

Tempo-30-Zone Götze, Gajebärg

Planungsbericht

Gemeinde Rafz

29. September 2023



Auftraggeberin

Gemeinde Rafz

Bearbeitet durch

PLANE RAUM.
Badenerstrasse 18
CH-8004 Zürich
+41 44 291 04 04
www.planeraum.ch

Fabio Trussardi, Bryan Rey

PRN 30057

Inhalt

1. Einleitung	4
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Grundlagen	5
1.3 Rechtliches	5
2. Analyse	7
2.1 Gebietsgrösse und Nutzung	7
2.2 Strassenbedeutung	8
2.3 Charakteristik der Strassen	12
2.4 Sicherheit und Unfallgeschehen	15
2.5 Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen	16
2.6 Signalisation und Markierung	17
2.7 Privatstrassen	17
3. Angestrebte Qualitäten	18
3.1 Besondere Schutzbedürfnisse	18
3.2 Zielsetzungen	18
4. Wirkung Tempo 30	19
5. Massnahmen	21
5.1 Notwendige Massnahmen	21
5.2 Weitere Massnahmen	24
6. Kostenschätzung	25
7. Planungsverlauf	26

Beilagen

Massnahmenplan 1:1000

Verkehrsmessungen

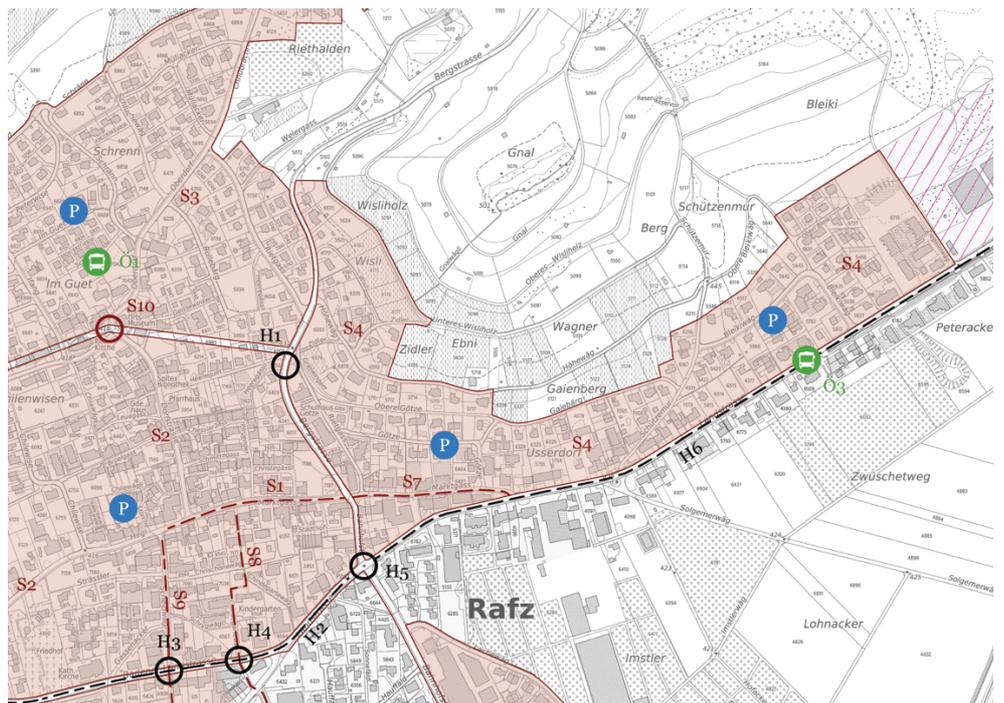
1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Anlass

Aufgrund zahlreicher Rückmeldungen aus der Bevölkerung wurde 2020 ein aktualisiertes «Verkehrskonzept 2031» der Gemeinde Rafz erarbeitet, das auf konzeptioneller Ebene die verkehrspolitischen Themen festlegt, die bis 2031 umgesetzt werden sollen. Um die festgestellten Defizite zu beheben, wurden verschiedene Interventionsräume definiert, unter anderem der Interventionsraum Nr. S4.

Der Interventionsraum Nr. S4 betrifft die Einrichtung einer Tempo-30-Zone im Gebiet «Götze, Gajebärg». Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der Wohngebiete soll eine flächendeckende Tempo-30-Zone eingeführt werden. Die Umsetzung der Massnahmen aus dem Massnahmenplan sind mit der Sanierung der Märktgass (Baubeginn Anfangs 2024) vorgesehen.



Aufgabe

Gestützt auf das Verkehrskonzept 2031 (Interventionsraum Nr. S4) der Gemeinde Rafz sind die Dokumente für die Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet «Götze, Gajebärg» auszuarbeiten.

1.2 Grundlagen

Die folgenden Grundlagen standen für die Ausarbeitung der Tempo-30-Zone zur Verfügung:

- Verkehrskonzept 2031 der Gemeinde Rafz, PLANE RAUM., Zürich vom 30.10.2020
- Kommunalen Richtplan, Verkehrsplan 1:5'000 vom 9.12.1996
- Bau- und Zonenordnung Gemeinde Rafz
- Katasterplan 1:500 und Übersichtsplan 1:5'000
- Unfallstatistik Kantonspolizei Zürich vom 1.6.2017 - 31.5.2022
- Verkehrsmessungen vom 22.6. bis 28.6.2020, vom 20.10. bis 26.10.2020 und vom 19.9 bis 26.9.2022

1.3 Rechtliches

Wichtigste Rechtsgrundlagen

- Signalisationsverordnung (SSV): Art. 2a (Zonensignalisationen), Art. 22a (Tempo-30-Zone) Art. 22b (Begegnungszone) und Art. 108 (Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten)
- Strassenverkehrsgesetz (SVG): Art. 32 (Geschwindigkeiten)
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (Stand 1. Januar 2023)

Voraussetzung

Mit der Anpassung der UVEK Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, welche am 1. Januar 2023 in Kraft trat, kann neu 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 im Art. 108 SSV nicht enthalten sind aufgeführt werden wie z.B. Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Tempo-30-Zonen müssen zweckmässig abgegrenzt werden. Die Strassen innerhalb von Tempo-30-Zonen müssen zudem gemäss Praxis der Kantonspolizei Zürich und gestützt auf die Signalisationsverordnung gewisse Kriterien erfüllen. Auf Strassen, auf welchen bei Signalisation Tempo 50 gemessen heute schneller als 40 km/h (V85) gefahren wird, sind zwingend bauliche Massnahmen zu ergreifen.

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.

