

Gemeinde Boppelsen

Planung

Tempo30-Konzept

**Grundlage für die flächendeckende Einführung von
Tempo30 in der Gemeinde**

Beschluss Gemeinderat

Planungsbericht

Projekt-Nr. 38.06234, 06.11.2023, RC/MJ

Müller Ingenieure AG
Geerenstrasse 6, Postfach 210
8157 Dielsdorf, T 043 422 10 00
www.mueller-ing.ch

Projekt

Tempo30-Konzept
Grundlage für die flächendeckende Einführung von Tempo30 in
der Gemeinde

Auftraggeber

Gemeinde Boppelsen
Oberdorfstrasse 2, 8113 Boppelsen

Termine / Zuständigkeiten

Erstausgabe 29.08.2023, RC/MJ
Revision 1 25.09.2023, RC/MJ
Revision 2 06.11.2023, RC/MJ

Projektorganisation

Projektleiter Renato Coppa (RC)
T 043 422 70 23
renato.coppa@mueller-ing.ch
Sachbearbeiterin Mirjam Junod (MJ)
Begleitet durch Pascal Stucki, Gemeinderat
Tanja Hahn, Gemeinderätin
Christian Brähm, Gemeindewerke

Projekt-Nr. 38.06234
38.06234

Datei

H:\Boppelsen\38.06\38.06234 Einführung von Tempo
30\03-Planungsbericht\Planungsbericht T30_20231106.docx

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	4
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Planungspereimeter	5
1.3 Vorangegangene Planungen	6
2 Ziele von Tempo 30	6
3 Konzept	7
3.1 Gebietseinteilung	7
3.2 Geschwindigkeitsmessungen	8
3.3 Eigentümergeverhältnisse	9
3.4 Konzept	10
4 Massnahmen	12
4.1 Übersicht der Massnahmen	12
4.2 Massnahmenplan	14
4.3 Kosten	15
4.4 Umsetzung	15
5 Auswirkungen	16
6 Planungsablauf	17
7 Anhang	18

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Generelle Ausgangslage

Aus dem Gebiet Rebbergstrasse wurde im Mai 2019 eine Petition mit 77 Unterschriften eingereicht, welche die Einführung von Tempo 30 (T30) im Gebiet Rebbergstrasse forderte. Der Gemeinderat nahm diese Petition als Anlass, die Einführung von T30 im gesamten Gemeindegebiet zu prüfen. Hierfür hat er ein Konzept zur Einführung von flächendeckendem Tempo 30 auf dem gesamten Gemeindegebiet in Auftrag gegeben.

Geänderte Rechtsgrundlage

Als Rechtsgrundlage gelten die Siglanisationsverordnung SSV und die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen. Art. 108 Abs. 1 der SSV besagt, dass zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zum Schutz bestimmter Strassenbenützer, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs die Behörde Temporeduktionen vornehmen kann. Jede Abweichung von «generell 50» muss begründet werden. Der Bundesrat hat am 24.08.2022 beschlossen, dass ab dem 01. Januar 2023 die Behörden kein Gutachten mehr erstellen müssen, um auf «nicht verkehrsorientierten Strassen» Tempo 30-Zonen anzuordnen. Ab dem 01. Januar 2023 gilt zusätzlich auch die Erhöhung der Lebensqualität als Begründung für eine Temporeduktion. Wie bisher gilt weiterhin, dass jede Abweichung von «generell 50» begründet werden muss. Insbesondere muss sichergestellt sein, dass die Funktionen des übergeordneten Verkehrsnetzes nicht gefährdet werden. Die «nicht verkehrsorientierten Strassen» sind mit den siedlungsorientierten Strassen gemäss Strassenklassierung im Verkehrsrichtplan gleich zu setzen. Mit der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich (VTA) fand am 15. März 2023 eine Vorbesprechung zu den Anforderungen des Konzeptes statt. Im Wesentlichen konnte festgehalten werden, dass einerseits aktuelle Geschwindigkeitsmessungen erforderlich sind und andererseits im Konzept die bisherigen Themen des Gutachtens der Änderung der gesetzlichen Ausgangslage behandelt werden müssen.

Unterschied T30 Strecke und T30 Zone

Im allgemeinen Sprachgebrauch wird von Tempo 30 gesprochen. Damit ist die signalisierte Geschwindigkeit von 30km/h gemeint. Dabei wird zwischen Strecken und Zonen-Signalisationen unterschieden. Tempo 30 Zonen (ugs. 30er Zonen) gelten generell zwischen dem Schild, das zu Beginn der Zone steht und endet mit deren Aufhebung. Tempo 30 Strecken dagegen gelten immer nur von Verzweigung zu Verzweigung und müssen dann wiederum neu signalisiert werden. In den Zonen gilt generell Rechtsvortritt. Auf einer Tempo 30 Strecke hingegen kann den zuführenden Strassen der Vortritt entzogen werden. Damit haben die Benützer auf der Tempo 30 Strecke Vortritt. In den Zonen gibts überdies in der Regel keine Fussgängerstreifen, FussgängerInnen dürfen die Strasse überall überqueren, Fahrzeuge haben trotzdem Vortritt vor FussgängerInnen. In Gemeinden, in denen flächendeckend T30 eingeführt werden soll, werden daher meist Zonen ausgeschieden, so auch in Boppelsen..

1.2 Planungsperimeter

Übersicht

Die Gemeinde Boppelsen liegt südlich des Gebirgszugs Lägern und umfasst eine Fläche von 3.92 km². Insgesamt verfügte Boppelsen Ende 2022 über 1'454 Einwohner. Eine Hauptstrasse (Otefinger-/Regensbergerstrasse) verläuft durch die Gemeinde und trennt so das Siedlungsgebiet in 2 Hälften. Der Perimeter erstreckt sich über das gesamte Siedlungsgebiet von Boppelsen. Absprachen mit dem Kanton haben ergeben, dass die Kantonsstrasse nicht Bestandteil des Konzepts sein soll.

