



### BESCHLUSS

VOM 10. NOVEMBER 2022

GESCH.-NR. 2021-1843  
BESCHLUSS-NR. 2022-214  
IDG-STATUS öffentlich

SIGNATUR **15** **GEMEINDEBEHÖRDEN**  
**15.06** **Allgemeine Akten**

BETRIFFT **Petition Tempo 30 in Horben;**  
**Erkenntnisse aus dem verkehrstechnischen Gutachten - Weiteres Vorgehen**

---

### AUSGANGSLAGE

Gestützt auf den von Christa Schärer aus Horben und Mitunterzeichnenden eingereichten Antrag vom 31. Oktober 2020 für die Einführung einer Tempo-30-Zone in Horben sind diverse Abklärungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit, Notwendigkeit und Umsetzungsmöglichkeiten getroffen worden.

Am 11. November 2021 fasste der Stadtrat auf Antrag der Abteilung Sicherheit den Beschluss, ein verkehrstechnisches Gutachten für die Einführung einer Tempo-30-Zone in Horben einzuholen (SRB-Nr. 2021-228).

Dabei war in Erfahrung zu bringen, welche konkreten Massnahmen notwendig wären, um Tempo 30 zu realisieren.

Das Verkehrsgutachten wurde zu Beginn des Jahres 2022 erstellt und mit der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich (VTA) und der Abteilung Sicherheit besprochen. Aus dieser Besprechung sind weitere von der VTA geforderte Abklärungen getroffen worden. Seit 13. April 2022 liegt nun ein von der ewp AG Effretikon erstelltes Verkehrsgutachten vor. Die VTA hat sich unverbindlich dahingehend geäussert, dass die im Verkehrsgutachten aufgeführten Massnahmen grundsätzlich bewilligungsfähig sind.

Nachfolgend werden drei Varianten erläutert, die den Verkehrsfluss optimieren, die Verkehrssicherheit erhöhen sowie Massnahmen aufzeigen, welche an eine Tempo-30-Zone gestellt werden.

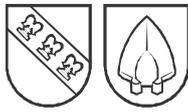
### AUSZUG AUS DEM VERKEHRSGUTACHTEN

#### GESETZLICHE VORAUSSETZUNGEN

Das verkehrstechnische Gutachten stützt sich auf die Vorgaben des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01 vom 19. Dezember 1958 (Stand 1. Januar 2020)) und der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21 vom 5. September 1979 (Stand 1. Januar 2021)).

Die Herabsetzung der Geschwindigkeit kommt in drei Fällen in Frage:

1. Wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist.
2. Die Strassenbenützer auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.
3. Als Massnahme um übermässige Umweltbelastung wie Lärm, Schadstoffe etc. zu vermindern. Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit ist dabei wegweisend.



### **BESCHLUSS**

VOM 10. NOVEMBER 2022

GESCH.-NR. 2021-1843

BESCHLUSS-NR. 2022-214

#### SITUATIONSANALYSE

In der Situationsanalyse werden die Themen Strassenklassierung, Verkehrsführung, Strassencharakteristik, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen, Unfallauswertung und Sichtweiten behandelt. Das Verkehrsgutachten muss aufzeigen, ob die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist. Zudem ist zu prüfen, ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. So werden namentlich allfällige Sicherheitsdefizite und Angaben zur bestehenden und angestrebten Wohn- und Lebensqualität erhoben.

#### GRUNDSÄTZLICHE CHARAKTERISTIK DER HORBENERSTRASSE

Die Horbenerstrasse dient als Innerortsstrasse (Tempo 50) mehrheitlich der Groberschliessung des Weilers Horben und als Verbindungsstrasse zu den umliegenden Siedlungsgebieten. An der nördlichen und südöstlichen Ortseinfahrt und im Zentrum von Horben sind bereits einige verkehrsberuhigende Elemente und ein Berliner-Kissen vorhanden. In Horben verkehrt die Buslinie 640 im Stundentakt und zu Stosszeiten im Halbstundentakt zwischen Illnau und Weisslingen. Die Bushaltestelle ist in beide Fahrrichtungen als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet. Durch den Bearbeitungssperimeter führt der kantonale Wanderweg «Russikon – Ottikon – Winterthur». Zudem führt eine Veloverbindung auf Feldwegen in Richtung Norden nach Agasul und Luckhausen. Der Veloverkehr wird im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr geführt. Die Horbenerstrasse weist teilweise ein einseitiges Trottoir auf.

#### VERKEHRSFLUSS, VERKEHRSMENGE UND UNFALLGESCHEHEN

Wie erwähnt gilt im Innerortsbereich von Horben generell Tempo 50. Pro Tag verkehren gemäss Erhebungen durchschnittlich 996 Fahrzeuge durch den Weiler. Die durchschnittlich gemessene Geschwindigkeit liegt bei 46 km/h. Die zurzeit vorhandenen verkehrsberuhigenden Massnahmen wie Versatzelemente vermögen die Tempos nicht zu weiter zu reduzieren. Das heisst, Tempo 30 ist nur mit zusätzlichen baulichen Massnahmen zu erreichen.

