



tribus
verkehrsplanung ag

Gemeinde Küsnacht
Abteilung Tiefbau und Sicherheit

KÜSNACHT

Halden-, Ränke- und Obere Heslibachstrasse

Beurteilung der vorgesehenen Tempo-30-Zone

STUDIE

27. November 2025



Impressum

Auftraggeber	Gemeinde Küsnacht, Abteilung Tiefbau und Sicherheit, 8700 Küsnacht Projektleiter: Davide Guido
Projektverfasser	tribus verkehrsplanung ag, 8600 Dübendorf Projektleiter: Marc Pianzola Projektingenieurin/Autorin: Vanessa Reiser
Bericht	Version / Datum: 0.1 / 27.11.2025 Anzahl Seiten (inkl. Titelblatt): 11 Datei: B-24003 Beurteilung Tempo 30 Zone t

1 AUSGANGSLAGE UND AUFTRAG

Die Gemeinde Küsnacht plant auf der Oberen Heslibachstrasse über die Ränkestrasse bis zur Einmündung der Haldenstrasse in die Bergstrasse eine Tempo-30-Zone (Abbildung 1). Auf den betroffenen Strassen gilt aktuell die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Es handelt sich um Quartierstrassen, welche hauptsächlich der Erschliessung des Wohngebiets dienen. Im Jahr 2027 wird der gesamte Strassenabschnitt saniert und der Strassenraum neu gestaltet. Die neue Tempo-30-Zone soll bereits für die Übergangszeit (2024-2027) umgesetzt werden, noch bevor der Strassenraum baulich an das neue Geschwindigkeitsregime angepasst wird.

Die Eignung des Strassenabschnitts für die Zonen-Signalisation gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG und Art. 2a Abs. 5 SSV wurde bereits untersucht und bestätigt. Die Kapo Zürich hat auf den betroffenen Strassenabschnitten die Tempo-30-Zone verfügt. Der Fokus dieser Studie liegt auf der Beurteilung der Eignung des bestehenden Strassenraums für eine Tempo-30-Zone. Für die Übergangszeit bis zum Jahr 2027 soll untersucht werden, ob der Strassenraum im heutigen Zustand auf eine Tempo-30-Zonen-Signalisation ausgelegt ist. Die erforderlichen verkehrsrechtlichen Massnahmen und Anpassungen an der Strassenraumgestaltung zur Umsetzung der Tempo-30-Zone sind aufzuzeigen.

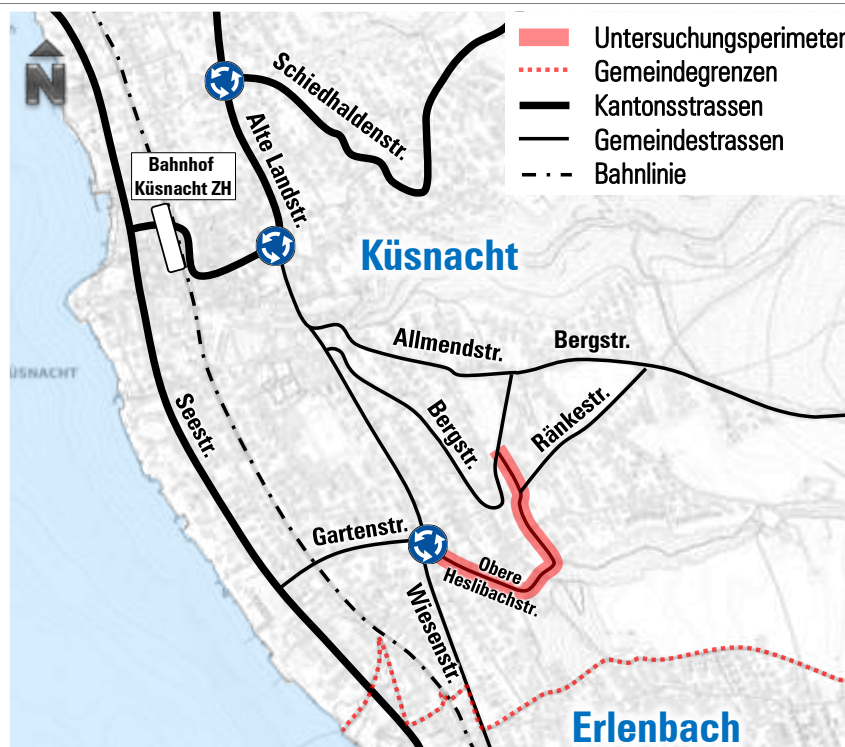


Abbildung 1: Übersicht Strassennetz

2 GESTALTUNG VON TEMPO-30-ZONEN

2.1 Vorgaben durch UVEK-Verordnung

Für die Gestaltung der Tempo-30-Zonen gelten besondere Regelungen, welche in der Verordnung der UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen festgehalten sind (SR 741.213.3).

