

BEILAGE 1

TEMPOGUTACHTEN BEGEGNUNGSZONE

VORPROJEKT BANDWIESSTRASSE RÜTI

AUFTRAGGEBER

Gemeinde Rüti ZH
Abteilung Bau
Breitenhofstrasse 30
8630 Rüti

AUFTRAGNEHMER

F. Preisig AG
Bauingenieure und Planer
Schreinerstrasse 1
9000 St. Gallen



St. Gallen, 27. Februar 2026

IMPRESSUM

AUFTRAG	Vorprojekt Begegnungszone Bandwiesstrasse	
AUFTRAGSNUMMER	4156	
AUFTRAGGEBER	Gemeinde Rüti Abteilung Bau Breitenhofstrasse 30 8630 Rüti	Ansprechperson Sven Hegi
AUFTRAGNEHMER	F. Preisig AG Bauingenieure und Planer Schreinerstrasse 1 9000 St. Gallen	Ansprechperson Jens Dreyer
VERFASSER	Jens Dreyer 071 221 72 11 jens.dreyer@preisigag.ch	

ÄNDERUNGSVERZEICHNIS

Version	Anpassung / Änderung	Verfasser	Datum
0	Entwurf	Drj, kof	14.02.2025
1	Definitiv	Drj	28.02.2025
2_1	Korex KOL	Drj	27.02.2026

VERTEILER

Firma	Name	Anzahl	Version	Datum
Gemeinde Rüti	Sven Hegi	Pdf	2_1	27.02.2026
Projektbeweger	Lukas Köchli	Pdf	2_1	27.02.2026
F. Preisig AG	Jens Dreyer	Pdf	2_1	27.02.2026

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einleitung	5
1.1	Auftrag	5
1.2	Vorgehen	5
1.3	Perimeter	5
2.	Grundlagen	6
2.1	rechtliche Grundlagen	6
2.1.1	Strassenverkehrsgesetz (SVG)	6
2.1.2	Verkehrsregelverordnung (VRV)	6
2.1.3	Signalisationsverordnung (SSV)	6
2.1.4	Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen	6
2.2	weitere Grundlagen	7
2.2.1	SVI, Merkblatt Begegnungszonen	7
2.2.2	bfu, Fachbroschüre Begegnungszonen	8
2.2.3	ASTRA/Fussverkehr Schweiz, Begegnungszonen	9
2.3	Fazit aus den Grundlagen	9
3.	Istzustand	11
3.1	Lage	11
3.2	Nutzungen	12
3.3	Strassenhierarchie und -gestaltung	12
3.4	Parkierung	13
3.5	Ausnahmetransportrouten	13
3.6	Verkehrsunfälle	14
3.7	Radarmessung	14
3.7.1	Aufbau der Erhebung	14
3.7.2	Ergebnisse	15
3.8	Fuss- und Veloverkehr	16
3.9	Öffentlicher Verkehr	16
3.10	Zusammenfassung Istzustand	17
4.	Beurteilung	18
4.1	Ziele der Begegnungszone	18
4.2	Strassenhierarchie	18
4.3	Sicherheitsdefizite	19
4.4	Vorhandenes Geschwindigkeitsniveau	19
4.5	Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum	19
4.6	Auswirkung auf übriges Strassennetz	19
4.7	Geplante Massnahmen	20
5.	Fazit	21
6.	Öffentliche Mitwirkung	22

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Perimeter [Swisstopo, bearbeitet]	5
Abbildung 2	Entscheidungsdiagramm Begegnungszone [bfu]	8
Abbildung 3	Lage der Bandwiesstrasse [GIS-Browser Kt. Zürich, bearbeitet]	11
Abbildung 4	Nutzungen entlang der Bandwiesstrasse [GIS-Browser Kt. Zürich, bearbeitet]	12
Abbildung 5	Parkierung an der Bandwiesstrasse [GIS-Browser Kt. Zürich, bearbeitet]	13
Abbildung 6	Unfälle auf der Bandwiesstrasse [Swisstopo]	14
Abbildung 7	Standort Radargerät [GIS-Browser Kt. Zürich, bearbeitet]	14
Abbildung 8	Radar an der Bandwiesstrasse	15
Abbildung 9	kommunaler Verkehrsplan [Gemeinde Rüti]	16
Abbildung 10	aktuelle und zukünftige Strassenhierarchie [GIS-Browser Kt. Zürich, bearbeitet]	18
Abbildung 11	Auszug aktuelle Situation Vorprojekt	20

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1	DTV pro Verkehrsmodus	15
Tabelle 2	gefahrne Geschwindigkeiten auf der Bandwiesstrasse	15
Tabelle 3	Zusammenfassung Istzustand	17
Tabelle 4	gemessene Kennzahlen	19

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
DTV	durchschnittlicher Tagesverkehr
MIV	motorisierter Individualverkehr
SVG	Strassenverkehrsgesetz
SSV	Strassenverkehrsverordnung
V_{85}	85 %-Perzentil der gefahrenen Geschwindigkeit
V_D	durchschnittliche gefahrene Geschwindigkeit
V_{max}	maximale, gefahrene Geschwindigkeit
VRV	Verkehrsregelverordnung

1. EINLEITUNG

1.1 AUFTRAG

In einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) auf der Bandwiesstrasse in Rüti soll der Aussenbereich funktionell und optisch aufgewertet werden. Dabei wird der gesamte Aussenbereich von Fassade zu Fassade betrachtet. Im kommunalen Verkehrsplan ist dazu eine Begegnungszone auf der gesamten Bandwiesstrasse vorgesehen. Im Moment ist auf der Bandwiesstrasse eine Tempo-30-Zone signalisiert.

1.2 VORGEHEN

Um beurteilen zu können, ob die Bandwiesstrasse für eine Begegnungszone geeignet ist, wird die Strasse im Istzustand und mit dem BGK betrachtet und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge gemessen. Anschliessend wird geprüft, ob eine Begegnungszone sinnvoll ist.

1.3 PERIMETER

Der Perimeter erstreckt sich über die gesamte Bandwiesstrasse, welche parallel zur Jona verläuft. Nördlich mündet die Bandwiesstrasse in die Dorfstrasse und südlich in die Breitenhofstrasse. Von Osten auf der Dorfstrasse her gilt ein Abbiegeverbot. Kurz nach der Einmündung der Bandwiesstrasse in die Dorfstrasse beginnt die Tempo-30-Zone, welche bis zur Einmündung in die Breitenhofstrasse reicht.



Abbildung 1 Perimeter [Swisstopo, bearbeitet]

2. GRUNDLAGEN

2.1 RECHTLICHE GRUNDLAGEN

2.1.1 STRASSENVERKEHRSGESETZ (SVG)

Auszug SVG, Art. 32

¹ Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen.

