

Landstrasse Andelfingen (Hinterwuhstrasse - Reitplatzstrasse) Beurteilung Machbarkeit Tempo-30

1 AUSGANGSLAGE

1.1 UNTERSUCHUNGSGEBIET

In der folgenden Abbildung ist der zu untersuchende Strassenabschnitt dargestellt:



1.2 RECHTLICHE VORAUSSETZUNGEN

Der Bundesrat beschränkt gemäss dem Strassenverkehrsgesetz (SVG) die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h in der Verkehrsregelnverordnung (VRV) festgelegt. Die zuständigen Behörden können die festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken herab- oder heraufsetzen (SVG).

Seit dem 01. Januar 2023 wird unterschieden zwischen verkehrsorientierten Strassen und nicht verkehrsorientierten Strassen. Je nachdem, sind die gesetzlichen Voraussetzungen für die Einführung von Tempo-30 unterschiedlich.

Verkehrsorientierte Strasse

Bei den verkehrsorientierten Strassen können die zuständigen Behörden die festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken wie früher aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufsetzen.

Die Gründe, die eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählt:

- a) Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben;
- b) Bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes;
- c) Es kann auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden;
- d) Es kann eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Einer dieser Gründe reicht aus, um eine Temporeduktion zu prüfen. Gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV gilt: "Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann."

Auf verkehrsorientierten Strassen wird es sich bei Tempo-30 eher um eine Streckensignalisation, die bei jeder Einmündung wiederholt werden muss, handeln. Diese kann dann signaltechnisch in eine angrenzende Tempo-30-Zone einbezogen werden.

Nicht verkehrsorientierte Strassen

Bei nicht verkehrsorientierten Strassen kann nun eine Tempo-30-Zone seit dem 01. Januar 2023 gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG eingeführt werden, wenn dies aus beliebigen, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erforderlich ist, sei es z.B. zum Schutz der Bewohner vor Lärm und Luftverschmutzung oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Gemäss Bundesrat können Tempo-30-Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität eingeführt werden. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit kann auf nicht verkehrsorientierten auch ohne Verkehrsgutachten reduziert werden.

1.3 DEFINITION VERKEHRSORIENTIERTE STRASSEN

Gemäss Bundesrat handelt es sich bei verkehrsorientierten Strassen 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.

Im Kanton Zürich befindet die Kantonspolizei darüber, welche Strassen als verkehrsorientiert zu betrachten sind. Bisher wurde die Landstrasse nördlich der Untersuchungsstrecke als verkehrsorientierte Strasse eingestuft. Deshalb wurde dort eine Streckensignalisation "Höchstgeschwindigkeit 30 km/h" anstelle einer Tempo-30-Zone angeordnet.

In der Zwischenzeit hat sich der Regierungsrat des Kantons zu dieser Thematik geäussert. Auf eine Anfrage von Kantonsräten hat er am 2. April 2015 folgende Antwort formuliert ¹: "*Gestützt auf die Signalisationsverordnung können demnach HLS und HVS im Kanton Zürich als innerörtlich verkehrsorientierte Strassen und VS als nicht verkehrsorientierte bzw. Siedlungsstrassen eingeordnet werden. Sollten durch die Umsetzung der Motion Schilliger neue bundesrechtliche Strassenkategorien eingeführt werden, wird der Kanton die erforderlichen Anpassungen zum gegebenen Zeitpunkt prüfen bzw. vornehmen*". Demnach könnte die Landstrasse trotz der Verbindungsfunktion auch als **nicht verkehrsorientierte** Strasse eingestuft werden, so dass die Gemeinde als

¹ gemäss Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich KR-Nr. 6/2025

Strasseneigentümer die Möglichkeit hätte, in dem zu untersuchenden Abschnitt der Landstrasse eine Tempo-30-Zone nach Art. 3 Abs. 4 SVG einzuführen.

Da diese Einstufung gemäss Antwort des Regierungsrates bisher in der Praxis noch keine Anwendung gefunden hat, wird im Folgenden bei der weiteren Beurteilung davon ausgegangen, dass die Landstrasse auch im Untersuchungsperimeter als **verkehrsorientiert** eingestuft wird. Demnach ist nachzuweisen, dass die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit aufgrund der in Art. 108 SSV genannten Gründe machbar wäre.

