bidplan.ch
beherzt innovativ direkt

bidplan GmbH
Bodenhof-Terrasse 57
6005 Luzern
t 078 790 10 54
e info@bidplan.ch
www.bidplan.ch

Gemeinde Hausen am Albis

Tempo-30-Zonen

Kurzgutachten



Luzern
3. November 2025
rev. 23.06.2026

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung
2. Ausgangslage
2.1 Rechtliche Grundlagen
2.2 Weitere Grundlagen

3. Grundsätzliches zur Zone 30
3.1 Wirkung
3.2 Ziele

4. Beurteilung des heutigen Strassennetzes
4.1 Strassentyp und Strassenraum
4.2 Geschwindigkeitsmessungen
4.3 Verkehrssicherheit

5. Konzept
5.1 Strassenverzeichnis

6. Massnahmen
6.1 Ausgangslage
6.2 Massnahmenkonzept
6.3 Torsituation
6.4 Markierungen
6.5 Seitliche Einengung mit versetzter Parkierung
6.6 Erläuterungen zu den Massnahmen je Zone

7. Kommunale Sammelstrassen
7.1 Ausgangslage
7.2 Konzept
7.3 Massnahmen

8. Weiler ausserhalb der kommunalen Sammelstrassen
8.1 Ausgangslage
8.2 Konzept
8.3 Massnahmen

9. Kantonsstrassen
9.1 Ausgangslage und Ziele
9.2 Umsetzung

10. Umsetzung
10.1 Vorprüfung durch die Kantonspolizei
10.2 Kosten
10.3 Weiteres

11. Empfehlung

12. Weiteres Vorgehen

Beilagen
- Plandarstellungen Konzept Tempo 30 Nord und Konzept Tempo 30 Süd
- Plandarstellungen Massnahmen 1:500 (9 Pläne / je Zone eine Plandarstellung und 1 Plan Zonen 9 und 10 sowie ein Plan Zonen 11, 12 und 13)

1. Einleitung

Die Gemeinde Hausen am Albis hat den Entwurf des kommunalen Richtplan Verkehrs von Januar bis März 2025 öffentlich aufgelegt. Noch ausstehend ist die abschliessende Genehmigung durch die Gemeindeversammlung, welche voraussichtlich am 11. März 2026 stattfindet. Im Richtplan wurden die Gebiete bezeichnet, für welche eine Einführung von Tempo 30 geprüft werden soll. Der Gemeinderat hat dem Büro bidplan den Auftrag erteilt, ein entsprechendes Umsetzungskonzept zu erarbeiten. Seit Januar 2023 ist die formale Voraussetzung für die Realisation einer Tempo-30-Zone vereinfacht worden. Dazu gehört das vorliegende Kurzgutachten.

2. Ausgangslage

2.1 Rechtliche Grundlagen

Mit der Anpassung der UVEK Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, welche am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, kann neu auf die Erstellung eines Gutachtens gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG verzichtet werden. Damit die Verkehrspolizei-Spezialabteilung der Kantonspolizei Zürich (VPSA) einen Antrag der Gemeinde in einer genügenden Qualität prüfen bzw. verfügen kann, ist die Erstellung eines Kurzgutachten sinnvoll. Das vorliegende Gutachten entspricht den Vorgaben der VPSA und dient als Grundlage für die kantonale Prüfung. Als rechtliche Grundlagen gelten:

- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 1.1.2023
- Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn vom 19.3.2002
- die einschlägigen Normen der VSS, schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

2.2 Weitere Grundlagen

Es stehen folgende Planungsgrundlagen zur Verfügung:

- Pläne der amtlichen Vermessung (GIS-Portal)
- Kommunaler Richtplan Verkehr vom 28.10.2024
- Infoblatt für Gemeinden betreffend Langsamfahrzonen, Kapo Zürich vom Januar 2023

3. Grundsätzliches zur Zone 30

3.1 Wirkung

Eine Reduktion der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ist aus folgenden Gründen sinnvoll:

- grössere Sicherheit; Der Anhalteweg bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 wird um beinahe 20 Meter deutlich verkürzt. Im Weiteren konzentriert sich der Autofahrer durch die geringere Geschwindigkeit und infolge der baulichen und betrieblichen Massnahmen auf einen viel grösseren Nahbereich als bei Tempo 50. Dadurch können Unfälle vermieden und die Unfallschwere reduziert werden.