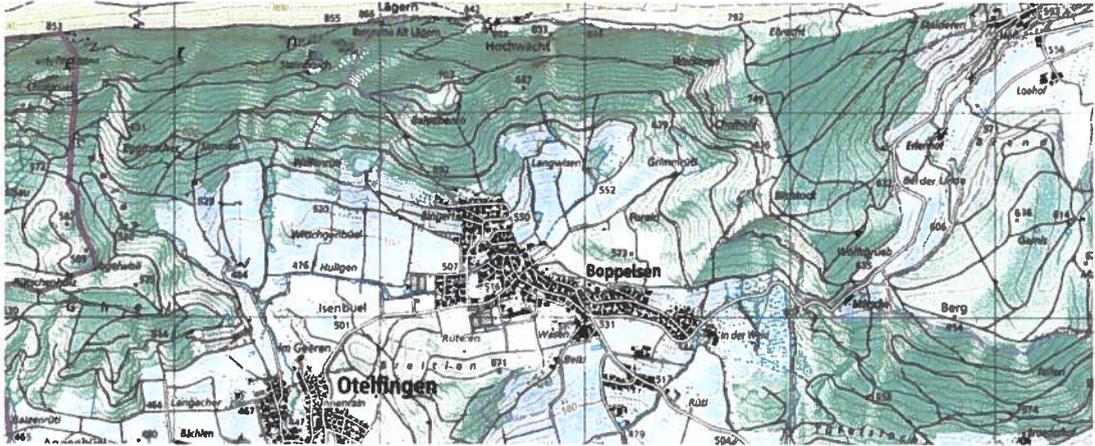


Abbildung 1: Übersicht Boppelsen, Quelle: maps.ch

Planungsperimeter

Der Planungsperimeter umfasst das Siedlungsgebiet der Gemeinde.



Abbildung 2: Planungsperimeter, eigene Darstellung, Hintergrund: amtliche Vermessung

1.3 Vorangegangene Planungen

Verkehrsleitbild 2004

Im Zusammenhang mit dem Verkehrsleitbild wurde 2004 auch ein technischer Bericht zur Einführung einer T30 Zone erstellt. Damals wurden abgesehen von der Signalisation keine weiteren baulichen Massnahmen geplant. Umgesetzt wurde das Konzept damals jedoch nicht.

Verkehrsleitbild 2011

2011 liess die Gemeinde ein Strassengestaltungskonzept für die Hofwiesenstrasse, die Rebbergstrasse und das Zentrum erarbeiten. Dieses beinhaltet neben baulichen Massnahmen auch die Einführung von T30 Zonen. Die Massnahmen wurden jedoch ebenfalls nicht umgesetzt.

Aufwertung Zentrum 2019

Die Ausführung der baulichen Massnahmen vom Verkehrsleitbild 2011 erfolgte erst 2019 teilweise. Dabei wurde vor allem die Bushaltestelle im Zentrum und das fehlende Trottoir an der Rebbergstrasse erstellt. In diesem Zusammenhang wurde auch die Einführung von T30 auf der Kantonsstrasse geprüft und durch die Kantonspolizei abgelehnt. Auf die Einführung von T30 Zonen in den Quartieren wurde weiterhin verzichtet.

2 Ziele von Tempo 30

Bei der Einführung von T30 geht es primär um die Sicherstellung einer siedlungsverträglichen Mobilität. Die angepasste Geschwindigkeit führt zu einer Lärmreduktion, was sich wiederum positiv auf die Wohnqualität im Siedlungsgebiet auswirkt. Zudem kann die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gesteigert werden. Mit der Einführung von T30 Zonen kann auch das gewünschte Sicherheitsempfinden der FussgängerInnen und Velofahrenden, die sich auf den Quartierstrassen die Fläche mit dem motorisierten Individualverkehr teilen, sichergestellt werden. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit zeigt sich besonders daran, dass der Anhalteweg von T50 auf T30 praktisch halbiert wird. Darüberhinaus sind viele Strassen in Boppelsen nicht auf T50 ausgelegt, weil sie zu schmal und zu unübersichtlich sind. Dieser Diskrepanz zwischen signalisierter und der real fahrbaren Geschwindigkeit kann mit der Einführung von T30 ebenfalls entgegengewirkt werden.

3 Konzept

3.1 Gebietseinteilung

In der nachfolgenden Abbildung sind die verschiedenen Gebiete in der Gemeinde dargestellt. Das Geschwindigkeitsregime kann entweder im ganzen Gemeindegebiet gleichzeitig oder etappiert in den einzelnen Gebiete eingeführt werden. Ausgenommen davon sind die Privatstrassen sowie die Fusswege, die nicht befahren werden können.



Abbildung 3: Gebietseinteilung, eigene Darstellung, Hintergrund: amtliche Vermessung

3.2 Geschwindigkeitsmessungen

Im Frühling 2023 wurden an den beiden kritischen Stellen im Ort Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Die kritischen Stellen wurden auf Grund der Strassen-dimensionierung ermittelt, weil dort auch höhere Geschwindigkeiten als T30 gefahren werden können. Die Messtandorte sind auf dem nachfolgenden Plan vermerkt.