² Der Bundesrat beschränkt die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen.¹⁰³

³ Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.¹⁰⁴

2.1.2 VERKEHRSREGELVERORDNUNG (VRV)

Auszug VRV, Art. 4a

¹ Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen:

- a. 50 km/h in Ortschaften;
- b. 80 km/h ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen auf Autostrassen und Autobahnen;
- c. 100 km/h auf Autostrassen;
- d. 120 km/h auf Autobahnen.

[...]

⁵ Abweichende signalisierte Höchstgeschwindigkeiten gehen den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Abs. 1) vor, ebenso niedrigere Höchstgeschwindigkeiten für einzelne Fahrzeugarten nach Artikel 5 und für einzelne Fahrzeuge nach Anordnung der zuständigen Behörde.

2.1.3 SIGNALISATIONSVERORDNUNG (SSV)

Auszug SSV, Art. 108

¹ Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das ASTRA für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen.³¹⁰

² Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b.³¹¹ 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. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.³¹³

[...]

⁴ Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

⁵ Es sind folgende abweichende Höchstgeschwindigkeiten zulässig:

[...]

d.³²⁰ auf Strassen innerorts: 80/70/60 km/h, tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;

e.³²¹ innerorts mit Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a bzw. 20km/h nach Artikel 22b.

2.1.4 VERORDNUNG DES UVEK ÜBER DIE TEMPO-30-ZONEN UND DIE BEGEGNUNGSZONEN

Auszug aus der Verordnung:

Art. 1 Gegenstand

Diese Verordnung regelt die Einzelheiten bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen (Art. 22a SSV) und Begegnungszonen (Art. 22b SSV).

Art. 2 Grundsatz

Bei allen Massnahmen, die zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeiten erforderlich sind, ist darauf zu achten, dass die Strassen von allen dort zugelassenen Fahrzeugarten befahren werden können.

[...]

Art. 5 Gestaltung des Strassenraums

¹ Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.

² Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.

³ Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

2.2 WEITERE GRUNDLAGEN

2.2.1 SVI, MERKBLATT BEGEGNUNGSSONEN

Werden Begegnungszonen in Geschäftsbereichen geplant, steht das flächige Queren und das Flanieren im Vordergrund. In diesen Gebieten wollen die Fussgänger die Strasse ohne Umwege queren, um von einem Geschäft ins andere zu gelangen oder zu flanieren und die Schaufenster zu betrachten. Der Raum sollte so gestaltet werden, dass möglichst allen Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden entsprochen werden kann. Damit auch Sehbehinderte sich gut zurechtfinden, ist eine weitgehende Trennung der Fahrbahn vom Bereich der Fussgänger sinnvoll.

In Geschäftsbereichen werden Begegnungszonen empfohlen, wenn die folgenden Kriterien zutreffen:

- Fussverkehr
 - Mittlere bis hohe Fussgängerfrequenz
 - Flächiges Querungsbedürfnis; beidseitig publikumsorientierte Nutzung
 - Bedürfnis nach Aufenthalt und Flanieren (Zentrumsfunktion), bzw. gute Möglichkeiten für eine entsprechende Aufwertung
- Verkehrsaufkommen
 - Siedlungsorientierte Strasse
 - Geringes bis mittleres Verkehrsaufkommen
 - Geringer Anteil Lastwagenanteil
- Parkierung
 - wenig Suchverkehr
 - wenig Parkmanöver
- öV
 - mittlere öV-Frequenz

Als Fazit wird festgehalten, dass Begegnungszonen neben der Abwendung von Gefahr auch die konfliktarme Überlagerung vielfältiger Nutzungen im Strassenraum ermöglicht.

2.2.2 BFU, FACHBROSCHÜRE BEGEGNUNGSZONEN

Die bfu hat ein Diagramm zum Entscheidungsprozess, ob eine Begegnungszone eingerichtet werden kann erstellt:

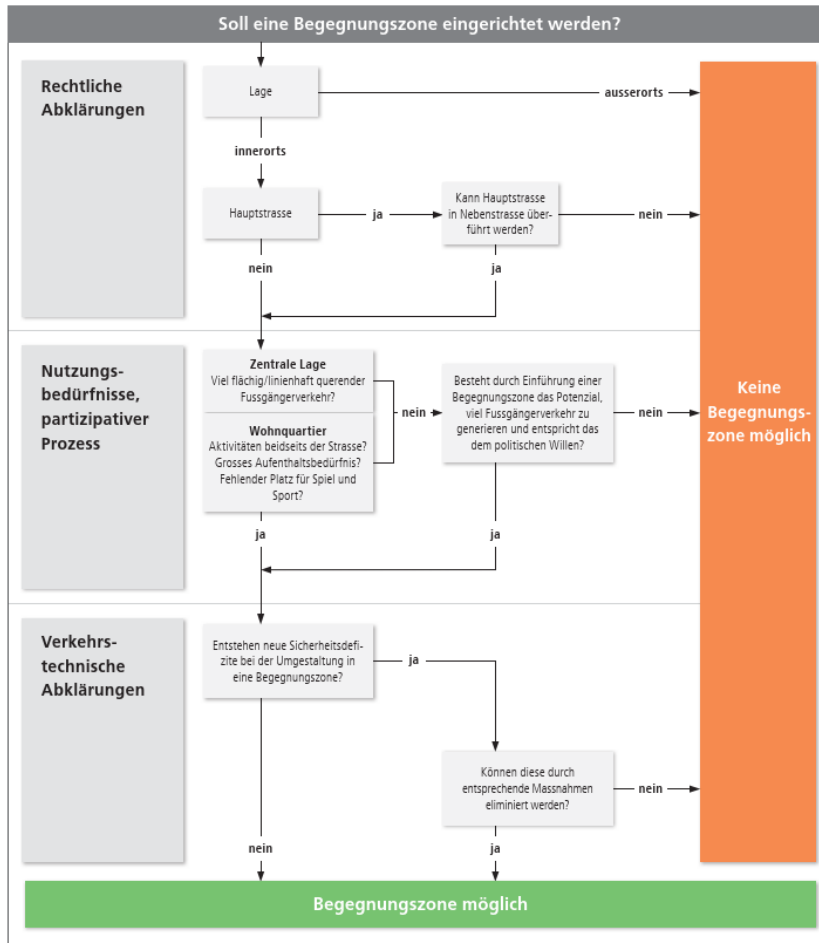


Abbildung 2 Entscheidungsdiagramm Begegnungszone [bfu]

Ausserdem wird aufgeführt welche Punkte in einem Gutachten für eine Begegnungszone abgehandelt werden sollen:

- Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen
- Übersichtsplan mit der Hierarchie der Strasse
- Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge zur Behebung
- Angaben zum herrschenden Geschwindigkeitsniveau (V_{85} und V_{50})
- Bestehende und angestrebte Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum
- Mögliche Auswirkungen auf das übrige Strassennetz
- Beschreibung der geplanten Massnahmen

Vor der Einführung der Begegnungszone wird die V_{85} gemessen. Liegt dies unter 25 km/h sind keine zusätzlichen Massnahmen nötig. Je höher der V_{85} über 25 km/h liegt, desto mehr Massnahmen sind erforderlich.