1.4 UNFALLSTATISTIK

Im Zeitraum vom 01.05.2020 – 30.04.2025 wurden innerhalb des Untersuchungsperimeters 3 Unfälle polizeilich registriert. Es handelte sich dabei um Selbstunfälle resp. Kollisionen mit der Mittelinsel des Fussgängerstreifens nördlich der Einmündung der Hinterwahrstrasse.

2 BEURTEILUNG DER MACHBARKEIT VON TEMPO-30

2.1 ART. 108 ABS. 2A

2.1.1 Gefahrenstellen

In einem ersten Schritt wird beurteilt, ob auf dem zu untersuchenden Abschnitt Gefahren resp. Sicherheitsdefizite vorhanden sind. Anhand der Plangrundlagen (Amtliche Vermessung, Orthofoto, etc.) und einer Begehung vor Ort wurden folgende Sicherheitsdefizite festgestellt:

Knotensichtweiten

Bei folgenden Strassenverzweigungen sind die gemäss VSS-Norm erforderlichen Knotensichtweiten von 60 m auf Motorfahrzeuge resp. 45 m auf aufwärts und 55 m auf abwärts fahrende Velos nicht vorhanden:

- Einmündung Hinterwahrstr.: Sichtweite nach links A = ca. 45 m, durch Haus eingeschränkt;
Sichtweite nach rechts A = ca. 45 m, durch Zaun eingeschränkt;
- Einmündung Parz AN3333: Sichtweite nach links A = ca. 35 m, durch Hecke eingeschränkt²;
Sichtweite nach rechts A = ca. 40 m, durch Hecke eingeschränkt

Bei der Ausfahrt von Haus Landstrasse 33 ist die Sicht nach links durch ein Signal und eine Bepflanzung, allenfalls auch durch ein auf privatem Grund parkiertes Auto eingeschränkt. Die Sicht nach rechts ist häufig durch auf der Strasse parkierte Autos eingeschränkt. Infolge dieser parkierten Autos ist auch die Sicht bei den Liegenschaftsausfahrten Landstrasse 31 und 29 eingeschränkt.

Fussverkehr

Fussgänger der Liegenschaft Landstrasse 28, welche die Strasse queren möchten, haben eine eingeschränkte Sicht nach links infolge zu hoher Hecken. Südlich davon mündet ein wahrscheinlich eher selten genutzter privater Fussweg von der Hinterwahrstrasse 4/6 in die Landstrasse. Hier ist die Sicht in beiden Richtungen durch Bepflanzungen eingeschränkt.

Veloverkehr

Entlang der Landstrasse wird eine kantonale Alltagsroute (Nebenverbindung) geführt. Velos werden in diesem Abschnitt, wie auch im nördlich angrenzenden Abschnitt, im Mischverkehr geführt. Gemäss den aktuellen Standards Veloverkehr des Kantons Zürich sollen Velos bei Tempo-50 nur bis zu einem DTV von 2'500 Fahrzeugen pro Tag im Mischverkehr geführt werden. Dementsprechend ist die Führung des Veloverkehrs in diesem Abschnitt mit einem DTV von 3'000 Fahrzeugen pro Tag bei Tempo-50 nicht empfehlenswert und somit auch als Sicherheitsmangel einzustufen. Zudem liegt die

² Liegt ausserhalb des Untersuchungsperimeters

vorhandene Fahrbahnbreite mit 6.5 m in einem ungünstigen Bereich, weil Velos bei Gegenverkehr teilweise mit zu geringen Abständen überholt werden.

2.1.2 Erkennbarkeit und Behebbarkeit

Ein Teil der oben genannten Gefahrenstellen ist behebbar. Dies gilt für Sichteinschränkungen durch zu hohe Zäune und Bepflanzungen sowie parkierte Autos. Zäune können ersetzt, Bepflanzungen geschnitten und Parkierungen z.B. auf der Strassen verboten werden. Erfahrungsgemäss sind die Bepflanzungen in den Folgejahren aber häufig wieder zu hoch. Eine nachhaltige Durchsetzung dieser Massnahme ist schwierig. Die privaten Parkfelder sind häufig bewilligt worden und können wegen der Bestandesgarantie nicht einfach aufgehoben werden.

