

T30-Zone Zwicky-Areal

Konzept und geplante Umsetzung

15. Januar 2024



Projektteam

Sara Meinecke
Stefan Meinecke

Stadt Wallisellen
Abteilung Bevölkerung + Sicherheit
Zentralstr. 9
8304 Wallisellen
Schweiz
Telefon +41 44 832 62 54

Reto Lorenzi

Stadt Dübendorf
Stadtplanungsamt
Usterstrasse 2
8600 Dübendorf
Schweiz
Telefon +41 44 801 67 25

Samuel Graf
Kristina Kössler
Christoph Lippuner

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

15. Januar 2024
2024-01-15 T30 Zwicky-Areal.docx

1. Ausgangslage und Ziel

Zur Ausrichtung der kommunalen Verkehrsplanung sowie als Basis für die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr (kRPV) hat die Stadt Wallisellen 2019 bis 2021 ein kommunales Gesamtverkehrskonzept (GVK) erarbeitet. Der Verkehrsberuhigung in den Quartieren kommt dabei eine grosse Bedeutung zu. Basierend auf dem kRPV wurde beschlossen in allen Wohnquartieren von Wallisellen Tempo-30-Zonen (T30-Zonen) einzuführen. Zusätzlich zu den bereits bestehenden T30-Zonen in den Gebieten Mälchrüti, Herzogenmühle und im Richti-Areal, wurde im Jahr 2022 die T30-Zone im Zentrum umgesetzt. Weiter wurden im Jahr 2023 T30-Gutachten zur flächendeckenden Umsetzung von T30 in den Wohnquartieren nördlich der Gleise (ausgenommen Schaffhauserstrasse) erarbeitet und öffentlich aufgelegt sowie weitere T30-Konzepte südlich der Neuen Winterthurerstrasse (Wohnquartiere «Föhrlibuckstrasse», «Im Langacker» und «Im Schwanen») in Erarbeitung. In einem nächsten Schritt soll nun auch im Zwicky-Areal eine T30-Zone umgesetzt werden. Dieses liegt sowohl auf dem Gemeindegebiet der Stadt Wallisellen als auch auf dem Gemeindegebiet der Stadt Dübendorf.

T30 als Verkehrsberuhigung in den Quartieren Wallisellens

In der Stadt Dübendorf wurde am 13. Juni 2021 ein einmaliger Kredit für die Realisierung von insgesamt 16 neuen T30-Zonen auf Quartiererschliessungsstrassen durch die Stimmbevölkerung abgelehnt. Somit haben sich die Stimmberechtigten grundsätzlich gegen die Einführung von Temporeduktionen respektive T30-Zonen ausgesprochen. Am 18. Juni 2023 wurde weiter die Volksinitiative «Mitbestimmen bei Temporeduktionen» durch die Stimmbevölkerung der Stadt Dübendorf angenommen. Darin wird gefordert, dass die Entscheidungskompetenz über Temporeduktionen und somit zur Umsetzung von T30-Zonen neu bei dem Gemeinderat anstatt dem Stadtrat liegen soll. Eine konkrete Umsetzung der Volksinitiative ist aktuell in Erarbeitung.

Voraussetzungen zu T30 in Dübendorf

Durch die Anpassungen der Signalisationsverordnung sowie der Verordnung des UVEK über Tempo-30-Zonen hat der Bundesrat ein vereinfachtes Verfahren zur Einführung von T30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen innerorts beschlossen. Ab Januar 2023 sind für die Anordnung von T30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen keine Gutachten mehr notwendig. Zukünftig soll jedoch ein Austausch mit der verkehrstechnischen Abteilung (VTA) der Kantonspolizei Zürich aufrechtgehalten werden, damit Anträge zur Errichtung von T30-Zonen auch zukünftig geprüft bzw. verfügt werden können.

Abschaffung der Gutachtenpflicht für Tempo-30-Zonen

1.1 Ziel

Auf dem Areal der traditionsreichen ehemaligen Seidenzwirnerei Zwicky & Co. AG ist in mehreren Etappen ein neues lebendiges und urbanes Quartier mit vielfältigem Wohn- und Arbeitsraum entstanden. Im Zwicky-Areal soll idealerweise gemeindeübergreifend die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf T30 umgesetzt werden. Durch die Geschwindigkeitsreduktion soll im Zwicky-Areal eine verkehrsberuhigende Wirkung sowie eine Erhöhung

der Verkehrssicherheit erzielt werden. Weiter sollen die Qualitäten im Wohn-, Lebens- und Gewerbe-/Wirtschaftsraum Zwicky-Areal entsprechend den Nutzungsansprüchen verbessert werden. Der vorliegende Bericht analysiert die aktuelle Situation im entsprechenden Gebiet und zeigt auf, wie die Umsetzung von T30 realisiert werden soll.

1.2 Perimeter

Auf dem Areal der traditionsreichen ehemaligen Seidenzwirnerei Zwicky & Co. AG ist durch die Sanierung der alten Gebäude und einer Ergänzung mit Neubauten ein neues lebendiges und urbanes Quartier mit vielfältigem Wohn- und Arbeitsraum entstanden. Heute ist das Zwicky-Areal ein lebendiger Stadtteil mit einer besonderen Lebensqualität und dem Charme der Industriezeit.

Zwicky-Areal

Das Zwicky-Areal liegt zwischen der Neugutstrasse im Osten/Nordosten, der Ueberlandstrasse im Süden, dem Autobahnanschluss im Westen/Nordwesten. Die Glatt und der Neugutviadukt (Eisenbahnbrücke) verlaufen X-förmig durch das Areal. Entlang der Glatt und der Eisenbahnbrücke verläuft grösstenteils auch die Gemeindegrenze von Wallisellen und Dübendorf: Das Gebiet nördlich der Gleise und Glatt (Baufelder A und C) liegt auf Gemeindegebiet Wallisellen, die Gebiete südlich der Glatt und östlicher der Eisenbahnstrecke (Baufelder D und E) liegen auf Dübendorfer Gemeindeboden (Abbildung 1).