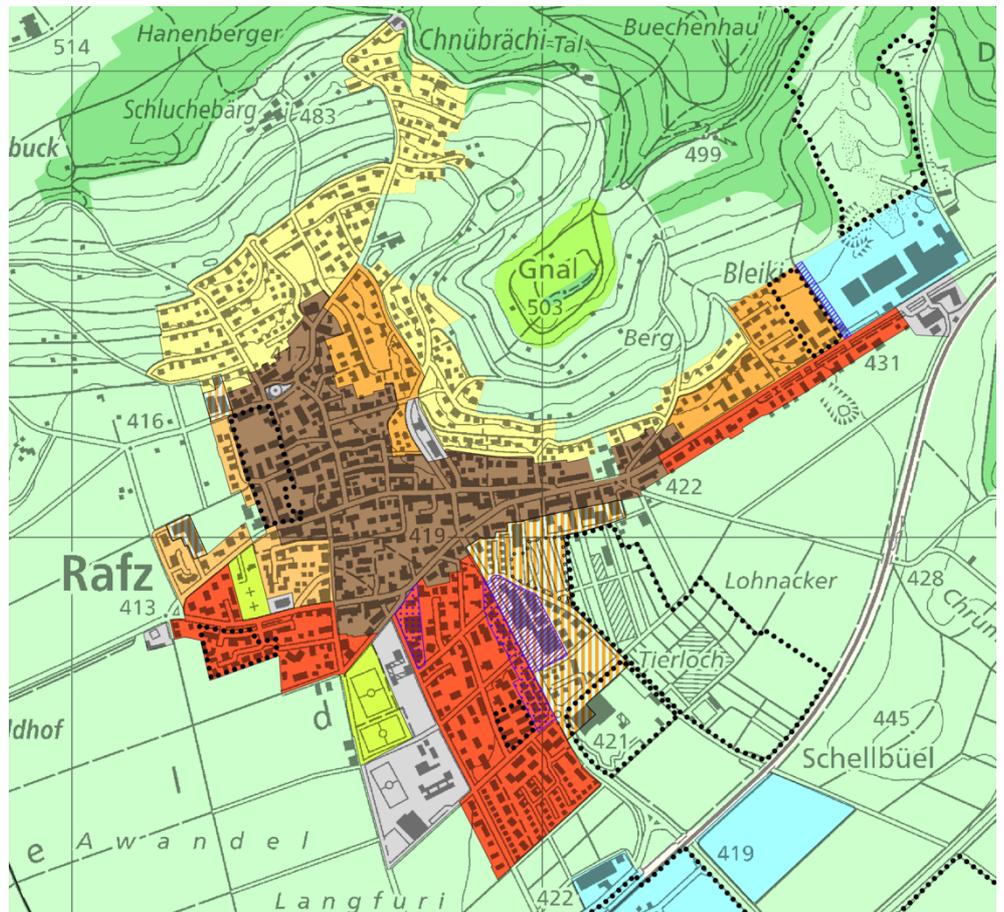
Damit die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich (VTA) einen Antrag der Gemeinde in einer genügenden Qualität prüfen bzw. verfügen kann, müssen folgende Grundlagen mit der Beantragung eingereicht werden:

- 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)

2. Analyse

2.1 Gebietsgrösse und Nutzung

Die geplante Tempo-30-Zone erstreckt sich über das Siedlungsgebiet östlich der Bergstrasse bzw. der Bahnhofstrasse und nördlich der Badener Landstrasse. Neben den unterschiedlichen Wohnzonen sowie der Kernzone besteht innerhalb des betroffenen Gebietes eine Zone für öffentliche Bauten (Schulhaus Götze).

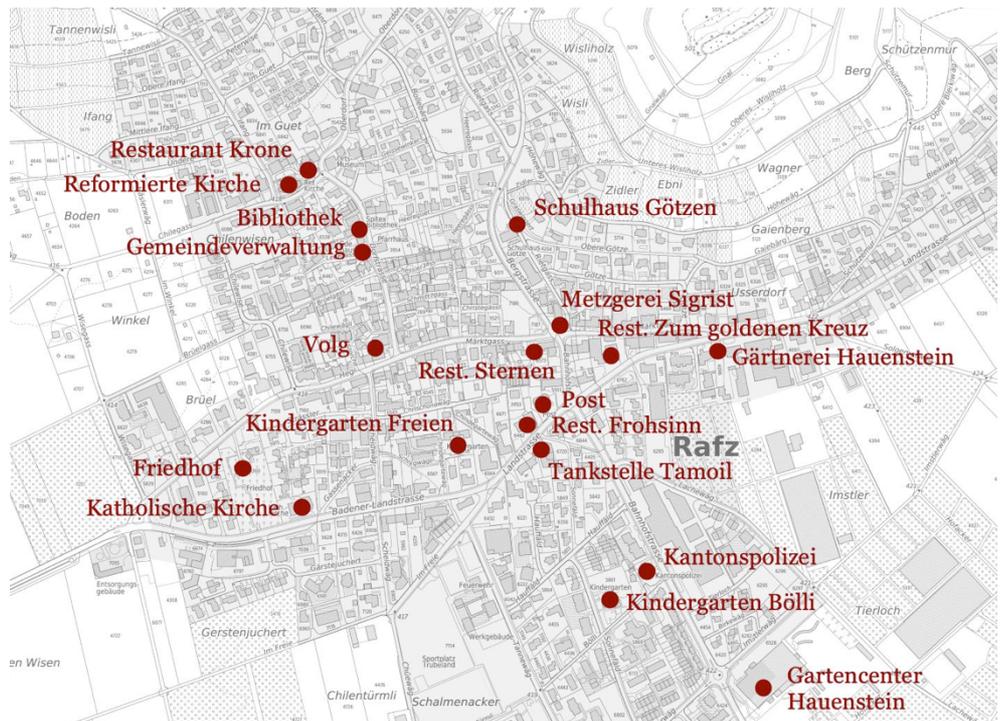


Planausschnitt
ÖREB-Kataster
Quelle: GIS ZH vom
28.7.2022

2.2 Strassenbedeutung

Zielorte

Relevante Zielorte, die einen Einfluss auf den Verkehr haben, sind in der Gemeinde Rafz zahlreich vorhanden und grossflächig über das ganze Siedlungsgebiet verteilt. Im betroffenen Gebiet liegen das Schulhaus Götze sowie die Metzgerei Sigrist als relevante Zielorte vor.