In Tempo-30-Zonen gilt generell Rechtsvortritt. Eine abweichende Regelung durch Signale ist gemäss Art. 4 Abs. 1 der UVEK-Verordnung nur zulässig, wenn

- a. die Verkehrssicherheit es erfordert; oder
- b. die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Radverkehr ist.

Des Weiteren ist die Anordnung von Fussgängerstreifen generell unzulässig. Gemäss Art. 4 Abs. 2 der UVEK-Verordnung dürfen Fussgängerstreifen in Ausnahmefällen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger bestehen, namentlich bei Schulen und Heimen.

Nach Art. 5 Abs. 1 der UVEK-Verordnung müssen die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.

Der Zonencharakter kann gemäss Art. 5 Abs. 2 der UVEK-Verordnung mit besonderen Markierungen verdeutlicht werden.

Nach Art. 5 Abs. 3 der UVEK-Verordnung sind zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

Bauliche Veränderungen der Strasse zwecks Verkehrsberuhigung haben den Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS-Norm 40 210 ff) zu entsprechen. Für die besondere Signalisation und Markierung in Tempo-30-Zonen ist insbesondere die VSS-Norm 40 851 zentral. Von den VSS-Normen darf nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden.

2.2 Massnahmen für Geschwindigkeitsreduktion

Das vorhandene Geschwindigkeitsniveau zeigt, ob bei einer Tempo-30-Zone zusätzlich flankierende Massnahmen und eine Anpassung des Erscheinungsbilds der Strasse nötig sind, um die Geschwindigkeit zu senken. In Abhängigkeit des aktuellen v_{85} -Wertes empfiehlt das Bundesamt für Umwelt (bfu) auf Strassen im untergeordneten Netz folgende Massnahmen:

- $v_{85} \leq 38$ km/h: keine zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen notwendig
- $v_{85} = 38\text{--}42$ km/h: Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit: Bodenmarkierungen, Rechtsvortritt verdeutlichen, wechselseitige Anordnung von Parkfeldern
- $v_{85} > 42$ km/h: bauliche Verkehrsberuhigungselemente: Vertikalversätze, Horizontalversätze

3 SITUATIONSANALYSE

Die Halden-, Ränke- und Obere Heslibachstrasse grenzen an mehrere Stichstrassen, welche in die neue Tempo-30-Zone integriert werden sollen. Zusätzlich grenzt der Projektperimeter an mehrere Strassen, auf denen bereits eine Tempo-30-Signalisation umgesetzt ist (siehe Abbildung 2).

