen statt. Trotz nochmaliger Bitte um Beibehaltung der Fussgängerstreifen Länggenstrasse und Steingässli / Dorfstrasse bleibt die KAPO bei einem ablehnenden Entscheid.</p>
Fazit	<p>Die Fussgängerstreifen werden aus dem Massnahmenplan entfernt.</p>

6.5 Plan B - Bauliche Massnahmen

Gemäss Vorprüfung mit der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich müssen bei der Einführung einer Tempo-30 Zone in einem ersten Schritt keine baulichen Massnahmen eingeplant werden. An der Begehung im Juli 2022 stellte die KAPO jedoch fest, dass auf gewissen Strassen eine genügende Geschwindigkeitsreduktion rein mittels Markierung und Signalisation von Tempo-30 bzw. weichen Massnahmen wie die Markierung von Parkfeldern möglicherweise nicht erreicht werden kann.

Die realisierten Massnahmen zur Durchsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h werden jeweils nach einem Jahr auf ihre Wirkung überprüft. Die entsprechenden Kontrollmessungen erfolgen durch die Gemeinde. Der V85-Wert darf dabei maximal 38 km/h betragen. Werden die angestrebten Ziele nicht erreicht, sind zusätzliche Massnahmen notwendig. Für folgende Strassen wird daher ein „Plan B“ vorgesehen werden:

Länggenstrasse

Die Länggenstrasse verläuft mehrheitlich gerade und es befinden sich weder Parkfelder noch anderweitige bauliche Massnahmen auf der Strasse. Eine aktuelle Geschwindigkeitsmessung liegt nicht vor, daher ist der heutige V85-Wert nicht bekannt. Gemäss Absprache mit der KAPO kann vorerst auf eine Geschwindigkeitsmessung sowie auf bauliche Massnahmen verzichtet werden. Die Strasse wird bei einer Kontrolle der Wirksamkeit jedoch für eine Geschwindigkeitsmessung eingeplant. Sollte dabei festgestellt werden, dass die alleinige Signalisation und Markierung von Tempo-30 nicht zu einer genügenden Temporeduktion führt, müssen auf dieser Strasse versetzte Parkfelder markiert oder ein „Berliner-Kissen“ installiert werden.

Eschenmosenstrasse

Wird eine Tempo-30-Zone eingeführt, müssen auf der Eschenmosenstrasse von Anfang an versetzte Parkfelder markiert werden, da der heutige V85-Wert mit 48 km/h deutlich über der Grenze von 41 km/h liegt. Sollte die Geschwindigkeit trotz den Parkfeldern nicht genügend gesenkt werden können, müssen auf der Eschenmosenstrasse zusätzlich zu den Parkfeldern ein bis zwei „Berliner-Kissen“ installiert werden.

7 Verfahren

Verfahren zur Umsetzung
der Tempo-30-Zone

Für die Einführung von Tempo-30-Zonen wird folgendes Verfahren nach Strassenverkehrsgesetz (SVG) angestrebt.

Verfahren nach SVG