Zielorte im und angrenzend an das Siedlungsgebiet Rafz

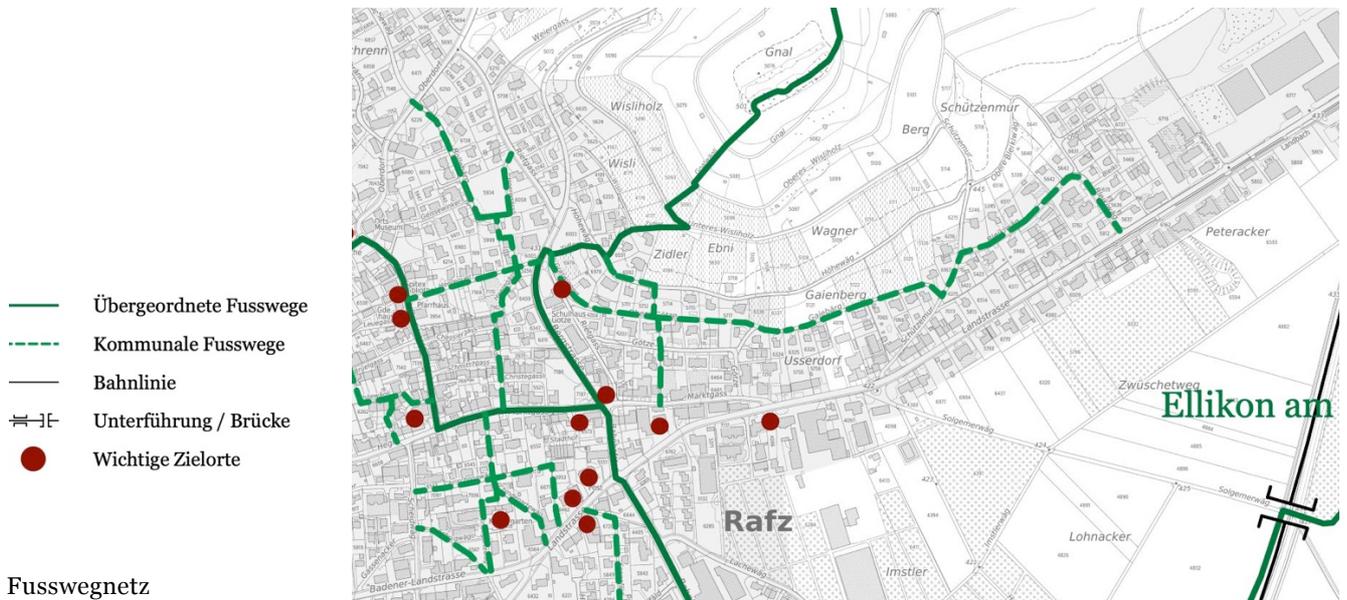
Motorisierter Individualverkehr

Im kommunalem Richtplan vom 26. Februar 1997 ist die Märktgass als Sammelstrasse festgehalten. Diese ist verbunden an zwei Strassen mit übergeordneter Bedeutung; die regionalen Verbindungsstrassen (RVS) Nrn. 544 und 558. Der Durchgangsverkehr wird ausserhalb des betroffenen Gebietes auf der Badener-Landstrasse (Nr. 558) geführt.



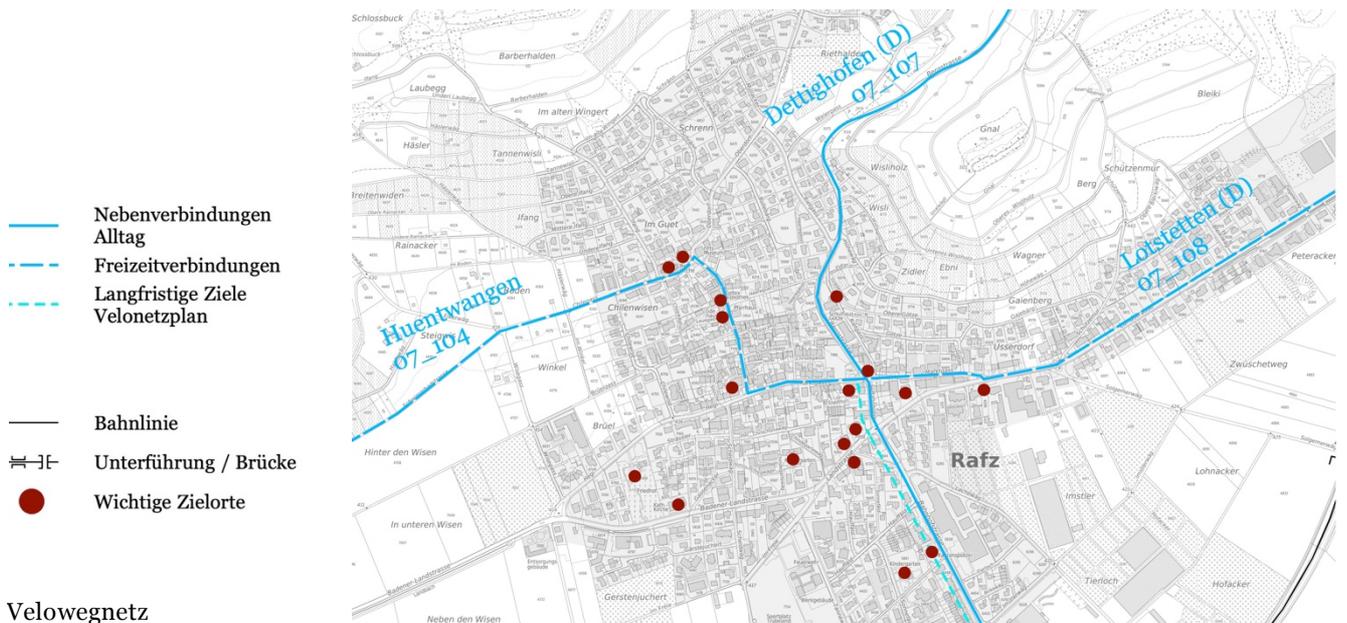
Fussverkehr

Die zu Fuss Gehenden werden mehrheitlich zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Veloverkehr im Mischverkehr geführt. Entlang der Märktgass ist zwar ein Trottoir vorhanden, dieses ist aber mit einer Breite von 1.5 m an einigen Stellen zu schmal oder teilweise mit parkierten Fahrzeugen verstellt.



Veloverkehr

Durch das betroffene Gebiet führt der Rheinradweg (Freizeit-Veloroute von Basel nach Stein am Rhein) über die Märktgass. Er ist Bestandteil der Route EuroVelo 6 Atlantik - Schwarzes Meer.