Lage und Gemeindegrenze

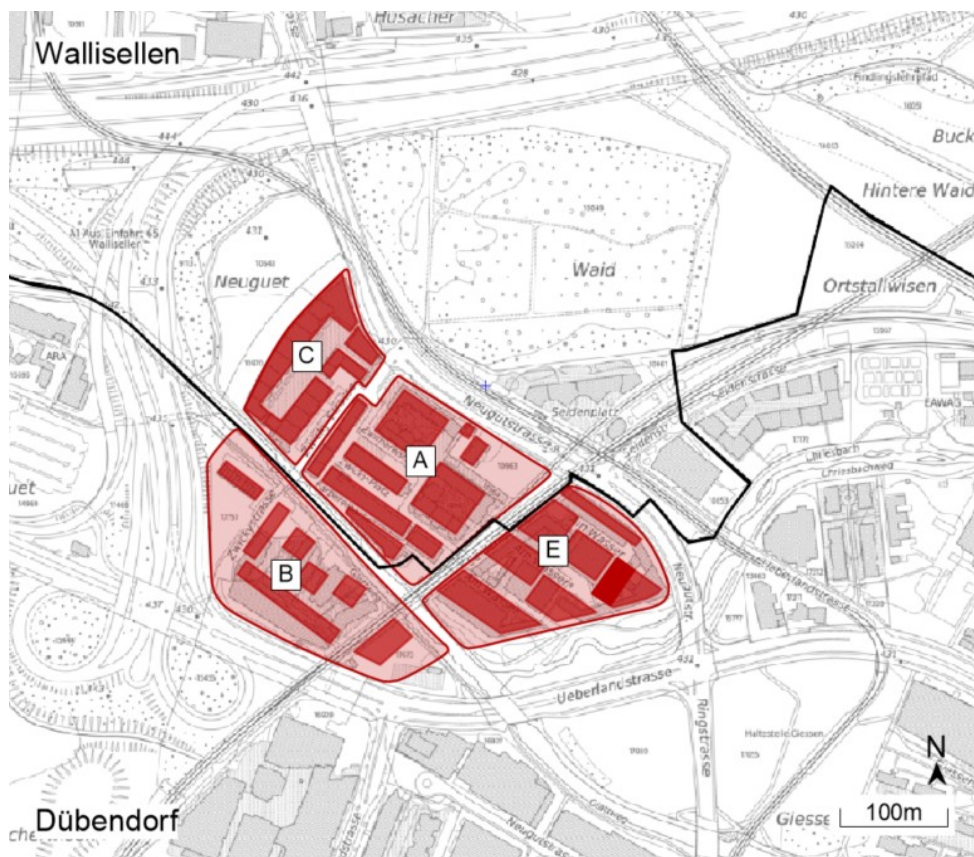


Abbildung 1 Perimeter «Zwicky-Areal» inkl. Baufelder südlich der Neugutstrasse

Die Strassen im Zwicky-Areal befinden sich in unterschiedlichen Eigentumsverhältnissen. Zum Erarbeitungszeitpunkt dieses Berichts sind folgende Eigentumsverhältnisse gegeben:

Eigentumsverhältnisse

- Der **nördliche Abschnitt der Zwicky-Strasse inkl. Brücke (Gemeindestrasse, Wallisellen)** teilt die Baufelder C und A ist im Eigentum der Stadt Wallisellen. Der Strassenraum wird aktuell durch die ursprüngliche Eigentümerin, die Zwicky & Co AG, final umgestaltet. Dieser Prozess läuft parallel zur vorliegenden Umsetzung von T30. Die beiden Projekte sind eng aufeinander abgestimmt. Die finale Umgestaltung der Zwicky-Strasse stellt die Basis und die Plangrundlage des Auflageplans T30 Zwicky-Areal dar.
- Der **südliche Abschnitt der Zwicky-Strasse (Privatstrasse, Dübendorf) südlich der Brücke** dient der Erschliessung des Baufeld D. Die Strecke liegt auf Dübendorfer Gemeindeboden, ist zum Erarbeitungszeitpunkt jedoch noch im Privatbesitz der Eigentümerin Zwicky & Co AG.
- Die **Zwirnereistrasse (Privatstrasse, Wallisellen)** verläuft durch das Baufeld A und dient der Erschliessung der Baufelder A und E.
- Der **Seidenweg (Gemeindestrasse Dübendorf)** wurde nach der Fertigstellung der Bauarbeiten der Stadt Dübendorf übergeben und ist somit im Eigentum der Stadt Dübendorf. Er ist für den motorisierten Verkehr über die Zwirnereistrasse erschlossen. Sowohl am südwestlichen Ende (Brücke) als auch am nordöstlichen Enden (Anschluss Neugutstrasse) des Seidenwegs wird eine Durchfahrt für den motorisierten Verkehr durch Poller verhindert. Der Seidenweg soll somit primär dem Fuss- und Veloverkehr und der Anlieferung dienen. Die an den Seidenweg angrenzenden Räume «Am Wasser» sind und bleiben im Privatbesitz. Es handelt sich dabei nicht um klassische Strassenräume.

2. T-30-Zone «Zwicky-Areal»

Räumliche Situation

Das Zwicky-Areal ist eine grosse ehemalige Industriebrache, welche im Zeitraum zwischen 2007 und 2019 zu einem Wohn- und Gewerbequartier umgestaltet wurde. Heute handelt es sich um ein dichtes Wohnquartier mit gewerblicher Nutzungen. Nebst (genossenschaftlichem) Wohnen befinden sich auch Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten (z.B. Aldi, Brauerei, Kleingewerbe etc.) auf dem Zwicky-Areal. Durch den Gestaltungsplan wurde das Areal autoarm geplant und ausgeführt, es stehen somit nur eine begrenzte Anzahl an Parkplätzen für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung.