Nicht behebbar, und nicht rechtzeitig erkennbar, ist die Sichteinschränkung durch das Haus Landstrasse 28. Die vorhandene Sichtweite liegt allerdings nur wenig unter der gemäss der Norm VSS 40 273 erforderlichen Knotensichtweite. Kaum behebbar ist auch der Sicherheitsmangel für den Alltags-Verkehr auf der kantonalen Nebenverbindung. Aufgrund der Verkehrsbelastung und dem Temporegime sollten die Velofahrenden auf Radstreifen geführt werden. Bei der vorhandenen Strassenbreite (6.5 m Fahrbahn + einseitig 2.0 m Trottoir) ist dies ohne erheblichen Landerwerb nicht realisierbar. Dieser zusätzliche Landbedarf dürfte kaum umsetzbar sein und wäre u.E. auch nicht verhältnismässig im Vergleich beispielsweise zu einer Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit.

2.2 ART. 108 ABS. 2B

Eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit kann gemäss Art. 108 Abs. 2b SSV auch dann erfolgen, wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen. Schulkinder können als Strassenbenützer mit einem besonderen Schutzbedürfnis betrachtet werden. Die gesamte Landstrasse wird als Schulweg genutzt, sei es zu Fuss oder sei es mit dem Velo in Längsrichtung oder bei Strassenquerungen. Auch andere Fussgänger und Velofahrer gehören zu den verletzlichen Verkehrsteilnehmern. Sie haben keinen physischen Schutz "um sich herum". Gemäss BfU zeigt das Unfallgeschehen, dass die Anzahl der schweren Unfälle mit Velofahrern und E-Bikes innerorts stark am ansteigen ist. Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es immer wieder Fussgänger und Velofahrer, also Benutzer der Strasse, welche eines besonderen Schutzes bedürfen (Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV). Die Landstrasse hat eine übermässige Bedeutung im Velonetz vor allem in Längsrichtung.

Wegen der doch eher geringen Anzahl an Schulkindern und Velofahrenden sind u.E. die Voraussetzungen für eine Temporeduktion auf 30 km/h gemäss Art. 108 Abs. 2b SSV eher nicht gegeben.

3 FAZIT

Geht man davon aus, dass die Landstrasse im untersuchten Strassenabschnitt wie bisher als verkehrsorientiert eingestuft wird, müsste eine Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gemäss Art. 108 SSV begründet werden.

Gemäss der aktuellen Praxis im Kanton Zürich resp. der Kantonspolizei, welche über die Verkehrsanordnung entscheidet, reichen die in Kap. 2 genannten Gründe nicht aus für die Einführung von Tempo-30 in diesem Abschnitt der Landstrasse. Es gibt nur eine Gefahr, die nicht rechtzeitig erkennbar und nicht behebbar wäre. Die vorhandene Knotensichtweite (eingeschränkt durch eine Hausecke) liegt aber nur geringfügig unter dem Normwert.

Die Begründung, dass in diesem Abschnitt bestimmte Strassenbenützer (Schulkinder, Velofahrende) eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen, ist gemäss der aktuellen Praxis ebenfalls kaum stichhaltig.

Deshalb ist die Notwendigkeit und insbesondere die Verhältnismässigkeit der Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h u.E. nicht gegeben.

Allerdings zeigt die Gerichtspraxis der letzten Jahre, dass dem Strasseneigentümer bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit ein gewisser Ermessensspielraum zugestanden wird. Kommt die Gemeinde Andelfingen zu Schluss, dass aus ihrer Sicht die Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit für Tempo-30 in diesem Abschnitt der Landstrasse gegeben ist, könnte eine entsprechende Vorprüfung bei der Kantonspolizei ersucht werden.

Sollte die Landstrasse in diesem Abschnitt entgegen der bisherigen Beurteilungen als nicht verkehrsorientiert eingestuft werde, wären u.E. die rechtlichen Voraussetzungen für die Signalisation einer Tempo-30-Zone in diesem Abschnitt nach Art. 3 Abs. 4 SVG in jedem Fall gegeben.