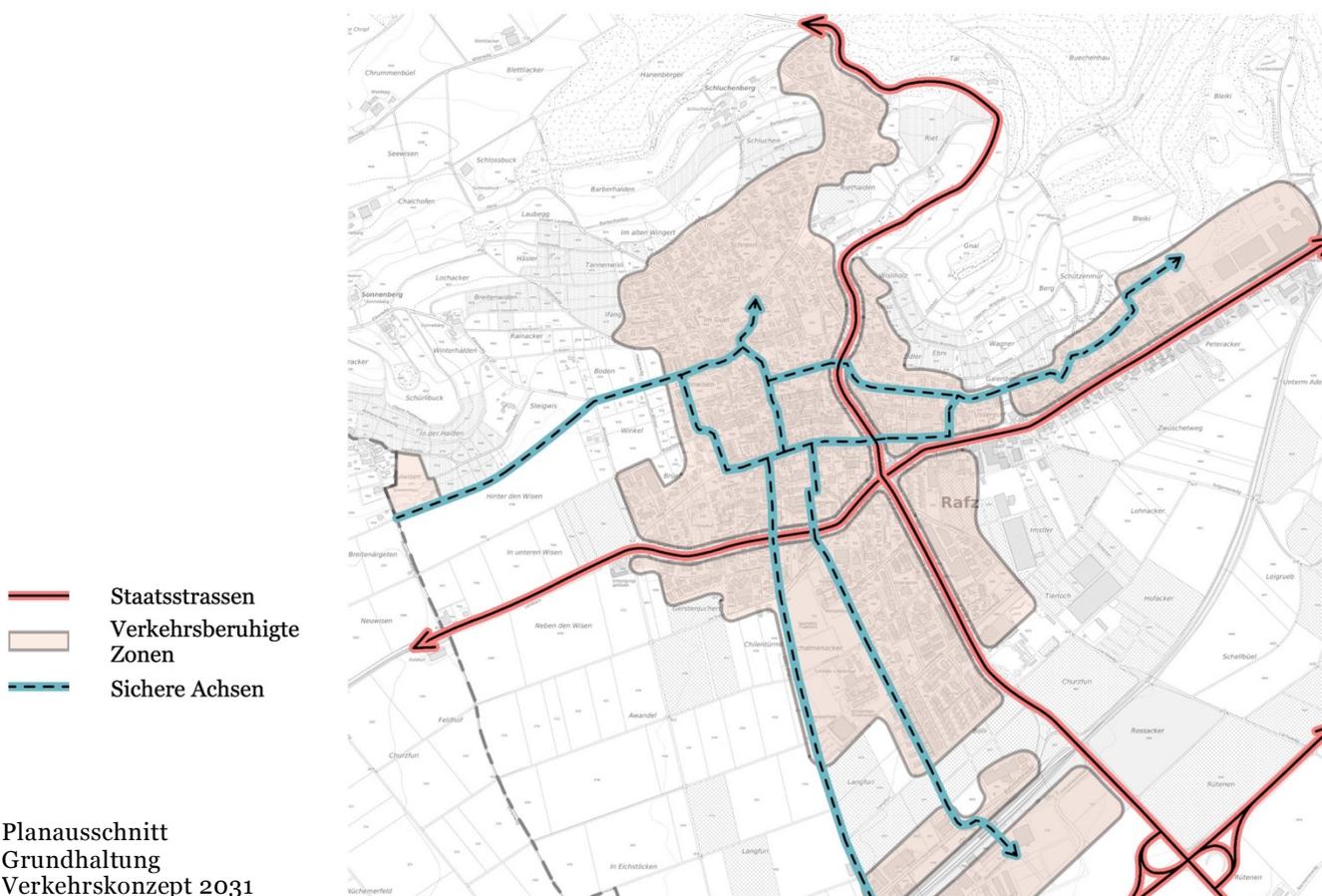


Öffentlicher Verkehr

Das Angebot an öffentlichem Verkehr ist in Rafz durch die beiden Buslinien 545 Hüntwangen-Wil-Rafz und 675 Henggart-Rafz (je im Stundentakt), durch die Bahnlinie S9 Schaffhausen-Uster (Halbstundentakt) und durch einen Mobility-Standort am Scheidwäg gegeben. Innerhalb des betroffenen Gebietes führen keine Buslinien und es sind gemäss heutigem Wissensstand auch keine geplant.

Verkehrskonzept 2031

Im Verkehrskonzept 2031 der Gemeinde Rafz wird vorgesehen den motorisierten Individualverkehr auf das übergeordnete Strassennetz zu kanalisieren. In einem "Achsen-Kammern-Prinzip" soll der Durchgangsverkehr direkt und zielgerichtet durch die Gemeinde geleitet und die Quartiere entlastet werden. Parallel zum übergeordneten Strassennetz wurden «Sichere Achsen» definiert, die auf verkehrsberuhigten Quartierstrassen führen. Diese «Sichere Achsen» sollen in hohem Masse die spezifischen Anforderungen für den Fuss- und/oder Veloverkehr erfüllen. Im betroffenen Gebiet führen die «Sicheren Achsen» parallel zur Landstrasse vom Schulhaus Götze und von der Märktgass bis hin zur östlichen Abgrenzung des Einzugsgebietes der vorgesehenen Tempo-30-Zone.



2.3 Charakteristik der Strassen

Märktgass



Erscheinungsbild

Sammelstrasse mit beidseitiger Bebauung, historische Bauten, Einengungen durch Mauern und Fassaden, Fahrbahnbreite von 5.00 m und ein sehr schmales einseitiges Trottoir (Breite 1.50 m), „Sichere Achse“ gemäss Verkehrskonzept 2031

Rietgass



Erscheinungsbild

Quartierstrasse mit beidseitiger Bebauung, historische Bauten, Strassenraum mit Fahrbahnbreite von 4.50 m, nördlich beim Schulhaus Götze mit Absperrpfosten gesperrt

Obere Götze



Erscheinungsbild

Chaussierter, schmaler Weg, im kommunaler Richtplan als Quartierstrasse eingestuft, beidseitige Bebauung mit teilweise Baulandreserven, westlich durch Absperrpfosten gesperrt, östlich als Sackgasse signalisiert, Strassenbreite 3.50 m, „Sichere Achse“ gemäss Verkehrskonzept 2031

Höhewäg



Erscheinungsbild

Quartierstrasse mit beidseitiger Bebauung und teilweise einseitige Bebauung am Siedlungsrand, mehrheitlich Einfamilienhäuser, Strassenraum mit Fahrbahnbreite von 4.50 m

Zidler



Erscheinungsbild

Quartierstrasse mit beidseitiger Bebauung, Einfamilienhäuser, steiler Strassenraum mit Fahrbahnbreite von 5.30 m im unteren Bereich (reduziert sich mit Hang auf 3.40 m)

Graswingert



Erscheinungsbild

Schmale Strasse zur Erschliessung von zwei Einfamilienhäuser über die Bergstrasse, Fahrbahnbreite von 3.00 m

Götze



Erscheinungsbild

Quartierstrasse mit beidseitiger Bebauung, Ein- und Mehrfamilienhäuser, Strassenraum mit Fahrbahnbreite von 4.60 m, „Sichere Achse“ gemäss Verkehrskonzept 2031 im Abschnitt Knoten Götze - Marktgass bis Knoten Götze - Gajebärg

Gajebärg



Erscheinungsbild

Quartierstrasse mit einseitiger Bebauung am Siedlungsrand, Einfamilienhäuser, Strassenraum mit Fahrbahnbreite von 4.00 m, „Sichere Achse“ gemäss Verkehrskonzept 2031

Schützenmur



Erscheinungsbild

Quartierstrasse mit beidseitiger Bebauung, Ein- und Mehrfamilienhäuser, Strassenraum mit Fahrbahnbreite von 4.20 m, mehrheitlich durch Zäune abgegrenzt, „Sichere Achse“ gemäss Verkehrskonzept 2031 im Abschnitt Knoten Schützenmur - Gajebärg und Knoten Schützenmur - Bleikiwäg