2.2.3 ASTRA/FUSSVERKEHR SCHWEIZ, BEGEGNUNGSZONEN

ASTRA und Fussverkehr Schweiz (ASTRA/Fussverkehr Schweiz, Begegnungszonen, Tendenzen und Herausforderungen nach 20 Jahren) beschreiben die typische Ausgangslage für Begegnungszonen in Geschäfts-/zentrumsgebieten wie folgt:

- Zentrale Lage und dichte Bebauung
- Gewerbenutzungen mit Publikumsverkehr
- Nutzungsbedarf aller Verkehrsarten
- Viele Menschen zu Fuss mit dispersen Wunschbeziehungen
- Belebung über längere Zeiträume
- Gestaltungsdefizit infolge dominierender Parkierung

Durch eine Begegnungszone können in diesen Gebieten verschiedene Ziele erreicht werden:

- Flanieren und Begegnen
- Flächiges Queren und Fussgängervortritt
- Durchlässigkeit für motorisierten Individualverkehr (MIV) und Koexistenz für alle Verkehrsteilnehmenden
- Öffentlicher Raum für urbane Vielfalt mit Gestaltung von Fassade zu Fassade
- Hohe Aufenthaltsqualität und Verweildauer durch gestalterische Aufwertung
- Gewerbe mit Bezug zum Aussenraum (z.B. Restaurant)
- Schutzbedarf für ältere Personen sowie Menschen mit Seh-, Hör- und Gehbehinderung
- Beibehaltung der Zufahrtsmöglichkeiten
- Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Im Bericht wurden verschiedene Studien dahingegen untersucht, was die Konsequenzen einer Begegnungszone sind:

- Einige Studien kommen zum Schluss, dass Begegnungszonen einen positiven Effekt auf die Kunden und Unternehmen hat und auch die Umsatzentwicklung steigt. Wie gross dieser Effekt ist, unterscheidet sich jedoch zwischen den Beispielen.
- Der grösste Teil des Umsatzes in integrierten Siedlungsräumen wird von der Kundschaft zu Fuss, mit dem Velo oder dem öv generiert. Autofahrer geben zwar einen grösseren Betrag pro Einzelfahrt aus, aber durch die höhere Einkaufsfrequenz geben Fussgänger, Velofahrer und öv-Benutzer über eine längere Zeitperiode gesehen mehr Geld aus.
- Gewerbetreibende unterschätzen den Anteil der Kundschaft, der nicht mit dem MIV unterwegs ist, systematisch.
- Es lässt sich keine Korrelation zwischen dem Abbau von Parkfeldern und einem Umsatzrückgang belegen.

2.3 FAZIT AUS DEN GRUNDLAGEN

Aus den obigen Grundlagen lassen sich die folgenden Punkte ableiten:

- Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten können aufgrund eines Verkehrsgutachtens reduziert werden. Das Gutachten muss die folgenden Punkte behandeln:
 - Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen
 - Übersichtsplan mit der Hierarchie der Strasse
 - Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge zur Behebung
 - Angaben zum herrschenden Geschwindigkeitsniveau (V_{85} und V_{50})
 - Bestehende und angestrebte Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum
 - Mögliche Auswirkungen auf das übrige Strassennetz
 - Beschreibung der geplanten Massnahmen
- Aus folgenden Gründen kann die Höchstgeschwindigkeit angepasst werden:
 - Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und nicht anders zu beheben.
 - Bestimmte Verkehrsteilnehmenden sind besonders zu schützen.
 - auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung kann so der Verkehrsablauf verbessert werden.
 - die übermässige Belastung der Umwelt (Lärm, Schadstoffe) kann verringert werden.
- Liegt die V_{85} unter 25 km/h sind keine Massnahmen nötig.

- Begegnungszonen in Geschäftsgebieten eignen sich vor allem dann, wenn ein flächiges Querungsbedürfnis und ein Bedürfnis nach Aufenthalt und Flanieren besteht.
- Begegnungszonen erlauben:
 - Flanieren und Begegnen
 - Eine hohe Aufenthaltsqualität
 - Gewerbe mit Bezug zum Aussenraum (z.B. Restaurant)
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Überlagerung verschiedenster Nutzungen
- Es kann kein negativer Effekt auf den Umsatz der Geschäfte in einer Begegnungszone nachgewiesen werden.

3. ISTZUSTAND

3.1 LAGE

Die Bandwiesstrasse liegt mitten in Rüti und verläuft parallel zur Jona. Nahe der Bandwiesstrasse befindet sich ein Oberstufenschulhaus.

Der südliche Teil der Bandwiesstrasse gehört zur Zentrumszone und der nördliche zu Kernzone. In der näheren Umgebung sind auch Wohn- und Industriezonen sowie Zonen für öffentliche Bauten zu finden. Entlang der Jona liegen Freihaltezonen vor.

