

Verkehrspolizei-Spezialabteilung
Nordstrasse 44, Postfach, 8010 Zürich
Telefon: +41 58 648 42 00
E-Mail: vpsa@kapo.zh.ch

Verfügung

vom 30. Januar 2024/Scon

Nr. 100'873

Verkehrsordnung Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Auf Antrag der Gemeinde Andelfingen vom 13. November 2023 sowie in Anwendung von Art. 3 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958 (SVG), Art. 108 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV) und der kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001,

verfügt die Kantonspolizei:

I Andelfingen

Auf folgendem Streckenabschnitt wird zur Verbesserung der Sicherheit die signalisierte Innerorts-Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h festgelegt (bisher HG 50 km/h).

- Landstrasse ab Hausnummer 49 bis Hausnummer 32

II Signalisation

Signale: 2.30 (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h)
2.53 (Ende der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h)
Standorte: Gemäss den Ausführungsplänen Ingenieurbüro büro widmer ag vom
02.06.2023
Ausführung: Normalformat; R2 stark retroreflektierend
Temporäre während 30 Tagen
Signalisation: 1.30 Andere Gefahren mit Zusatz 'Neu 30 km/h'

Die Signalisation wurde in Absprache mit Vertretern der Gemeinde Andelfingen festgelegt.

III Die Verkehrsordnung (Ziffer I und VII) ist durch die Kommunalbehörde vor der Signalisation im amtlichen Publikationsorgan der Gemeinde, gemäss beiliegender Textvorlage, bekanntzugeben.

Das mit dem Publikationsdatum versehene Inserat ist der Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei-Spezialabteilung, Postfach, 8010 Zürich, zuzustellen.

- IV Die Verkehrsordnung wird erst nach der amtlichen Veröffentlichung und nach unbenütztem Ablauf der Rekursfrist mit dem Aufstellen der Signale rechtsgültig.
- V Die Signalisation der Verkehrsordnung ist Sache der Kommunalbehörde und darf frühestens 40 Tage nach der Veröffentlichung vorgenommen werden, wenn die Anordnung rechtsgültig geworden ist.
Die Kantonspolizei Zürich ersucht um schriftliche Bekanntgabe des Signalisationsdatums.
- VI Zuwiderhandlungen gegen die rechtsgültig signalisierte Verkehrsordnung haben ein Strafverfahren wegen Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 27 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 90 SVG zur Folge.
- VII Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen, von der Mitteilung an gerechnet, bei der Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich, Rekursabteilung, Postfach, 8090 Zürich, Rekurs eingereicht werden. Die Rekurschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Die angefochtene Verfügung ist beizulegen oder genau zu bezeichnen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit möglich beizulegen.
Das Rekursverfahren ist kostenpflichtig; die Kosten hat die unterliegende Partei zu tragen.
- VIII Sämtliche im Widerspruch mit dieser Verfügung stehenden Verkehrsordnungen sind aufgehoben.
- IX Schriftliche Mitteilung an:
- Gemeinde Andelfingen, Gemeinderat

Kantonspolizei Zürich

Chef Verkehrspolizei-Spezialabteilung

Sandmann

Digital unterschrieben von
Sandmann Thomas KTWZIG

Thomas KTWZIG

Datum: 2024.01.30 10:51:46
+01'00'