Bleikiwäg



Erscheinungsbild

Quartierstrasse mit beidseitiger Bebauung, Ein- und Mehrfamilienhäuser, Strassenraum mit Fahrbahnbreite von 5.00 m mit Trottoir 2.00 m, „Sichere Achse“ gemäss Verkehrskonzept 2031 im Abschnitt Knoten Bleikiwäg – Schützenmur bis Knoten Bleikiwäg – Oberi Bleiki

Oberi Bleiki



Erscheinungsbild

Quartierstrasse mit beidseitiger Bebauung, Einfamilienhäuser, Strassenraum mit Fahrbahnbreite von 3.60 m, „Sichere Achse“ gemäss Verkehrskonzept 2031 (Verbindung zwischen Oberi Bleiki und Ziegeleiwäg vorgesehen)

Bleiki



Erscheinungsbild

Quartierstrasse (Stichstrasse) mit beidseitiger Bebauung, Ein- und Mehrfamilienhäuser, Stichstrasse endet mit grosser Platz mit Garagen, Fahrbahnbreite von 3.60 m

Ziegeleiwäg



Erscheinungsbild

Erschliessungsstrasse (Stichstrasse) mit mehrheitlich einseitiger Bebauung, Mehrfamilienhäuser auf der einen Seite, Garagen und Parkplätze sowie Begrünung auf der anderen Seite, obere Bereich als „Sichere Achse“ im Verkehrskonzept 2031 definiert

2.4 Sicherheit und Unfallgeschehen

Für die Analyse der Verkehrssicherheit sind quantitative Aussagen anhand der Unfallstatistik der Kantonspolizei Zürich über 5 Jahre möglich. Zur Beurteilung des Unfallgeschehens wurde die von der Kantonspolizei geführten Unfallstatistik vom 1.6.2017 bis 31.5.2022 ausgewertet.

Auf den betroffenen Strassenabschnitte innerhalb der geplanten Tempo-30-Zone wurden gemäss der Kantonspolizei in diesem Zeitraum vier Unfälle verzeichnet. Dabei wurde der Veloverkehr bei zwei Unfällen beteiligt. Der Fussverkehr wurde nicht beteiligt. Bei drei Unfälle handelte es sich um Schleuder- oder Selbstunfälle und bei einem Unfall um einem Einbiegeunfall. Eine Unfallkonzentration ist bei der Märktgass im Bereich des Knotens Märktgass – Rietgass feststellbar.

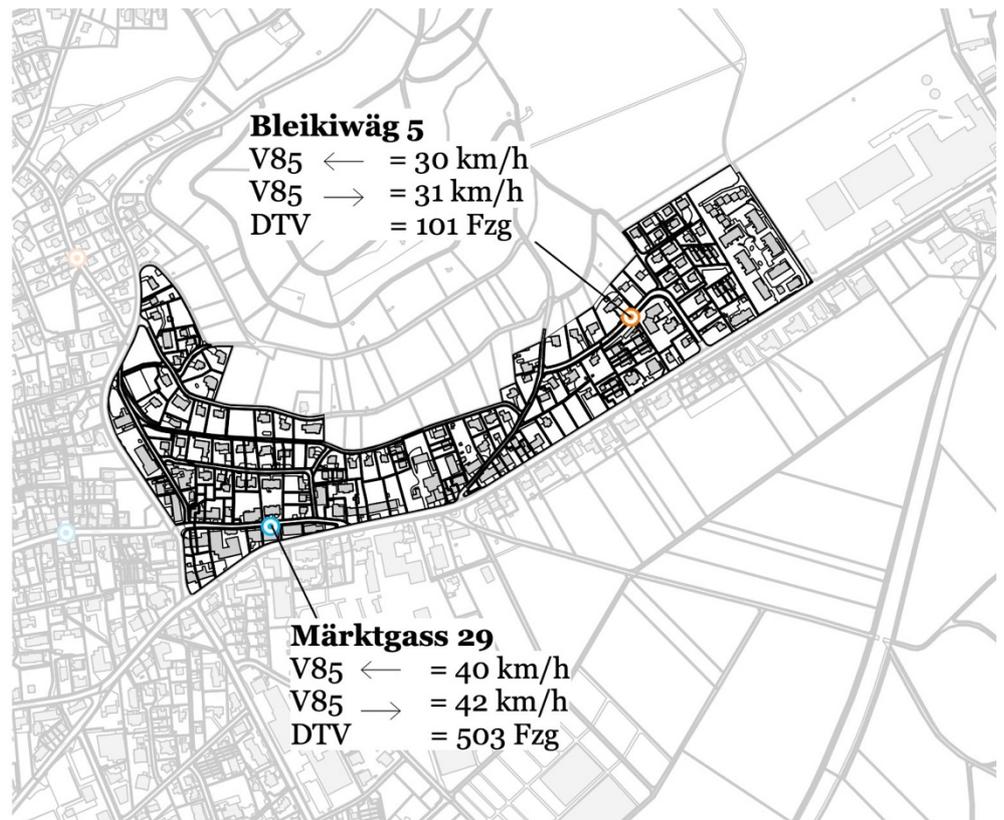
- Fussgängerunfall
- Unfall mit Beteiligung Veloverkehr
- Schleuder- oder Selbstunfall
- Überholunf., Fahrstreifenw.
- Auffahrunfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegeunfall
- Überqueren der Fahrbahn
- Frontalkollision
- Parkierunfall
- Tierunfall
- Andere



Unfallstatistik
Kantonspolizei Zürich
1.6.2017 - 31.5.2022

2.5 Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen

Im betroffenen Gebiet wurden bereits im Jahr 2020 Verkehrsmessungen an der Märktgass vorgenommen. Im Rahmen der vorliegenden Arbeiten für die Einführung der Tempo-30-Zone wurde eine weitere Verkehrsmessung am Bleikiwäg durchgeführt. Es konnten folgende Resultate ermittelt werden (Messdaten siehe Beilagen):



- Auswertungsperiode vom 20.10.2020 bis 26.10.2020
- Auswertungsperiode vom 19.9.2022 bis 26.9.2022

Verkehrsmessungen

Die gemessenen Geschwindigkeiten an der Märktgass und am Bleikiwäg entsprechen der Strassencharakteristik und der Situation. Bei der Märktgass ist das Geschwindigkeitsniveau mit 42 km/h (V85) in Richtung Landstrasse für die Einführung von Tempo 30 leicht zu hoch. Hier sind unterstützende bauliche Massnahmen nötig.

Insgesamt zeigt sich, dass eine Einführung von Tempo 30 innerhalb der beabsichtigten Zone (mit Ausnahme der Märktgass) ohne unterstützende bauliche Massnahmen vorgesehen werden kann.

2.6 Signalisation und Markierung

Die bestehende Signalisation und Markierung müssen aufgrund der Einführung von Tempo 30 überprüft und angepasst werden.

Höchstgeschwindigkeit 50 generell

Die Signale «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1) welche das Gebiet betreffen, sind zu entfernen.

Fussgängerstreifen

Ausser in Ausnahmefällen müssen Fussgängerstreifen bei der Einführung von Tempo 30 entfernt werden. Im untersuchten Gebiet sind keine Fussgängerstreifen betroffen.