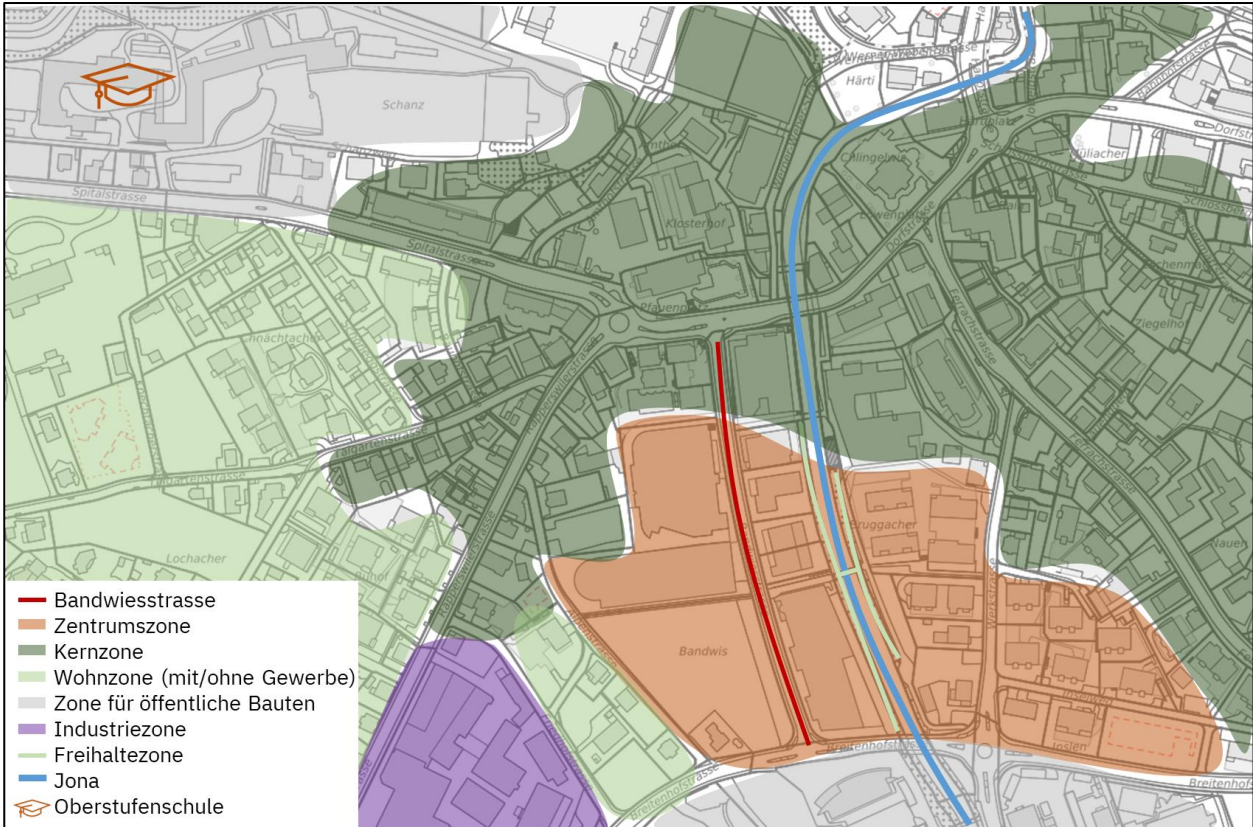


Abbildung 3 Lage der Bandwiesstrasse [GIS-Browser Kt. Zürich, bearbeitet]

3.2 NUTZUNGEN

Entlang der Bandwiesstrasse sind vor allem Geschäftsnutzungen wie z.B. Detailhändler oder eine Bank. In einigen Gebäuden sind in den oberen Geschossen Wohnungen vorhanden.

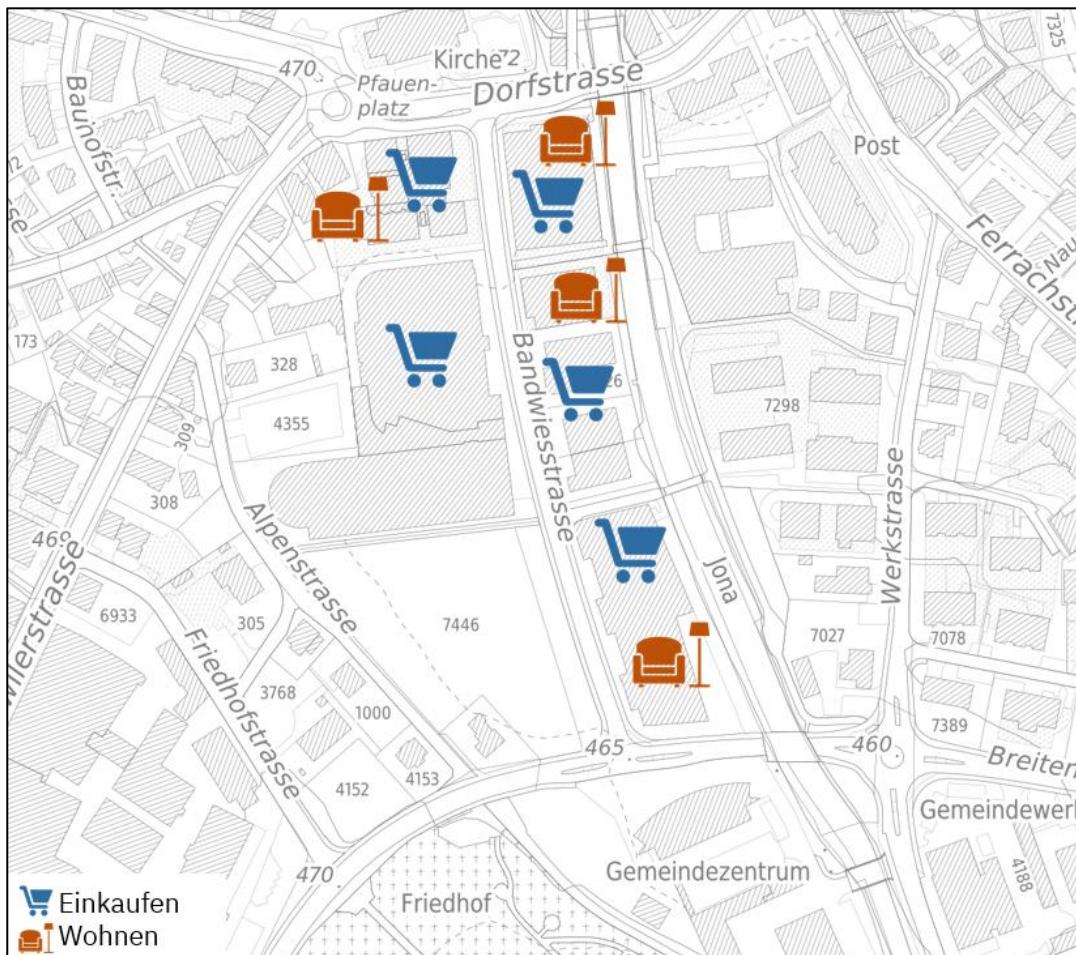


Abbildung 4 Nutzungen entlang der Bandwiesstrasse [GIS-Browser Kt. Zürich, bearbeitet]

3.3 STRASSENHIERARCHIE UND -GESTALTUNG

Bei der Bandwiesstrasse handelt es sich um eine Gemeindestrasse, welche als Temo-30-Zone ausgebildet wurde. Die Breite der Fahrbahn beträgt ca. 6 m. An den Zoneingängen ist jeweils die Markierung «Zone 30» angebracht. Sowie bei der Zufahrt zur Migros die Markierung «30» zur Wiederholung. Die Bandwiesstrasse wird auf Grund der reduzierten Geschwindigkeit und ihrer Funktion als Bindeglied für den Verkehr zwischen dem Quell-/Zielverkehr der Bandwiesstrasse (Verkehr mit Endziel/Startpunkt an der Bandwiesstrasse) und dem übergeordneten Strassennetz als Sammelstrasse klassifiziert.

3.4 PARKIERUNG

Entlang der Bandwiesstrasse sind verschiedene Parkhäuser vorhanden. Zusätzlich sind ein paar Parkfelder neben den Gebäuden markiert.

