



Wald ZH

Kanton Zürich

Tempo 30

ZONE C: WALDEGGSTRASSE – OBERER HÖMEL

Verkehrstechnisches Gutachten



**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förllibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

37364 – 7.12.2021

Inhalt	1 EINLEITUNG	3
	1.1 Auftrag	3
	1.2 Grundlagen	5
	1.3 Rechtliches	5
	2 ANALYSE	6
	2.1 Gebietsgrösse und Nutzung	6
	2.2 Verkehrsrichtplan	6
	2.3 Charakteristik der Strassenzüge	7
	2.4 Sicherheit und Unfallgeschehen	9
	2.5 Verkehrsmenge und Geschwindigkeiten	10
	2.6 Privatstrassen	11
	3 BEURTEILUNG	12
	3.1 Problembereiche und Zielsetzung	12
	3.2 Handlungsoptionen	13
	3.3 Wirkung Tempo 30	15
	3.4 Prüfung der Voraussetzungen	17
	4 MASSNAHMEN	18
	4.1 Signalisation und Markierung	18
	4.2 Geplante Massnahmen	19
	5 KOSTENSCHÄTZUNG	20
	6 BEURTEILUNG DER AUSWIRKUNGEN	21
	7 PLANUNGSABLAUF	22

Beilagen	<ul style="list-style-type: none">• Massnahmenplan Zone C: Waldeggstrasse – Oberer Hömel – 1:1000
-----------------	---

Auftraggeber Gemeinde Wald ZH
Christian Zwahlen

Bearbeitung SUTER • VON KÄNEL • WILD
Anita Suter

1 EINLEITUNG

1.1 Auftrag

Die letzte Planung für T-30-Zonen wurde bereits vor über 10 Jahren in Angriff genommen

Aufgrund von verschiedenen Anregungen seitens der Bevölkerung, hat die Gemeinde schon 2007 eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 im Rahmen eines Vorgutachtens grob geprüft.








Das Vorgutachten wurde auch der Kantonspolizei zur Stellungnahme eingereicht. Ein Grossteil der vorgesehenen Zonen der 1. Priorität gemäss Vorgutachten aus dem Jahr 2009 wurde von der KAPO positiv beurteilt.

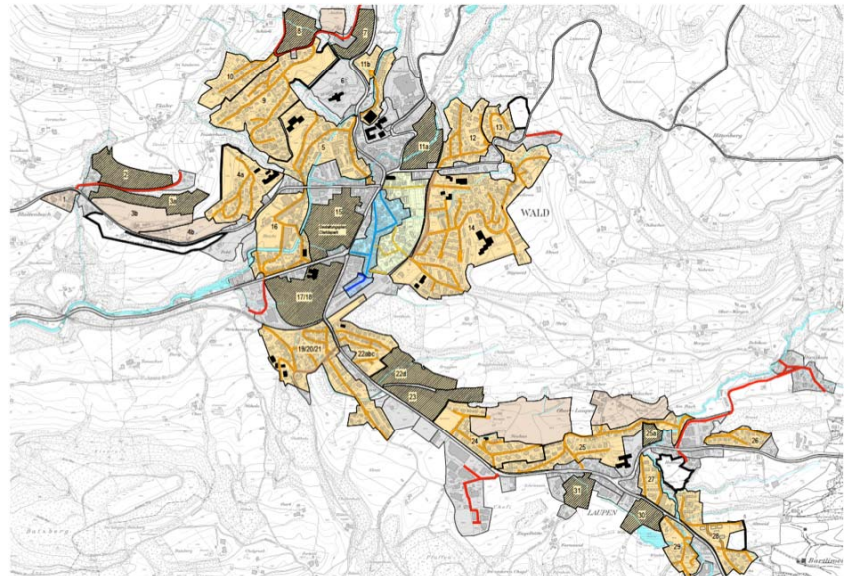
In der Folge wurde das Thema Tempo 30 jedoch durch die Gemeinde zurückgestellt und es wurde vorgesehen, die Zonen bei Anfragen aus der Bevölkerung einzeln anzugehen.

Zonen gemäss Vorgutachten 2009

Tempo 30

bestehend | geplant

-  Strassen zum Einbezug in die neue Zonen 1. Priorität empfohlen
-  Strassen zum Einbezug in die neue Zonen bedingt empfohlen (hohes - sehr hohes v85). Die KAPO erachtet die Strasse als nicht geeignet oder empfiehlt den Einbezug nicht.
-  Tempo-30-Zone 1. Priorität
-  Tempo-30-Zone 2. Priorität
-  Tempo-30-Zone 3. Priorität (bei Änderung der Rahmenbedingungen, z.B. Überbauung)
-  Nicht empfohlene Gemeindestrassen
-  Quartier-/ Bauzonen nicht für den Einbezug in die Tempo-30-Zonen empfohlen, bzw. Einbezug nicht möglich (z.B. Erschliessung ab Kantonsstrasse)



Initiative flächendeckende Einführung Tempo 30

2020 wurde der Gemeinde nun eine Initiative eingereicht, welche die Prüfung der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 in Wald ZH verlangt. Die Initiative wurde an der Gemeindeversammlung vom September 2020 angenommen.

Damit hat der Gemeinderat den Auftrag erhalten, ein umsetzbares Konzept für eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 vorzubereiten.

Die Abgrenzung der Zonen entspricht daher weiterhin weitgehend derjenigen gemäss Vorgutachten 2009. Die Zonen wurden jedoch in Absprache mit der Kantonspolizei zu grösseren Einheiten zusammengefasst.

Kein Einbezug der Kantonsstrassen und von Sammelstrassen mit Buslinien

Es ist zu bemerken, dass der Begriff "flächendeckend" relativ zu beurteilen ist. Auf den Kantonsstrassen und auch auf den wichtigeren Sammelstrassen und insbesondere auf Strassen mit Buslinien muss auf eine Einführung von Tempo 30 verzichtet werden.

Perimeter Tempo-30-Zone C: Waldeggstrasse – Oberer Hömel

Strassenliste:

- Waldeggstrasse
- Sagenrainstrasse
- Hömelstrasse
- Unterer Hömel
- Hömelhalde
- Sonnenberg
- Oberer Hömel

Ausserdem befinden sich folgende Wege
im Gebiet:

- Rosenweg
- Sagenraintobelweg
- Tüllrosweg

In Absprache mit der Kantonspolizei Zürich wurden die Zonen 11a, 12, 13 gemäss Vorgutachten zur Zone C zusammengefasst. Der Perimeter der Zone C umfasst voraussichtlich folgenden Bereich:



Aufgabe

Aufgrund der Initiative zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 ist für die Tempo-30-Zone C: Waldeggstrasse – Oberer Hömel in Wald ZH ein verkehrstechnisches Gutachten im Sinne von Art. 32 Abs. 3 SVG (Strassenverkehrsgesetz) auszuarbeiten.

Planungsstand

Die Situation wurde an einer Begehung mit der Kantonspolizei Zürich am 22.7.2021 besprochen. Die Unterlagen wurden öffentlich aufgelegt und die Privatstrasseneigentümer wurden angeschrieben und um ihr Einverständnis für den Einbezug der Privatstrassen gebeten. Aufgrund der Einsprachen im Rahmen der öffentlichen Auflage und entsprechend dem Stand der Einverständniserklärungen der Privatstrasseneigentümer wurden die Planunterlagen und das Gutachten in der Folge überarbeitet. Einzelne Stellen wurden am 6.12.2021 vor Ort erneut mit der Kantonspolizei besprochen.

1.2 Grundlagen

Massgebliche Grundlagen

Die folgenden Grundlagen standen für die Ausarbeitung zur Verfügung:

- Vorgutachten SKW vom 6.4.2009
- Unfallstatistik Kantonspolizei ZH vom 1.10.2015 bis 30.9.2020
- Geschwindigkeitsmessungen Frühling 2021
- Kommunalen Richtplan Verkehr
- Regionaler Richtplan Verkehr
- Zonenplan der Gemeinde Wald
- Übersichtsplan 1:5000, Katasterplan 1:500, Orthofoto

1.3 Rechtliches

Wichtige Rechtsgrundlagen

- Art. 108 Signalisationsverordnung (SSV)
- Art. 2a (Zonensignalisationen), Art. 22a (Tempo-30-Zone) und Art. 22b (Begegnungszone) SSV
- Art. 32 Strassenverkehrsgesetz (SVG)
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001

Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 SSV

Die massgebliche Rechtsgrundlage für eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ist Art. 108 SSV. Dieser regelt abschliessend, unter welchen Bedingungen die Höchstgeschwindigkeit beschränkt werden kann.