Zonenbeschreibung

Für den Strassenverkehr ist das gesamte Zwicky-Areal ausschliesslich über die Neugutstrasse aus dem Nordwesten erschlossen. Mit dem ÖV ist das Areal im Norden mit der Glattalbahn (Linie 12, Haltestelle Neugut), im Süden mit der Buslinie 759 (Haltestelle Dübendorf Neugut) erschlossen. Der Bahnhof Stettbach liegt rund 1 km südlich des Zwicky-Areals. Für den Veloverkehr ist das Areal durch zwei kantonale Hauptverbindungen (Neugutstrasse, Glattweg) an die Städte Dübendorf, Wallisellen und Zürich angebunden. Entlang der Zwicky-Strasse sind diese beiden Routen ebenfalls durch eine kantonale Hauptverbindung verbunden.

Verkehrliche Erschliessung

Verkehrliche Situation

Entlang der Zwicky-Strasse, die als relevanter Abschnitt betrachtet werden kann, wurden die Verkehrsmengen und gefahrenen Geschwindigkeiten mittels Seitenradargeräten erhoben. Die Erhebungsstandorte befanden sich auf der Höhe Zwicky-Strasse Nr. 5 (Abbildung 2). Die Messungen wurden im Zeitraum zwischen dem 13.-19. März 2023 durchgeführt. Somit konnte sichergestellt werden, dass die Verkehrserhebung nicht durch Schulferien oder Feiertage beeinflusst wird. Bezüglich des Wetters sind keine relevanten Vorkommnisse zu nennen.

Verkehrserhebung:
Standort und Zeitpunkt



Abbildung 2 Standort Verkehrserhebung Zwicky-Strasse, Höhe Nr.5.

Die Zwicky-Strasse weist mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von rund 780 Fahrzeugen eine niedrige Verkehrsbelastung mit einem sehr niedrigen Schwerverkehrsanteil von rund 1.5% auf. Basierend auf den Resultaten der Verkehrserhebung konnte die Geschwindigkeit (V85) festgestellt werden. 85% des motorisierten Verkehrs fährt mit einer Geschwindigkeit von 35km/h (in Richtung Neugutstrasse) oder langsamer. In Richtung Süden respektive Dübendorfer Arealteil liegt V85 bei 33km/h (Tabelle 1). Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/h wird weitgehend eingehalten.

Verkehrsmengen
und Geschwindig-
keiten

	DTV	Spitzenstunden		Anzahl LKW	Geschwindigkeit (V ₈₅)
		MSP	ASP		
Zwicky-Areal	778	50 Fz./h	73 Fz./h	1	35 km/h (in Richtung Neugutstrasse) 33 km/h (in Richtung Süden)

Tabelle 1 Resultate Verkehrserhebung Zwicky-Areal

Massnahmen

Bei Zoneneingängen verdeutlicht ein Torelement das Temporegime. Je nach Strassenraum kann eine Stele (Torelement) direkt in den Belag, in einem Blumentopf oder in einer Rabatte (vgl. «Horizontalversatz») verankert werden. Weiter kann die Tempo-30-Signalisationstafel auch an einen bestehenden Signalisationshalter angebracht werden. Zusätzlich zur Zonensignalisation ergänzt die Markierung «ZONE 30» bei der Zoneneinfahrt das Torelement (Abbildung 3). Die Markierung ist durch die «Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn» des UVEK festgelegt. Es empfiehlt sich, die sowohl die Zoneneingänge als auch die gesamten Zonen einheitlich zu gestalten.

Mindest-
massnahme



Abbildung 3 Torelement T-30 Zone inkl. Bodenmarkierung Zoneneingang, Rotackerstrasse Wallisellen

Mögliche weitere Massnahmen, welche der Temporeduktion dienen und den Verkehr entschleunigen, sind Horizontalversätze (seitliche Verengungen) sowie Vertikalversätze (punktuelle Erhöhungen der Fahrbahn). Grundsätzlich handelt es sich dabei um bauliche Massnahmen wie Schwellen, Belagskissen, Fussgänger-Erker oder Rabatten/Baumbepflanzungen.

Weitere mögliche
Massnahmen

Horizontalversätze bzw. seitliche Einengungen können jedoch auch durch Markierungsmassnahmen erfolgen (z.B. Parkfelder, farbiger Streifen entlang Strassenrand).

Die Markierung «Rechtsvortritt» besteht aus einer spezifischen Anordnung der Leitlinie in der Fahrbahnmitte im Knotenbereich. Die Leitlinie beginnt in einem gewissen Abstand (in der Regel 5 Meter) zur Querfahrbahn, damit die Fahrzeuglenker auf den Knoten und die Vortrittsverhältnisse aufmerksam werden. Leitlinien werden entsprechend den übrigen T30-Zonen in Wallisellen auf kommunalen Verbindungsstrassen und kommunalen Sammelstrassen dort angebracht, wo dies aufgrund der Sichtverhältnisse und der baulichen Gestaltung des Strassenraumes zur Verdeutlichung der Vortrittsverhältnisse in einer schlecht wahrnehmbaren Verzweigung nötig ist. Auf kommunalen Erschliessungsstrassen wird bei der Umsetzung von T30 in Wallisellen aus Gründen der Verhältnismässigkeit grundsätzlich auf eine Markierung von Leitlinien verzichtet. Aufgrund der grosszügigen Dimensionierung der Einmündung beim Knoten Zwickystr./Neugutstrasse wird empfohlen trotzdem eine Leitlinie zu markieren. Dadurch werden auch allfällige Unklarheiten betreffend Vortrittsverhältnissen im Zusammenhang mit der T-förmigen Anordnung der einmündenden Strassenzügen deutlich gemacht.