Vortrittssignale «Stop» und «Kein Vortritt» gemäss Art. 36 SSV

Da in der Tempo-30-Zone Rechtsvortritt gilt, sind alle Vortrittssignale «Stop» und «Kein Vortritt» gemäss Art. 36 SSV und dazugehörigen Markierungen zu entfernen. Im betroffenen Gebiet sind keine solchen Knoten vorhanden.

2.7 Privatstrassen

Gemäss Art. 113 Signalisationsverordnung (SSV) kann die Behörde auf Verkehrsflächen privater Eigentümer nach Anhörung der Eigentümer Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen verfügen.

Sind Privatstrassen der Öffentlichkeit entzogen (kein Fusswegrecht), können sie nicht in eine Tempo-30-Zone integriert werden. Im untersuchten Gebiet ist die Privatstrasse Oberi Bleiki 5 – 11 betroffen.

Für die Integration dieser Strasse in die Tempo-30-Zone ist eine schriftliche Einverständniserklärung aller beteiligten Grundeigentümer erforderlich. Die Eigentümer der Privatstrasse sind mit der Integration in die Tempo-30-Zone einverstanden.

3. Angestrebte Qualitäten

3.1 Besondere Schutzbedürfnisse

Aufgrund der Unfallzahlen kann festgestellt werden, dass allfällige Massnahmen nicht eine Reaktion auf bereits missliche Zustände wären, sondern vor allem ein zukunftsgerichtetes Agieren darstellen würde.

Folgende Schutzbedürfnisse konnten in der Analyse festgestellt werden:

- Die Strassenräume rund um das Schulhaus Götze bedürfen einer erhöhten Verkehrssicherheit.
- Die Verkehrssicherheit für Schulkinder ist besonders wichtig.
- Die Strassenräume in der Kernzone bedürfen einer erhöhten Verkehrssicherheit.
- Velofahrende werden auf den Fahrbahnen im Mischverkehr geführt.

3.2 Zielsetzungen

- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleisten,
- Lebens- und Wohnqualität für die Anwohner erhöhen,
- logisches, verständliches und einheitliches Verkehrsregime vorsehen.

4. Wirkung Tempo 30

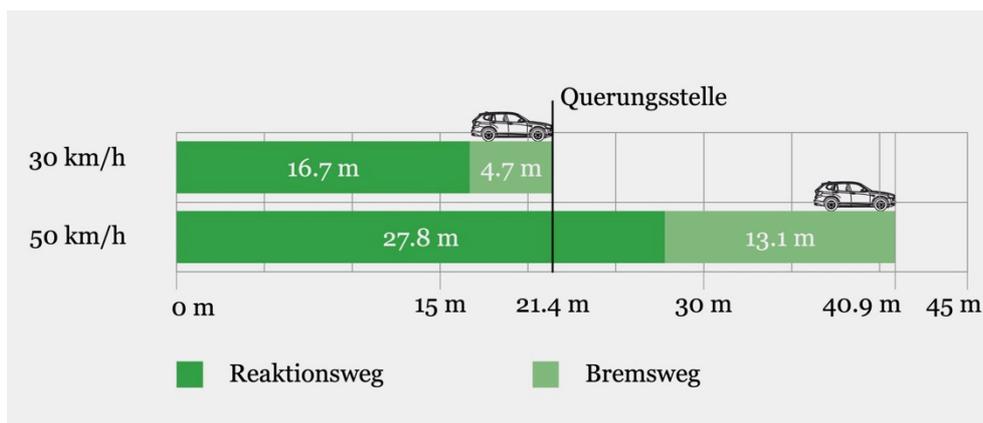
Vergleich Tempo 30 zu Tempo 50

Die Wirkung einer tieferen Fahrgeschwindigkeit mit Tempo 30 km/h gegenüber Tempo 50 km/h kann folgendermassen zusammengefasst werden:

- die Verkehrssicherheit nimmt zu,
- bei Unfällen nimmt die Unfallschwere ab,
- die Gefahrenstellen werden entschärft,
- die Lärmsituation wird beruhigt.

Anhalteweg

Der Anhalteweg setzt sich aus der Summe des Reaktionswegs und dem Bremsweg zusammen. Niedrigere Geschwindigkeiten verkürzen den Anhalteweg deutlich:

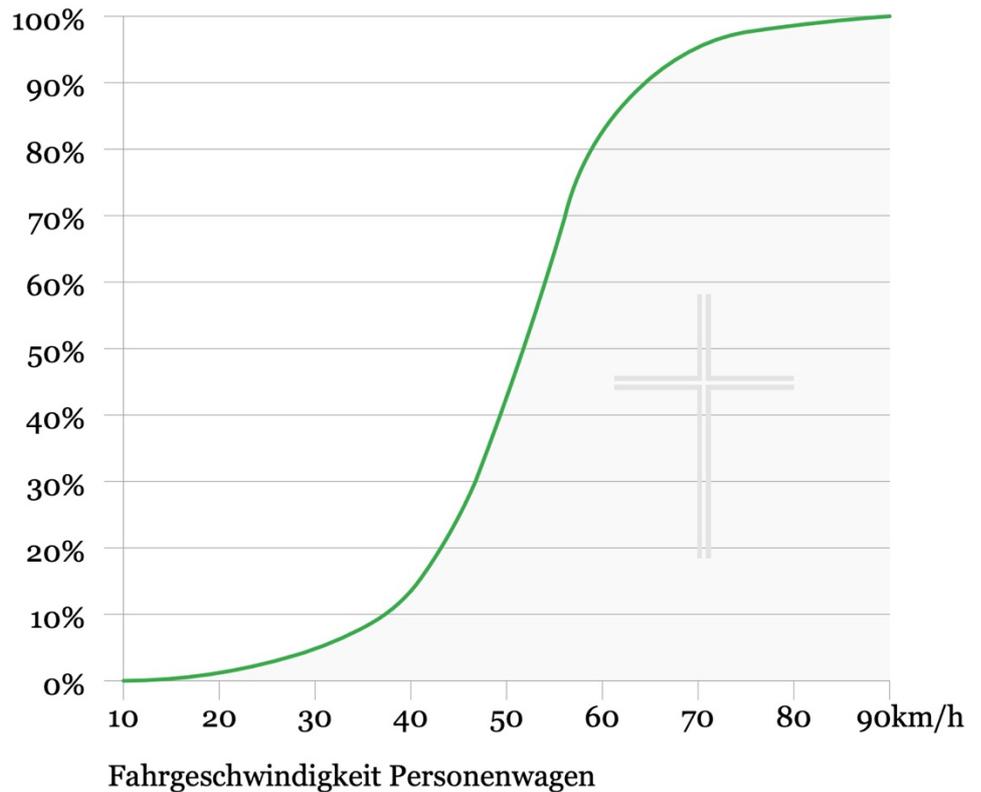


Anhalteweg bei 30 km/h und bei 50 km/h bei trockener Fahrbahn
Datenquelle: bfu 2008

Weniger schwere Unfälle

Bei Untersuchungen der ETH (IVT) zu den Auswirkungen von Tempo 30 konnte trotz der Reduktion des notwendigen Bremswegs keine klare Reduktion der Unfallzahlen mit Fussgängern erkannt werden. Allerdings ist klar, dass sich durch das geringere Geschwindigkeitsniveau das Risiko eines schweren Unfalls vermindert. Die Wahrscheinlichkeit, als Fussgänger bei der Kollision mit einem Personenwagen getötet zu werden sinkt von ca. 50% auf 5%, bei einer Fahrgeschwindigkeit Tempo 30 statt Tempo 50.