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können gemäss Art. 108 SSV herabgesetzt werden, wenn:

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

Gutachten nach Art. 32 SVG

Für abweichende Höchstgeschwindigkeiten ist ein Gutachten nach Art. 32 SVG erforderlich. Dieses muss gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV aufzeigen, ob die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist, ob andere Massnahmen vorzuziehen sind und ob die Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

2 ANALYSE

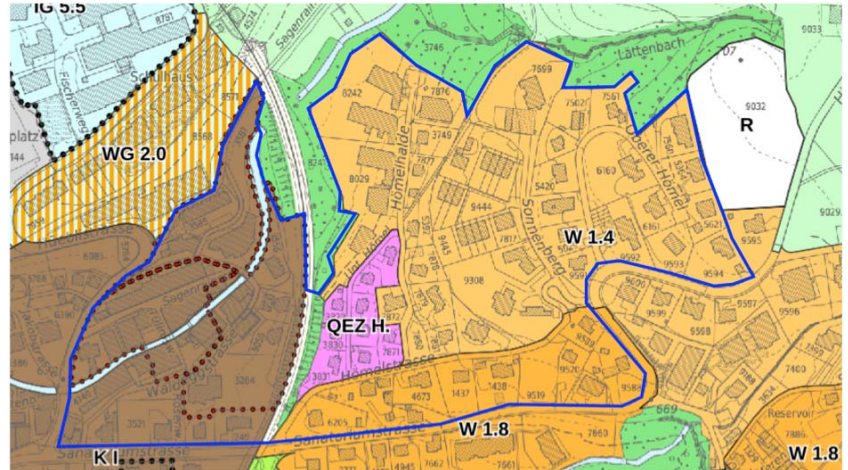
2.1 Gebietsgrösse und Nutzung

Übersicht und Grösse

Die geplante Tempo-30-Zone C: Waldeggstrasse – Oberer Hömel in Wald ZH umfasst mehrheitlich Wohnzonen und einen Teil der Kernzone. In der Kernzone befinden sich auch gewerblich geprägte Bereiche.

Das Gebiet umfasst eine Fläche von ca. 8 ha.

Auszug Zonenplan Wald mit
 geplanter Zonenabgrenzung (blau)



2.2 Verkehrsrichtplan

Strassenklassifizierung

Innerhalb des Perimeters der geplanten Zone befinden sich lediglich untergeordnete Erschliessungsstrassen, welche im Verkehrsrichtplan nicht spezifisch aufgeführt sind. Die Tempo-30-Zone ist im Verkehrsrichtplan angedacht (Verkehrsberuhigung in den Quartieren).

Die ausserhalb der geplanten Zonen gelegenen Strassen Sanatoriumstrasse und Hüeblistrasse sind als Kantonstrasse klassiert.

Öffentlicher Verkehr

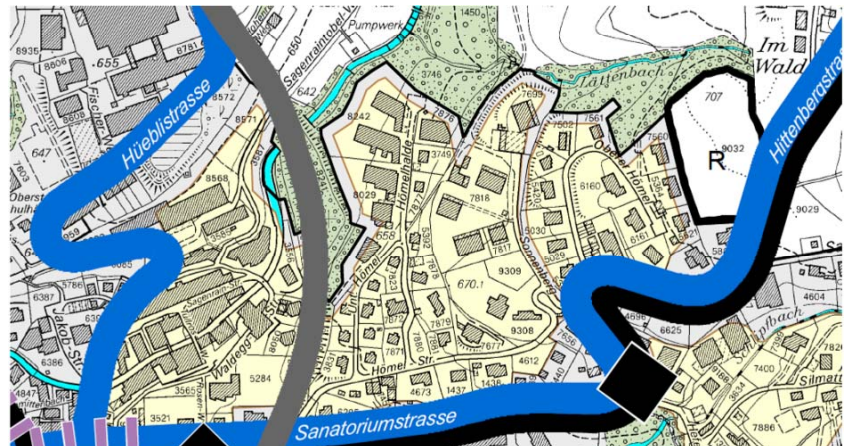
Innerhalb des Perimeters verkehrt kein Bus.

Die Bushaltestellen liegen an der Sanatoriumstrasse.

Ausschnitt kommunaler Verkehrsplan I

Bestehend	Geplant	
		Staatsstrasse (kantonal und regional)
		Buslinie (wird im regionalen Richtplan nach der laufenden Revision nicht mehr dargestellt)
		Bushaltestelle
		Verkehrsberuhigung in den Quartieren
		Siedlungsgebiet / Reservezone

Das Gebiet wird durch die Bahnlinie durchquert (grau).



Fuss- und Wanderwege, Schulwege

Auf der Hömelstrasse verläuft ein kommunaler Fussweg. Ausserdem verläuft eine regionale Fusswegroute (Wanderwege) über den Sagenraintobelweg. Die ursprünglich als regionale Fusswegroute festgelegte und im kommunalen Plan noch enthaltene Verbindung über den Unteren Hömel wurde aus dem Regionalen Richtplan gestrichen. Hier ist daher kein Wanderweg signalisiert.

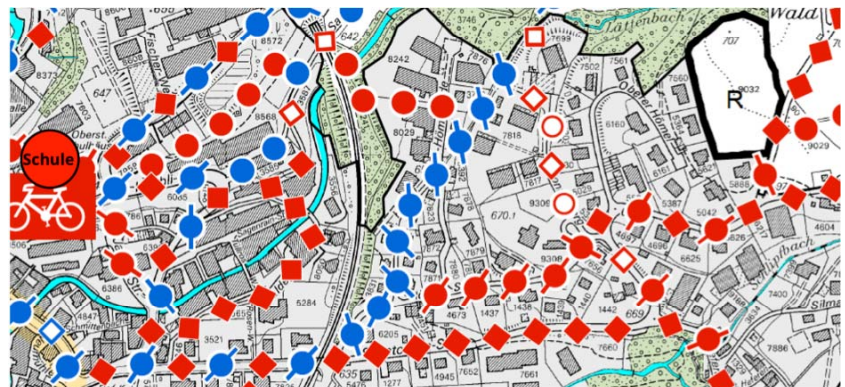
Die Kinder aus dem Gebiet gehen ins Schulhaus Neuwies zur Schule. Die Verbindung in diese Richtung ist daher auch ein wichtiger Schulweg.

Velorouten

Im Bereich Sonnenberg ist eine geplante Veloroute eingetragen.

Ausschnitt kommunaler Verkehrsplan II

Bestehend	Geplant	
		Fuss-/Wanderweg
		Fuss-/Wanderweg mit Hartbelag
		Velorouten
		Fuss-/Wanderweg
		Fuss-/Wanderweg mit Hartbelag
		Velorouten



2.3 Charakteristik der Strassenzüge

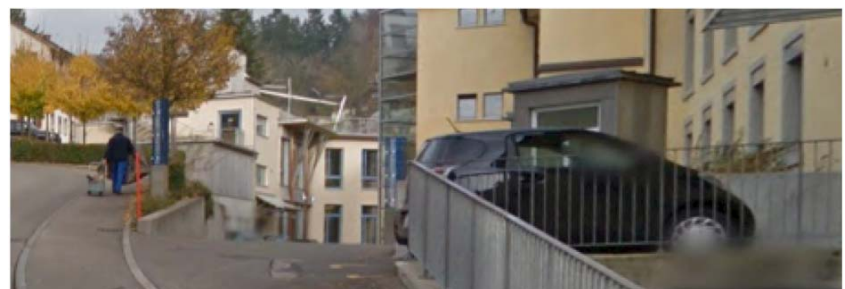
Siedlungsorientierter Charakter

Die Strassen innerhalb der geplanten Tempo-30-Zone haben durchwegs einen siedlungsorientierten Charakter.

Waldeggstrasse

(Privatstrasse)

Die Waldeggstrasse ist eine schmale untergeordnete Strasse. Hier verläuft jedoch auch ein regionaler Wanderweg.



Sagenraintobelweg

Beim Strassenabschnitt des Sagenraintobelweges handelt es sich um eine Tiefganzzufahrt.

Sagenrainstrasse
(Privatstrasse)

Es handelt sich um eine Strasse, welche eher gewerblich geprägt ist (Betriebszufahrt).



Hömelstrasse

Die Hömelstrasse ist relativ steil und weist keinen Fussgängerschutz auf. Hier verläuft ein kommunaler Fussweg.



Unterer Hömel

Der Untere Hömel ist eine schmale Strasse in der Quartierhaltungszone. Es besteht ein dreiteiliges Fahrverbot, Zubringerdienst gestattet.



Hömelhalde
(hinterster Abschnitt Privatstrasse)

Die Hömelhalde ist ein gerader aber schmaler Strassenzug, an welchem an diversen Stellen Mauern und Bauten bestehen die direkt an die Strasse grenzen.



Sonnenberg
 (Privatstrasse)

Der Sonnenberg ist eine weitgehend gerade Quartierstrasse. Wegen der Bepflanzung weist sie teilweise schwer einsehbare Zugänge auf.



Oberer Hömel
 (Privatstrasse)

Der Obere Hömel ist eine übliche wohnquartiergeprägte Strasse (Sackgasse).