Standorte

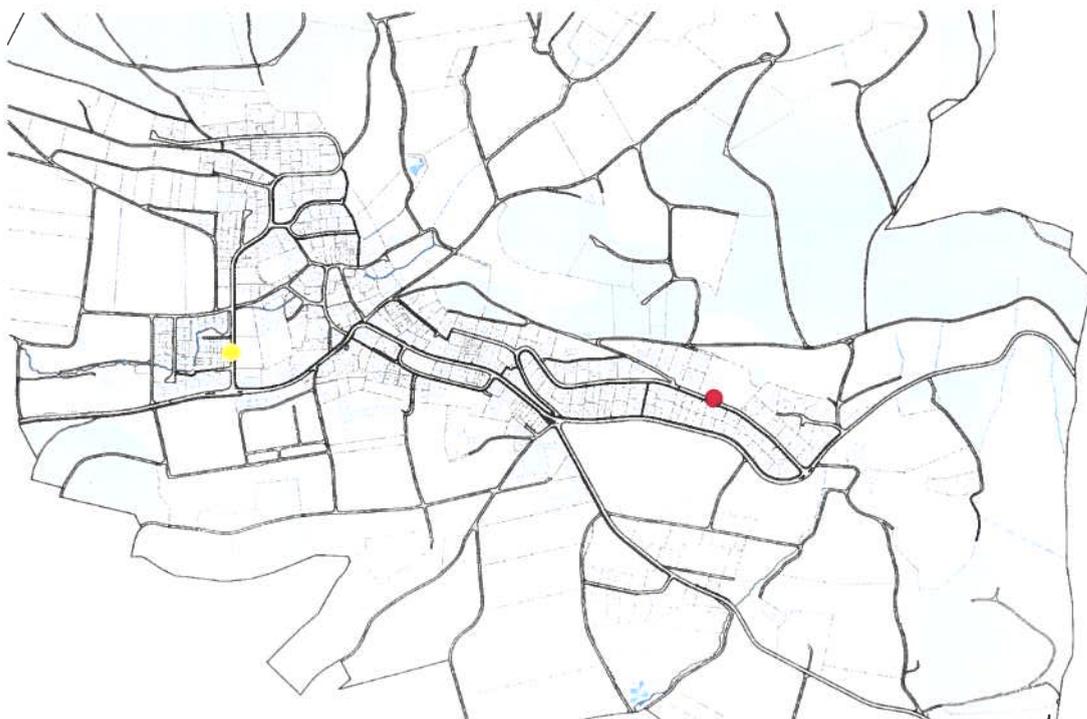


Abbildung 4: Messtandorte (pink = Hofwiesenstrasse, orange = Rebbbergstrasse), eigene Darstellung, Hintergrund: amtliche Vermessung

Ergebnisse

Die Ergebnisse der Messungen sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt. Bei den Geschwindigkeitsmessungen sind vor allem der Wert «V85» von Bedeutung. Dieser beschreibt, dass 85% aller Fahrzeuge langsamer gefahren sind, als die angegebene Geschwindigkeit. Lediglich 15% sind schneller gefahren. Diese werden analog zu statistischen Auswertungen auf Grund der Streuung nicht berücksichtigt.

Hofwiesenstrasse

Messdauer	15.03. – 21.03.2023	
Anzahl Fahrzeuge	-> 2796	<- 2884
V85%	36.9 km/h	

Rebbergstrasse

Messdauer	28.03. – 04.04.2023	
Anzahl Fahrzeuge	-> 738	<- 446
V85%	-> 32 km/h	<- 32.4 km/h

Fazit

Die Messungen zeigen, dass die gefahrene Geschwindigkeit bei der Hofweisenstrasse höher ist als bei der Rebbergstrasse. Auch befahren deutlich mehr Fahrzeuge die Hofweisenstrasse im Vergleich zur Rebbergstrasse. Jedoch liegt auch die Messung der Hofweisenstrasse mit 37 km/h deutlich unter dem Wert von 40 km/h, bei dem bauliche Massnahmen notwendig gewesen wären. Daraus kann abgeleitet werden, dass vorerst keine Verkehrsberuhigungsmassnahmen notwendig sind, um das Einhalten der signalisierten Geschwindigkeit zu erwirken.

3.3 Eigentümerverhältnisse

In der nachfolgenden Abbildung sind alle Strassen mit ihrem jeweiligen Eigentümer dargestellt. Diese sind entscheidend dafür, auf welchen Strassen T30 eingeführt werden könnte.

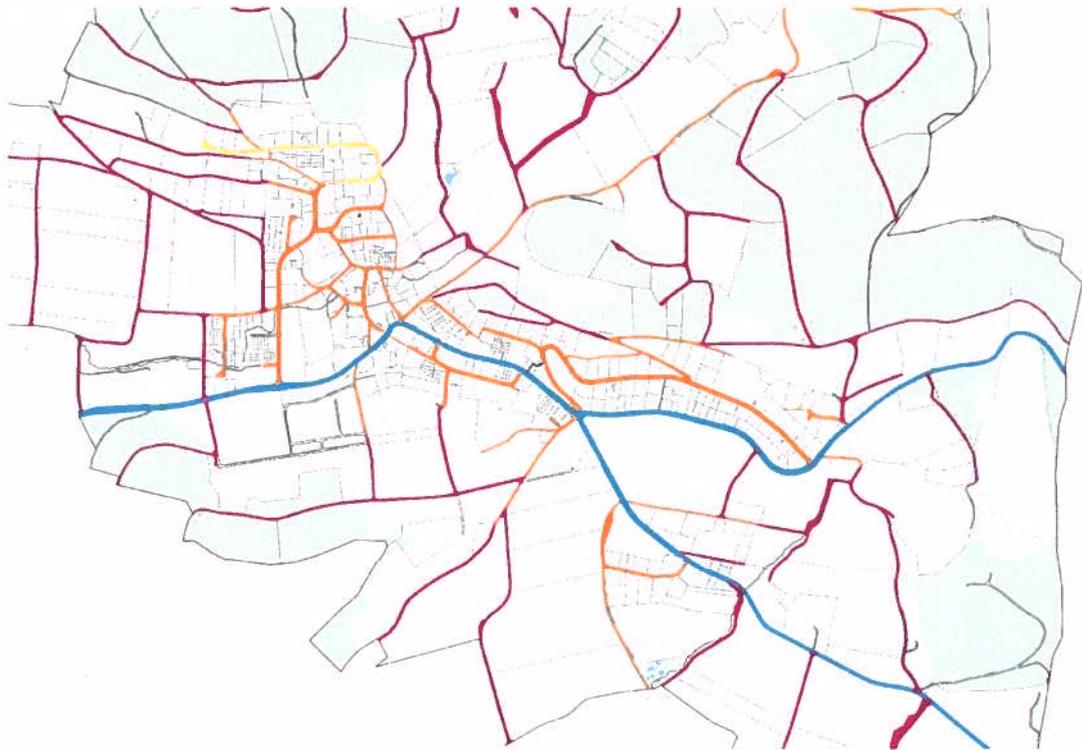


Abbildung 5: Strassen und Wege nach Eigentumsverhältnisse (orange = Gemeinde Boppelsen, pink = Unterhaltsgenossenschaft, blau = Kanton, gelb = Privat), eigene Darstellung, Hintergrund: amtliche Vermessung