Markierung von Leitlinien als Hinweis auf gesetzlichen Rechtsvortritt

Konkrete Umsetzung T30 Zwicky-Areal

Ziel ist es, die T30-Zone gemeindeübergreifend im gesamten Zwicky-Areal umzusetzen. Der Entscheid für eine Geschwindigkeitsreduktion liegt in der Zuständigkeit der jeweiligen Gemeinde. Sollte sich die Gemeinde Dübendorf gegen eine Umsetzung von T30 im Zwicky-Areal entscheiden, verdeutlicht die Rückfallebene eine Umsetzung ohne die Dübendorfer Strassenabschnitte. Die Umsetzung der T30-Zone im Zwicky-Areal (Gesamtes Areal sowie Rückfallebene ohne Dübendorf) erfolgt entsprechend den im Auflageplan aufgezeigten Massnahmen (Abbildung 4).

Massnahmen für T30 mit und ohne Dübendorfer Strassenabschnitte

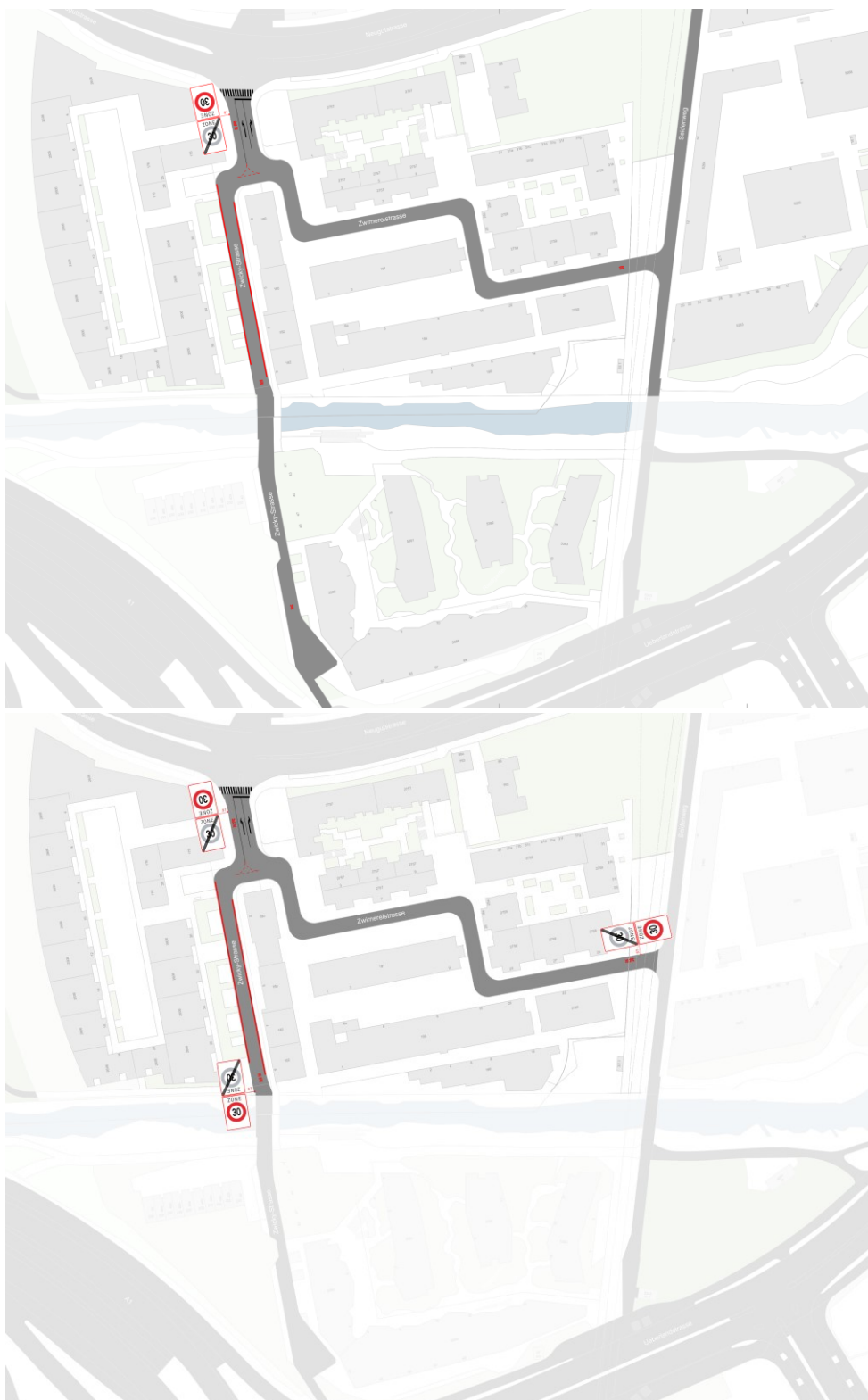


Abbildung 4 Auflageplan (Ausschnitt) T30-Zone gesamtes Zwicky-Areal (oben)
 Auflageplan Rückfallebene (Ausschnitt) T30-Zone Zwicky-Areal Wallisellen ohne
 Dübendorfer Strassenabschnitte (unten)

Bei der Umsetzung von T30 im gesamten Areal gibt es nur einen Zoneneingang/Zonenausgang beim Knoten Neugut-/Zwickystrasse. Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten bei der Einmündung wird auf eine Stele als Eingangstor verzichtet (Rückstaurisiko auf Neugutstrasse, Beeinträchtigung der

Platzierung Zonen-
 eingang

Verkehrssicherheit durch Verkehr in Richtung Zwickystrasse). Der Zoneneingang wird am vorhandenen Signalträger installiert, die T50-Signaltafel wird ersetzt. Sollte sich die Gemeinde Dübendorf gegen T30 aussprechen sind zwei weitere Zoneneingänge zu ergänzen (Abbildung 4 unten, Rückfallebene). Auch bei diesen Standorten werden die vorhandenen Signalträger genutzt. Die konkreten Standorte sind in Anhang A2 aufgezeigt.