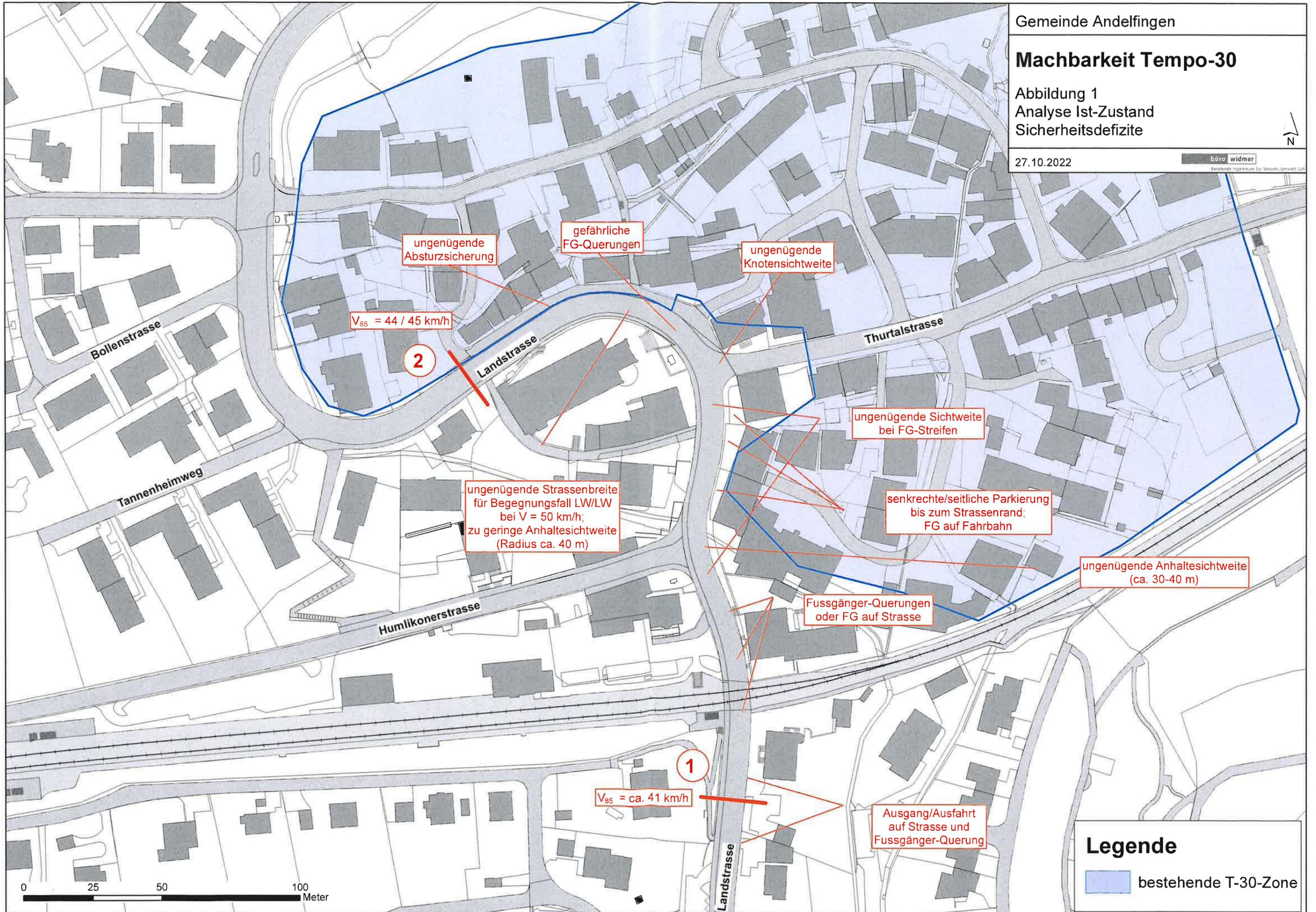
iV Thomas Sandmann, DC Verkehrsordnungen
Martin Kübler

Machbarkeit Tempo-30

Abbildung 1
Analyse Ist-Zustand
Sicherheitsdefizite

27.10.2022

büro widmer



ungenügende Absturzsicherung

gefährliche FG-Querungen

ungenügende Knotensichtweite

$V_{85} = 44 / 45 \text{ km/h}$

2

ungenügende Strassenbreite für Begegnungsfall LW/LW bei $V = 50 \text{ km/h}$; zu geringe Anhaltesichtweite (Radius ca. 40 m)

ungenügende Sichtweite bei FG-Streifen

senkrechte/seitliche Parkierung bis zum Strassenrand; FG auf Fahrbahn

ungenügende Anhaltesichtweite (ca. 30-40 m)