3.4 Konzept

Das Konzept sieht vor, alle nachfolgend rot dargestellten kommunalen Strassen einer T30 Zone zuzuordnen. Die Zugänge zu den Zonen werden mit einem Eingangstor markiert, sowie am jeweiligen Ende wieder aufgehoben. Die Tabelle mit allen Strassen, die einer T30 Zone zugeordnet werden befindet sich im Anhang. Weiter wird auch auf dem oberen Abschnitt der Bergstrasse (Privatstrasse) T30 eingeführt. Die Grundeigentümer haben der Einführung von T30 bereits am 28.05.2013 zugestimmt. Auf Grund der vergangenen Zeit wird für die Umsetzung jedoch noch eine neue Zustimmung erforderlich. Dies erfolgt vor der Festsetzung des Konzepts.

Nicht als T30 Zonen ausgedehnt werden Strassen, die nicht mit anderen zusammenhängen, ausserhalb des Siedlungs-gebietes (nicht Bauzone) liegen und weniger als 5 Wohneinheiten erschliessen. Auf diesen Strassenabschnitten wäre der Aufwand zur Einführung von T30 unverhältnismässig hoch im Vergleich zum Nutzen. Die Faktoren müssen nicht kummulativ erfüllt sein.

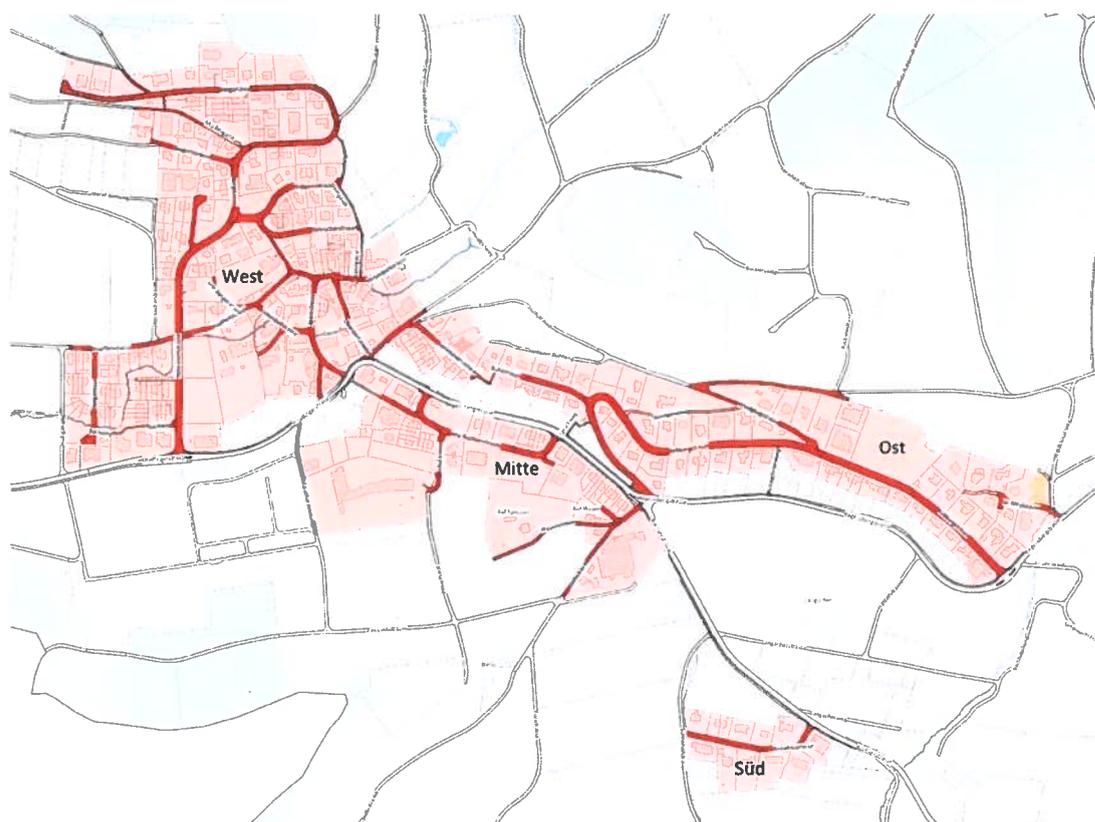


Abbildung 6: Konzept zur Einführung von Tempo30, rot = Strassen, die zur T30 Zone gehören, eigene Darstellung, Hintergrund: amtliche Vermessung, Original siehe Beilage

Übersicht aller kommunalen Strassen, an denen T30 nicht eingeführt wird

In der nachfolgenden Übersicht sind alle kommunalen Strassen aufgeführt, die künftig nicht einer T30 Zone zugeordnet werden.