Die Zwickystrasse verfügt aktuell über einen Querschnitt von rund 8m, welcher für ein Geschwindigkeitsregime T30 tendenziell überdimensioniert ist. Die lichte Breite für den Begegnungsfall bei T30 liegt bei 4,8m (PW/PW) respektive 5,3m (PW/LW) (VSS 40 201). Dennoch beträgt bereits heute die gemessene Geschwindigkeit (v85) 33-35 km/h, wodurch keine baulichen Massnahmen notwendig sind. Der Strassenraum wird dennoch im Rahmen der Finalisierung der Arealentwicklung angepasst. Aufgrund der angrenzenden Senkrechtparkierung muss die Fahrbahn weiterhin eine Breite von rund 6,5m aufweisen (VSS 40 291). Unter Berücksichtigung der erwähnten Breiten bei Begegnungsfall T30 wird die Fahrbahn durch markierungstechnische Massnahmen (FGSO-Bänder) visuell verschmälert (VSS 40 214). Solche Farbbänder dienen der Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrende (Abstand zu Senkrechtparkierung) und können sich zudem positiv auf die Reduktion der Fahrtgeschwindigkeit auswirken (wahrgenommene Verengung des Strassenraums). Am Knoten Zwicky-/Zwirnereistrasse wird der Rechtsvortritt markiert. Bei einer Umsetzung im gesamten Areal werden weiter drei «30» Bodenmarkierungen zur Erinnerung des Geschwindigkeitsregimes angebracht.

Weitere Massnahmen

Der Auflageplan sowie die Rückfallebene liegen im Anhang A3 bei. Er wurde in Zusammenarbeit mit der parallellaufenden Strassenraumplanung der Zwicky & Co AG erarbeitet. Der Auflageplan beinhaltet somit nebst den markierungs- und signalisationstechnischen Massnahmen zur Umsetzung von T30 auch die baulichen Anpassungen entlang der Zwickystrasse des Parallelprojekts.

Auflageplan

Kosten

In der folgenden Tabelle sind die Kosten für die empfohlenen Massnahmen zusammengefasst (Grobschätzung $\pm 30\%$, Preisbasis 2022). Die angegebenen Einheitspreise sind für eine Kostenschätzung auf Stufe Vorprojekt geeignet. In den Einheitspreisen sind folgende Kosten nicht enthalten: Baustelleninstallationen/Grundkosten, Projektierung und Bauleitung, Unvorhergesehenes, Reserven und die Mehrwertsteuer. Weiter ist für eine Kostermittlung die Menge der auszuführenden Massnahmen relevant. Je nach Anzahl der Einzelmassnahmen erhöht resp. reduziert sich der Einheitspreis pro Massnahme.

Kostengrobschätzung Umsetzung T30

Gesamtes Zwicky-Areal				
Element	Einheit	Kosten / Einheit [CHF]	Anzahl	Kosten [CHF]
Signalisation				
Zonensignal / Kombisignal (Vorderseite Eingang Zone T30, Rückseite Aufhebung Zone T30)	Stk.	600-1'500*	1	600-1'500
Markierung				
Rechtsvortritt	Stk.	1'000	1	1'000
Linien (FGSO-Bänder)	m2	80	95	7'600
«ZONE 30»	Stk.	400	1	400
«30»	Stk.	200	3	600
Kosten Zwicky-Areal				10'200
Zwicky-Areal Wallisellen, Rückfallebene (ohne T30 auf Dübendorfer Gemeindegebiet)				
Element	Einheit	Kosten / Einheit [CHF]	Anzahl	Kosten [CHF]
Signalisation				
Zonensignal / Kombisignal (Vorderseite Eingang Zone T30, Rückseite Aufhebung Zone T30)	Stk.	600-1'500*	3	1'800-4'500
Markierung				
Rechtsvortritt	Stk.	1'000	1	1'000
Linien (FGSO-Bänder)	m2	80	95	7'600
«ZONE 30»	Stk.	400	3	1'200
Kosten Zwicky-Areal (Rückfallebene)				11'600
* Der Minimalbetrag bezieht sich auf den Fall, dass das Signal an einem bestehenden Signalträger befestigt werden kann. Der Maximalbetrag bezieht sich auf die Montage inkl. eines neuen Signalträgers. Für die Berechnung der Kosten wird davon ausgegangen, dass die vorhandenen Signalträger genutzt werden können (Minimalbetrag).				

3. Nachkontrolle

Gestützt auf Art. 6a SVG haben die Gemeinden das Strassennetz auf mögliche Gefahrenstellen zu überprüfen und Unfallschwerpunkte zu ermitteln. Die realisierten Massnahmen sollen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung überprüft werden. Werden die angestrebten Ziele nicht erreicht, sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.

Für die Nachkontrolle der T30-Zone im Zwicky-Areal empfehlen wir die folgenden Massnahmen ein Jahr nach Einführung von T30:

- Geschwindigkeitsmessung an denselben Stellen wie für dieses Konzept aus dem Jahr 2023 wiederholen. Damit ist die Vergleichbarkeit mit den alten Messungen gegeben.
- Analyse der polizeilich registrierten Unfälle im Jahr nach der Einführung der T30-Zone.
- Eruierung von allfälligen neuen Sicherheitsdefiziten, die beispielsweise durch Anpassungen im Strassenraum entstanden sind. Diese müssten durch entsprechende Massnahmen eliminiert werden.

Zusätzlich könnte auch eine Umfrage bei der Quartierbevölkerung sowie im Gebiet Arbeitenden durchgeführt werden. Gemäss Auskunft der Gemeinde stellen die hochdrehenden Motoren ein zentrales Problem für die Anwohnenden dar. Dieses kann durch die Einführung von T30 nicht direkt adressiert und verhindert werden. Es ist deshalb unklar, ob eine Umfrage erwünschte Erkenntnisse in Bezug auf die Wirksamkeit der Geschwindigkeitsreduktion zu Tage fördert.

Sollte an den Messstandorten bei der Nachkontrolle V_{85} nicht (mehr) eingehalten sein, sind zusätzliche Massnahmen zu prüfen.