Fussgänger-Querungen oder FG auf Strasse

1

$V_{85} = \text{ca. } 41 \text{ km/h}$

Ausgang/Ausfahrt auf Strasse und Fussgänger-Querung

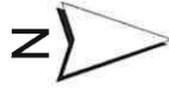
Legende

 bestehende T-30-Zone

Gemeinde Andelfingen

Streckensignalisation Tempo-30

Abbildung 2:
Signalisations- und Massnahmenplan



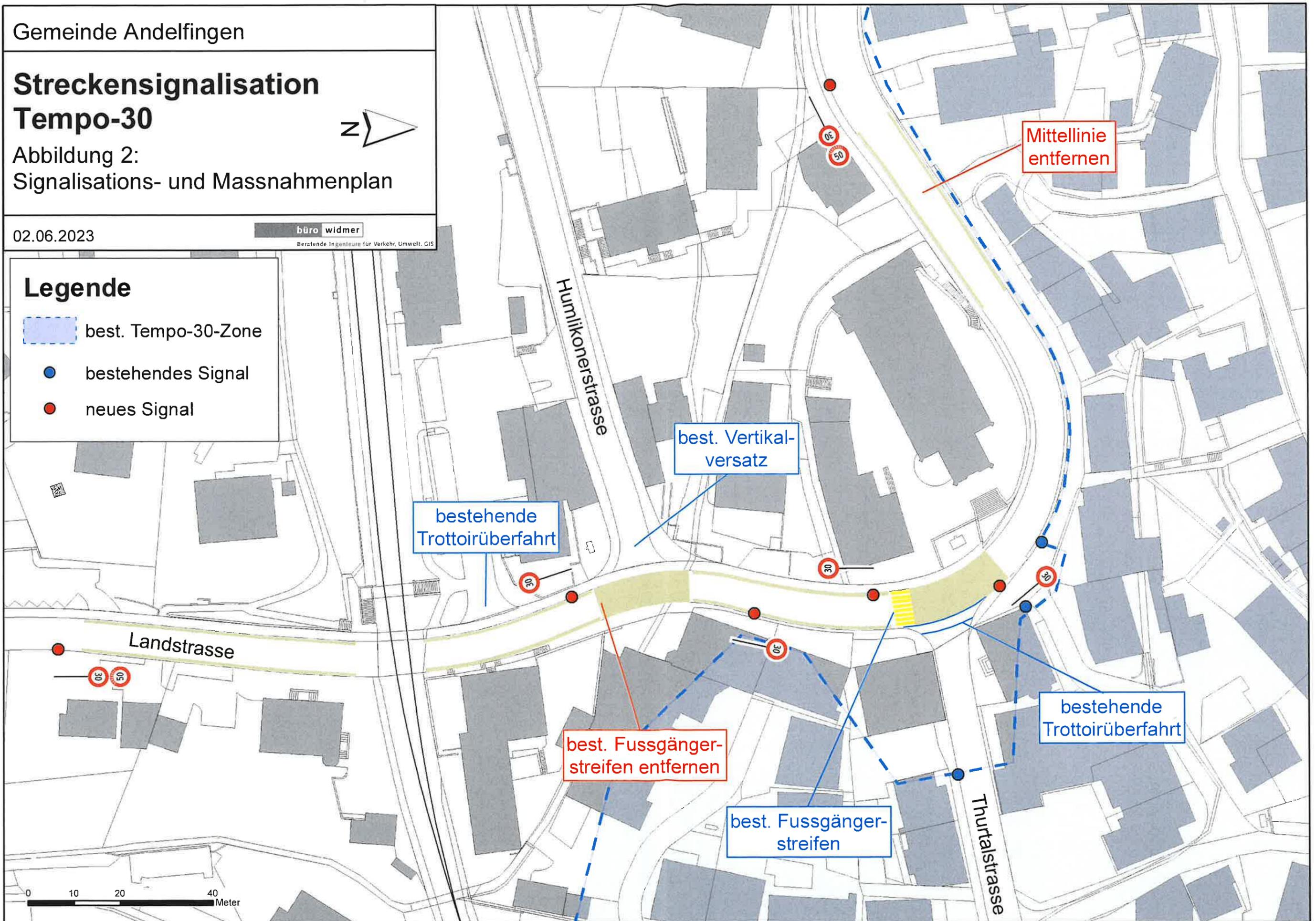
02.06.2023

büro widmer

Beratende Ingenieure für Verkehr, Umwelt, GIS

Legende

-  best. Tempo-30-Zone
-  bestehendes Signal
-  neues Signal



Gemeinde Andelfingen

Zonensignalisation Tempo-30

Abbildung 2:
Signalisations- und Massnahmenplan



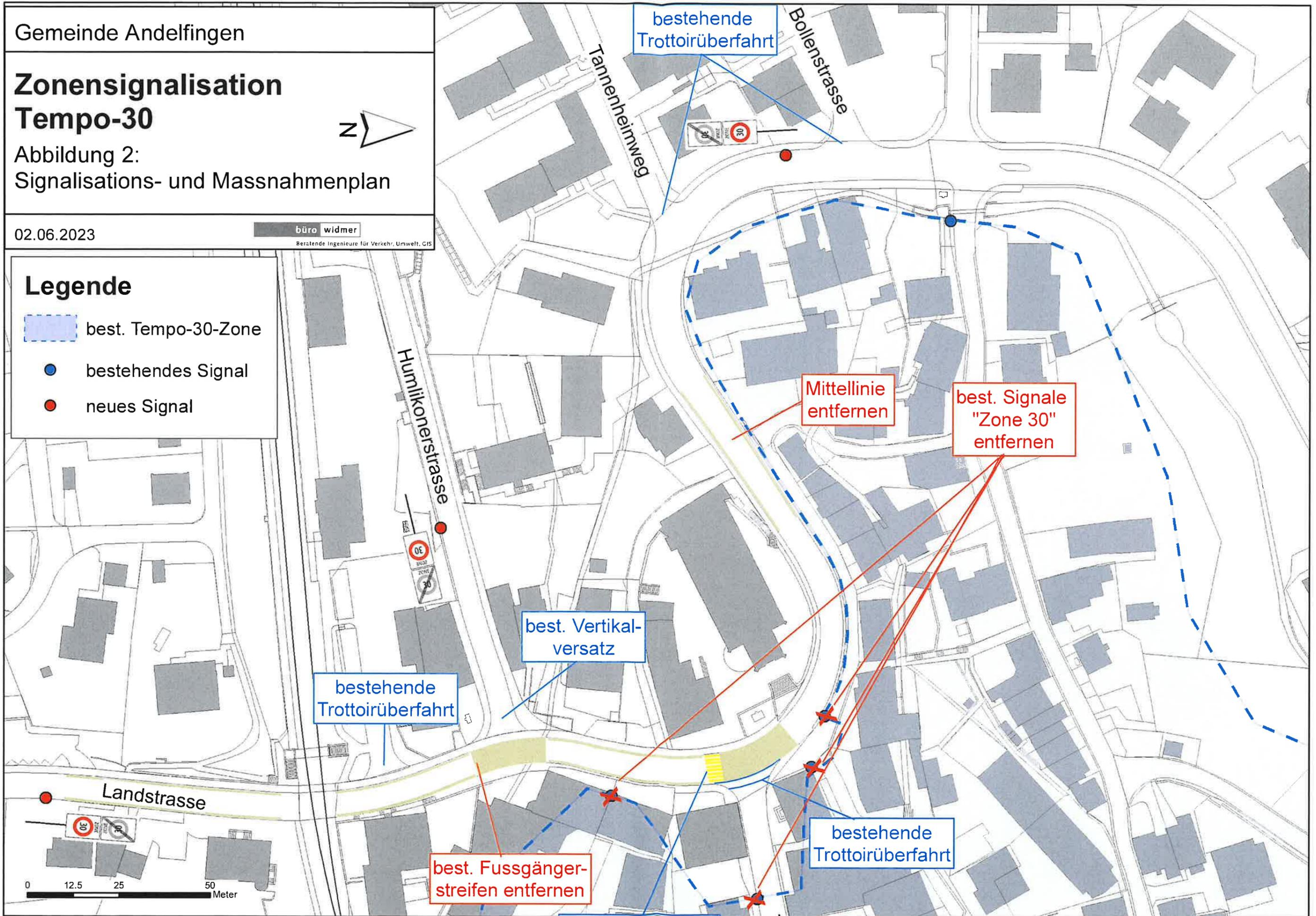
02.06.2023

büro widmer

Beratende Ingenieure für Verkehr, Umwelt, GIS

Legende

-  best. Tempo-30-Zone
-  bestehendes Signal
-  neues Signal



Gemeinde Andelfingen

**Landstrasse
Andelfingen,
Machbarkeit
Streckensignalisation
"Höchstgeschwindigkeit
30 km/h"**

KURZBERICHT

03. November 2022

T12

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFTRAG	1
2	GESCHWINDIGKEITSMESSUNG UND VERKEHRSZÄHLUNG	2
2.1	Geschwindigkeitsniveau	2
2.2	Verkehrsbelastung	2
3	UNFALLAUSWERTUNG	3
4	ANALYSE DER VERKEHRSSICHERHEIT	4
5	EIGNUNG FÜR TEMPO-30 (STRECKENSIGNALISATION)	12
6	SIGNALISATION	13

1 AUFTRAG

Die Gemeinde Andelfingen hat unser Büro beauftragt, basierend auf den Untersuchungen aus dem Jahre 2019 (siehe Bericht "Analyse der Verkehrssicherheit im Zentrum" vom 28.08.2019) die Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer Streckensignalisation "Höchstgeschwindigkeit 30 km/h" auf der Landstrasse zu prüfen.