2.4 Sicherheit und Unfallgeschehen

Unfallstatistik Kantonspolizei
 1.10.2015 bis 30.9.2020

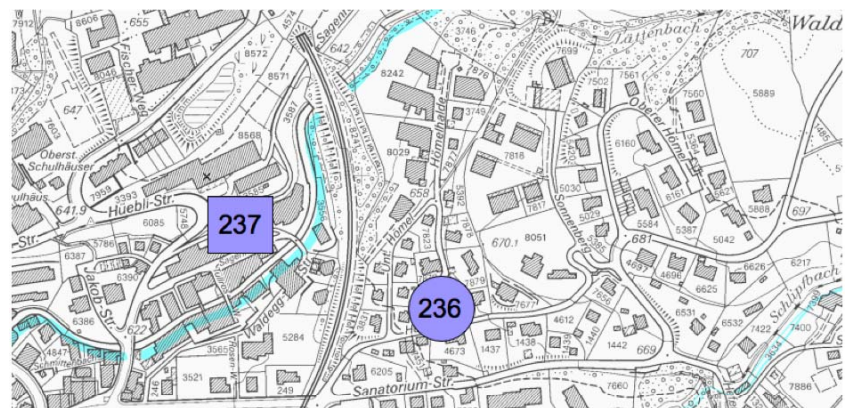
Innerhalb der geplanten Tempo-30-Zone registrierte die Kantonspolizei im Zeitraum vom 1.10.2015 bis 30.9.2020 2 Unfälle.

Dabei handelte es sich um:

- Nr. 236: Schleuder- oder Selbstunfall, unbekannte Ursache
- Nr. 237: Fussgängerunfall, momentane Unaufmerksamkeit

Bei keinem der beiden Unfälle war die Geschwindigkeit des Motorfahrzeugs die Ursache. Bei den Unfällen entstand ein Sachschaden im Wert von insgesamt rund Fr. 500.-. Es gab 1 verletzte Person.

☒	Getöteten U(G)
□	Schwerverletzten U(SV)
△	Leichtverletzten U(LV)
○	ausschl. Sachschaden U(SS)
Unfalltyp	
☒	0 Schleuder- oder Selbstunfall
☒	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
☒	2 Auffahrunfall
☒	3 Abbiegeunfall
☒	4 Einbiegeunfall
☒	5 Überqueren der Fahrbahn
☒	6 Frontalkollision
☒	7 Parkierunfall
☒	8 Fussgängerunfall
☒	9 Tierunfall



2.5 Verkehrsmenge und Geschwindigkeiten

Geschwindigkeitsmessungen

Das Gutachten muss Auskunft über das Geschwindigkeitsniveau v50% und v85% liefern. Die Geschwindigkeiten werden dazu bei signalisierten Generell 50 km/h gemessen. Pro Standort und Richtung müssen mindestens 100 Fahrzeuge gemessen werden.

Wenn ein v85 (v85 = Geschwindigkeit, die durch 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird) von **maximal 41 km/h** ermittelt wird, geht die Kantonspolizei aufgrund von Studien davon aus, dass für die Einhaltung von Tempo 30 keine baulichen Massnahmen notwendig sind. Alleine durch die Signalisation von Tempo 30 sollte sich dann ein v85 von ca. 35 km/h einstellen.

Messresultate 2021

Bei der Messung zwischen März und Mai 2021 wurden folgende Resultate ermittelt (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr, d.h. durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge (Fz)/24 h):

Hömelstrasse Messung mit Speedy (DSD)	Richtung	DTV	v50	v85	vmax.
	Sonnenberg	81 Fz	25 km/h	31 km/h	40 km/h
	Unterer Hömel	33 Fz	26 km/h	38 km/h	59 km/h

Kontrollmessung mit zwei Geräten

Die Vergleichsmessung im Ferch zeigt keine massgeblichen Abweichungen zwischen dem Speedy und dem SDR Traffic+. Der Speedy weist bei den meisten Werten eine minimal tiefere Geschwindigkeit aus (ca. -1 km/h).

Es muss daher für die Hömelstrasse mit ca. 32 bzw. 39 km/h gerechnet werden.

Ältere Messresultate

Für das Gebiet der Zone C: Waldeggstrasse – Oberer Hömel liegen keine älteren Messungen vor.

Massnahmenbedarf aufgrund der Geschwindigkeiten

Das Geschwindigkeitsniveau v85% liegt an der Hömelstrasse nahe an der Zielgeschwindigkeit für Tempo-30-Zonen.

Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus und der Strassencharakteristik wird davon ausgegangen, dass keine unterstützenden baulichen Massnahmen erforderlich sind.

Sollte sich im Rahmen der Nachkontrolle unerwarteter Weise zeigen, dass die Signalisation dennoch nicht genügend eingehalten wird, werden dannzumal ergänzende Massnahmen geprüft werden müssen.

2.6 Privatstrassen

Privatstrassen vorhanden

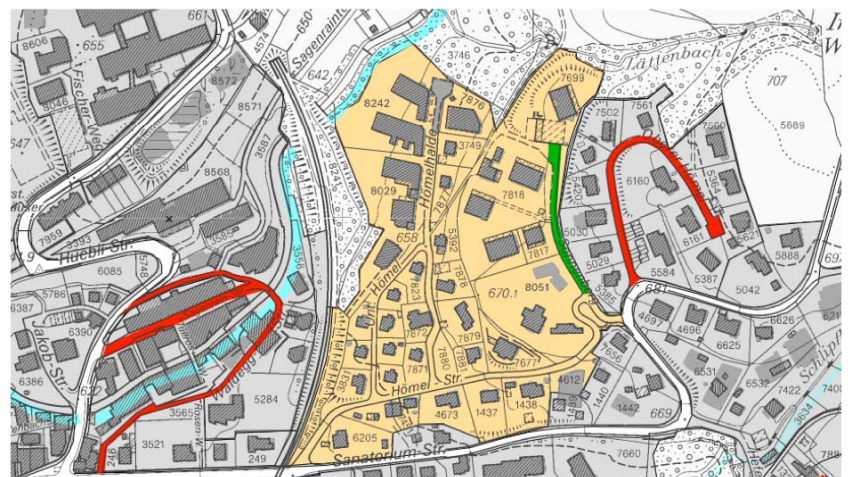
Gemäss Art. 113 Signalisationsverordnung (SSV) kann die Behörde auf Verkehrsflächen privater Eigentümer nach Anhören der Eigentümer Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen verfügen. Sind Privatstrassen der Öffentlichkeit entzogen (kein Fusswegrecht), können sie nicht in eine Tempo-30-Zone integriert werden.

Im Bereich der Zone C: Waldegg – Oberer Hömel sind Privatstrassen vorhanden.

- Sagenrainstrasse
- Waldeggstrasse
- Hömelhalde hinterster Abschnitt
- Sonnenberg
- Oberer Hömel

Für die Integration der Strassen in die Tempo-30-Zone ist die schriftliche Einverständniserklärung der beteiligten Grundeigentümer erforderlich. Dieses liegt nur für die Privatstrasse Sonnenberg vor. Die anderen Privatstrassen können somit nicht integriert werden. Es ergibt sich folgende Zonenabgrenzung:

- Privatstrassen, Zustimmung T30 liegt vor
- Privatstrassen, Zustimmung T30 liegt nicht vor
- Privatstrassen, privatrechtliches Fahrverbot Einbezug nicht möglich



3 BEURTEILUNG

3.1 Problembereiche und Zielsetzung

Sicherheitsdefizite

Es bestehen folgende Sicherheitsdefizite:

- Vielerorts bestehen aufgrund von Stützmauern schlecht einsehbare Grundstückszugänge, Vorplätze und Einfahrten, welche direkt auf die Strassen münden.
- Es besteht kein baulicher Fussgängerschutz.

Besondere Schutzbedürfnisse

- Anwohner und spielende Kinder: An den hier vorhandenen verkehrsarmen Strassen mit Einfamilienhausbebauung spielen teilweise Kinder auf schlecht einsehbaren Vorplätzen und im Strassenraum.
- Kindergarten und Schulkinder: Entlang der Strassen sind Schulkinder Richtung Schulhaus unterwegs.

Zielsetzungen

Mit der Signalisation von Tempo 30 werden mehrere Ziele verfolgt:

- ein logisches, nachvollziehbares Verkehrsregime entsprechend vieler anderer Wohngebiete einzuführen
- das Sicherheitsgefühl und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen
- die Wohnqualität für die Anwohnenden und die Sicherheit für spielende Kinder und betagte Personen zu verbessern
- die Qualität der Fussgängerverbindungen zu steigern
- die Sicherheit auf den Schul- und Arbeitswegen zu erhöhen

3.2 Handlungsoptionen

Handlungspalette

Um die Zielsetzungen zu erreichen, sind folgende Handlungsoptionen möglich:

- Heckenrückschnitt zur Verbesserung der Einsicht in Grundstückszugänge
- Unterbrechung von Strassen (Poller/Schranke usw.)
- Signalisation von Fahrverboten mit Zubringerdienst
- nur bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne die Signalisation Tempo 30
- Wechselsignalisation
- Zonensignalisation Tempo 30 mit einzelnen unterstützenden baulichen Massnahmen bei Bedarf
- Zonensignalisation Begegnungszone

Vor- und Nachteile

Im Folgenden werden die Vor- und Nachteile der erwähnten Massnahmen kurz umrissen:

Heckenrückschnitt

-> Fazit: zweckmässig und vielerorts sehr empfohlen, aber nicht nachhaltig. Teilweise nicht möglich wegen Stützmauern

Vorteile/Wirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • die Fahrzeuglenker können Personen, welche die Strasse betreten wollen, früher erkennen 	Nachteile/fehlende Wirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Bepflanzung wächst wieder • teilweise schwierig umsetzbar (Mauern) • Tempo wird nicht sinken
--	---