Wahrscheinlichkeit, als Fussgänger bei der Kollision mit einem Personenwagen getötet zu werden
 Datenquelle: bfu 2008



Bessere Wahrnehmung bei tieferen Geschwindigkeiten

Forschungsergebnisse zeigen, dass die Wahrnehmung durch ein grösseres Sichtfeld bei tieferen Geschwindigkeiten stark verbessert wird und somit die Wahrscheinlichkeit steigt, dass die Absichten der anderen Verkehrsteilnehmenden frühzeitig erkannt und richtig eingeschätzt werden können. Der Steuernde eines langsamer fahrenden Fahrzeugs haben ein breiteres Gesichtsfeld, das heisst, sie finden vermehrt Zeit, links und rechts zu schauen. Sie können beispielsweise Kinder, die auf dem Trottoir spielen, besser im Auge behalten, als wenn sie schneller fahren.

Sichtfelder bei 50 km/h (links) und bei 30 km/h (rechts)



5. Massnahmen

5.1 Notwendige Massnahmen

Notwendige Massnahmen gemäss Verordnung

Art. 4 der Verordnung über Tempo-30- und Begegnungszonen verlangt die Aufhebung der vom Rechtsvortritt abweichenden Vortrittsregelungen und von Fussgängerstreifen. Gemäss Art. 5 sind folgende Massnahmen zur Gestaltung des Strassenraums und der Zonen nötig:

- Zonentor am Übergang vom übrigen Strassennetz in eine Tempo-30-Zone
- nötigenfalls Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente zur Einhaltung der neuen Höchstgeschwindigkeit

Signalisations- und Markierungsmassnahmen

Es werden folgende Signalisations- und Markierungsmassnahmen vorgesehen:

Zonentor: Die Tempo-30-Zonen sind durch ein klar erkennbares Tor abzugrenzen (Art. 5 Abs. 1 Verordnung Tempo 30). Beginn und Ende der Zonen werden mit den Stelen "Beginn Zone 30"/"Ende Zone 30" signalisiert. Die Stelen stehen auf der Fahrbahn im Strassenraum. Es wird zudem die Markierung "Zone 30" angebracht. Für untergeordneten Strassenachsen (z.B. Feldwege) genügt ein einfaches Signal, dass Beginn und Ende der Zone signalisiert.

Markierungen: Markierung von "Erinnerung 30" und Rechtsvortritt bei Knoten

Markierung
"Erinnerung 30" (links)
und Rechtsvortritt
(rechts)



Notwendige unterstützende Massnahmen gemäss Praxis Kantonspolizei

Strassen in Tempo-30-Zonen sollen sich von verkehrsorientierten Strassen optisch deutlich unterscheiden. Die Strassencharakteristik soll so der Signalisation grösstenteils entsprechen. Die Kantonspolizei verlangt daher für die Verfügung von Tempo-30-Zonen je nach Strassencharakteristik und je nach gemessenem Geschwindigkeitsniveau v_{85} bei signalisierten Generell 50 km/h unterstützende Massnahmen. Ab einem gemessenen v_{85} von in der Regel 41 km/h verlangt die KAPO heute zwingend unterstützende bauliche Massnahmen.

Gemäss den aufgezeichneten Geschwindigkeitsmessungen vom 20.10.2020 bis 26.10.2020 sind an der Märktgass bauliche Massnahmen nötig. Gemäss den aufgezeichneten Geschwindigkeitsmessungen vom 19.9.2022 bis 26.9.2022 sind am Bleikiwäg und aufgrund der zu erwartenden tiefen V-Niveaus in den restlichen Quartierstrassen keine weiteren Ergänzungen mit baulichen Massnahmen erforderlich.

Sichere Achsen

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone wird die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr entlang den «sicheren Achsen» erhöht. Die Anforderungen an die «Sicheren Achsen» sind im Massnahmenplan berücksichtigt. So wird bewusst auf das Anbringen von Parkplatzmarkierungen im Strassenraum verzichtet, um eine sichere Führung der Velofahrenden zu gewährleisten.

Bauliche Massnahmen an der Märktgass, Abschnitt Ost

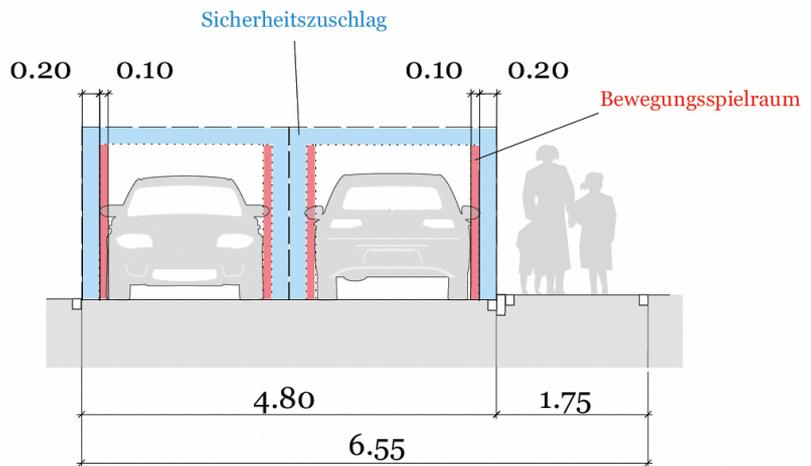
Aufgrund den gemessenen Geschwindigkeiten sowie der heutige Strassenerscheinung sind an der Märktgass (Abschnitt östlich der Bahnhofstrasse bzw. Bergstrasse bis Landstrasse) unterstützende Massnahmen erforderlich. Mit der vorliegenden Einführung der Tempo-30-Zone wird der betroffene Abschnitt der Märktgass umgestaltet.



Ausschnitt aus dem Massnahmenplan, Tempo-30-Zone Götze Gajebärg

Es ist vorgesehen die Fahrbahn zu Gunsten eines breiteren Trottoirs für Fussgänger zu verschmälern. Als Grundbegegnungsfall wird der Begegnungsfall Personenwagen - Personenwagen bei einer Geschwindigkeit von 30km/h vorgesehen. Gemäss der REGnorm VSS 40 201 ist bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h eine Fahrbahnbreite von 4.80 m notwendig.