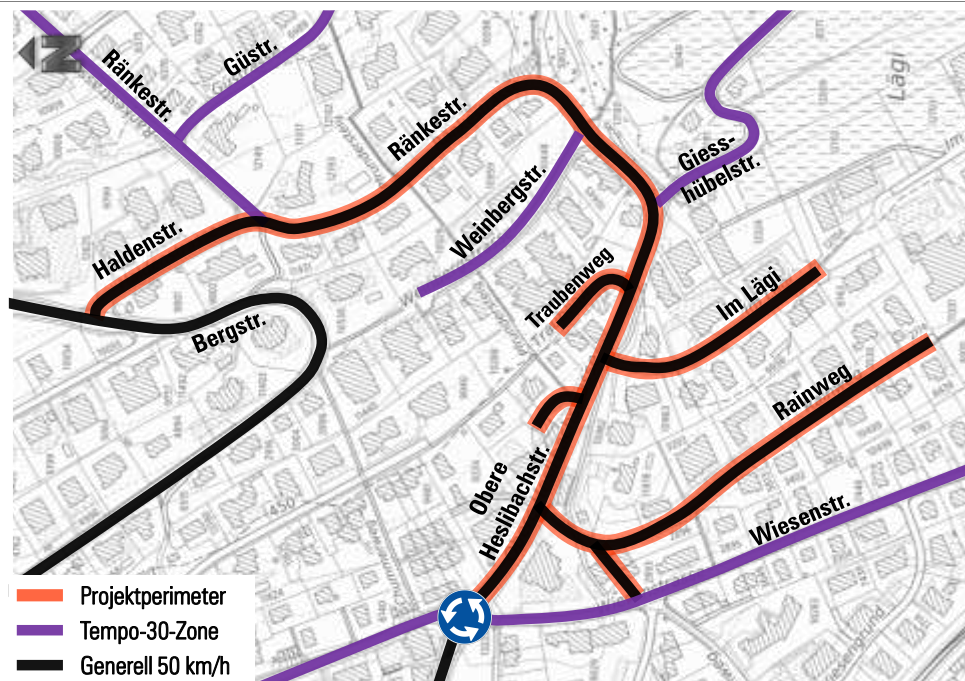


Abbildung 2: Übersicht Strassennetz und Temporegime

Die Fahrbahn auf der Halden-, Ränke- und Obere Heslibachstrasse ist eher breit dimensioniert (grösstenteils zwischen 6-7.5m). Durch seitliche Parkfelder und Einengungen bei Fussgängerstreifen sind Engpässe im Strassenraum vorhanden (siehe Abbildung 3). Die angrenzenden Stichstrassen sind schmal dimensioniert (4-5m).

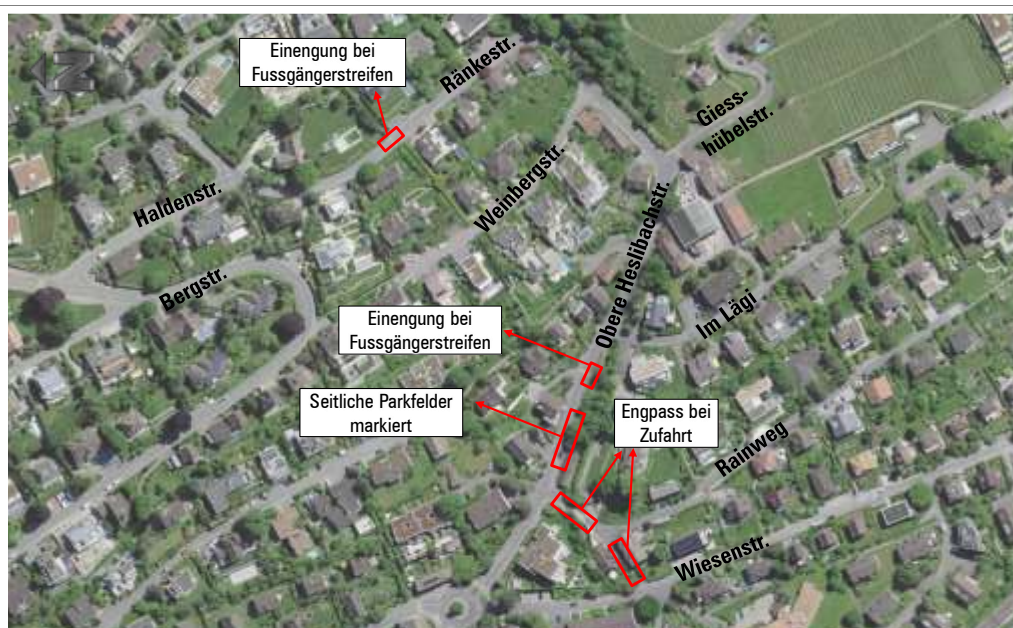


Abbildung 3: Übersicht vorhandene Einengungen und Engpässe

Aktuell befahren keine Buslinien die betroffenen Strassen. Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) beabsichtigen, mit einer Buslinie die Ränke- und Obere Heslibachstrasse neu in beide Richtungen zu befahren und Fahrbahnhaltstellen einzurichten. Ab einer Fahrbahnbreite von 6,1 m ist der Begegnungsfall zweier Busse bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 30 km/h gewährleistet. Es ist noch unklar, ob die Buslinie bereits vor dem Jahr 2027 in Betrieb genommen wird.

Für den Radverkehr ist keine separate Infrastruktur vorhanden. Radfahrende werden mit dem MIV geführt, so wie dies auch in Tempo-30-Zonen vorgesehen ist. Der Streckenabschnitt ist keine übergeordnete Verbindungsrouten für den Radverkehr (maps.zh.ch). Für den Fussverkehr sind mehrere Fussgängerstreifen und entlang der Strassen grösstenteils Trottoirs vorhanden. Das Fussgängeraufkommen und die Relevanz der betrachteten Strassen im Fusswegnetz werden vom Amt für Mobilität des Kanton Zürich als gering eingestuft (maps.zh.ch). Allerdings hat der Pfundersteig eine besondere Bedeutung, da er als Schulweg zum Kindergarten Traubenweg und zum Kindergarten- und Schulareal Heslibach dient (siehe Abbildung 4).