A1 Verkehrserhebung März 2023



Verkehrszählung 2023

Gemeinde Wallisellen

Zählstelle Nr.	830411	Zählung	
Gemeinde	Wallisellen	Gerät-Typ	Seitenradar (TOPO.bigbox32)
Route Nr.	-	Gerät-Nr.	3853
Strassenname, Hausnummer	Zwickystrasse 5	Büro	Ballmer+Partner AG
Standort (z.B. Flurname)	-	Messperson	Tobias Stöcklin
Landeskoordinaten (E / N)	2'687'780 1'251'086	Auswertung	22.03.2023 / tst
Anzahl Spuren	2	Ausgewerteter Zeitraum	
Richtung 1 (R1)	nach Neugutstrasse	Dauer (in Tagen)	7
Richtung 2 (R2)	nach Riedgarten	von	Mo 13.03.2023 00:00
		bis	So 19.03.2023 24:00
Grund der Zählung	Verkehrserhebung Gutachten Tempo 30		
Auftraggeber	Gemeinde Wallisellen		
Bemerkungen	-		

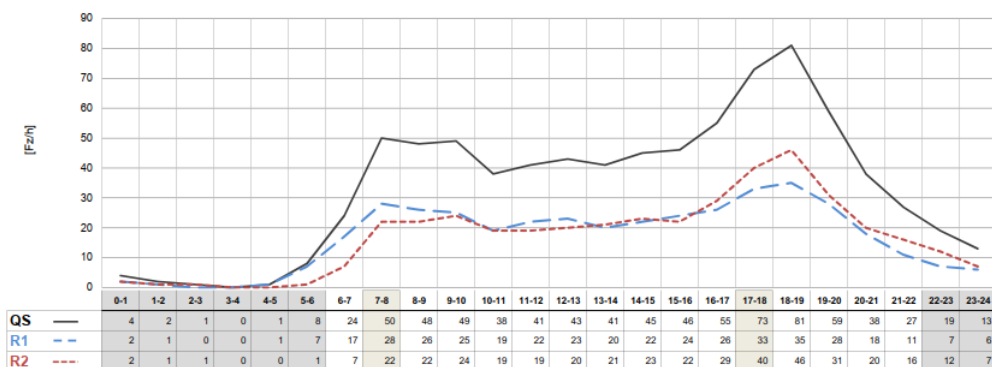
Jahresdurchschnitt (Hochrechnung)

		Alle Fahrzeuge				
		QS	R1	R2		
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]		
DTV Jahr	(dTV-24 * Kf)	778	386	392	Kf	1.00

Messwerte des ausgewerteten Zeitraums

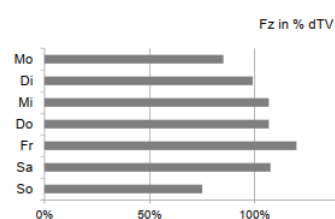
		Alle Fahrzeuge			Schwerverkehr (LW-Anteil)			
		QS	R1	R2	QS	R1	R2	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[%]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
Alle Tage (Mo-So)								
dTV-24		778	386	392	1.4	11	7	4
dTV-16	(06:00-22:00)	720	358	362	1.4	10	6	4
dTV-8	(22:00-06:00)	59	28	31	1.7	1	1	0
Alle Werktage (Mo-Fr)								
dWV-24		806	401	405	1.7	14	9	5
MSP	(07:00-08:00)	50	28	22	2.0	1	1	0
ASP	(17:00-18:00)	73	33	40	1.4	1	1	0

Stundenwerte - Durchschnittlicher Werktagsverkehr dWV (Mo-Fr)



Tagesdurchschnitte

	[Fz/Tag]	[in % dTV] (gerundet)
Montag	662	85%
Dienstag	771	99%
Mittwoch	831	107%
Donnerstag	831	107%
Freitag	933	120%
Samstag	837	108%
Sonntag	584	75%