Dies ermöglicht, sofern keine Hindernisse im Seitenraum stehen (z.B. Mauern oder Zäune) auch ein Begegnungsfall Personenwagen- Lastwagen bei einer reduzierten gefahrenen Geschwindigkeit von 20 km/h.



vorgesehener
Strassenquerschnitt an der
Märktgass Begegnungsfall
Personenwagen –
Personenwagen
bei 30 km/h gemäss
REGnorm VSS 40 201

Im Bereich des Kreuzbrunnens (Parzelle Kat. Nr. 6074) ist eine optische Erweiterung der platzartigen Situation mit Einbezug der Fahrbahn der Märktgass vorgesehen. Die Fahrbahn wird an diesem Ort mit einem horizontalen und vertikalen Versatz auf 4.0 m verschmälert.

Der horizontale Versatz muss in Anfahrtsrichtung mit retroreflektierendem Material deutlich gekennzeichnet sein. Bei der Wahl der Elemente ist darauf zu achten, dass diese bei allen Sicht- und Witterungsverhältnissen einwandfrei erkennbar sind. Ab der Fahrbahn gemessen dürfen diese Elemente höchstens 60 cm betragen und zu keinen Sichtbehinderungen führen. Die Anrampungen bei den vertikalen Versätzen sind mit einem "Schachbrettmuster" gemäss VSS Norm 40 851 zu versehen.



Ausschnitt aus dem
Massnahmenplan Tempo-
30-Zone Götze, Gajebärg
mit platzartiger
Ausgestaltung der
Fahrbahn beim
Kreuzbrunn

5.2 Weitere Massnahmen

Massnahmenplan

Im beiliegenden Massnahmenplan 1:1'000 sind die vollständigen Massnahmen aufgeführt. Der Massnahmenplan wird mit der Verfügung der Tempo-30-Zone als verbindlich erklärt.

6. Kostenschätzung

Grobkostenschätzung

Die Kosten wurden anhand von andernorts bereits realisierten Elementen geschätzt (Grobkostenschätzung $\pm 25\%$). Die baulichen Massnahmen an der Märktgass sind in der Kostenschätzung nicht enthalten (separates Projekt.)

1. Markierung

1.1	Installation				500.00
1.2	Markierung Zone 30	Stk.	9	300	2'700.00
1.3	Markierung Erinnerung 30	Stk.	6	150	900.00
1.4	Markierung Rechtsvortritt	Stk.	6	800	4'800.00
	Total:				Fr. 8'900.00

2. Signalisation

2.1	Signal 2.59.1/2 (Zone 30/Ende 30)	Stk.	26	100	2'600.00
2.2	Signal Schwarz/Weiss Abweiser	Stk.	6	100	600.00
2.3	Signalständer und Rohrrahmen	Stk.	7	200	1'400.00
2.4	Stele/Rack	Stk.	6	1'100	6'600.00
	Total:				Fr. 11'200.00

3. Signalisation einbauen

3.1	Installation				500.00
3.2	Montage Signale in Rahmen	Stk.	36	20	720.00
3.3	Montage Signalständer und Rohrrahmen	Stk.	7	200	1'400.00
3.4	Montage Stele/Rack	Stk.	6	300	1'800.00
	Total:				Fr. 4'420.00

Total Baukosten, gerundet: Fr. 24'500.00

4.	Ausführungspläne und Bauleitung je nach Umfang	ca. 15 % der Baukosten	3'700.00
5.	Unvorhergesehenes	ca. 10 % der Baukosten	2'500.00
6.	Mehrwertsteuer 7.7 %, gerundet		2'400.00

Gesamtkostenschätzung Umsetzung: Fr. 33'100.00

Folgekosten

Für die Bodenmarkierungen fallen regelmässige Instandstellungsarbeiten an. Je nach gewähltem Verfahren (Kaltplastik, Markierungsfarbe) liegt die Lebensdauer der Bodenmarkierungen zwischen 1 bis 5 Jahren. Ausserdem entstehen im Bereich von baulichen Massnahmen (z.B. bei Signalstelen) Mehrkosten aufgrund des Mehraufwands für die Strassenreinigung und den Winterdienst.

7. Planungsverlauf

Verfahrenskoordination

Neben dem Verfahren für die Signalisations- und Markierungsmassnahmen gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG) muss auch das Verfahren nach Strassengesetz (StrG) für die baulichen Massnahmen durchgeführt werden. Die beiden Verfahren sind zu koordinieren.

Entwurf Massnahmenplan Tempo-30-Zone mit Planungsbericht

Der Entwurf der Unterlagen für die Einführung von Tempo-30-Zone bestehend aus dem Massnahmenplan und dem Planungsbericht wurde im Gemeinderat Rafz beraten. Allfällige Anregungen wurden eingearbeitet.

Vorprüfung Kantonspolizei Zürich

Die Unterlagen wurden der Kantonspolizei Zürich zur Vorprüfung eingereicht. Die Kantonspolizei Zürich äusserte sich in einer Projektstellungnahme (Signalisationsvorentscheid).

Privatstrasseneigentümer

Die Privatstrasseneigentümer wurden angeschrieben und um ihre schriftliche Einverständniserklärung für den Einbezug ihrer Privatstrasse in die Tempo-30-Zone gebeten.

Öffentliche Auflage

Die baulichen Massnahmen wurden vom 14. Juli 2023 bis 25. August 2023 öffentlich aufgelegt und vor Ort ausgesteckt (aufgesprayt). Vor der öffentlichen Auflage fand am 3. Juli 2023 eine Informationsveranstaltung für die interessierte Bevölkerung statt.

Bei der Gemeindeverwaltung Rafz gingen 19 Einsprachen ein. Die Einsprachen wurden in der Arbeitsgruppe behandelt und soweit möglich berücksichtigt und in die vorliegenden Dokumente eingearbeitet.

Vorprüfung Kantonspolizei Zürich

Die Unterlagen werden der Kantonspolizei Zürich zur erneuten Vorprüfung eingereicht. Die Kantonspolizei Zürich äussert sich in einer Projektstellungnahme (Signalisationsvorentscheid).

Festsetzung Gemeinderat

Die angepassten Unterlagen werden dem Gemeinderat zur Bewilligung des Projektkredites und zur Antragstellung zuhanden der Kantonspolizei Zürich unterbreitet.

Verfügung Kantonspolizei Zürich /DS

Die Tempo-30-Zone wird auf Antrag der Gemeinde durch die Kantonspolizei Zürich respektive die Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich (DS) verfügt.

Publikation / Verfahrenskoordination

Die Signalisationsverfügung wird anschliessend gleichzeitig mit dem Festsetzungsbeschluss der Gemeinde gemäss §15 Strassengesetz (StrG) publiziert.

Es kann gegen die Signalisationsverfügung (Dauernde Verkehrsordnung Tempo-30-Zone) bei der Sicherheitsdirektion Kanton Zürich Rekurs erhoben werden (Rekursfrist 30 Tage).

Mit der Realisation der Massnahmen kann nach Vorliegen der Rechtskraftbescheinigung begonnen werden.