- weniger Lärm und bessere Luft; der Verkehrsfluss wird harmonisiert. Weniger Stopps, geringere Beschleunigungen und Vermeidung von Verzögerungen führen zudem zu einer Lärmreduktion. Auf Grund dieser Fakten wurden im Übrigen auch die Bundesbeiträge gemäss Luftreinhalte-Verordnung an die Einrichtung von Tempo-30-Zonen ausgerichtet.

- quartiergerechter Verkehr und höhere Wohnqualität; Der Strassenraum wird vermehrt auf die Sicherheit und die verschiedenen Bedürfnisse der Anwohner ausgerichtet. Insbesondere wird die Situation für schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder sowie Fussgänger verbessert und die Durchlässigkeit für Quartierbewohner erhöht. Zudem wird die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmer gefördert und die Wohnqualität gesteigert.

3.2 Ziele

Aus den vorangehenden Überlegungen zur Wirkung von Tempo 30 können folgende Ziele hergeleitet werden:
Erhöhung der Verkehrssicherheit durch
- angepasste Geschwindigkeiten
- erhöhte Aufmerksamkeit seitens der Fahrzeuglenker

Erhöhung der Wohnqualität durch
- positive Wirkung auf Lärm- und Schadstoffemissionen
- mehr Aufenthaltsqualität im Wohnquartier

4. Beurteilung des heutigen Strassennetzes

Eine konzeptionelle Beurteilung des heutigen Strassennetzes erfolgte im Rahmen des kommunalen Richtplan Verkehr. Darin ist festgehalten, dass im Bereich der kommunalen Strassen (alle Gemeindestrassen ausser der Sammelstrassen) die siedlungs- und nutzungsorientierte Gestaltung der Strassen im Vordergrund steht und dass das Augenmerk auf die Verkehrsberuhigung zu richten ist. Die Tempo-30-Zonen ergeben sich aus den nachfolgenden Ausführungen.

4.1 Strassentypen und Strassenraum

Grundsätzlich können, mit Ausnahme der kantonalen Hauptverkehrsstrassen und den kommunalen Sammelstrassen, alle Strassen und Wege im Siedlungsbereich mit Tempo 30 signalisiert werden. Ausgenommen davon sind die Privatstrassen. Die verkehrsberuhigten Gebiete sind im kommunalen Richtplan Verkehr grob dargestellt. Im Rahmen des vorliegenden Gutachtens erfolgt eine Konkretisierung und eine genaue Abgrenzung der Zonen (vgl. Plandarstellungen im Anhang *Konzept Tempo 30 Nord* und *Konzept Tempo 30 Süd*).

4.2 Geschwindigkeitsmessungen

Die Geschwindigkeiten wurden an 11 Messstellen in den Monaten Juni und Juli im Jahre 2025 gemessen. Es wurden versteckte Radarkontrollen durchgeführt. Zudem sind an fünf Orten Geschwindigkeitserhebungen aus Speedy-Messungen vorhanden, welche ebenfalls einen Hinweis auf das Geschwindigkeitsniveau geben. Das V85% liegt zwischen 28 und 49 km/h (der Wert V85% sagt aus, welche Geschwindigkeit von 85% der erfassten Verkehrsteilnehmer nicht überschritten wird). Die gefahrenen Geschwindigkeiten entsprechen den Erwartungen und sind grossmehrheitlich nicht überaus hoch. Ein Verzicht auf umfangreiche bauliche Massnahmen ist vertretbar. Eine möglichst grossflächige Realisation der Tempo-30-Zonen führt grundsätzlich zu einer höheren Akzeptanz. Es kann davon ausgegangen werden, dass mit wenigen Massnahmen eine zukünftig signalisierte Geschwindigkeit von 30 km/h eingehalten wird (Zielwert: V85% < als 38 km/h).

4.3 Verkehrssicherheit

Es können keine speziellen Gefahren- oder offensichtliche Problemschwerpunkte ausgemacht werden. Mit der Reduktion der Geschwindigkeit wird die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden grundsätzlich erhöht.