In den letzten fünf Jahren waren im Innerortsbereich von Horben keine Verkehrsunfälle zu verzeichnen.

### **ERKENNTNISSE FÜR DIE UMSETZUNG EINER TEMPOREDUKTION**

Sogenannte «Beinaheunfälle» oder gefährliche Verkehrssituationen werden nicht erfasst und das Risikopotenzial abzuschätzen scheint schwierig. Dennoch wäre die Umsetzung einer Tempo-30-Zone zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Wohnqualität sinnvoll. Beispielsweise verbessert die Geschwindigkeitsreduktion die Sicherverhältnisse bei den einmündenden Zufahrten. Fussgängerinnen und Fussgänger, welche den Strassenraum für den Wanderweg überqueren müssen, dürften sich dadurch sicherer fühlen. Zudem führen niedrige Geschwindigkeiten zu weniger Lärm und Schadstoffbelastungen.

Die Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h stellt dafür eine zweckmässige Massnahme dar. Der bauliche Aufwand ist verhältnismässig gering. Die Reisezeitverlängerung für den öffentlichen Verkehr ist mit ca. neun Sekunden auf der rund 300 Meter langen Ortsdurchfahrt vernachlässigbar.

Eine zeitliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Hauptverkehrszeit wurde geprüft, sie ist jedoch aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nicht zweckmässig.



### BESCHLUSS

VOM 10. NOVEMBER 2022

GESCH.-NR. 2021-1843

BESCHLUSS-NR. 2022-214

### UMSETZUNGSVARIANTEN

Die ewp AG Effretikon hat für eine mögliche Umsetzung der Tempo-30-Zone drei unterschiedliche Varianten ausgearbeitet. Der Stadtrat kann sich für eine der nachfolgenden Varianten entschliessen oder allesamt zeitlich nacheinander umsetzen lassen.

#### VARIANTE 1

##### PROVISORISCHE VERKEHRSBERUHIGENDE ELEMENTE – TEMPO 50 BEIBEHALTEN



Referenzbild horizontaler Versatz

Zu den bestehenden Elementen werden im Strassenraum zusätzlich provisorische Elemente platziert. Der Strassenraum wird dadurch beruhigter und die Geschwindigkeit dürfte ohne Anpassung der Signalisation und Markierung (von 50 km/h auf 30 km/h) reduziert werden.

Mit Nachmessungen durch die Stadtpolizei soll in den folgenden Monaten die Wirkung erhoben werden. Gegebenenfalls können anschliessend zusätzliche Massnahmen getroffen werden.

Der Kostenpunkt liegt bei ca. Fr. 10'000.-.

#### VARIANTE 2

##### DEFINITIVE PLATZIERUNG VON VERKEHRSBERUHIGENDEN ELEMENTEN UND TEMPOREDUKTION AUF 30

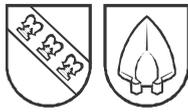


Referenzbild Zoneneingang

Bei der Variante 2 werden die ursprünglich provisorisch gesetzten Elemente übernommen. Zusätzlich wird die signalisierte und markierte Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert.

An den drei Ortseingängen werden Zoneneingänge und Zonenausgänge signalisiert. Auf der Fahrbahn wird die Bodenmarkierung «Zone 30» angebracht. Die bestehenden Signale «Generell 50» werden beim nördlichen und südöstlichen Ortseingang um ca. 40 m zurückversetzt.

Der finanzielle Aufwand liegt bei ca. Fr. 27'500.-.



### BESCHLUSS

VOM 10. NOVEMBER 2022

GESCH.-NR. 2021-1843  
BESCHLUSS-NR. 2022-214

#### VARIANTE 3

PROVISORISCHE ELEMENTE WERDEN DURCH BAULICH AUSGEARBEITETE ELEMENTE ERSETZT



Referenzbild bestehender Versatz

Die Variante 3 entspricht grundsätzlich der Variante 2. Die provisorisch gesetzten Elemente werden jedoch mit baulich ausgearbeiteten verkehrsberuhigenden Elementen ersetzt. Die Gestaltung richtet sich an bereits bestehende Tempo-30-Zonen im übrigen Stadtgebiet.

Die Signalisation und Markierungen sowie die Zoneneingänge werden aus der Variante 2 übernommen.

Die Kosten belaufen sich auf ca. Fr. 37'000.-.

#### BEMERKUNGEN

Bei der Variante 2 und 3 werden die bestehenden Berliner-Kissen beibehalten, da diese erfahrungsgemäss Wirkung auf die gefahrenen Geschwindigkeiten ausüben.

Mit der Variante 1 bleibt die Geschwindigkeit bei Tempo 50, wodurch sich aufgrund der ausschliesslich baulichen Massnahmen ein Gesuch an die VTA erübrigt. Hingegen muss bei der Variante 2 und 3 ein Gesuch, inklusive dem verkehrstechnischen Gutachten, an die VTA gestellt werden.