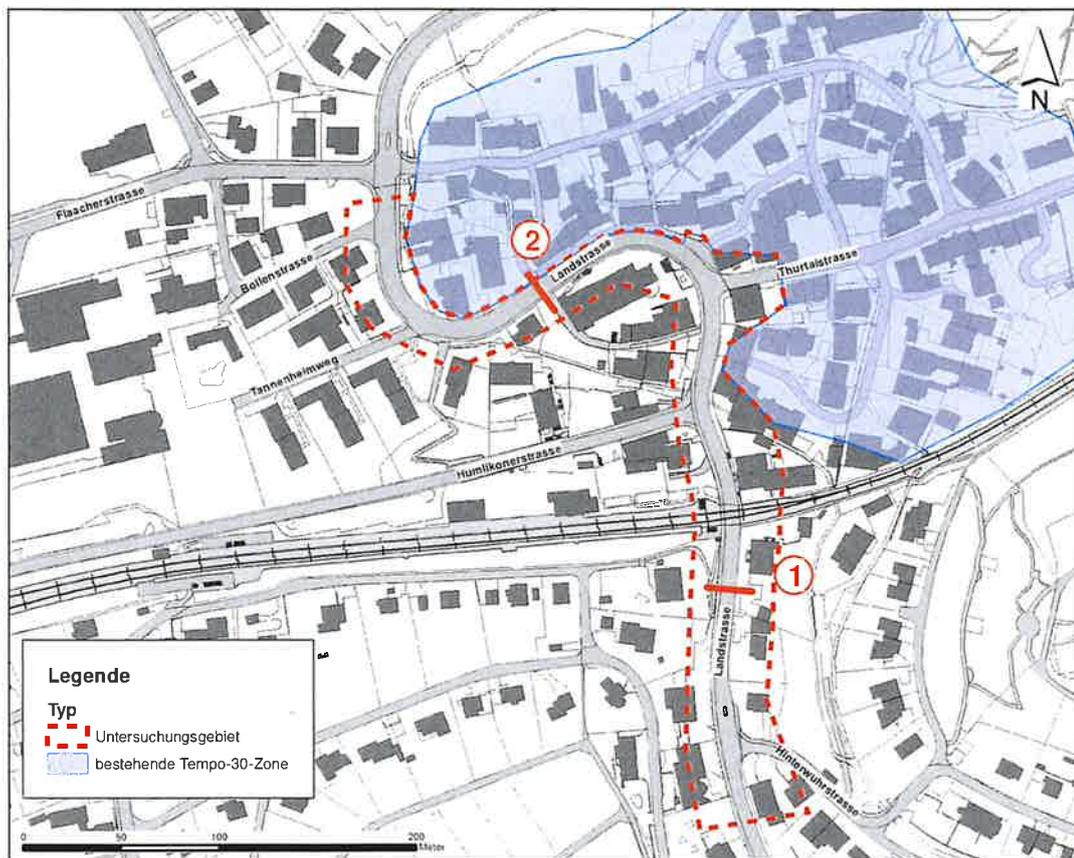


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet, bestehende Tempo-30-Zone und Messquerschnitte

2 GESCHWINDIGKEITSMESSUNG UND VERKEHRSZÄHLUNG

An zwei Zählstellen (siehe Abbildung 1) wurden die Fahrzeuge gezählt und die Geschwindigkeiten mit einem automatischen Radargerät, welches unauffällig am Strassenrand montiert wird und die Geschwindigkeit jedes durchfahrenden Fahrzeuges registriert, erfasst.

2.1 GESCHWINDIGKEITSNIVEAU

Die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Tabelle 1: Gemessene Geschwindigkeitsniveaus

	Messort	Fahrrichtung	Zeitraum der Messung	Anzahl Messwerte	Geschwindigkeitsniveaus [km/h]	
					V ₅₀	V ₈₅
1	Landstrasse 32	Süden	27.04. – 30.04.2018	3700	35	41
		Norden	27.04. – 30.04.2018	3700	34	40
2	Landstrasse (Höhe Strehlgasse 16)	Nordosten	30.04. – 08.05.2018	17600	40	45
		Südwesten	30.04. – 08.05.2018	18100	39	44

V₅₀: 50% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 50% darüber.

V₈₅: 85% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 15% darüber.

Die gefahrenen Geschwindigkeiten südlich der Bahnlinie an der Landstrasse 32 sind beeinflusst durch die regelmässigen Schliessungen des Bahnübergangs (tagsüber 6-mal pro Stunde). Es ist davon auszugehen, dass die Fahrzeuge kurz vor Schliessung eher beschleunigen und die Fahrzeuge nach der Öffnung der Barriere langsamer als sonst