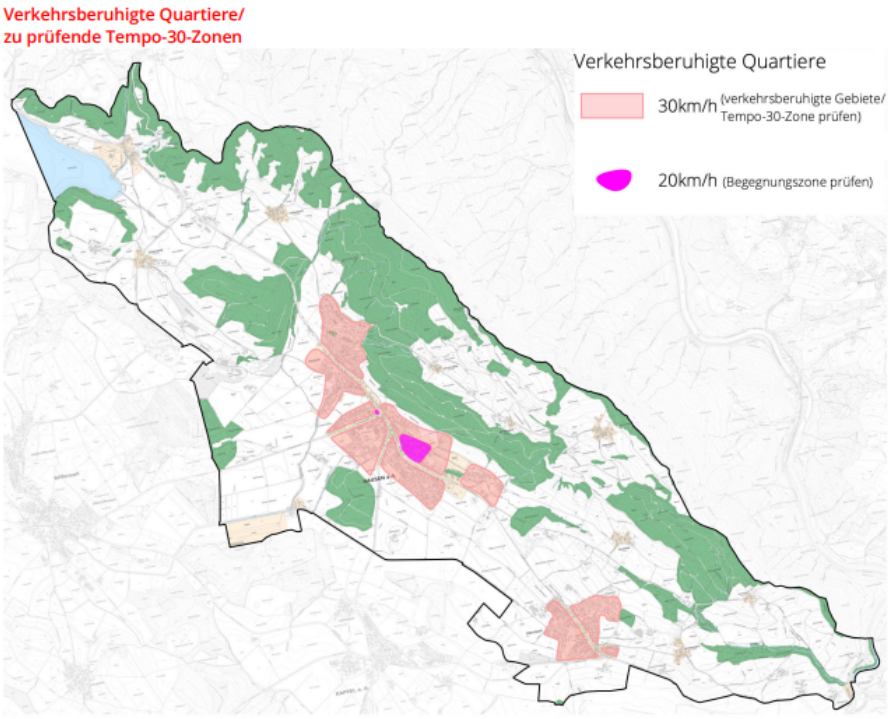
5. Konzept

Gemäss SSV Art. 22 a kennzeichnet das Signal «Tempo-30-Zone» Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Grundsätzlich ist auf allen siedlungsorientierten Strassen die Einführung von Tempo 30 zulässig.

Diese Ausgangslage erlaubt, wie im kommunalen Richtplan Verkehr dargestellt, innerorts folgendes Modell für ein Geschwindigkeitsregime:

Auf allen siedlungsorientierten Strassen soll Tempo 30, auf den verkehrsorientierten Strassen Tempo 50 gelten. Diesem Ansatz entsprechen auch die Empfehlungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu). Die Akzeptanz für Tempo 30 ist umso höher, je grossräumiger Tempo 30 abseits der verkehrsorientierten Strassen gilt. Und je höher die Akzeptanz ist, umso weniger bauliche Massnahmen sind notwendig. Es ist insofern auch der richtige Ansatz, als dass sich die Geschwindigkeit als zentrale Grösse im gesamten Verkehrsgeschehen erweist. Sie beeinflusst im hohen Masse die wichtigsten Problembereiche wie die Sicherheit, Lärm- und Schadstoffemissionen und den Flächenbedarf. Bei keiner anderen Grösse lässt sich auf verhältnismässig kostengünstige Art und Weise eine so grosse Wirkung erzielen.

Die Oberalbisstrasse als Quartiersammelstrasse wird trotz der übergeordneten Funktion in die Tempo-30-Zone integriert, da diese mit den zahlreichen direkt anschliessenden Einfamilienhäusern und deren Grundstückszufahrten einen starken Wohnquartiercharakter hat. Diese Quartierfunktion ist zumindest gleich stark wie die Erschliessungsfunktion der Weiler Hinteralbis, Mittelalbis und Oberalbis zu gewichten.



Darstellung 1: Auszug aus dem Richtplan Verkehr vom Oktober 2024.