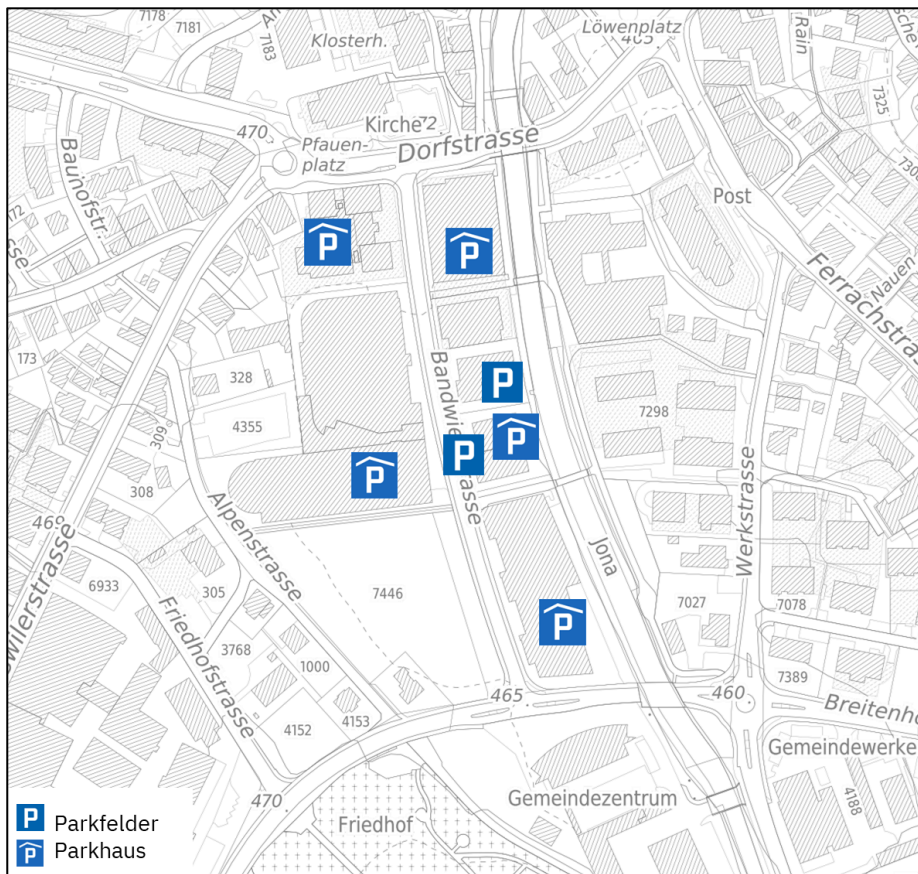


Abbildung 5 Parkierung an der Bandwiesstrasse [GIS-Browser Kt. Zürich, bearbeitet]

3.5 AUSNAHMETRANSPORTROUTEN

Auf der Bandwiesstrasse verläuft keine Ausnahmetransportroute.

3.6 VERKEHRsunFÄLLE

Zwischen 2015 und 2022 ereigneten sich auf der Bandwiesstrasse drei Fussgängerunfälle und zwei Schleuder/Selbstunfälle. Bei vier davon blieb es bei Leichtverletzten. Bei einem Unfall gab es eine getötete Person.

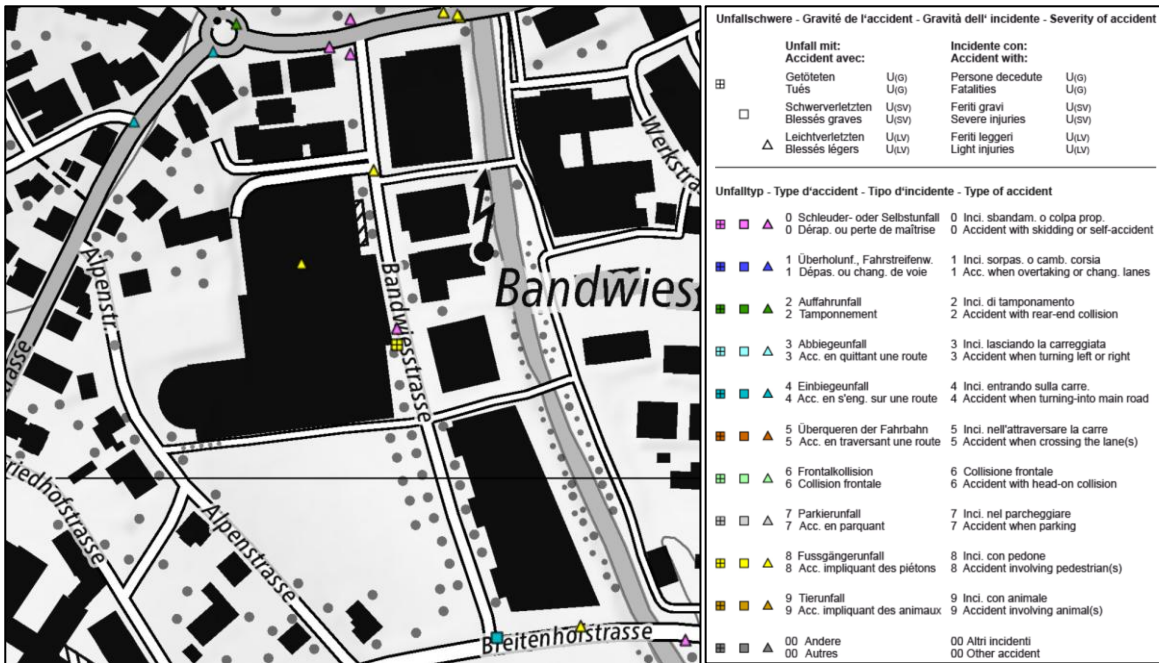


Abbildung 6 Unfälle auf der Bandwiesstrasse [Swisstopo]

3.7 RADARMESSUNG

3.7.1 AUFBAU DER ERHEBUNG

Um das Geschwindigkeitsniveau auf der Bandwiesstrasse zu erfassen, fand vom 06.-12. Oktober 2023 eine Verkehrszählung mit Geschwindigkeitsmessung statt.

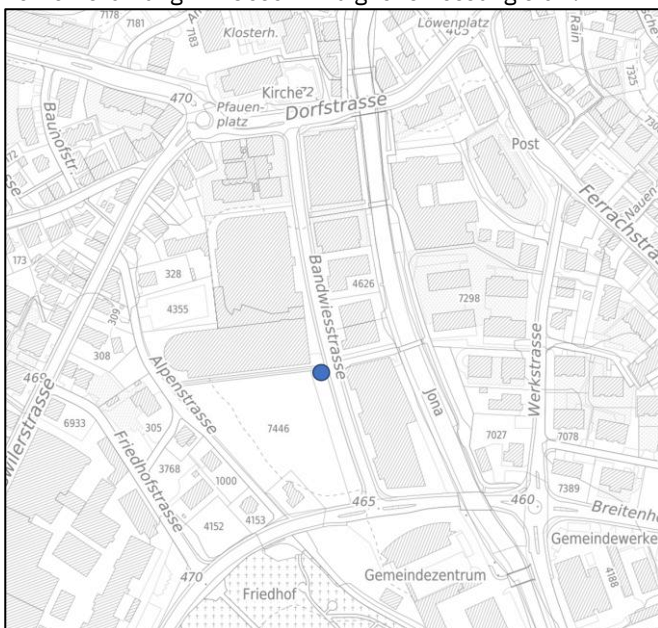


Abbildung 7 Standort Radargerät [GIS-Browser Kt. Zürich, bearbeitet]

Erhoben wurde die Anzahl Fahrzeuge pro Richtung, deren Geschwindigkeit sowie die Fahrzeugkategorie. Das Radargerät zur Erhebung wurde an einem Schild im mittleren Bereich der Bandwiesstrasse montiert.