Abbildung 4: Schulweg und vorhandene Fussgängerstreifen im Projektperimeter

3.1 Vorhandenes Geschwindigkeitsniveau

Entlang der Oberen Heslibachstrasse ist das aktuelle Geschwindigkeitsniveau tief. Der v85-Wert liegt in beide Fahrrichtungen deutlich unter 38 km/h. Im Querschnitt fahren 85% der Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 34 km/h.

Die gefahrenen Geschwindigkeiten entlang der Ränkestrasse sind dahingegen für die geplante Tempo-30-Zone eher hoch. Der v85-Wert liegt je nach Fahrtrichtung zwischen 43 (Richtung Berg) und 46 km/h (Richtung See).

4 BEURTEILUNG UND ERFORDERLICHE MASSNAHMEN

4.1 Abschnitt Obere Heslibachstrasse

Entlang des Abschnitts der Oberen Heslibachstrasse sind die Übergänge zum angrenzenden Strassennetz, die Vortrittsregelungen und die Fussgängerquerungen umzugestalten (siehe Abbildung 5).

Bei der Ausfahrt aus dem Kreisel in die Obere Heslibachstrasse ist nach dem Fussgängerübergang ein Eingangstor zu erstellen. Eine Stele im Strassenraum mit der Signalisation «Beginn Zone 30»/»Ende Zone 30» sowie die Bodenmarkierung «ZONE 30» sind anzubringen. Aufgrund des provisorischen Zustands bis 2027 kann auf weitere Massnahmen wie ein Schachbrettmuster oder horizontale Versätze zur Verdeutlichung des Zoneneingangs verzichtet werden. Mit der reduzierten Geschwindigkeit von Tempo 30 sind die erforderlichen Anhaltesichtweiten nach VSS-Norm 40 090b gegeben, sodass die vorhandene Sicherheitslinie nicht mehr erforderlich ist und demarkiert werden soll.

Auf der Giesshübelstrasse ist das vorhandene Zonentor zu entfernen. Zusätzlich muss bei der Markierung «ZONE 30» die Markierung «ZONE» entfernt werden.

Innerhalb der Tempo-30-Zone gilt grundsätzlich Rechtsvortritt. Bei Grundstückszufahrten ist keine Rechtsvortrittsregelung erforderlich. Bei den Einmündungen des Rainwegs in die Wiesen- und Obere Heslibachstrasse bestehen Trottoirüberfahrten. Diese stellen eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung dar. Bei der Einmündung in die Wiesenstrasse können bei einer Rechtsvortrittsregelung die Sichtweiten nach VSS-Norm 40 273 nicht eingehalten werden. Deshalb ist aufgrund der Verkehrssicherheit gemäss Art. 4 der UVEK-Verordnung auf eine Rechtsvortrittsregelung zu verzichten. Die Trottoirüberfahrt bei der Einmündung des Rainwegs in die Obere Heslibachstrasse ist im Rahmen der Strassenraumsanierung zurückzubauen, wenn die erforderlichen Sichtweiten eingehalten werden können. Der Rückbau der Trottoirüberfahrt für die Übergangszeit bis 2027 ist aber unverhältnismässig, sodass sie aktuell beibehalten werden kann. Bei den Knoten mit neuer Rechtsvortrittsregelung sind die erforderlichen Sichtweiten nach VSS-Norm 40 273 eingehalten. Die vorhandenen Markierungen sind zu entfernen und neu ist der Rechtsvortritt zu markieren.

Die Fussgängerstreifen ab der Zonen-Signalisation sind aufzuheben (Markierung und dazugehörige Signalisation). Eine Ausnahme stellt der Fussgängerstreifen dar, welcher zum Pfrundersteig führt. Dieser kann gemäss Art. 4 Abs. 2 der UVEK-Verordnung aufgrund des besonderen Vortrittsbedürfnisses der Fussgänger (Schulweg) erhalten bleiben.