Die genaue Definition der Zonen finden sich in den Plandarstellungen im Anhang (*Konzept Tempo 30 Nord* und *Konzept Tempo 30*). Es sind total 8 Zonen. Dargestellt sind auch jene Gebiete, welche ohne Massnahmen als verkehrsberuhigt bezeichnet werden können und für welche eine Zonensignalisation nicht notwendig ist, da aufgrund der Strassenlängen und dem Strassenbild ohnehin nicht schneller als 30 km/h gefahren werden kann oder aber eine Geschwindigkeitsreduktion bereits signalisiert ist. Es sind dies im erweiterten Perimeter der

- Zone 2: Die Hotzenmattstrasse und die Törlenmatt
- Zone 3: Rund um das Hotel Löwen im mit u. a. der Albisstrasse, der Bergstrasse und dem Wigartenweg könnte die Verkehrssicherheit mit einer Begegnungszone erhöht werden.
- Zone 5: Das Gebiet Albisbrunn, für welches bereits Tempo 30 signalisiert ist. Da es sich um ein Privatareal handelt ist die Temporeduktion privatrechtlicher Natur. Für die Durchsetzung bei Übertretungen müssten gerichtliche Verbote beantragt werden, welche auf zivilrechtlichem Weg bei wiederholten Vorstössen angewendet werden könnten. Da das Gebiet räumlich isoliert ist, kann es nicht in eine Tempo-30-Zone der Gemeindestrassen integriert werden.
- Zone 6: Der südlichste Teil der Rigiblickstrasse und die Müllistrasse

5.1 Strassenverzeichnis

Es sind folgende Strassen, welche Teil der Tempo-30-Zonen sind (Auflistung jeweils alphabetisch):

Zone 1
- Husmattstrasse
- In der Rüti
- Oberheischerstrasse
- Oberalbisstrasse (Albisstrasse bis Brücke Stutzbach)
- Rosrainstrasse
- Sagiweg (Oberheischerstrasse bis Sagiweg Nr. 6)
- Schöneggstrasse
- Schützenhausstrasse (Schützenhaus bis Oberalbisstrasse)

Zone 2
- Bachstrasse
- Gomweg
- Heischerstrasse (Albisstrasse bis Nr. 41)
- Juchweg
- Mitteldorfweg
- Seebrigstrasse (Juchweg bis Heischerschtrasse)

Zone 3
- Bergmattstrasse
- Chratzstrasse (Einmündung Weidstrasse bis Bergmattstrasse)

Zone 4
- Jakob-Zürrer-Strasse
- Jonenbachstrasse (Weisbrod-Areal bis Zugerstrasse)
- Müseggstrasse
- Müseggweg

Zone 5
- Rebbergstrasse
- Schulhausstrasse

Zone 6
- Bifangstrasse (Ebertswilerstrasse bis Luegislandstrasse)
- Luegislandstrasse
- Müllistrasse
- Pilatusstrasse
- Rigiblickstrasse (Rigiblickstrasse 9b bis Rigiblickstrasse 32)
- Steinacherstrasse
- Winkelweg

Zone 7
- Allmendstrasse (Giselstrasse 13 bis Dorfstrasse)

- Chüeferstrasse
- Giselstrasse
- Houenmattstrasse
- Püntestrasse

Zone 8

- Büelweg
- Langrütistrasse (Dorfstrasse bis Langrütistrasse 13)
- Fabrikstrasse
- Im Hobacher
- Schulweg
- Steinbaumstrasse
- Mülibachweg
- Moosstrasse (Kreuzung Büelweg bis Fabrikstrasse)
- Oberdorfstrasse

Die Eigentümerinnen und Eigentümer der Privatstrassen werden vor der Publikation über die beabsichtigte Integration der Privatstrassen in die Tempo-30-Zonen schriftlich informiert und angehört. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Strassen in die Langsamfahrzone integriert werden können.

6. Massnahmen

6.1 Ausgangslage

Das Erscheinungsbild des Strassenraumes sollte dem Geschwindigkeitsregime entsprechen. Nur wenn das Strassenbild dem Geschwindigkeitsregime entspricht, werden die maximal zulässigen Geschwindigkeiten auch eingehalten. Es sind dementsprechend nur dort Massnahmen notwendig, wo aufgrund eines zu grosszügigen Strassenbildes die Geschwindigkeit von 30 km/h voraussichtlich nicht eingehalten wird. Zudem muss grundsätzlich der Rechtsvortritt eingeführt werden.