Abbildung 8 Radar an der Bandwiesstrasse

3.7.2 ERGEBNISSE

Auf der Bandwiesstrasse wurde ein DTV von 2'940 gemessen. Zudem wurden pro Tag 860 Velos registriert. Der gemessene Schwerverkehr wird überwiegend durch den öffentlichen Verkehr verursacht.

	Durchschn. Fahrten pro Tag
Motorräder	395
Personenwagen	2'440
Schwerverkehr	105
Total	2'940
Velo	860

Tabelle 1 DTV pro Verkehrsmodus

Es wurden die untenstehenden Geschwindigkeiten gemessen. Dabei gibt V_d die durchschnittliche, gefahrene Geschwindigkeit an, V_{85} das 85 %-Perzentil (85 % der Fahrzeuge fuhren langsamer), V_{50} das 50 %-Perzentil und V_{max} die maximal gemessene Geschwindigkeit.

	V_d [km/h]	V_{50} [km/h]	V_{85} [km/h]	V_{max} [km/h]
Bandwiesstrasse	18	17	25	53

Tabelle 2 gefahrene Geschwindigkeiten auf der Bandwiesstrasse

3.8 FUSS- UND VELOVERKEHR

Im kommunalen Verkehrsplan ist auf der Bandwiesstrasse ein kommunaler Fuss- und Wanderweg ohne Hartbelag eingezeichnet. Entlang der Jona ist ein geplanter Fuss- und Wanderweg ohne Hartbelag vermerkt. Die geplante Begegnungszone ist ebenfalls eingetragen.

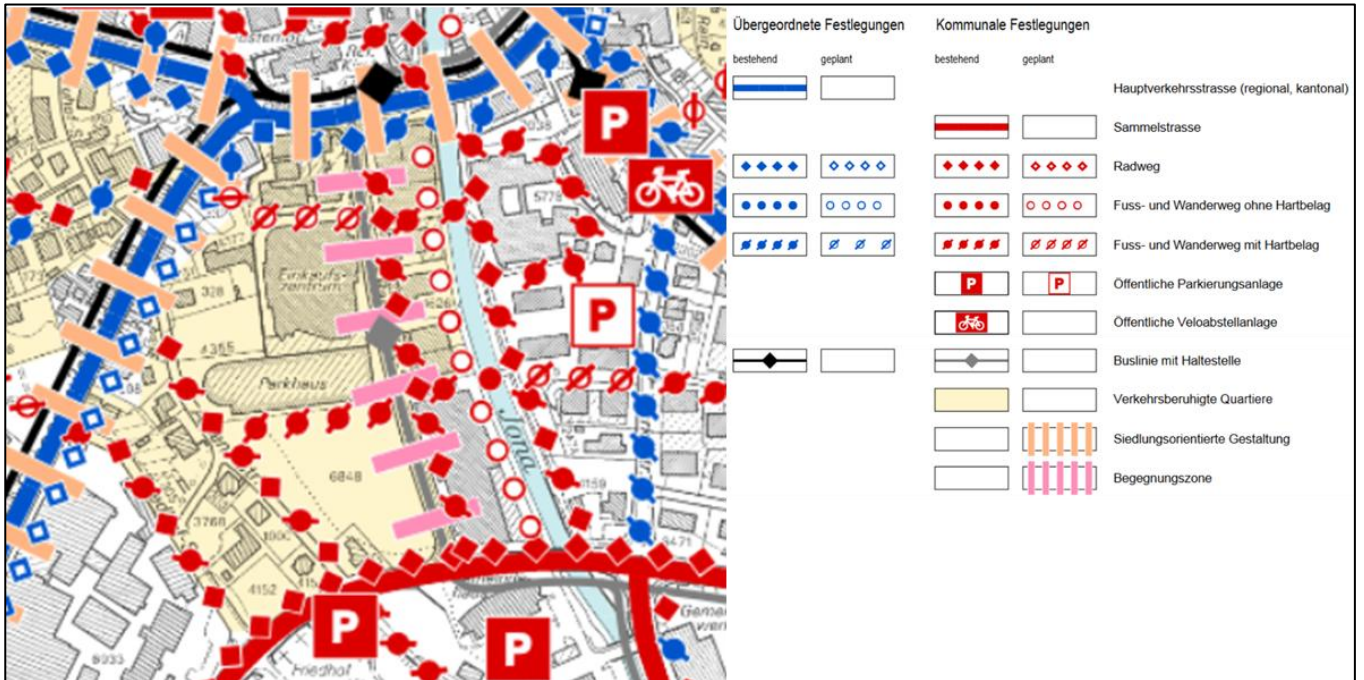


Abbildung 9 kommunaler Verkehrsplan [Gemeinde Rütli]

Der Veloverkehr nutzt die Fahrbahn im Mischverkehr.

3.9 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Mittig der Bandwiesstrasse befindet sich die Bushaltestelle Rütli, Bandwies. Diese wird werktags vier Mal in der Stunde und am Wochenende zwei Mal pro Stunde angefahren.

3.10 ZUSAMMENFASSUNG ISTZUSTAND

Kriterium		Bemerkung
Klassifizierung	<input type="checkbox"/> Hauptverkehrsstrasse <input type="checkbox"/> Verbindungsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Sammelstrasse	
Funktion	<input type="checkbox"/> verkehrsorientiert <input checked="" type="checkbox"/> siedlungsorientiert	Tempo-30-Zone
Lage	<input checked="" type="checkbox"/> innerorts <input type="checkbox"/> ausserorts	
Höchstgeschwindigkeit	<input checked="" type="checkbox"/> 30 km/h <input type="checkbox"/> 50 km/h <input type="checkbox"/> 60 km/h <input type="checkbox"/> 80 km/h	
DTV/Jahr	2'940 / 1'073'100 Fahrten	Vgl. Kapitel 3.7
Geschwindigkeit MIV	v _d : 18 km/h v ₈₅ : 25 km/h v _{max} : 53 km/h	Vgl. Kapitel 3.7
Lastwagenanteil	3 % (öffentlicher Verkehr)	Vgl. Kapitel 3.7
Transportroute	<input type="checkbox"/> Typ I <input type="checkbox"/> Typ II <input type="checkbox"/> Typ III <input checked="" type="checkbox"/> keine	
Buslinie	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Viertelstundentakt unter der Woche, am Wochenende Halbstundentakt
Schulweg	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Anzahl Fussgänger	<input checked="" type="checkbox"/> viel > 200 Personen/Tag <input type="checkbox"/> wenig 20-200 Personen/Tag <input type="checkbox"/> gering < 20 Personen am Tag <input checked="" type="checkbox"/> Fussweg vorhanden	Abschätzung, da keine Messdaten vorhanden
Anzahl leichte Zweiradfahrer	<input checked="" type="checkbox"/> viel > 200 Personen/Tag <input type="checkbox"/> wenig 20-200 Personen/Tag <input type="checkbox"/> gering < 20 Personen am Tag	Vgl. Kapitel 3.7
Landwirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/> viel <input checked="" type="checkbox"/> wenig	
Unfälle	<input checked="" type="checkbox"/> Unfälle mit Leichtverletzten <input type="checkbox"/> Unfälle mit Schwerverletzten <input checked="" type="checkbox"/> Unfälle mit Getöteten	Seit 2015 ereigneten sich 5 Unfälle (3 Fussgängerunfälle, 2 Schleuder/Selbstunfälle) auf der Bandwiesstrasse, bei einem davon kam es zu einem Getöteten
Massgebender Begegnungsfall	LW/LW	