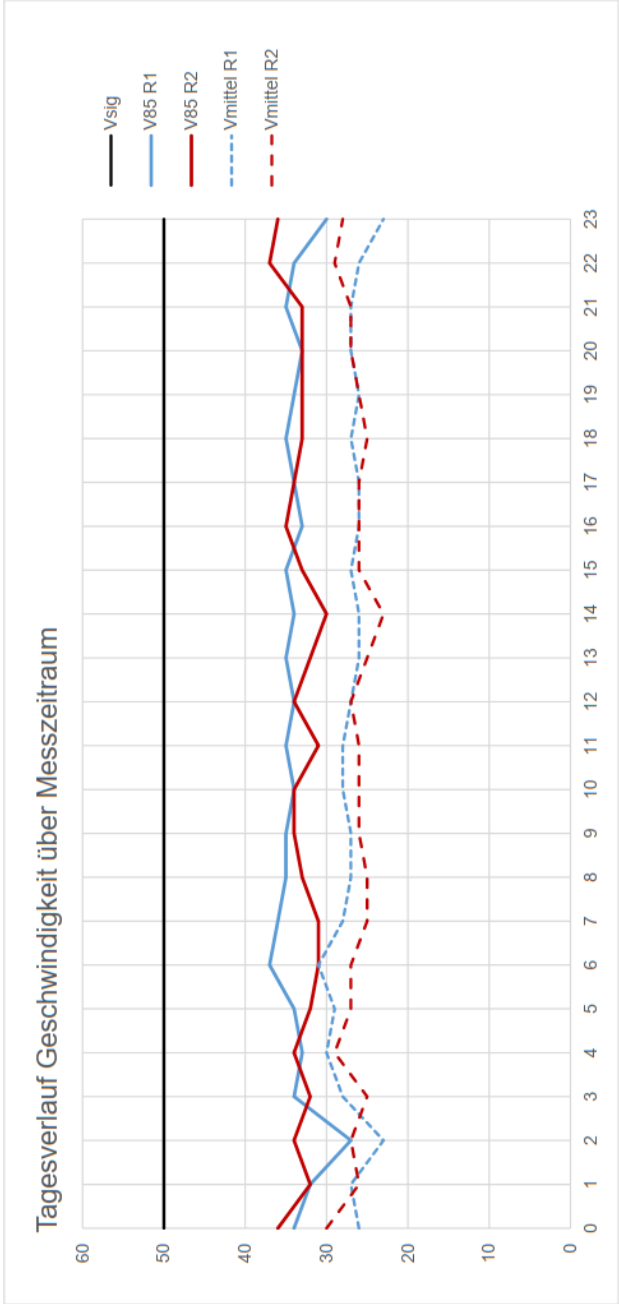


Verkehrserhebung

Zählstelle Nr.	830411	Richtung 1 (R1)	nach Neugutstrasse	Ausgewerteter Zeitraum
Gemeinde	Wallisellen	Richtung 2 (R2)	nach Riedgarten	Dauer (in Tagen)
Route Nr.	-	Vsig (km/h)	50	von Mo 13.03.2023 00:00
Strassenname, Hausnr.	Zwickystrasse 5	Gerät-Typ	Seitenradar (TOPO.bigbox32)	bis So 19.03.2023 24:00
Standort (z.B. Flurname)	-	Büro	Ballmer+Partner AG	

Geschwindigkeitskennwerte																													
					Stundenwerte																								
	24h	Tag	Nacht		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
R1	V _{mittel}	27	27	26		26	27	23	28	30	29	31	28	27	27	28	28	27	26	26	27	26	26	27	26	27	27	26	23
	V ₈₅	35	35	34		34	32	27	34	33	34	37	36	35	35	34	35	34	35	34	35	33	34	35	34	33	35	34	30
	Anz. Daten	>1'000	>1'000	>100		21	15	9	7	9	43	92	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	76	54	40
R2	V _{mittel}	26	26	28		30	26	27	25	29	27	27	25	25	26	26	26	27	25	23	26	26	26	25	26	27	27	29	28
	V ₈₅	33	33	36		36	32	34	32	34	32	31	31	33	34	34	31	34	32	30	33	35	34	33	33	33	37	36	36
	Anz. Daten	>1'000	>1'000	>100		29	24	15	6	6	10	39	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	>100	74	50

Bemerkungen:
Velos / Mofas in Auswertung nicht berücksichtigt



Verkehrszählung - Klassenauswertung

TLS 8+1

Zählstelle Nr.	830411	Ausgewerteter Zeitraum		7		vmittel [km/h]	
Richtung 1 (R1)	nach	Neugutstrasse	Dauer (in Tagen)	von	Mo	PKW-Ähnliche	R1
Richtung 2 (R2)	nach	Riedgarten	bis	So	19.03.2023	Lkw-Ähnliche	R2
							26
							27
							23
							24
							22

Mittlerer dTV und Geschwindigkeit, über alle Tage

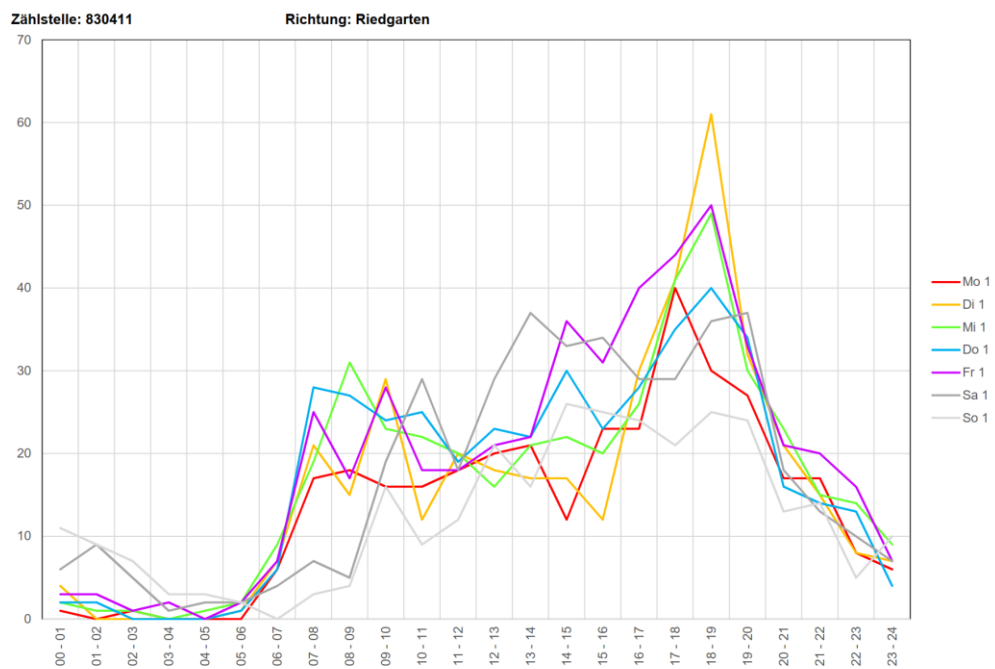
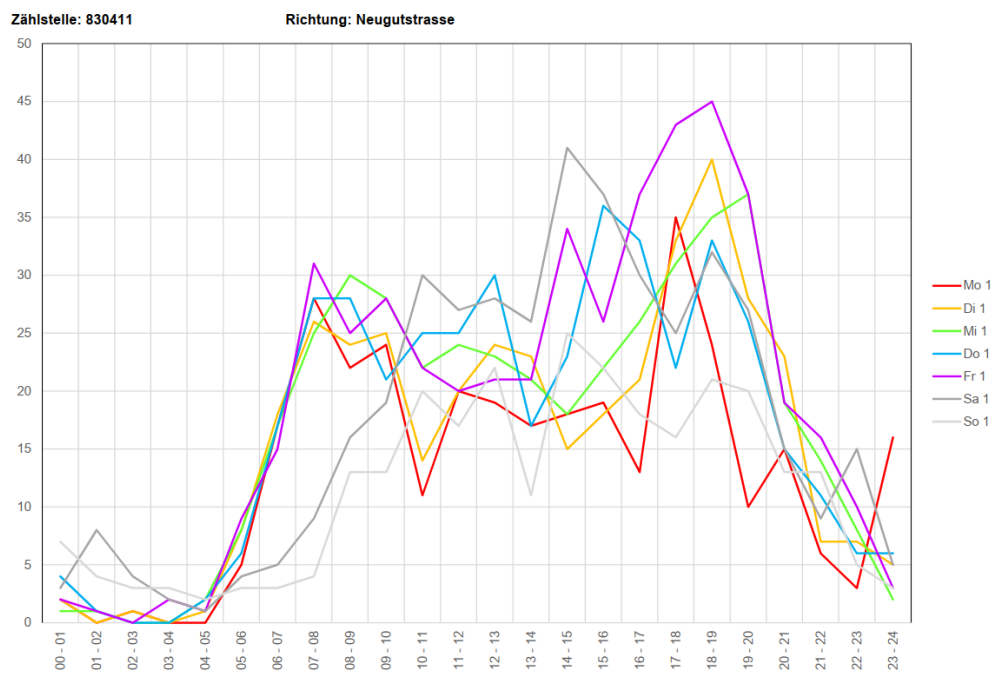
Datenerfassung im ausgewerteten Zeitraum