Einer Beschwerde eines Landwirtes während einer Versuchsphase im Jahr 2021 (Verweis auf SRB-Nr. 2021-228, Seite 3, Abschnitt 7) wurde im verkehrstechnischen Gutachten Rechnung getragen. Das heisst, dass die notwendige Durchfahrtsbreite für Mähdrescher berücksichtigt wurde.

Die Verkehrsbetriebe Glattal AG haben sich im Jahre 2021 (Verweis auf SRB-Nr. 2021-228, Seite 3, Abschnitt 8) kritisch über die Einführung einer Tempo-30-Zone geäussert. Wie erwähnt verzögert sich je nach Massnahme der Busverkehr um ca. neun Sekunden auf der rund 300 Meter langen Ortsdurchfahrt. In Anbetracht der Güterabwägung und unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile ist jedoch diese geringe Verzögerung aus Sicht der Abteilungen Sicherheit und Tiefbau verantwortbar.

#### ERWÄGUNGEN DER ABTEILUNG SICHERHEIT

Gestützt auf das verkehrstechnische Gutachten und den wiederholt eingegangenen Anwohnerbegehren zur Einführung einer Tempo-30-Zone erachtet die Abteilung Sicherheit die Umsetzung der Variante 2 als zweck- und verhältnismässig. Durch die Massnahme kann das Sicherheitsempfinden erhöht werden. Entgegen der ersten Einschätzung beurteilt die Abteilung Sicherheit die Chancen zur Bewilligung der Massnahmen durch die VTA als gut.



### BESCHLUSS

VOM 10. NOVEMBER 2022

GESCH.-NR. 2021-1843

BESCHLUSS-NR. 2022-214

#### WEITERES VORGEHEN

Beschliesst der Stadtrat die Variante 1, erfolgt der Auftrag für die Umsetzung an die Abteilung Tiefbau sowie an die Stadtpolizei zwecks Geschwindigkeitskontrollen.

Bei den Varianten 2 und 3 erfolgt ein Antrag an die VTA zwecks Erwirkung einer Verfügung. Diese muss öffentlich publiziert werden. Wird dagegen kein Rekurs erhoben, wird die Abteilung Tiefbau mit der Umsetzung beauftragt.

#### KOSTENSCHÄTZUNG

Die Gesamtkosten für die Einführung der Tempo-30-Zone im Zentrum von Horben gemäss Variante 2 setzen sich gemäss Verkehrsgutachten wie folgt zusammen:

Horizontalversatz	Fr. 8'000.00
Zoneneingang/Zonenausgang	Fr. 7'500.00
Signalisationen und Markierungen	Fr. 4'000.00
Projektierungs- und Bauleitungskosten, Diverses	Fr. 6'000.00
Mehrwertsteuer gerundet	Fr. 2'000.00
<b>Total</b>	<b>Fr. 27'500.00</b>

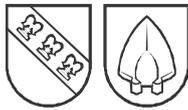
Die Kosten von Fr. 27'500.- sind im Budget 2023 der Abteilung Tiefbau berücksichtigt.

#### ERWÄGUNGEN DES STADTRATES

In den Quartieren in Effretikon und Illnau sind praktisch flächendeckend Tempo 30-Zonen eingeführt worden. Die Strasse im Zentrum von Horben eignet sich für die Umsetzung der Tempo-30-Zone ebenso, weshalb der Stadtrat die Variante 2 als sinnvoll erachtet.

**DER STADTRAT ILLNAU-EFFRETIKON**  
AUF ANTRAG DES RESSORTS SICHERHEIT  
**BESCHLIESST:**

1. Die Abteilungen Sicherheit und Tiefbau werden mit der Umsetzung der Tempo-30-Zone in Horben gemäss Variante 2 beauftragt.
2. Für die Umsetzung von Tempo 30 in Horben wird ein Kredit von Fr. 27'500.- zu Lasten der Erfolgsrechnung, Konto Nr. 3141.00 / 5110 bewilligt, vorbehältlich der Genehmigung des Budgets 2023 durch das Stadtparlament.



### BESCHLUSS

VOM 10. NOVEMBER 2022

GESCH.-NR. 2021-1843

BESCHLUSS-NR. 2022-214

3. Mitteilung durch Protokollauszug an:
  - a. Christa Schärer, Horben 9b, 8308 Illnau, für sich und zu Händen der Antragssteller
  - b. Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich, Harry Wenger, Nordstrasse 44, Postfach, 8021 Zürich, mit Begleitunterlagen, durch Abteilung Sicherheit
  - c. Stadtrat Ressort Sicherheit
  - d. Stadtrat Ressort Tiefbau
  - e. Abteilung Finanzen
  - f. Abteilung Sicherheit
  - g. Abteilung Tiefbau

### Stadtrat Illnau-Effretikon



Marco Nuzzi  
Stadtpräsident



Peter Wettstein  
Stadtschreiber

Versandt am: 14.11.2022