Tabelle 3 Zusammenfassung Istzustand

Gemäss dem Diagramm der bfu aus Abbildung 2 und obigen Angaben ist die Bandwiesstrasse für eine Begegnungszone geeignet (innerorts, keine Hauptstrasse, zentrale Lage, keine Sicherheitsdefizite durch Einführung Begegnungszone).

4. BEURTEILUNG

4.1 ZIELE DER BEGNUNGSZONE

Mit der Begegnungszone auf der Bandwiesstrasse sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöhen
- flächenhaftes, vortrittsberechtigtes Queren des Fussverkehrs ermöglichen
- Flanieren und Begegnen ermöglichen
- Strassenraum von Fassade zu Fassade planen und gestalterisch aufwerten
- Attraktive Aussenräume für Restaurants/Cafés schaffen

4.2 STRASSENHIERARCHIE

Nachfolgend ist die Strassenhierarchie der Bandwiesstrasse und der umliegenden Strassenzüge abgebildet. Diese stützen sich auf die Angaben der VSS 40 040 Projektierung, Grundlagen, Strassentypen. Mit der Umgestaltung der Bandwiesstrasse übernimmt diese nur eine Erschliessungsfunktion.

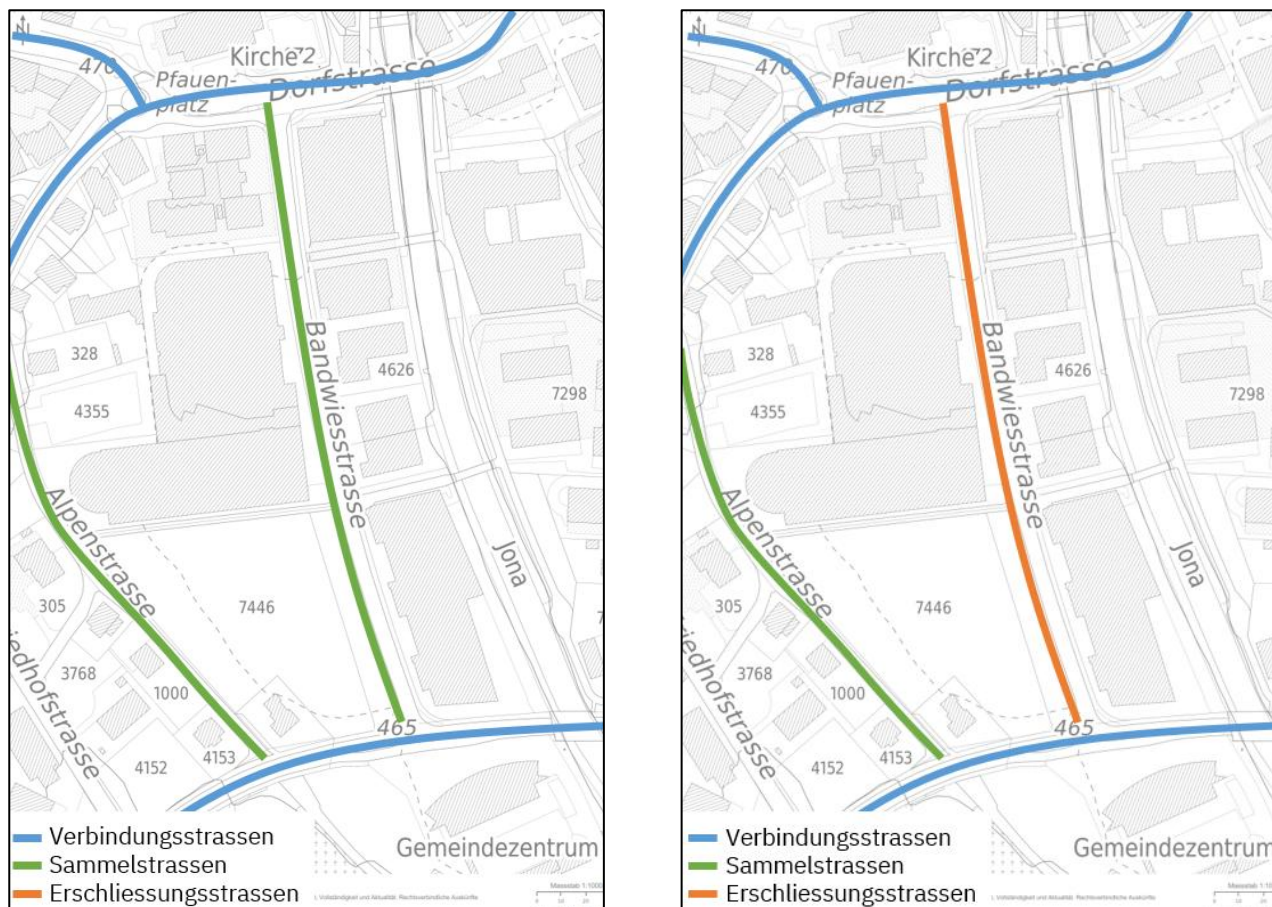


Abbildung 10 aktuelle und zukünftige Strassenhierarchie [GIS-Browser Kt. Zürich, bearbeitet]

4.3 SICHERHEITSDEFIZITE

Im Istzustand sind keine Kuppen, seitliche Parkfelder oder ähnliches zu finden, was als Sicherheitsdefizit durch die Begegnungszone behoben werden müsste.

Bei der bestehenden Fahrbahnhaltestelle kann es vorkommen, dass nachfolgenden Fahrzeuge den Bus überholen wollen. Aufgrund der tiefen Höchstgeschwindigkeit (bereits im Istzustand) sind die Bremswege jedoch kurz. Auch in der Begegnungszone bleibt die Fahrbahnhaltestelle bestehen.