Strasse	Kat.-Nr.	Begründung
Bergstrasse (nördlichstes Ende)	5, 663	Erschliesst eine Wohneinheit, endet auf Landwirtschaftsweg
Bleikistrasse	448, 880	Erschliesst 2 Wohneinheiten, endet auf Landwirtschaftsweg
Cholholzstrass	528	Keine Erschliessungsfunktion, endet auf Landwirtschaftsweg
Grimmrütistrasse (nordöstlicher Teil)	548	Keine Erschliessungsfunktion, endet auf Landwirtschaftsweg
Grimmrütistrasse (Zufahrt Schützenhaus)	554	Keine Erschliessungsfunktion, endet auf Landwirtschaftsweg
In der Weid	906	Erschliesst 2 Wohneinheiten
Langacherstrasse	504	Erschliesst weniger 5 Wohneinheiten, liegt ausserhalb des Siedlungsgebiets
Maiacherstrasse	984	Erschliesst 2 Wohneinheiten, endet auf Landwirtschaftsweg
Sunnehofstrasse	701, 876	Erschliesst weniger 5 Wohneinheiten, liegt ausserhalb des Siedlungsgebiets
Wasenstrasse	751, 683	Erschliesst 2 Wohneinheiten, endet auf Landwirtschaftsweg

4 Massnahmen

4.1 Übersicht der Massnahmen

Da die Messungen gezeigt haben, dass vorerst keine weiteren Verkehrsberuhigungs-massnahmen notwendig sind. Darum werden lediglich Anfang und Ende der Zonen mittels Eingangstor und Stelen signalisiert. Zusätzlich werden die Zonen mit einer Bodenmarkierung verdeutlicht. Optional können zudem unübersichtliche Rechtsvortritt markiert werden. Fussgängerstreifen müssen keine entfernt werden, da keine in den geplanten Zonen vorhanden sind.

Eingangstor

Bei den Eingängen in die Zonen ab der Kantonsstrasse verdeutlicht ein Torelement die Änderung der Höchstgeschwindigkeit. Das Element wird in den Strassenraum gestellt, um die Durchfahrtsbreite zu reduzieren. Dies führt zu einer Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit. Die minimal erforderliche Breite gemäss Normen darf dabei nicht unterschritten werden, um die Befahrbarkeit mit LKWs und Landwirtschaftsfahrzeuge weiterhin sicherzustellen. Wo die vorhandene Strassendimensionierung das Aufstellen eines Eingangstors verhindert, kommt eine Tafel mit Stele (siehe nachfolgendes Beispiel) zur Anwendung.



Abbildung 7: Referenzbild Eingangstor, Quelle: eigene Aufnahme

Tafel mit Stele

An den Ausgängen auf Landwirtschaftswege werden Tafeln mit Stelen aufgestellt, um den Ein- und Ausgang der Zone zu signalisieren. Diese Tafeln werden am Strassenrand aufgestellt.



Abbildung 8: Referenzbild Stele Tafel mit Stele, Quelle: luzernerzeitung.ch

Markierungen am Boden

Zur Verdeutlichung des Zonencharakters und der geltenden Höchstgeschwindigkeit werden zusätzlich Markierung auf der Strasse in regelmässigen Abständen angebracht. Dies hilft der Verdeutlichung des Geschwindigkeitsregimes. Sie bestehen entweder aus einem weissen Schriftzug «ZONE 30» (beim Zoneneingang) oder lediglich aus der weissen Ziffer «30». Für die Umsetzung ist die VSS Norm 640 851 massgeblich.



Abbildung 9: Referenzbild Bodenmarkierung, Quelle: verkehrsclub.ch

In T30 Zonen sind alle Knoten mittels Rechtsvortritt geregelt. Verdeutlicht werden kann dieser Rechtsvortritt durch die Markierung von Mittellinien im Knotenbereich. In der Gemeinde sind alle betroffenen Knoten bereits als Rechtsvortritt signalisiert. Daher sind keine Anpassungen notwendig. Falls sich Bedarf ergibt, können diese immernoch mittels Markierung verdeutlicht werden.

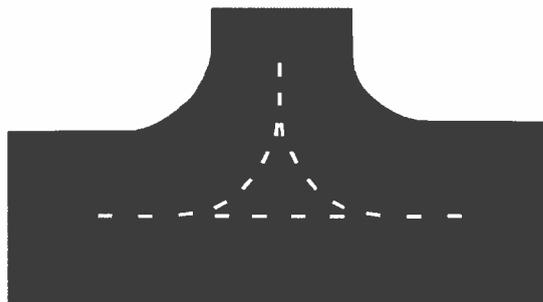


Abbildung 10: Referenzbild Markierung Rechtsvortritt, Quelle: Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn, UVEK, 2021

4.2 Massnahmenplan

Auf dem nachfolgenden Massnahmenplan sind die einzelnen Massnahmen verortet. Die Eingänge ab der Kantonsstrasse sind mit einem Eingangstor und einer Bodenmarkierung versehen. Die Ein-/Ausgänge der Zone sind mit Tafeln an Stelen signalisiert. Die Markierung «30» wiederholt sich innerhalb der Zone regelmässig.