Unterbrechung/bauliche Strassensperrungen

-> Fazit: viele Sackgassen vorhanden, bei den Sackgassen nicht möglich, nicht weiterverfolgen

Vorteile/Wirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • schnell fahrender Fremd- und Durchgangsverkehr wird ganz vermieden • weniger Verkehr = weniger Gefahren 	Nachteile/fehlende Wirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • keine Verbesserung bei Sackgassen und Strassen ohne Durchgangsverkehr, nur vereinzelt anwendbar • Tempo wird kaum sinken, schnell fahrender Durchgangsverkehr wird jedoch vermieden • Einschränkung für Anwohner
---	---

Fahrverbot mit Zubringerdienst

-> Fazit: bei der Mehrheit der Strassen handelt es sich um Sackgassen, kein Durchgangsverkehr, nicht weiterverfolgen

Vorteile/Wirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • schnell fahrender Fremd- und Durchgangsverkehr wird teilweise vermieden • etwas weniger Verkehr = etwas weniger Gefahren 	Nachteile/fehlende Wirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Zustimmung KAPO fraglich (Bevorzugung Einzelner) • Einhaltung und Kontrolle sehr schwierig • keine Verbesserung bei Sackgassen und Strassen ohne Durchgangsverkehr • Tempo wird kaum sinken
--	---

Bauliche Massnahmen ohne Tempo 30

-> Fazit: denkbar

Vorteile/Wirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Temporeduktion • die Möglichkeit, 50 km/h zu fahren, wird unterbunden • nahezu flächendeckend anwendbar 	Nachteile/fehlende Wirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • hohe Massnahmendichte erforderlich, um eine gute Wirkung zu erzielen • durch die Bevölkerung nicht nachvollziehbar
--	--

Wechselsignale



Foto: Wechselsignal Samstagern

→ Fazit: ungeeignet

<p>Vorteile/Wirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei besonderen Situationen kann eine Verbesserung geschaffen werden (z.B. Schulwege, zeitlich und räumlich kanalisierte Fussgängerströme, Geschäftsöffnungszeiten in Zentren) 	<p>Nachteile/fehlende Wirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nur bei stark konzentrierten Fussgängerströmen anwendbar • keine auffällige Anfangssituation, das Signal kann übersehen werden, bei Gewöhnung geht die Wirkung zurück • keine Verbesserung, wenn das Signal ausgeschaltet ist
--	--

Tempo 30

→ Fazit: geeignet

<p>Vorteile/Wirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Temporeduktion • die Möglichkeit, 50 km/h zu fahren, wird verboten, bauliche Massnahmen müssen die Einhaltung sicherstellen • weniger aggressive Fahrweise bei Massnahmen, da nur das signalisierte Tempo erlaubt ist • +/- flächendeckend anwendbar, schafft eine klare logische Verkehrssituation 	<p>Nachteile/fehlende Wirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • weitere Vorschrift, Bevormundung und "Kriminalisierung der Autofahrer" • teilweise Unverständnis der Automobilisten für die Notwendigkeit unterstützender Massnahmen • Fussgängerstreifen müssen entfernt werden (keine vorhanden)
---	---

Begegnungszone

→ Fazit: ungeeignet
 (fehlende Zentrumsfunktion, Fussverkehrsanteil)

<p>Vorteile/Wirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • starke Temporeduktion • die Möglichkeit, 50 km/h zu fahren, wird verboten, bauliche Massnahmen (Umgestaltung zu Mischverkehrsflächen) tragen zur Einhaltung bei • Fussgänger und fahrzeugähnliche Geräte haben Vortritt (≈ Wohnstrasse) 	<p>Nachteile/fehlende Wirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bisher in Wohnquartieren wenig verbreitet • Bedarf einer Mischverkehrsfläche (keine Trottoirs) → teuer • nicht für alle Quartiere anwendbar und nicht für einzelne kleine Strassenabschnitte möglich • Zustimmung KAPO in Wohnzonen nur denkbar, wenn an Strassen tatsächlich Aktivitäten wie Spielen etc. sichtbar sind
--	--

3.3 Wirkung Tempo 30

**Tempo 30
kein Allheilmittel**

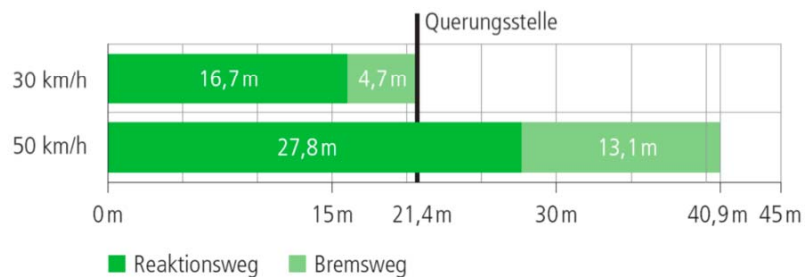
Dass Tempo 30 kein Allheilmittel für sämtliche Verkehrsprobleme darstellt, ist klar. Jedoch kann die Wirkung von Tempo 30 folgendermassen zusammengefasst werden:

- Die Verkehrssicherheit nimmt zu.
- Bei Unfällen nimmt die Unfallschwere ab.
- Gefahrenstellen werden entschärft.

Reaktions-, Brems- und Anhalteweg

**Anhalteweg bei 30 km/h und 50 km/h
bei trockener Fahrbahn**

Niedrigere Geschwindigkeiten verkürzen den Anhalteweg deutlich.



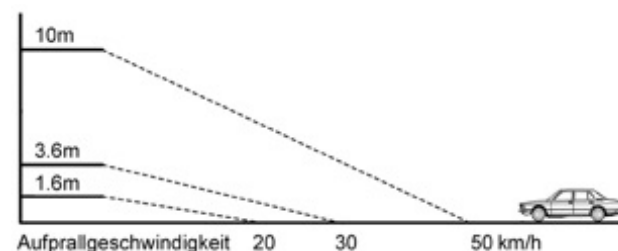
Quelle: bfu

© bfu 2008

Weniger schwere Unfälle

Bei Untersuchungen zu den Auswirkungen von Tempo 30 der ETH (IVT) konnte trotz der Reduktion des notwendigen Bremsweges keine klare Reduktion der Unfallzahlen mit Fussgängern erkannt werden. Allerdings ist klar, dass sich durch das geringere Geschwindigkeitsniveau das Risiko eines schweren Unfalles vermindert.

Der Aufprall mit 50 km/h entspricht einem Fall aus ca. 10 m Höhe. Ein Aufprall mit 30 km/h nur noch dem Fall aus ca. 3.6 m Höhe, derjenige mit 20 km/h aus 1.6 m Höhe. Die Überlebenschance steigt von ca. 50 % auf fast 90 %¹.



Eine Studie aus Deutschland kommt zu folgendem Schluss:

- Eine Geschwindigkeitsreduktion der v85 um 1 bis 2 km/h hatte zur Folge, dass in den Quartieren die Unfälle mit Personenschäden gesamthaft um 5 bis 10 % zurückgingen.
- Eine Geschwindigkeitsreduktion der v85 um 4 bis 5 km/h hatte zur Folge, dass in den einzelnen Zonen die Unfälle mit Personenschäden gesamthaft um 20 bis 30 % zurückgingen.

¹ Quelle: bfu im Rahmen der Volksinitiative "Strassen für Alle"

Bessere Wahrnehmung bei tieferen Geschwindigkeiten

Forschungsergebnisse zeigen, dass die Wahrnehmung durch ein grösseres Sichtfeld (vgl. nachstehende Abbildung) bei tieferen Geschwindigkeiten stark verbessert wird und somit die Wahrscheinlichkeit steigt, dass die Absichten der anderen Verkehrsteilnehmer frühzeitig erkannt und richtig eingeschätzt werden können.

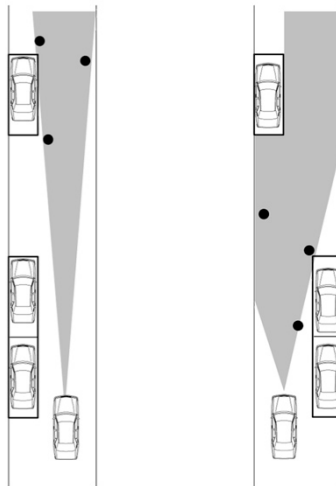


Sichtfeld bei 50 km/h

Sichtfeld bei Tempo 30

Der Lenker eines langsamer fahrenden Fahrzeugs hat ein breiteres Gesichtsfeld, das heisst, er findet Zeit, vermehrt links und rechts zu schauen. Er kann beispielsweise Kinder, die auf dem Trottoir spielen, besser im Auge behalten als bei höherer Geschwindigkeit.

1. Die Fahrzeuge fahren langsamer und können daher schneller anhalten.
2. Der Blick des Fahrzeuglenkers ist auf Punkte im Nahbereich gerichtet. Er erkennt also eine Gefahr schneller und kann daher besser reagieren.



Pro Sekunde kann ein Automobilist lediglich drei Punkte im Verkehrsgeschehen beobachten. Je schneller er fährt, desto weiter entfernt liegen diese Punkte. Ereignisse im Nahfeld werden deshalb später erkannt.