Aufgrund des bereits tiefen Geschwindigkeitsniveaus ($v_{85} < 38$ km/h) sind keine weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen erforderlich. Die vorhandenen Einengungen durch die seitlichen Parkfelder und den horizontalen Versatz beim Fussgängerübergang (Pfrundersteig) bewirken bereits eine Verkehrsberuhigung.



Abbildung 5: Ausschnitt aus Massnahmenplan auf der Oberen Heslibachstrasse

4.2 Abschnitt Ränkestrasse

Entlang des Abschnitts der Ränkestrasse sind der Übergang zur angrenzenden Tempo-30-Zone auf der Weinbergstrasse, eine angepasste Vortrittsregelung und Verkehrsberuhigungsmassnahmen umzusetzen (siehe Abbildung 6).

Das bestehende Eingangstor in der Weinbergstrasse muss entfernt werden. Für das Herstellen der Rechtsvortritt-Regelung muss am Knoten Ränke-/Weinbergstrasse die bestehende Markierung und Signalisation «Kein Vortritt» entfernt und neu der Rechtsvortritt markiert werden. Die erforderlichen Sichtweiten nach VSS-Norm 40 273 sind eingehalten.

Fussgängerstreifen sind innerhalb einer Tempo-30-Zone generell unzulässig. Der Fussgängerstreifen auf der Ränkestrasse stellt ein Ausnahmefall dar, da er den Pfrundersteig verbindet und somit Teil einer wichtigen Fusswegverbindung ist. Es bestehen besondere Vortrittsbedürfnisse der Fussgänger (Schulweg), weshalb dieser Fussgängerstreifen gemäss Art. 4 Abs. 2 der UVEK-Verordnung (siehe Kapitel 2.1) erhalten werden darf.

Die Geschwindigkeitsmessung hat ergeben, dass das vorhandene Geschwindigkeitsniveau für die geplante Tempo-30-Zone eher hoch ist ($v_{85} > 42$ km/h). Dabei ist besonders die gefahrene Geschwindigkeit der Fahrzeuglenkenden Richtung See hoch ($v_{85} = 46$ km/h). Bei diesem Geschwindigkeitsniveau sind gemäss Empfehlung des Bundesamts für Umwelt bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen erforderlich (siehe Kapitel 2.2). Für eine Verkehrsberuhigung empfehlen wir, auf der eher breit dimensionierten Fahrbahn eine Einengung auf der Strassenseite Richtung See anzubringen. Aufgrund des vorübergehenden Zustands bis zum Jahr 2027 sind grössere bauliche Massnahmen wenig verhältnismässig. Wir empfehlen, die Einengung durch das Markieren einer Sperrfläche und Aufstellen von Leitbaken umzusetzen. Die Einengung soll den Strassenraum um ca. 2m verschmälern. Die Fahrbahn verengt sich dadurch auf eine Breite von ca. 4m. Die Befahrbarkeit für eine mögliche Buslinie ist gegeben. Zusätzlich zur Einengung sollen die Bodenmarkierungen «30» den Zonencharakter verdeutlichen.