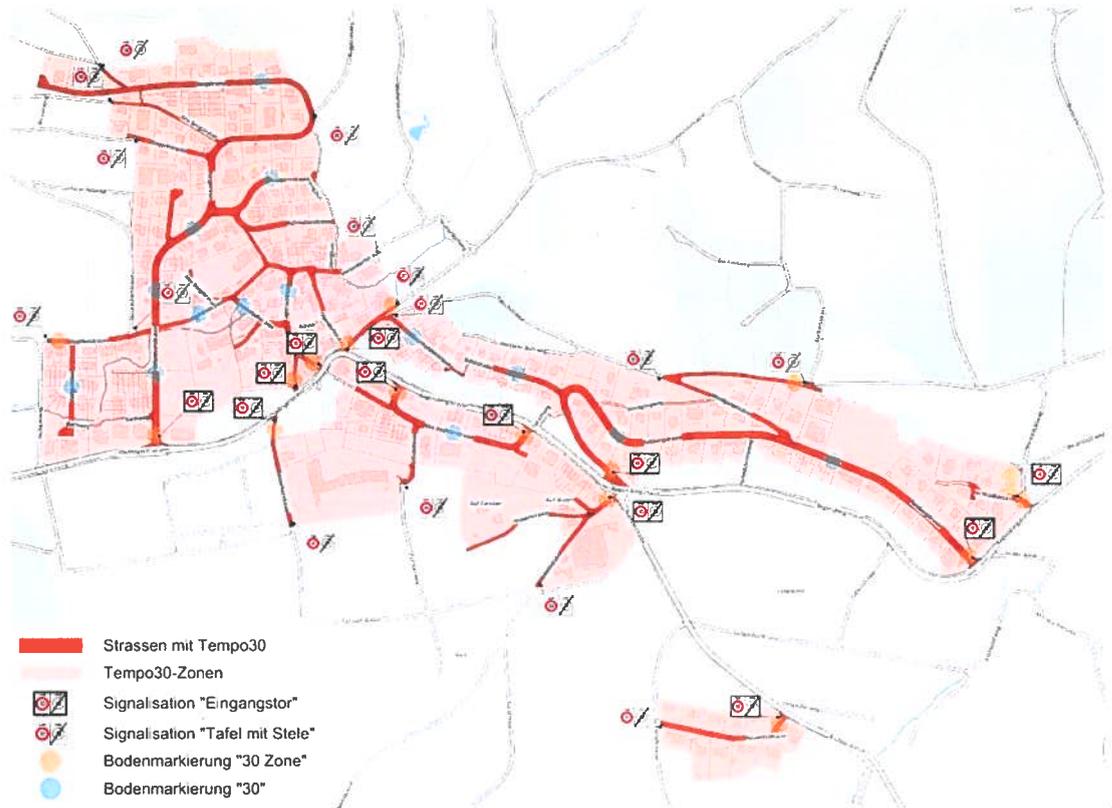


Abbildung 11: Massnahmenplan, eigene Darstellung, Hintergrund: amtliche Vermessung, Original siehe Beilage

4.3 Kosten

In der nachfolgenden Tabelle sind die verschiedenen Kosten aufgelistet. Dabei handelt es sich um ungefähre Angaben. Die exakten Kosten können erst nach der Offertstellung abschliessend festgesetzt werden.

Bauliche Massnahmen	Anzahl	Kosten pro Stück [CHF]	Kosten gesamt [CHF]
Eingangstor	12	2'000	24'000
Stele mit Tafel	15	1'000	15'000
Bodenmarkierungen «Zone30»	15	500	7'500
Bodenmarkierungen «30»	14	250	3'500
Diverses und Unvorhergesehenes			5'000
Total Kostenschätzung ±25% (inkl. MWST)			55'000

4.4 Umsetzung

Das Konzept kann entweder flächendeckend im ganzen Gemeindegebiet gleichzeitig eingeführt oder in den einzelnen Gebieten gestaffelt umgesetzt werden. Auf eine Priorisierung der Gebiete bei gestaffelter Einführung wird bewusst verzichtet, da es keine Unterschiede zwischen den Quartieren gibt.

5 Auswirkungen

Mit der flächendeckenden Einführung von T30 Zonen soll auf den kommunalen Strassen ein einheitliches Verkehrsregime eingeführt werden, dass die Wohnqualität im Siedlungsgebiet deutlich erhöht. Durch die tieferen Geschwindigkeiten können die Lärmemissionen reduziert werden. Zudem wird die Verkehrssicherheit erhöht. Die, durch die geringe Geschwindigkeitsreduktion entstehenden Zeitverzögerungen sind vernachlässigbar. Wirtschaftliche Auswirkungen sind auf Grund der Temporeduktion keine erkennbar.

6 Planungsablauf

Die Konzeptionierung und die Einführung der Tempo30 Zonen erfolgt nach dem nachfolgendem Planungsablauf.

Planungsablauf	
Startbesprechung	Februar 2023
Vorbesprechung Gemeinde / VTA	März 2023
Konzept erstellen und der Gemeinde vorstellen	Mai-Juli 2023
Antrag der Gemeinde bei der VTA	Juli 2023
Prüfen der Unterlagen durch die VTA	August 2023
Verabschiedung GR z.H. GV	Oktober 2023
Infoveranstaltung	Oktober 2023
Gemeindeversammlung	Dezember 2023
Erstellung der notwendigen Verfügungen und Bewilligungen	Januar 2024
Verfügen und publizieren	Februar 2024
Umsetzung der Zone nach Ablauf der unbenutzten Rekursfrist	Frühling 2024
Überprüfung der Wirksamkeit ca. 1 Jahr nach der Umsetzung	Frühling/Sommer 2025

7 Anhang

Übersicht aller kommunalen Strassen, auf den T30 eingeführt wird

Strasse	Kat.-Nr.	Gebiet
Alte Bergstrasse	11	Gebiet West
Alte Bergstrasse	113	Gebiet West
Bachweg	348	Gebiet West
Bergstrasse (Abschnitt Privatstrasse)	7	Gebiet West
Bergstrasse	43	Gebiet West
Bingertstrasse	73	Gebiet West
Hinterdorfstrasse	156, 192	Gebiet West
Hofwiesenstrasse	442	Gebiet West
Hofwiesenstrasse	101	Gebiet West
Ifangstrasse	342	Gebiet West
Lägerstrasse	362	Gebiet West
Oberdorfstrasse	186	Gebiet West
Otelfingerstrasse	360	Gebiet West
Rohracherstrasse	78	Gebiet West
Ruggernstrasse	65	Gebiet West
Stapfenstrasse	114, 407	Gebiet West
Unterdorfstrasse	126	Gebiet West
Bühlstrasse	217, 831	Gebiet Ost
Im Weidstöckli	316	Gebiet ost
Rebbergstrasse	870, 289	Gebiet Ost
Sonnhaldenstrasse	886	Gebiet Ost
Weidgangstrasse	976	Gebiet Ost
Alte Buchserstrasse	754, 388, 759, 752	Gebiet Mitte
Bleikistrasse	880	Gebiet Mitte
Maiacherstrasse	984	Gebiet Mitte
Schulstrasse	945, 453	Gebiet Mitte
Wasenstrasse	683	Gebiet Mitte
Neuwiesenstrasse	940, 486	Gebiet Süd



Tempo30-Konzept

Plan 1:4'000

06. November 2023

Beschluss der Gemeindeversammlung vom:

XX. Monat 2023

Namens der Gemeindeversammlung

Der Gemeindepräsident:

Die Gemeindefreiberin:

Publikation Inkraftsetzung am:

PLANER
MÜLLER
INGENIEURE

MÜLLER INGENIEURE AG
Geerenstrasse 6, Postfach 210
8157 Dielsdorf, T 043 422 10 00
www.mueller-ing.ch

FESTLEGUNGEN

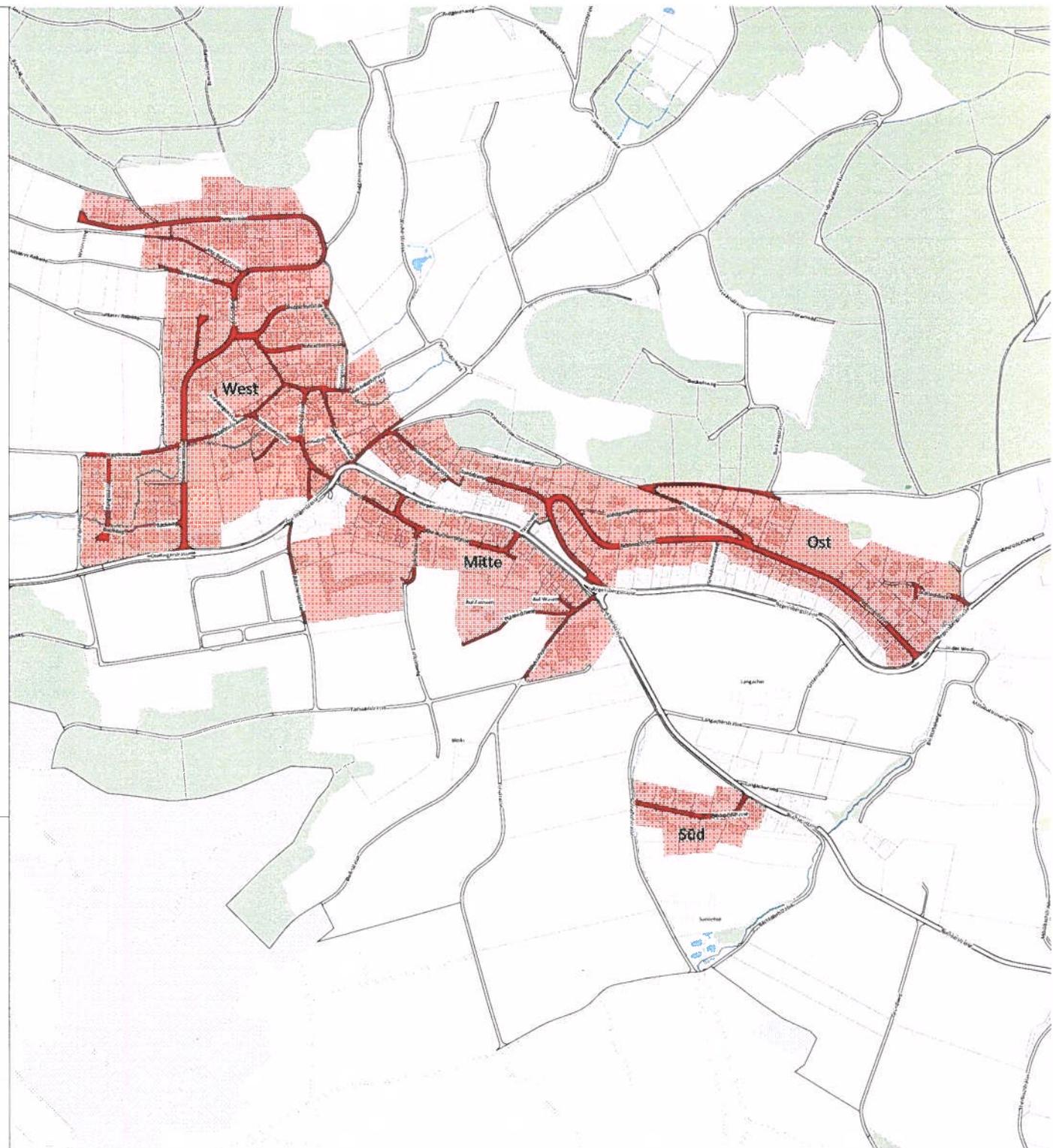
Kommunale Festlegungen

-  Strassen mit Tempo30
-  Tempo30-Zonen

HINWEISE

-  Wald
-  Gewässer

1:4'000





Tempo30-Konzept "Massnahmenplan"

Plan 1:2'500

06. November 2023

Rechtsakt der Gemeindeversammlung vom

XX. Monat 2023

Näme des Gemeindevertrandes

Die Gemeindegremien

Publikation: Interaktiv um

PLANER MÜLLER INGENIEURE AG
Gemeinschaft & Partner 210
9107 Bollingen | T. 043 822 34 00
www.mue-ll-e-r.ch