6.2 Massnahmenkonzept

In der Plandarstellungen *Konzept Tempo 30 Nord* und *Konzept Tempo 30 Süd* findet sich eine Bezeichnung der Strassen, für welche keine Massnahmen, markierungstechnische Massnahmen oder seitliche Einengungen in Kombination mit der Anordnung von versetzten Parkfeldern notwendig sind.

Für die Umsetzung verkehrsberuhigender Massnahmen im Zusammenhang mit der Realisation von Tempo-30-Zonen in Hausen am Albis sind verschiedene Massnahmenmodule in unterschiedlichen Ausführungen denkbar. Dabei kann grundsätzlich zwischen Erstmassnahmen und langfristigen Massnahmen unterschieden werden. Erstmassnahmen sollen mit einfachen Mitteln kostengünstig und rasch realisiert werden können. Mit langfristigen Massnahmen im Rahmen von Strassen- und Kanalisationsprojekten können dann die Gestaltung und Ausführung optimiert werden.

Die Umgestaltung der Oberheischerstrasse und der Steinbaumstrasse sind sehr gute Beispiele von langfristigen Massnahmen, welche perfekt dem Charakter einer Wohnquartierstrasse mit Tempo 30 entsprechen. Beide Umgestaltungsbeispiele verzichten auf eine physische Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn. Breite Bänder mit Wassersteinen trennen den Strassenraum optisch und signalisieren eine «Miteinander» und die Gegenseitige Rücksichtnahme zwischen allen Verkehrsteilnehmenden.



Bild 1: Oberheischerstrasse



Bild 2: Steinbaumstrasse

Es empfiehlt sich, bei zukünftigen Umgestaltungen von Quartierstrassen mit diesem «Baukasten» von breiten Bändern mit Wassersteinen und Bäumen, sofern aus städtebaulicher Warte sinnvoll und die Platzverhältnisse dies zulassen.

Die nachfolgend beschriebenen Massnahmen gelten als kurzfristige Massnahmen und dienen dazu, die Tempo-30-Zonen möglichst zeitnah und kostengünstig realisieren zu können.

6.3 Torsituation

Das Tor ist ein wichtiger Bestandteil der Tempo-30-Zone. Den Fahrzeuglenkenden soll dabei visuell und physisch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit bewusst gemacht werden. Es setzt sich zusammen aus einer seitlichen Einengung, der Signalisationstafel "Tempo-30-Zone" und der Bodenmarkierung "Zone 30". Die Signalisationstafel kann zugleich als seitliche Einengung ausgebildet werden.

Eine seitliche Einengung ist so zu gestalten, dass eine Durchfahrtsbreite von 3.50 Meter bleibt. Sie sollte eine Länge von ca. 5.00 Meter haben und soweit von der Einmündung zurückversetzt werden, dass min. ein Auto vor der Einengung halten kann, ohne die übergeordnete Strassenfläche zu beanspruchen.





Bilder 3 und 4: Beispiele von Torsituationen (Quelle: Signal AG und Stadt Winterthur)

6.4 Seitliche Einengung mit versetzter Parkierung

Indem die Parkierung geregelt und grundsätzlich abwechselnd links und rechts des Fahrbahnrandes angeordnet wird, kann eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielt werden. Ein Vorschlag zur Anordnung der Parkfelder findet sich in den Plandarstellungen *Massnahmen*. Die Parkfelder sind dabei kopfseitig mit einem physischen Element zu ergänzen, damit bei unbesetzten Parkfeldern nicht einfach über die markierten Parkfelder gefahren werden kann.

Als physische Elemente sind verschiedene Varianten denkbar. An der Jakob-Zürrer-Strasse findet sich auf dem Gemeindegebiet von Hausen am Albis bereits eine solche Lösung. Die Parkplätze könnten auch in einfacherer Variante mit einem Poller ergänzt werden.