Fahrzeugklassen nach Swiss 10	Nr.																				
		1		2		3		4		5		6		7		8		9		10	
		Bus, Car		Motorräder		Personenwagen		Personenwagen mit Anhänger		Lieferwagen		Lieferwagen mit Anhänger		Lieferwagen mit Auflieger		Lastwagen		Sattelzug		SatteKraftfahrzeuge	
Fahrzeugklassen nach TLS 8+1	Nr.	5		10		7 + 6		2		11		3		8		9		10			
		Bus		Motorräder		Pkw + Unbekannte		Pkw mit Anhänger		Lieferwagen bis 3,5t		Lkw		Lkw mit Anhänger		Sattelkraftfahrzeuge					
		R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2		
dTV-24	00.00-24.00	[Fz/Tag]	-	-	5	8	339	349	3	1	32	30			6	3	-	-	-	-	
dTV-16 - Tag	06.00-22.00	[Fz/16h]	-	-	4	8	314	321	2	1	31	28			6	3	-	-	-	-	
dTV-8 - Nacht	22.00-06.00	[Fz/8h]	-	-	-	-	26	28	-	-	1	2			-	-	-	-	-	-	
vmittel	00.00-24.00	[km/h]	-	-	30	29	27	26	20	19	27	27			24	22	16	13	23	23	
vmittel - Tag	06.00-22.00	[km/h]	-	-	31	29	27	26	21	19	27	26			24	21	-	13	26	23	
vmittel - Nacht	22.00-06.00	[km/h]	-	-	20	25	27	28	15	-	29	32			14	28	16	-	18	-	
v85	00.00-24.00	[km/h]	-	-	41	41	35	33	26	25	32	31			28	27	17	14	26	24	
v85 - Tag	06.00-22.00	[km/h]	-	-	41	41	35	33	26	25	32	31			28	26	17	14	26	24	
v85 - Nacht	22.00-06.00	[km/h]	-	-	24	29	33	36	17	-	34	35			28	28	17	-	26	-	

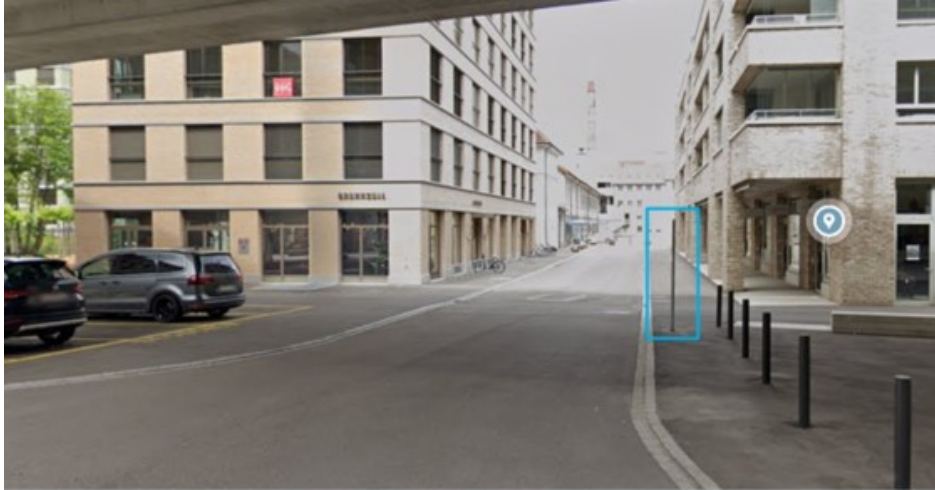
Mittlerer DTV Jahresdurchschnitt

Hochrechnung

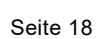
Fahrzeugklassen nach Swiss 10	Nr.	Fahrzeugklassen nach TLS 8+1																					
		Fahrzeugklassen nach TLS 8+1																					
		Fahrzeugklassen nach TLS 8+1																					
		Fahrzeugklassen nach TLS 8+1																					
1		2		3		4		5		6		7		8		9		10					
Bus, Car		Motorräder		Personenwagen		Personenwagen mit Anhänger		Lieferwagen		Lieferwagen mit Anhänger		Lieferwagen mit Auflieger		Lastwagen		Lastenzug		Sattelzug					
5		10		7 + 6		2		11						3		8		9					
Bus		Motorräder		Pkw + Unbekannte		Pkw mit Anhänger		Lieferwagen bis 3,5t		Lkw		Lkw mit Anhänger		Sattelkraftfahrzeuge									
R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2				
-	-	5	8	339	349	3	1	32	30	-	-	-	-	6	3	-	-	-	-				
-	-	4	8	314	321	2	1	31	28	-	-	-	-	6	3	-	-	-	-				
-	-	-	-	26	28	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				



A2 Mögliche Positionierung der Zoneneingänge



Quelle: Google Street View (aufgenommen Juni 2021)



T30-Zone Zwicky-Areal Wallisellen (Rückfallebene, ohne Dübendorfer Gemeindegebiet)