den Messquerschnitt passieren. Insgesamt kann angenommen werden, dass das Geschwindigkeitsniveau bei offener Barriere etwas höher sein dürfte als über die gesamte Messperiode. Das Geschwindigkeitsniveau V₈₅ liegt demnach an beiden Messquerschnitten über 40 km/h. Bei einer allfälligen Einführung einer Tempo-30-Zone – aber nicht bei einer Streckensignalisation Tempo-30 – wären bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung notwendig.

Die Messungen haben gezeigt, dass teilweise noch einiges schneller gefahren wird. An beiden Querschnitten wurden Geschwindigkeiten von bis zu 75 km/h registriert.

2.2 VERKEHRSELASTUNG

Der durchschnittliche tägliche Verkehr an der Landstrasse beim Querschnitt 2 – also zwischen Flaacherstrasse und Thurtalstrasse – betrug während der Messperiode ca. 4'500 Fahrzeuge pro Tag. Die Zählung südlich der Bahnlinie konnte wegen einer Baustelle nur während 3 Tagen durchgeführt werden. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge kann aufgrund der Messung hier auf rund 3'000 Fahrzeuge pro Tag geschätzt werden. Gemäss kantonalem Verkehrsmodell beträgt der DTV (Zustand 2018) hier ca. 3'800 Fahrzeuge pro Tag. Der Lastwagenanteil wurde an beiden Messquerschnitten nicht explizit erfasst. Gemäss kantonalem Verkehrsmodell liegt er an Werktagen bei rund 2 %. Je nach Baustellensituation in der Umgebung kann er auch deutlich höher sein.