(Quelle: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Nationaler Ausschuss der Fahrlehrer 1992)

3.4 Prüfung der Voraussetzungen

Tempo 30 am zweck- und verhältnismässigsten

Für Teilbereiche werden verschiedene Massnahmen als geeignet beurteilt.

Ein stärkerer Heckenrückschnitt wird vor allem für das Teilgebiet Hömel empfohlen.

Für das ganze Gebiet der Zone C: Waldeggstrasse – Oberer Hömel zeigt die Auflistung der Vor- und Nachteile verschiedener Massnahmenoptionen, dass die Einführung von Tempo 30 die zweckmässigste Verkehrsanordnung ist.

Tempo 30 nötig?

Aufgrund der Unfallstatistik kann festgestellt werden, dass eine allfällige Einführung von Tempo 30 keine Reaktion auf bereits missliche Zustände ist, sondern vor allem ein zukunftsgerichtetes Agieren darstellt. Da das Geschwindigkeitsniveau bereits tief ist, liegt die Notwendigkeit hauptsächlich in der Verbesserung des Sicherheitsgefühls für die Anwohner und in der Verbesserung der Einhaltung allgemein wenn eine flächendeckende Einführung erfolgt.

Keine Beschränkung auf Hauptverkehrszeiten

Die Massnahme, die Temporeduktion z.B. mit Wechselsignalen auf die "Hauptverkehrszeiten" (Schulanfang/Mittag/Schulende oder auch Ladenöffnungszeiten) zu beschränken, kann bei klar kanalisierten Schulwegen oder allenfalls bei Ladengassen angedacht werden, ist generell problematisch und im Bereich von Quartierstrassen nicht möglich.

Erfüllung der Voraussetzungen

Ist mindestens eine der Voraussetzungen zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erfüllt?

Durch die Einführung von Tempo 30 kann die Verkehrssicherheit sowie die Wohnqualität verbessert und das Sicherheitsgefühl für die Bevölkerung erhöht werden.

Im Sinne einer Prävention sind daher folgende Voraussetzungen für Tempobeschränkungen im Gebiet der Zone C: Waldegg – Oberer Hömel erfüllt:

- Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV: eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (schlecht einsehbare Zugänge mit Stützmauern etc.)
- Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV: besonderer, nicht anders zu erreichender Schutz bestimmter Strassenbenutzer (Anwohner, spielende Kinder)

Die anderen beiden möglichen Voraussetzungen sind nicht erfüllt. Es besteht weder eine hohe Verkehrsbelastung noch eine übermässige Umweltbelastung.

Fazit

Die Analyse des Gebietes und die Beurteilung zeigen, dass sich die nachfolgenden Strassen im Gebiet der Zone C: Waldeggstrasse – Oberer Hömel für die Einführung von Tempo 30 eignen:

- Hömelstrasse
- Unterer Hömel
- Hömelhalde bis Privatstrassenabschnitt
- Sonnenberg

Aufgrund fehlender Zustimmung der Privatstarsseneigentümer können die Privatstrassen Oberer Hömel und Waldeggstrasse nicht in die Tempo-30-Zone integriert werden.

4 MASSNAHMEN

4.1 Signalisation und Markierung

Notwendige Massnahmen gemäss Verordnung

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

- Zonentor am Übergang 50 Generell in eine Zone
- nötigenfalls Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente zur Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit

Signalisationsmassnahmen

Es sind die nachfolgenden Signalisationen und Markierungen vorgesehen:

Zonentor

Mindestens ein Signal im Strassenraum und Markierung "Zone 30"; das Signal sollte Durchsicht erlauben

→ Es wird der gleiche Typ wie andernorts in Wald vorgesehen.



Markierungen

Markierung "Erinnerung 30"



Vom Rechtsvortritt abweichende Regelungen

Grundsätzlich ist in Tempo-30-Zonen auf vom Rechtsvortritt abweichende Regelungen zu verzichten, da alle Strassen gleichartig und gleichwertig in Erscheinung treten sollten. Kreuzungen mit Rechtsvortritt weisen zudem eine gewisse Bremswirkung auf, da sie eine erhöhte Aufmerksamkeit erfordern. Im Gebiet sind keine "Stop"- oder "kein Vortritt"-Signalisationen und auch keine Trottoirüberfahrten vorhanden.

Keine unterstützenden baulichen Massnahmen erforderlich

Entsprechend den vorliegenden Geschwindigkeitsmessungen besteht kein Bedarf nach unterstützenden baulichen Massnahmen.

Das Geschwindigkeitsniveau liegt bereits nahe an der Zielgeschwindigkeit für Tempo-30-Zonen und sollte durch die Signalisation alleine noch genügend sinken.

Nachmessung und Nachrüstung

Wenn bei der Nachmessung der Kantonspolizei nach ca. einem Jahr der v85-Wert über 35 km/h liegt, sind ergänzende bauliche Massnahmen erforderlich.

4.2 Geplante Massnahmen

Eingangstor

Um auf den Beginn der Tempo-30-Zone aufmerksam zu machen, werden soweit möglich bei den Eingangstoren einheitlich gestaltete T30-Racks im Strassenraum platziert.

Markierung Erinnerung 30

Insbesondere nach Abzweigungen/Kreuzungen wird die Erinnerungsmarkierung "30" angebracht.

5 KOSTENSCHÄTZUNG

Grobkostenschätzung

Die Einheitspreise basieren auf Erfahrungswerten von andernorts bereits realisierten Tempo-30-Zonen.

	Preis	Einheit	Menge	Betrag (rund)
1. Markierung				
1.1 Installation				200.00
1.2 Markierung Zone 30	300	Stk.	2	600.00
1.3 Markierung Erinnerung 30	150	Stk.	10	1'500.00
Total:				Fr 2'300.00
2. Signalisation				
2.1 Signal (Zone Anfang / Ende)	90	Stk.	4	400.00
2.2 Weitere Signale	60	Stk.	1	100.00
2.3 Abweisblech Einengung und Rohrrahmen	450	Stk.	2	900.00
2.4 Signalständer und Rohrrahmen	200	Stk.	0	0.00
2.5 Stehle / Rack	1'500	Stk.	2	3'000.00
2.6 Montage in Rahmen	5	Stk.	6	100.00
2.7 Pfosten /Poller	500	Stk.	0	0.00
Total:				Fr 4'500.00
Signalisation Einbau				
3.1 Installation				1'000.00
3.2 Versetzen Signalrack/Stehle	500	Stk.	2	1'000.00
3.3 Versetzen Signalständer	400	Stk.	0	0.00
3.4 Demontage bestehender Signalständer	300	Stk.	1	300.00
Total:				Fr 2'300.00
Massnahmekosten Total (inkl. MwSt. gerundet)				Fr 9'100.00
6. Projekt				
6.1 Planung und Projektierung	10%			900.00
6.2 Bauleitung /Ausführungsplanung	5%			500.00
6.3 Rundung	0%			500.00
Projektierungskosten Total (gerundet)				Fr 1'900.00
Gesamtkosten Total Zone				Fr 11'000.00

Folgekosten

Mit der Einführung der Tempo-30-Zonen werden Folgekosten anfallen. Für die Bodenmarkierungen fallen regelmässige Instandstellungsarbeiten an. Je nach gewähltem Verfahren (Kaltplastik, Markierungsfarbe) liegt die Lebensdauer der Bodenmarkierungen zwischen 5 und 10 Jahren.

6 BEURTEILUNG DER AUSWIRKUNGEN

Gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis

Der Aufwand für die Signalisation und die vorgesehenen baulichen Massnahmen steht mit den angestrebten Zielen in einem angemessenen Verhältnis.

Materielle Aspekte

Nachfolgend die wichtigsten Auswirkungen in Stichworten:

- Die Sicherheit, das Sicherheitsgefühl und damit die Wohnqualität im Gebiet nehmen mit Tempo 30 zu.
- Gemäss den Erfahrungen mit Tempo 30 nimmt die Anzahl Unfälle mit Schwerverletzten ab.
- Die Gefahrenstellen werden entschärft.
- Das Strassennetz bleibt nach wie vor durchgängig.

Rechtliche Aspekte

Folgende rechtliche Belange sind von Bedeutung:

- Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Ab 50 km/h (plus Toleranz) wird der Fahrausweis entzogen.
- Im Unterschied zu Begegnungszonen haben Fahrzeuge in Tempo-30-Zonen Vortritt. Fussgänger dürfen die Fahrbahn überall queren. Fahrzeugähnliche Geräte (fäg) sind – wie auch bei Generell 50 km/h – nur auf verkehrsarmen Nebenstrassen gestattet.