Grundsätzlich ändern sich die Parkierungsbestimmungen in einer Tempo-30-Zone gegenüber Tempo 50 nicht. Im Perimeter von markierten Parkfeldern ist das Parkieren ausserhalb der Parkfelder im Abstand von 5-6 Fahrzeuglängen nicht gestattet. Zudem gelten die Bestimmungen nach der Verkehrsregeln-verordnung (VRV). Gegenüber Kreuzungen oder Einmündungen ist ein Mindestabstand von 5 m einzuhalten. Für die Durchfahrt müssen mindestens 3 Meter Fahrbahnbreite verbleiben.



Bild 5: Beispiel einer Seitlichen Einengung an der Jakob-Zürrer-Strasse

6.5 Markierungen

Für die Markierungen gelten die Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn vom 19. März 2002 des UVEK. Dabei wird unterschieden zwischen:

"Zone 30"
Die Markierung "Zone 30" ist als Ergänzung zur Zonensignalisation bei der Zoneneinfahrt angewendet werden.

"30"
Die Markierung "30" ist als Ergänzung zu den baulichen und gestalterischen Massnahmen gedacht, mit welchem der Verkehrsteilnehmer an die maximal zulässige Geschwindigkeit erinnert werden kann. Die Markierungen sind sparsam einzusetzen, da ansonsten die Wirkung verloren geht.

"Rechtsvortritt"
In der Tempo-30-Zone gilt grundsätzlich Rechtsvortritt. Es empfiehlt sich bei der Einführung des Rechtsvortrittes sowie bei grösseren Knoten, bei welchen der Rechtsvortritt bereits gilt, eine Markierung anzubringen. Die damit verbundene Verdeutlichung der Vortrittsverhältnisse hat eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung.

Einige Knoten weisen einen durchgehenden einreihigen Wasserstein aus. Dieser suggeriert, dass es sich um eine vortrittsberechtigte Strasse entlang des Wassersteines handle (dies ist aber nur im Falle einer korrekt gebauten Trottoirüberfahrt der Fall). Eine Markierung des Rechtsvortrittes über den Wasserstein ist in diesem Fall nicht zu empfehlen. Einerseits aus gestalterischen Gründen und andererseits auch daher, dass der falsche Eindruck des Wassersteines mit einer Markierung nicht vollständig aufgehoben werden kann. Es ist daher bei ohnehin anstehenden baulichen Massnahmen zu prüfen, ob der Wasserstein entfernt und eine Rechtsvortrittmarkierung angebracht werden kann.




Bilder 6 und 7: Beispiele von durchgezogenen Wassersteinen im Knotenbereich

6.6 Erläuterungen zu den Massnahmen je Zone

Auf Basis der Plandarstellungen *Konzept Tempo 30 Nord* und *Konzept Tempo 30 Süd* wurden die Massnahmenpläne im Massstab 1:500 erstellt (ein Plan je Zone). Die Geschwindigkeitsmessungen und das Erscheinungsbild des Strassenraumes definieren die notwendigen Massnahmen. Gemäss Infoblatt für Gemeinden betreffend Langsamfahrzonen der Kapo Zürich genügen auf Strassenzügen, welche einen V85%-Wert unter 40 km/h aufweisen, in der Regel markierungstechnische Massnahmen wie zum Beispiel Bodenmarkierungen '30'. Bei einem V85%-Wert von 41 km/h und höher sind bauliche Massnahmen vorzusehen. Nachfolgend kurze Erläuterungen zu den geplanten Massnahmen je Zone:

- Zone 1: Auf der Oberalbisstrasse wurden an zwei Messstellen ein V85 von 48 km/h und 49 km/h gemessen. Diese relativ hohen Geschwindigkeiten entsprechen dem Erscheinungsbild mit einer Fahrbahnbreite von 7.00 m sowie der Funktion als Sammelstrasse. Die Rosrainstrasse mit einem einseitigen Trottoir und einer Strassenbreite 6.00 m weist ein V85 von 42 km/h aus. Auch dieses Geschwindigkeitsniveau entspricht dem grosszügigen Strassenraum. Vorgesehen sind total 12 Parkfelder auf der Oberalbisstrasse und 9 Parkfelder auf der Rosrainstrasse, welche versetzt angeordnet und durch physische Elemente auch dann eine Wirkung haben, wenn keine parkierten Autos vorhanden sind. Als Option sind vertikale Versätze vorgesehen, deren Notwendigkeit im Rahmen der Nachkontrolle zu prüfen ist. Die Oberheischerstrasse wurde vorbildlich umgestaltet und entspricht dem Bild einer Tempo-30-Zone. Für diese und den anderen Strassenzügen in der Zone 1 sind nur markierungstechnische Massnahmen vorzusehen.