Die Landstrasse wird von vielen Velofahrenden genutzt. Sie ist Teil zweier Radrouten und des kantonalen Alltags-Velonetzes. Zudem ist er auch Teil des Fahrrad-Schulweges von Primar- und Sekundarschülerinnen und -schülern sowohl aus Andelfingen wie auch von aussenstehenden Gemeinden.

3 UNFALLAUSWERTUNG

Die Unfallauswertung der Kantonspolizei Zürich zwischen dem 01.04.2013 und dem 31.03.2018 (*ist allenfalls noch zu aktualisieren*) ergab nur wenige Rückschlüsse auf gefährliche Situationen im Untersuchungsgebiet. Die Mehrheit der in den letzten 5 Jahren registrierten Unfälle waren Parkierunfälle oder Selbstunfälle, welche nicht auf zu hohe Geschwindigkeiten zurückgeführt werden konnten. Im Folgenden werden die anderen Unfälle kurz beschrieben:

- Ein Abbiegeunfall und ein Auffahrunfall am Knoten Flaacherstrasse / Landstrasse
- Ein Abbiegeunfall am Knoten Humlikonerstrasse / Landstrasse bei geschlossener Barriere
- Ein Auffahrunfall vor dem Fussgängerstreifen über die Landstrasse

4 ANALYSE DER VERKEHRSSICHERHEIT

Die bei einer Begehung festgestellten Sicherheitsdefizite werden in der Abbildung 1 im Anhang dargestellt.

Entlang der Landstrasse südlich des Knotens mit der Flaacherstrasse gibt es eine Vielzahl von Sicherheitsdefiziten.

- Ungenügende Sichtweiten bei mehreren Fussgängerstreifen.



- Fussgängerquerungen ohne Fussgängerstreifen an unübersichtlichen Stellen, d.h. an Stellen mit ungenügenden Sichtweiten.





- Fehlendes Trottoir auf der Ostseite zwischen Thurtalstrasse und Ursprungstrasse, so dass die Fussgänger entweder auf der Fahrbahn gehen müssen oder die Strasse abseits der vorhandenen Fussgängerstreifen teilweise ohne die notwendigen Sichtweiten (siehe oben) queren müssen.





- Ungenügende Sichtweiten beim Knoten Landstrasse / Thurtalstrasse.



- Ungenügende Strassenbreite ($b = 6.0 - 7.0$ m) für den Begegnungsfall Lastwagen / Lastwagen bei einer Begehungsgeschwindigkeit von 50 km/h (erforderliche Fahrbahnbreite = 7.0 m). Dies ist insbesondere im kurvigen Abschnitt aufgrund der zu geringen Sichtweiten kritisch.



- Die Führung des Veloverkehrs auf der Landstrasse ist bei einer Strassenbreite von 6.0 – 7.0 m und der vorhandenen Verkehrsbelastung ($> 2'500$ Fz / Tag) mit Gemischtverkehr unverträglich resp. gefährlich. Dies umso mehr, da sowohl der Veloanteil (diverse Radrouten führen entlang der Landstrasse) als auch der Schwerverkehrsanteil zumindest zeitweise verhältnismässig hoch ist.





- Ungenügende Anhaltesichtweite im Kurvenbereich.



- Mangelhafte Absturzsicherung auf der Nordseite im kurvigen Abschnitt mit einer Absturzhöhe von über 3 m.



- Zwischen der Thurtalstrasse und dem Bahnübergang gibt es an verschiedenen Stellen senkrechte private Parkfelder, die direkt bis an den Strassenrand reichen und auch häufig genutzt werden. Dies kann beim Rückwärts-Ausparkieren zu gefährlichen Situationen führen. Zudem schränken sie die Sichtweiten für die Fahrzeuge auf der Landstrasse ein und verhindern eine ausreichende Sicht auf Fussgänger, welche die Strasse queren müssen.





- Südlich der Bahnlinie befinden sich 2 private Liegenschaftsausfahrten, die eine zu geringe Knotensichtweite aufweisen.



Das Gefahrenpotential ist in erster Linie abhängig von den gefahrenen Geschwindigkeiten. Die Geschwindigkeitsmessungen haben gezeigt, dass viele Fahrzeugführer schneller unterwegs sind als es die Situation erfordern würde.