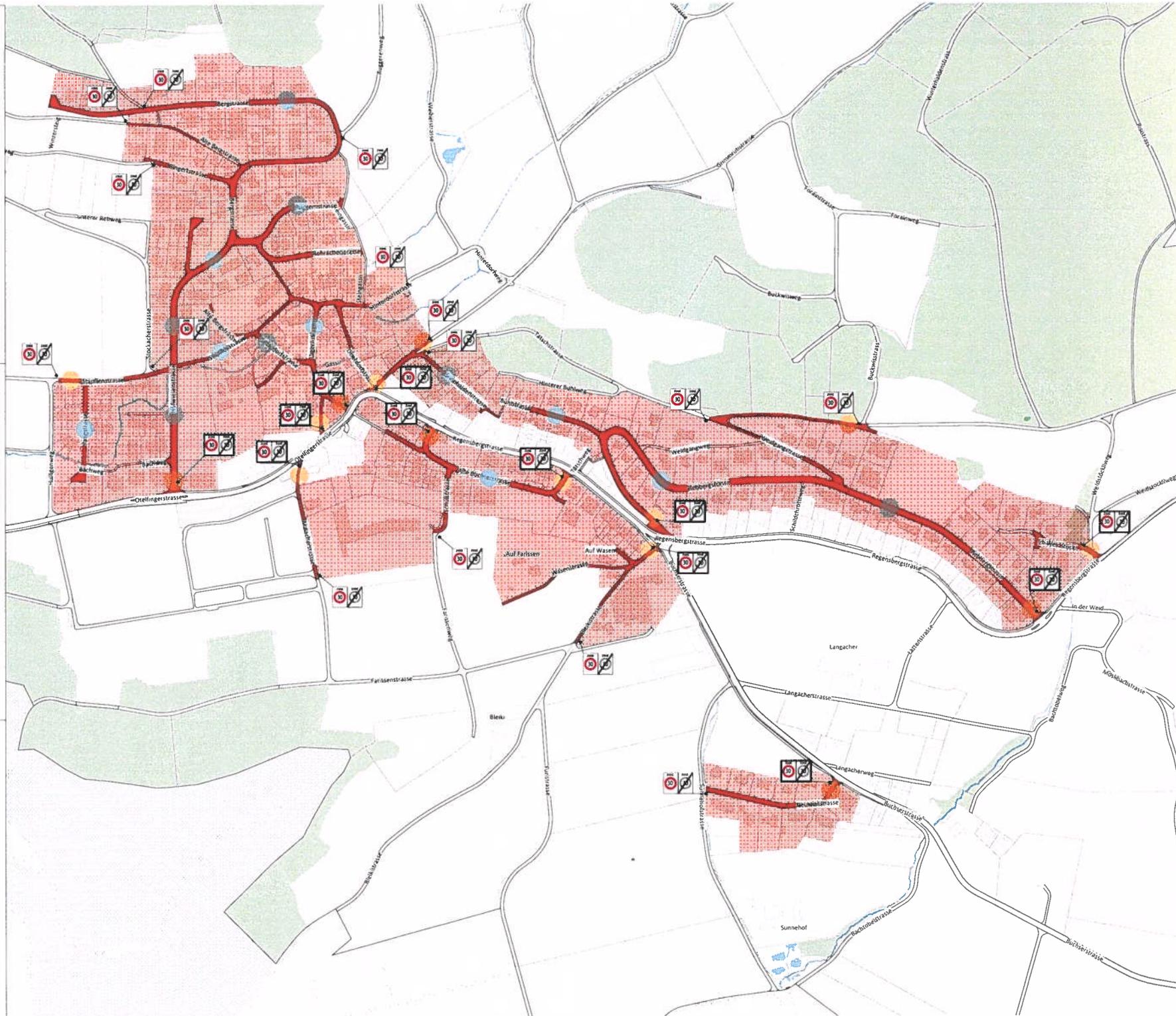
FESTLEGUNGEN

Kommunale Festlegungen

- Strassen mit Tempo30
- Tempo30-Zonen
- Signalisation "Engpassort"
- Signalisation "Tafel mit Siele"
- Bodenmarkierung "30 Zone"
- Bodenmarkierung "30"

HINWEISE

- V14c
- Gewässer



Verkehrstechnische Abteilung

Nordstrasse 44, Postfach, 8010 Zürich

Telefon: +41 58 648 42 00

E-Mail: verkehrstechnik@kapo.zh.ch

Projektnummer: 38.06234

Gemeinde Boppelsen

Gemeinderat

Oberdorfstrasse 2

8113 Boppelsen

Zürich, 7. November 2023/Mani

**Gemeinde Boppelsen
Tempo-30-Zone ganzes Gemeindegebiet
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Planungsbericht des Ingenieurbüros Müller Ingenieure AG vom 6. November 2023 mit Plan vom 6. November 2023 haben wir geprüft. Aus verkehrstechnischer Sicht nehmen wir dazu wie folgt Stellung:

Beurteilung der Zone

- Die geplante Zone eignet sich aufgrund der Weisungen des UVEK vom 28.09.2001 und nach unseren Erfahrungen als Tempo-30-Zone.
- Grundsätzlich sind wir mit Art und Anzahl der im Gutachten aufgeführten Massnahmen einverstanden. Im Hinblick auf die Detailausgestaltung von verkehrsberuhigenden Elementen verweisen wir auf die Beilage 'Grundlagen, Ablauf und Informationen für die Einführung einer Langsamfahrzone'.
- Details betreffend Signalisationen und Markierungen werden in der Ausführungsphase durch unseren Sachbearbeiter vor Ort festgelegt.

Bemerkungen

- Die Bergstrasse ist eine Privatstrasse. Hierzu muss eine schriftliche Bestätigung von sämtlichen beteiligten Anwohnern vorhanden sein, dass sie mit der Tempo 30 Zone einverstanden sind.

Vorentscheid

- Werden alle geplanten Massnahmen realisiert, sind die Anforderungen des UVEK erfüllt. Im Sinne eines Vorentscheides stimmen wir der Einführung der Tempo-30-Zone zu.

Weiteres Vorgehen

- Nach Bewilligung des Projektkredites werden auf Antrag der Gemeinde Boppelsen die notwendigen Verfügungen erlassen.
- Die Inkraftsetzung, das heisst die Anbringung der entsprechenden Signalisationen und Bodenmarkierungen, erfolgt nach Ablauf der unbenutzten Rekursfrist.

Nachkontrolle

- Wir empfehlen die realisierten Massnahmen zur Durchsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nach circa einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Die entsprechenden Kontrollmessungen sind durch die Kommunalbehörde durchzuführen. Der V_{85%}-Wert sollte maximal 38 km/h betragen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, sind weitere Massnahmen zu prüfen und umzusetzen.

Unser Sachbearbeiter Andreas Martin, Tel. 058 648 93 27, steht Ihnen für weiterführende Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse Digital



unterschrieben von

Kohler Katharina

5NE69Y

Datum: 2023.11.08

Katharina Kohler 12:54:09 +01'00'

Chefin Verkehrstechnische Abteilung

Beilagen: Grundlagen, Ablauf und Informationen für die Einführung einer Langsamfahrzone

Geht an: Gemeinde Boppelsen, Gemeinderat

z. K.: Müller Ingenieure AG, Mirjam Junod