7 PLANUNGSABLAUF

Massnahmenplan und Gutachten Entwurf	Es wurde das vorliegende verkehrstechnische Gutachten und der zugehörige Massnahmenplan 1:1000 entworfen.
Begehung KAPO	Am 22.9.2021 fand eine Begehung mit der Kantonspolizei statt, an welcher der Massnahmenbedarf definiert und die Signalisationsstandorte festgelegt wurden.
Vorprüfung KAPO, Signalisationsvorentscheid	Der Massnahmenplan und das Gutachten wurden der KAPO zugestellt und es wurde ein Signalisationsvorentscheid eingeholt (Vorprüfung KAPO).
Privatstrasseneigentümer, Informationsveranstaltung 1.9.21	Die Privatstrasseneigentümer wurden angeschrieben und um ihre Einverständniserklärung zum Einbezug ihrer Privatstrasse in die Tempo 30 Zone gebeten. An der Informationsveranstaltung vom 1.9.2021 wurden ihnen die Inhalte vorgestellt.
Informationsveranstaltung 23.9.21	An der Informationsveranstaltung vom 23.9.2021 wurden die Inhalte der Pläne und Gutachten der Bevölkerung vorgestellt.
Antrag Gemeindeversammlung	Der Massnahmenplan und das Gutachten werden zu Händen der Gemeindeversammlung verabschiedet.
Zustimmung GV, Antrag an Kantonspolizei	Wenn die Gemeindeversammlung dem vorliegenden Gutachten zustimmt, stellt der Gemeinderat der Kantonspolizei den Antrag, die notwendigen Verkehrsanordnungen zur Einführung der Tempo-30-Zone zu verfügen.
Verfügung DS	Die Kantonspolizei – respektive die Sicherheitsdirektion (DS) – verfügt die Tempo-30-Zone.
Rekursfrist	Mit der Publikation der Verfügung beginnt die Rekursfrist von 30 Tagen zu laufen.
Ausführung	Nach Ablauf der Rekursfrist kann die neue Signalisation umgesetzt werden.
Rechtswirkung	Die Rechtswirkung beginnt, sobald die Signaltafeln montiert und sichtbar sind.
Nachkontrolle	Ein Jahr nach der Einführung von Tempo 30 erfolgt die Nachkontrolle. Sofern ein Geschwindigkeitsniveau v_{85} von mehr als ca. 35 km/h ermittelt wird, sind ergänzende Massnahmen nötig.

ANHANG

GESCHWINDIGKEITSMESSUNGEN

Autor

Institution	Gemeinde Wald
Abteilung	Sicherheit und Gesundheit
Straße	Bahnhofstrasse 6
PLZ	8636
Stadt	Wald
Land	Schweiz
Ansprechpartner	Brigitte Bader
Telefon	+41552565111
E-Mail	sicherheit.gesundheit@wald-zh.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 30.03.2021 11:57:32

Messtelle

Name	Hoemelstr v unte
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	
Kommentar	
Gerätetyp	DSD

Zeitbereich

Startdatum	26.03.2021 07:00
Enddatum	30.03.2021 06:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeitsklassen [V in km/h]

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110
00:00-06:00	6	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00-09:00	26	2	10	10	4	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00-19:00	121	8	24	68	21	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00-22:00	314	15	76	170	53	0	0	0	0	0	0	0	0
00:00-24:00	322	16	78	174	54	0	0	0	0	0	0	0	0

Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

DSD SAFETY Erfolg

Vmin	Vavg	Vmax	V15	V50	V85	Vexc %	Vin	Vout	Vred	Vred %
3	24	40	16	25	31	0.0	24	-	-	-

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit

Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit

Vmax: Maximale Geschwindigkeit

V15: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge

V50: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge

V85: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge

Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %

Vin: Durchschnittliche Eintrittsgeschwindigkeit

Vout: Durchschnittliche Austrittsgeschwindigkeit

Vred: Durchschnittliche Reduktion der Geschwindigkeit zwischen Eintritt und Austritt

Autor

Institution	Gemeinde Wald
Abteilung	Sicherheit und Gesundheit
Straße	Bahnhofstrasse 6
PLZ	8636
Stadt	Wald
Land	Schweiz
Ansprechpartner	Brigitte Bader
Telefon	+41552565111
E-Mail	sicherheit.gesundheit@wald-zh.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 30.03.2021 11:57:32

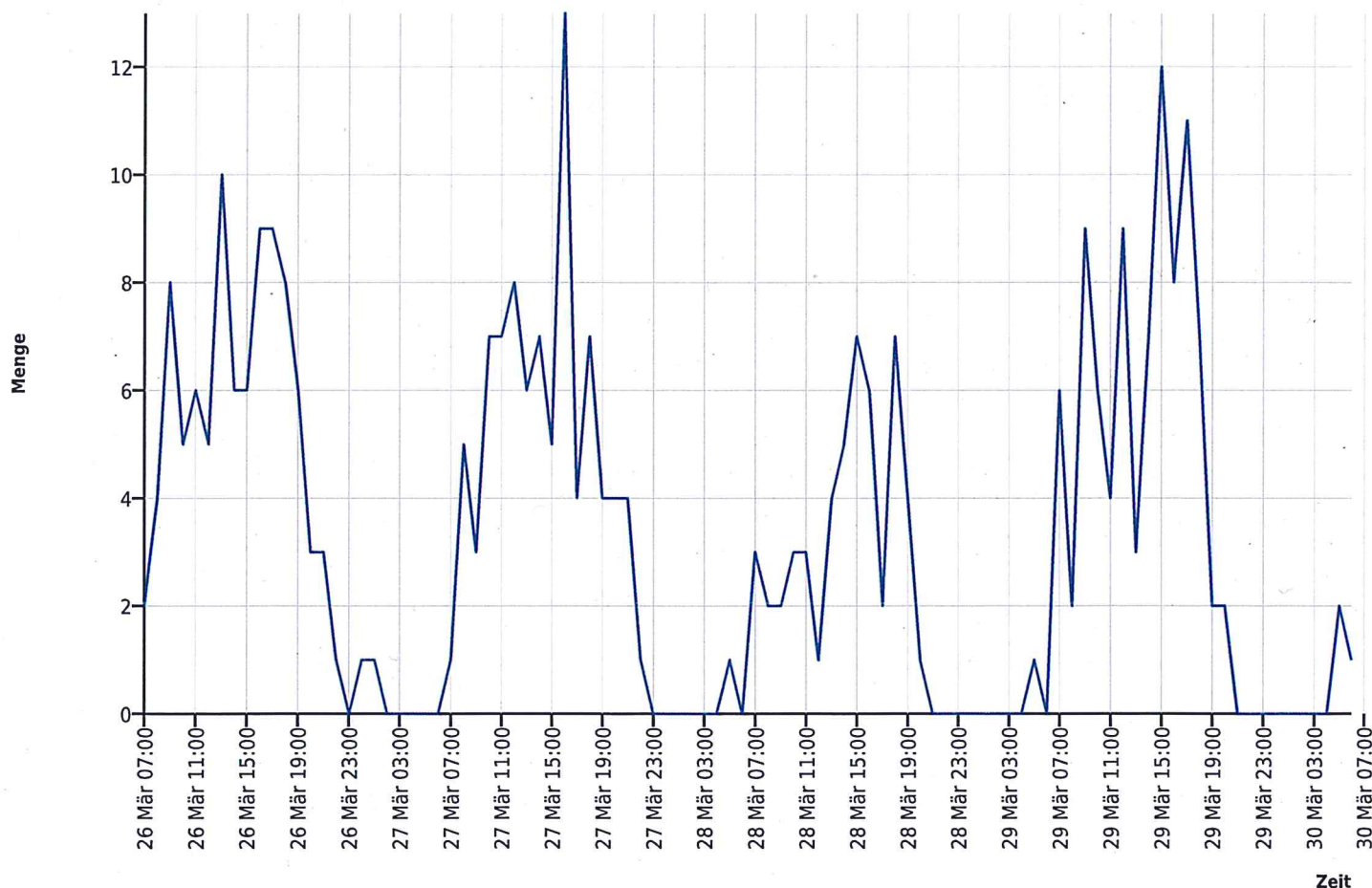
Messstelle

Name	Hoemelstr v unte
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	199
Kommentar	
Gerätetyp	DSD

Zeitbereich

Startdatum	26.03.2021 07:00
Enddatum	30.03.2021 06:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Verkehrsmengen Ganglinie



Autor

Institution	Gemeinde Wald
Abteilung	Sicherheit und Gesundheit
Straße	Bahnhofstrasse 6
PLZ	8636
Stadt	Wald
Land	Schweiz
Ansprechpartner	Brigitte Bader
Telefon	+41552565111
E-Mail	sicherheit.gesundheit@wald-zh.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 30.03.2021 11:57:32