Aufgrund der verzeichneten Unfälle (vgl. Kapitel 3.6) sind auf der Bandwiesstrasse keine Unfallschwerpunkte zu erkennen.

4.4 VORHANDENES GESCHWINDIGKEITSNIVEAU

Aktuell ist die Bandwiesstrasse als Tempo 30 Zone signalisiert. Bei der Verkehrserhebung auf der Bandwiesstrasse wurden die folgenden Kennzahlen gemessen:

	[km/h]
V ₅₀	17
V ₈₅	25

Tabelle 4 gemessene Kennzahlen

Mit der geplanten Umgestaltung und Signalisation sind die gefahrenen Geschwindigkeiten zu überprüfen.

4.5 QUALITÄT ALS WOHN-, LEBENS- UND WIRTSCHAFTSRAUM

Durch die Einführung der Begegnungszone soll der Anteil an Fuss- und Veloverkehr gegenüber der bestehenden Tempo-30-Zone erhöht werden. Durch den Anstieg an Fuss- und Veloverkehr sinkt der Anteil am MIV. Dies wiederum senkt die Belastung an Lärm und Schadstoffen, was die Wohn- und Lebensqualität erhöht.

Aufgrund der Umgestaltung sollen die Leute dazu animiert werden, sich länger entlang der Bandwiesstrasse aufzuhalten. Dieser Umstand führt wiederum dazu, dass die Geschäfte entlang der Bandwiesstrasse öfters frequentiert werden.

4.6 AUSWIRKUNG AUF ÜBRIGES STRASSENNETZ

Ein grosser Teil des Verkehrs auf der Bandwiesstrasse ist Quell- und Zielverkehr der anstossenden Nutzungen. Dieser Verkehr verbleibt auf der Bandwiesstrasse und nutzt keine alternativen Routen. Das Geschwindigkeitsniveau ist mit einer V₅₀ von 17 km/h und V₈₅ von 25 km/h bereits sehr niedrig.

Aus diesen Gründen wird mit der Ausweisung als Begegnungszone keine relevante Verkehrsverlagerung auf das übrige Strassennetz erwartet.

4.7 GEPLANTE MASSNAHMEN

Geplant ist, die Bandwiesstrasse mittels verschiedener Belagsmaterialien zu gestalten. Die verschieden farbigen Flächen reichen dabei von Fassade zu Fassade. Durchbrochen wird der Belag von Bepflanzen und Möblierungen. Die vorhandene Markierung für die Tempo-30-Zone wird ersetzt durch die entsprechende Markierung einer Begegnungszone.



Abbildung 11 Auszug aktuelle Situation Vorprojekt

5. FAZIT

Begegnungszonen ermöglichen den Passanten ein flächiges Queren und Laden zum Flanieren ein. Durch die durchgehende Gestaltung der Bandwiesstrasse von Fassade zu Fassade mit Einfärbungen des Belags, Sitzgelegenheiten und Begrünung erhöht sich die Aufenthalts- und Wohnqualität. Diese Effekte werden durch die tiefe gefahrene Geschwindigkeit verstärkt, da dies eine Reduktion der Belastung durch Lärm zur Folge hat.

Mit der Begegnungszone soll neben der Aufwertung des Strassenraumes auch der Verkehr auf der Bandwies reduziert und durch das neue Konzept der kurzen Wege ergänzt werden.

Gemäss einem Diagramm der bfu sind Begegnungszonen auf Strassen geeignet, die innerorts liegen, keine Hauptstrassen sind und eine zentrale Lage aufweisen. Zudem sollten durch die Temporeduktion keine Sicherheitsdefizite entstehen. Da sämtliche dieser Punkte auf die Bandwiesstrasse zutreffen, ist sie für eine Begegnungszone geeignet.

Mit der aktuellen Signalisation als Tempo 30 Zone liegt die V_{85} bei 25 km/h. Es sind keine Massnahmen erforderlich. Nach der Signalisation und Umgestaltung als Begegnungszone sollten erneut Verkehrsmessungen durchgeführt werden.

Als bestehendes Sicherheitsdefizit auf der Bandwiesstrasse ist die Fahrbahnhaltestelle zu nennen. Falls nachfolgende Fahrzeuge den Busüberholen wollen, kann es zu gefährlichen Situationen kommen. Mit einer Reduktion der Geschwindigkeit auf 20km/h reduziert sich der Bremsweg. Mit der Neugestaltung der Bushaltestelle als nicht überholbare Bushaltestelle wird dieses Sicherheitsdefizit beseitigt.

Da auf der Bandwiesstrasse wenig Durchgangsverkehr vorliegt und das Geschwindigkeitsniveau bereits tief ist, ist nicht mit einer Verkehrsverlagerung wegen der Signalisation als der Begegnungszone auf das übrige Strassennetz zu rechnen.

6. ÖFFENTLICHE MITWIRKUNG

Für die Gestaltungspläne Bandwies Nord und Süd inkl. dem Vorprojekt Bandwiesstrasse wurde vom 4. April 2025 bis zum 3. Juni 2025 eine öffentliche Mitwirkung (§ 12/13 StrG) durchgeführt.

Die Ergebnisse für den Bereich Verkehr / Begegnungszone sind im Mitwirkungsbericht dokumentiert.

Nachfolgend ist die Stellungnahme der Kantonspolizei aufgeführt:

«Beurteilung der Zonen

Die geplante Zone eignet sich aufgrund der Weisungen des UVEK vom 28.09.2001 und nach unseren Erfahrungen als Begegnungszone.

- Grundsätzlich sind wir mit Art und Anzahl der im Gutachten aufgeführten Massnahmen einverstanden. Im Hinblick auf die Detailausgestaltung dieser verkehrsberuhigenden Elemente verweisen wir auf die Beilage 'Grundlagen, Ablauf und Informationen für die Einführung einer Langsamfahrzone und Begegnungszone'.
- Details betreffend Signalisationen und Markierungen werden in der Ausführungsphase durch unseren Sachbearbeiter vor Ort festgelegt.

Bemerkungen

- Die am Eingang zur Begegnungszone Weidstrasse vorgesehene Markierung '20' ist wegzulassen. Die erwähnte Markierung ist nur als Wiederholung zulässig. (Anmerkung: Die Markierung wurde entfernt.)
- Die Kaphaltestelle für den Bus ist baulich so zu gestalten, dass die Vortrittsregelung für den MIV erkennbar ist.

Vorentscheid

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

Nachkontrolle

- Wir empfehlen die realisierten Massnahmen zur Durchsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h in der Begegnungszone nach circa einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Die entsprechenden Kontrollmessungen sind durch die Kommunalbehörde durchzuführen. Der V85%-Wert sollte maximal 28 km/h in der Begegnungszone betragen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, sind weitere Massnahmen zu prüfen und umzusetzen. "