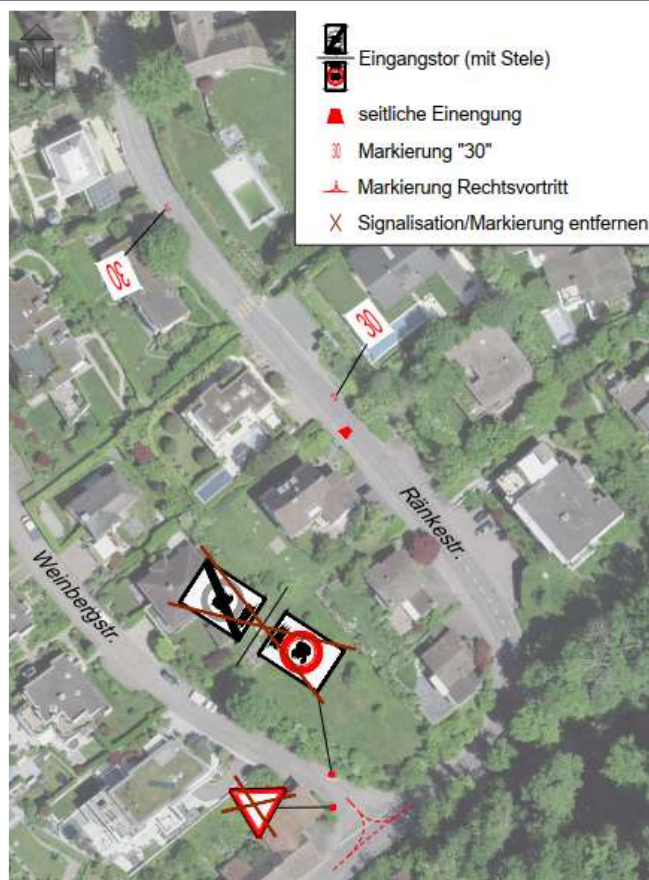


Abbildung 6: Ausschnitt aus Massnahmenplan auf der Ränkestrasse

4.3 Abschnitt Haldenstrasse

Entlang des Abschnitts der Haldenstrasse sind der Übergang zum angrenzenden Strassennetz und die Vortrittsregelung am Knoten Halden-/Ränkestrasse neu zu gestalten (siehe Abbildung 7/Abbildung 6).

Bei der Einfahrt aus der Berg- in die Haldenstrasse ist ein Eingangstor zu erstellen, welches den Übergang in die Tempo-30-Zone verdeutlicht. Eine Stele im Strassenraum mit der Signalisation «Beginn Zone 30»/«Ende Zone 30» und die Bodenmarkierung «ZONE 30» sind anzubringen. Am Standort existiert bereits eine Signalisation für die Blaue Zone. Hier kann eine Stele mit einer kombinierten Signalisation der beiden Tafeln angebracht werden. Weitere Massnahmen zur Verdeutlichung des Zoneingangs wie ein Schachbrettmuster oder horizontale Versätze sind aufgrund des provisorischen Zustands nicht erforderlich.

Auf der Ränkestrasse besteht ein Eingangstor, welches entfernt werden muss. Am Knoten Halden-/Ränkestrasse ist die bestehende Markierung und Signalisation «Kein Vortritt» zu entfernen und neu der Rechtsvortritt zu markieren. Die erforderlichen Sichtweiten gemäss VSS-Norm 40 273 sind eingehalten.



Abbildung 7: Ausschnitt aus Massnahmenplan auf der Haldenstrasse

5 MASSNAHMENKATALOG UND KOSTEN

Gemäss dem Massnahmenplan (siehe Beilage) sind für die Umsetzung der Tempo-30-Zone nachfolgende Massnahmen erforderlich:

Markierung

- 2 Markierungen «Zone 30»
- 2 Markierungen «30»
- 3 Markierungen Rechtsvortritt
- 1 Markierung Sperrfläche
- 2 Demarkierungen Fussgängerstreifen
- 5 weitere Demarkierungen (Kein Vortritt, Zone 30, Sicherheitslinie)

Signalisation

- 2 Zonentore mit Stele
- ca. 2 Leitbaken
- Entfernen von 3 Zonentoren
- Entfernen von 3 weiteren Signalisationen (Kein Vortritt, Standort eines Fussgängerstreifens)

Für die beschriebenen Massnahmen werden die Richtkosten auf ca. CHF 12'000 exkl. MwSt. geschätzt. Dabei beläuft sich die Kostenschätzung für die Installations- und Markierungsarbeiten auf CHF 6'000 (Annahme ca. 3 Tage Arbeit à 2 Personen) und für das Material auf CHF 6'000 (davon CHF 4'000 für Eingangstore).

6 FAZIT

Die geplante Tempo-30-Zone entlang der Oberen Heslibach-, Ränke- und Haldenstrasse kann für die Übergangszeit bis zum Jahr 2027 mit einfachen Massnahmen realisiert werden. Der im Massnahmenplan aufgezeigte Handlungsbedarf beschränkt sich auf Markierungs- und Signalisations-Massnahmen. Aufgrund des aktuellen Geschwindigkeitsniveaus wird zur Verkehrsberuhigung entlang der Ränkestrasse eine Einengung vorgeschlagen. Während der Übergangszeit kann diese mit einfachen Elementen, wie einer Sperrfläche und Leitbaken, realisiert werden. Insgesamt werden die Richtkosten für die Einführung der Massnahmen auf CHF 12'000 exkl. MwSt. geschätzt.

Wir empfehlen, nach der Einführung der Tempo-30-Zone im Rahmen eines Monitorings stichprobenartig die gefahrenen Geschwindigkeiten zu erheben und auszuwerten. Falls die gefahrenen Geschwindigkeiten zu hoch sind, sind weitere Massnahmen zu prüfen.