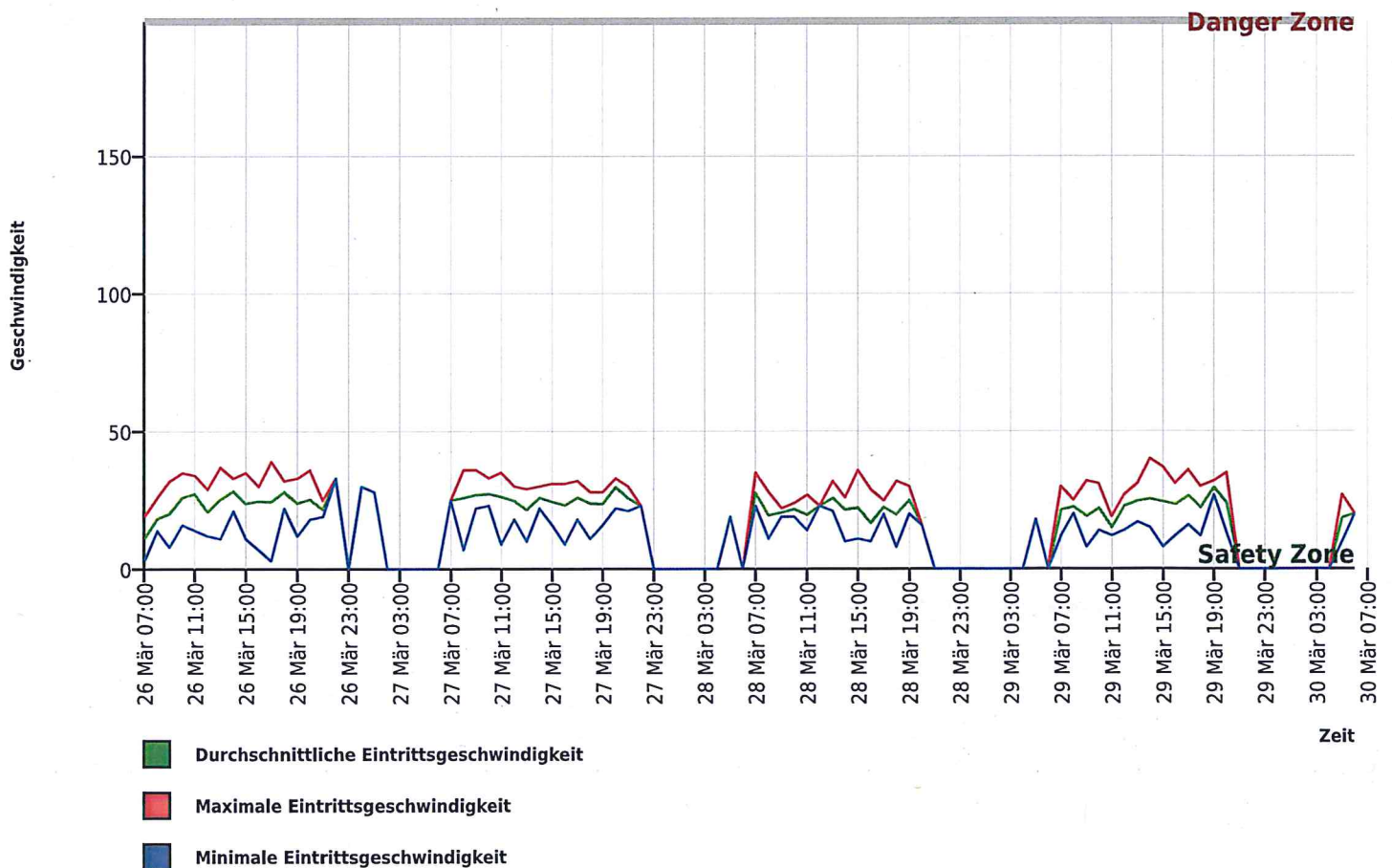
Messtelle

Name	Hoemelstr v unte
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	199
Kommentar	
Gerätetyp	DSD

Zeitbereich

Startdatum	26.03.2021 07:00
Enddatum	30.03.2021 06:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeits-Diagramm



Autor

Institution	Gemeinde Wald
Abteilung	Sicherheit und Gesundheit
Straße	Bahnhofstrasse 6
PLZ	8636
Stadt	Wald
Land	Schweiz
Ansprechpartner	Brigitte Bader
Telefon	+41552565111
E-Mail	sicherheit.gesundheit@wald-zh.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 30.03.2021 11:57:32

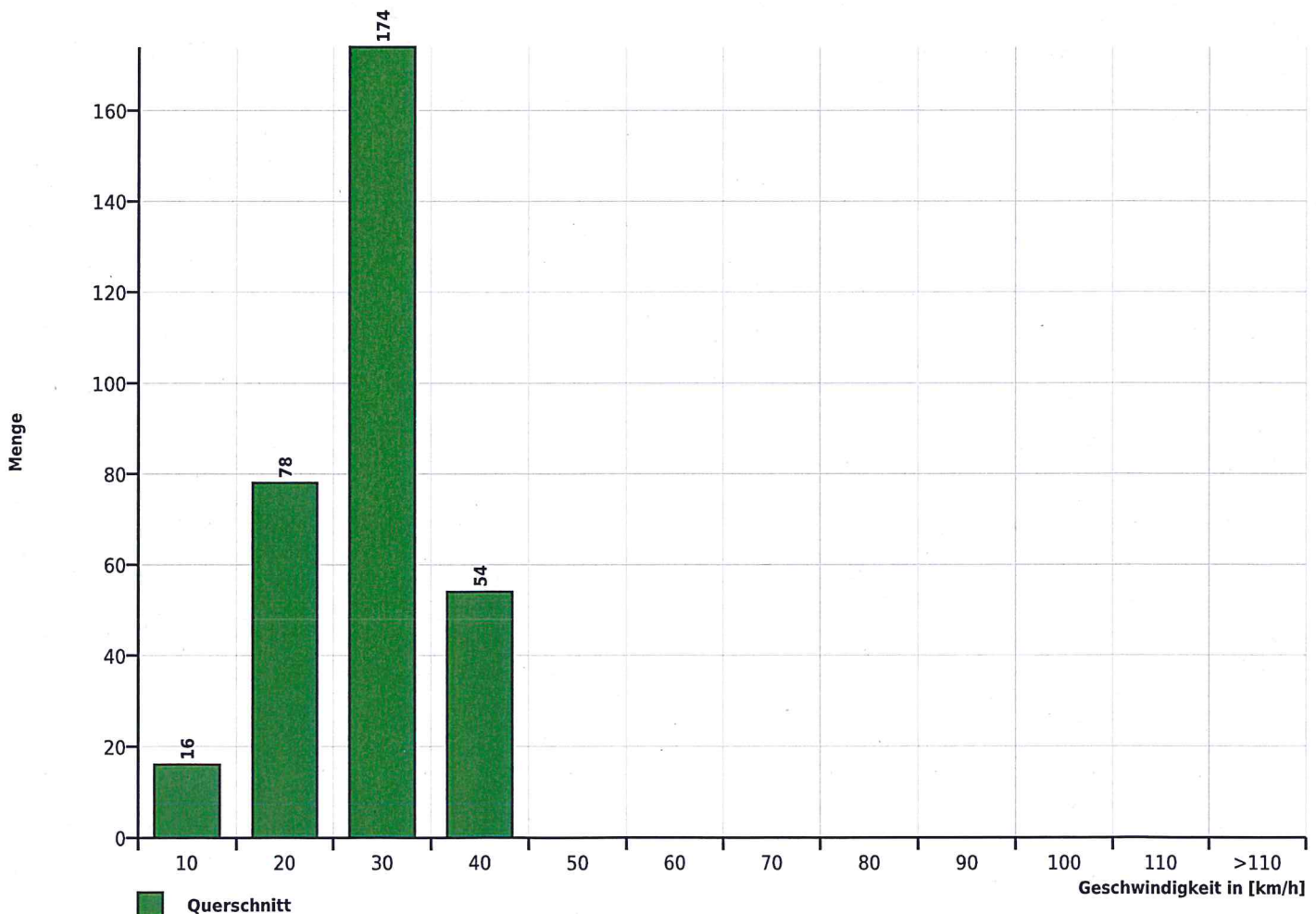
Messstelle

Name	Hoemelstr v unte
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	199
Kommentar	
Gerätetyp	DSD

Zeitbereich

Startdatum	26.03.2021 07:00
Enddatum	30.03.2021 06:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeits-Histogramm



Autor

Institution	Gemeinde Wald
Abteilung	Sicherheit und Gesundheit
Straße	Bahnhofstrasse 6
PLZ	8636
Stadt	Wald
Land	Schweiz
Ansprechpartner	Brigitte Bader
Telefon	+41552565111
E-Mail	sicherheit.gesundheit@wald-zh.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 06.04.2021 15:48:22

Messstelle

Name	Hoemelstr Gegenr
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	199
Kommentar	
Gerätetyp	DSD

Zeitbereich

Startdatum	31.03.2021 06:00
Enddatum	06.04.2021 05:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeitsklassen [V in km/h]

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110
00:00-06:00	9	1	1	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00-09:00	21	3	4	10	4	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00-19:00	73	6	14	28	16	8	1	0	0	0	0	0	0
06:00-22:00	188	22	34	67	44	18	3	0	0	0	0	0	0
00:00-24:00	198	24	35	70	48	18	3	0	0	0	0	0	0

Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

DSD SAFETY Erfolg

Vmin	Vavg	Vmax	V15	V50	V85	Vexc %
5	26	59	13	26	38	0.0

Vin	Vout	Vred	Vred %
26	-	-	-

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit
 Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit
 Vmax: Maximale Geschwindigkeit
 V15: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge
 V50: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge

V85: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge
 Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %
 Vin: Durchschnittliche Eintrittsgeschwindigkeit
 Vout: Durchschnittliche Austrittsgeschwindigkeit
 Vred: Durchschnittliche Reduktion der Geschwindigkeit zwischen Eintritt und Austritt

Autor

Institution	Gemeinde Wald
Abteilung	Sicherheit und Gesundheit
Straße	Bahnhofstrasse 6
PLZ	8636
Stadt	Wald
Land	Schweiz
Ansprechpartner	Brigitte Bader
Telefon	+41552565111
E-Mail	sicherheit.gesundheit@wald-zh.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 06.04.2021 15:48:22