5 EIGNUNG FÜR TEMPO-30 (STRECKENSIGNALISATION)

Für eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit müssen Gründe gemäss Art. 108 SSV gegeben sein. In diesem Fall geht es im Wesentlichen darum, ob Gefahren vorhanden sind, welche nicht rechtzeitig erkennbar und nicht anders behebbar sind.

Die Analyse der bestehenden Situation zeigt, dass auf den untersuchten Strassenabschnitten der Landstrasse (Nebenstrasse innerorts) sehr viele Sicherheitsdefizite vorhanden sind (siehe Kap. 0).

Ein Teil der festgestellten Gefahren, wie z.B. die ungenügende Strassenbreite oder die ungenügende Anhaltesichtweite wären für die Verkehrsteilnehmer erkennbar¹, die meisten jedoch wie z.B. nicht ausreichende Sichtweiten bei Ausfahrten, Fussgängerquerungen oder rückwärts ausparkierende Fahrzeuge sind nicht oder nur schwer erkennbar. Einige Defizite, wie z.B. die am Strassenrand parkierten Autos oder die durch Hecken verdeckten Liegenschaftsausgänge, liessen sich zwar "einfach" beheben. In der Praxis ist es aber häufig so, dass sich eine Behebung rechtlich nicht durchsetzen lässt (Bestandesgarantie Parkfelder auf privatem Grund) oder häufig nur temporär umgesetzt wird (einmaliges Schneiden der Bepflanzung). Die meisten Sicherheitsdefizite lassen sich also nicht oder nur mit einem sehr hohen resp. unverhältnismässig hohen Aufwand beheben.

Mit der Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit kann die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden.

Zudem sind insbesondere auch Schüler und ältere Leute, also Strassenbenützer, die eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen, betroffen.

Deshalb sind u.E. die Voraussetzungen für die Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf dem grössten Teil der Landstrasse innerhalb des Untersuchungsgebietes (siehe Abbildung 1) gegeben und die Anforderungen gemäss Art. 108 SSV erfüllt.

Die Massnahme ist zudem verhältnismässig, weil die negativen Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmer (z.B. etwas längere Reisezeiten für den motorisierten Verkehr) und die Anwohner sehr gering sind im Vergleich zum Nutzen (Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Fussgänger und Radfahrende, Reduktion der Lärmimmissionen, Erhöhung der Raum- und Lebensqualität).

¹ Anhand der Geschwindigkeitsmessungen zeigt sich jedoch, dass viele Verkehrsteilnehmer diese Gefahren nicht erkennen und somit ihre Geschwindigkeit nicht den örtlichen Verhältnissen anpassen.

6 SIGNALISATION

Bei der angestrebten Signalisation "Höchstgeschwindigkeit 30 km/h" (Signal 2.30) handelt es sich nicht um eine Zonensignalisation. Da es eine Abweichung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit ist, muss sie bei jeder Strassenverzweigung wiederholt werden.

Allerdings könnte gemäss Art. 2a Abs. 6 ein Hauptstrassenabschnitt, bei dem auf Grund der Voraussetzungen nach Artikel 108 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt wird, ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z. B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden. Das gilt an Orten, an denen das Fussgängeraufkommen am grössten ist oder wenn sie zentral durch eine umliegende Tempo-30-Zone verläuft und der Einbezug sich aus Praktikabilitätsgründen aufdrängt.

Im Falle der Landstrasse handelt es sich aber nicht um eine Haupt- sondern um eine Nebenstrasse. Trotzdem erscheint es uns zweckmässig, wenn sie in die umliegende Tempo-30-Zone integriert würde, da es für Verkehrsteilnehmende wenig verständlich wäre, dass bei einem Abzweigen z.B. von der Landstrasse (signalisiert mit "Höchstgeschwindigkeit 30 km/h") in die Thurtalstrasse das Signal "Tempo-30-Zone" folgt.

Die Lage der einzelnen notwendigen Signale werden in einer nächsten Phase gemeinsam mit der Kantonspolizei vor Ort definiert.