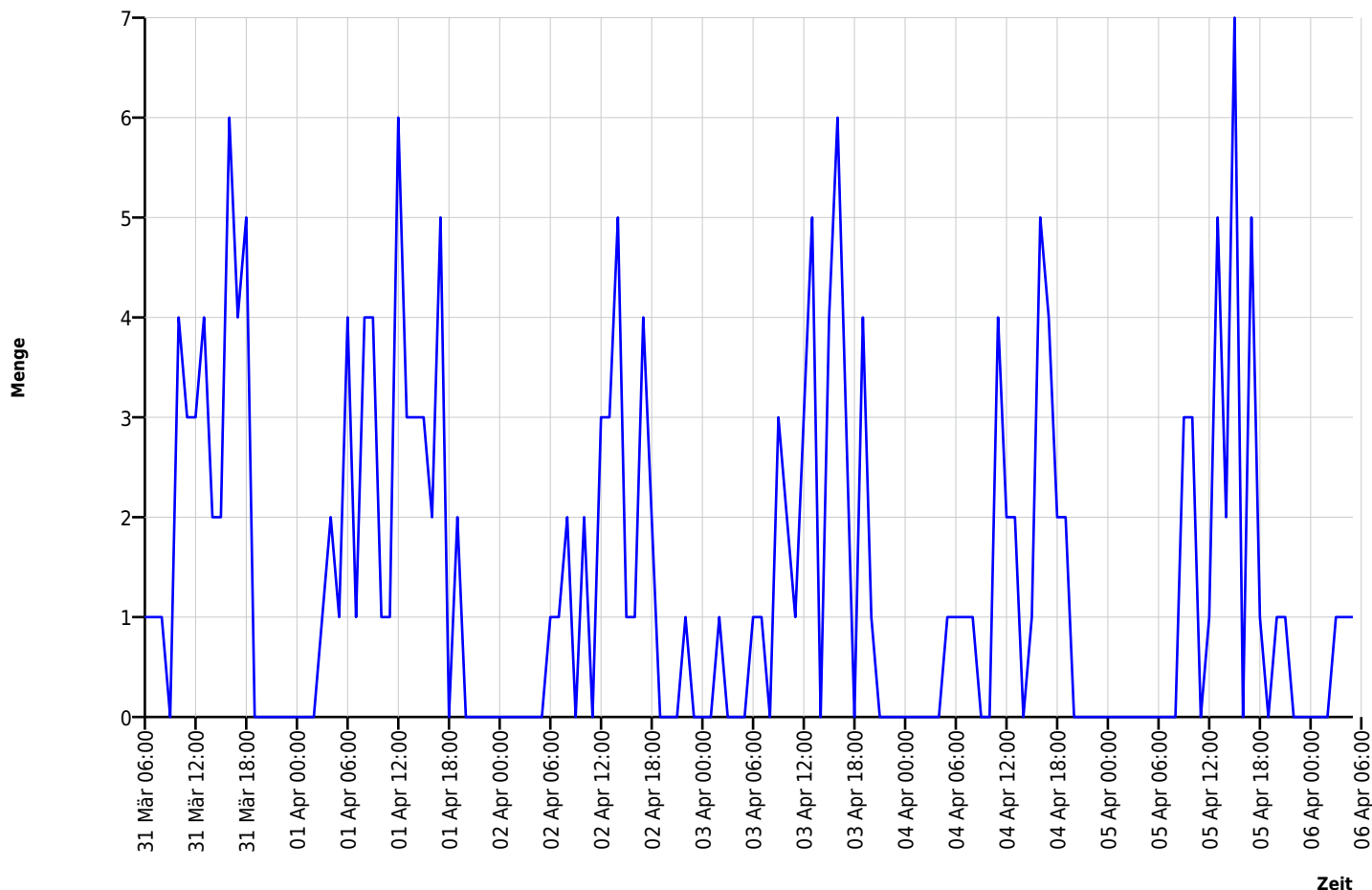
Messtelle

Name	Hoemelstr Gegenr
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	199
Kommentar	
Gerätetyp	DSD

Zeitbereich

Startdatum	31.03.2021 06:00
Enddatum	06.04.2021 05:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Verkehrsmengen Ganglinie



Autor

Institution	Gemeinde Wald
Abteilung	Sicherheit und Gesundheit
Straße	Bahnhofstrasse 6
PLZ	8636
Stadt	Wald
Land	Schweiz
Ansprechpartner	Brigitte Bader
Telefon	+41552565111
E-Mail	sicherheit.gesundheit@wald-zh.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 06.04.2021 15:48:22

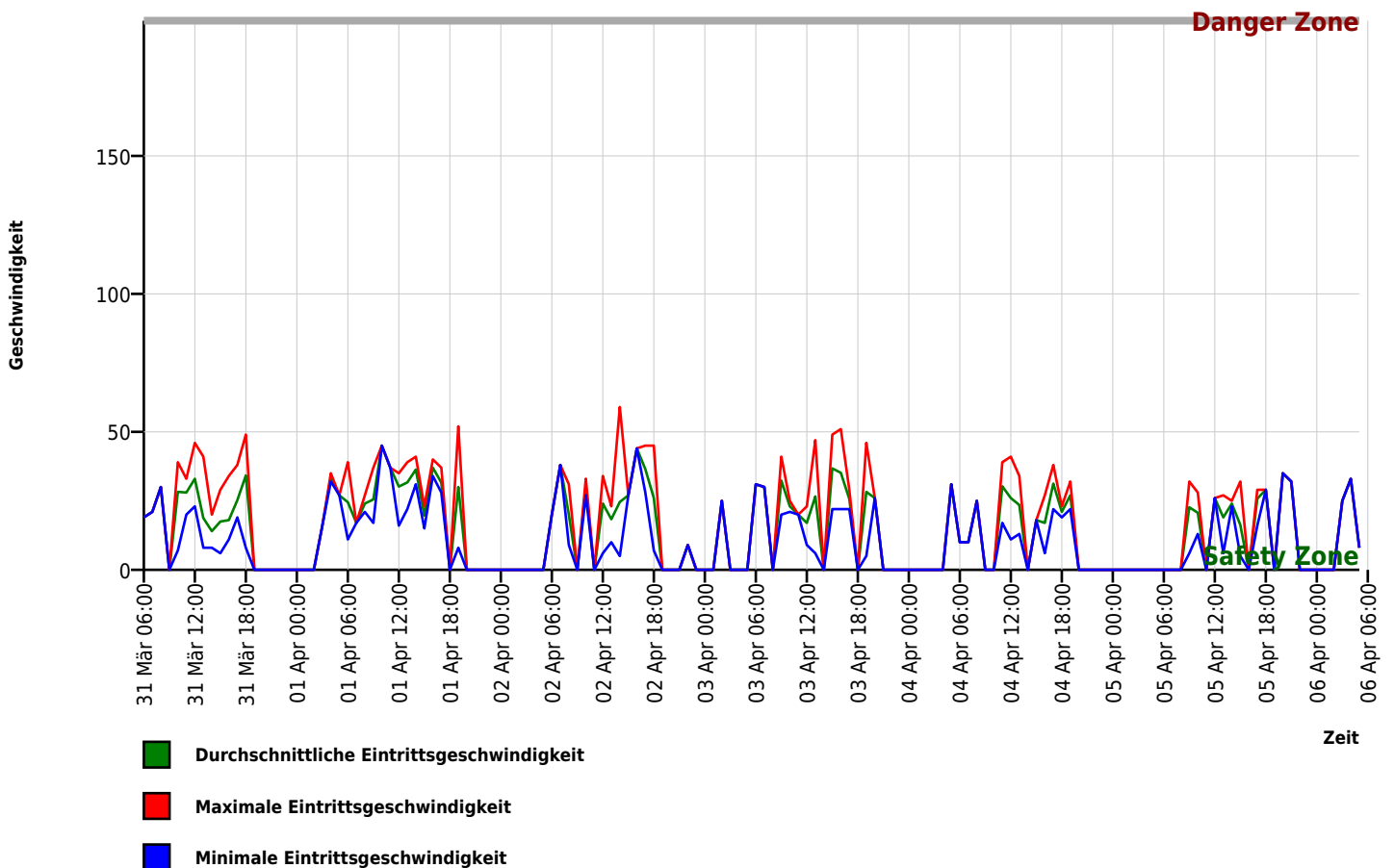
Messtelle

Name	Hoemelstr Gegenr
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	199
Kommentar	
Gerätetyp	DSD

Zeitbereich

Startdatum	31.03.2021 06:00
Enddatum	06.04.2021 05:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeits-Diagramm



Autor

Institution	Gemeinde Wald
Abteilung	Sicherheit und Gesundheit
Straße	Bahnhofstrasse 6
PLZ	8636
Stadt	Wald
Land	Schweiz
Ansprechpartner	Brigitte Bader
Telefon	+41552565111
E-Mail	sicherheit.gesundheit@wald-zh.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 06.04.2021 15:48:22

Messstelle

Name	Hoemelstr Gegenr
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	199
Kommentar	
Gerätetyp	DSD

Zeitbereich

Startdatum	31.03.2021 06:00
Enddatum	06.04.2021 05:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeits-Histogramm