- Zone 2: Die Heischerstrasse weist ein einseitiges Trottoir und eine Strassenbreite von 6.00 m auf. Es sind einseitig markierte Parkfelder vorhanden, welche mit physischen Elementen ergänzt werden können. Beim Knoten Heischerstrasse / Seebrigstrasse ist der Rechtsvortritt einzuführen. Beim Knoten Heischerstrasse / Gomweg ist eine Rechtsvortrittmarkierung vorgesehen, welche aber erst dann angebracht werden sollte, wenn die vorhandene Trottoirüberfahrt aufgehoben wird. Die dafür notwendigen baulichen Massnahmen sind aufgrund der Verhältnismässigkeit nicht Bestandteil der Realisierungskosten für Tempo 30 und können im Rahmen von ohnehin anstehenden Belags- oder Werkleitungsarbeiten gemacht werden. Weiter sind nur markierungstechnische Massnahmen vorzusehen.

- Zone 3: Die Bergmattstrasse und Chratzstrasse weisen einseitige Gehwege und Strassenbreiten von 5.00 Meter auf. Das Strassenbild und das nachweislich tiefe Geschwindigkeitsniveau erfordern nur Markierungsmassnahmen.

- Zone 4: Die Jakob-Zürrer-Strasse weis ein einseitiges Trottoir und eine Strassenbreite von 6.00 m auf. Durch die bereits vorhandenen verkehrsberuhigenden Massnahmen sind nur Markierungen notwendig. Für die Müseggstrasse und den Müseggweg ist aufgrund des engen Erscheinungsbildes des Strassenraumes eine Zonensignalisation und zwei «30»-Markierungen ausreichend.

- Zone 5: Die Schulhausstrasse weist mehrheitlich ein einseitiges Trottoir und eine Strassenbreite von 5.50 m auf. Der Strassenverlauf und Strassenbild erfordern keine grösseren Massnahmen. Dies gilt auch für die Rebbergstrasse.

- Zone 6: Die Bifangstrasse weist mehrheitlich ein zweiseitiges Trottoir und eine Strassenbreite von 6.00 m auf. Dieses grosszügige Strassenbild wird durch die Geschwindigkeitsmessung bestätigt (V85 = 43 km/h). Als Massnahme ist eine versetzte Parkierung vorgesehen. Die Rigiblickstrasse (südlicher Teil) weist ebenfalls eine Strassenbreite von 6.00 m aber nur ein einseitiges Trottoir auf. Die gemessenen Geschwindigkeiten sind entsprechend kleiner. Wobei auch auf diesem Strassenzug eine versetzte Parkierung einen Beitrag für ein niedrigere Geschwindigkeiten leisten kann. Als Option ist zudem eine versetzte Parkierung auf der Steinacherstrasse vorgesehen, deren Notwendigkeit im Rahmen der Nachkontrolle zu prüfen ist.

- Zone 7: Die Allmendstrasse (südlicher Bereich) und die Giselstrasse weisen ein einseitiges Trottoir und eine Strassenbreite 5.00 m auf. Die Allmendstrasse (nördlicher Bereich) weist ein einseitiges Trottoir und eine Strassenbreite von 4.50 m auf. Als einzig grössere Massnahme ist die Einführung des Rechtsvortrittes beim Knoten Allmendstrasse/Giselstrasse zu empfehlen. Ansonsten bestätigen die Geschwindigkeitsmessungen, dass markierungstechnische Massnahmen ausreichend sind. Sollte sich wider Erwarten zeigen, dass weitere Massnahmen notwendig sind, sind Als Option seitliche Einengung auf der Giselstrasse vorgesehen, deren Notwendigkeit im Rahmen der Nachkontrolle zu prüfen ist.

- Zone 8: Alle Strassen in dieser Zone weisen keine physisch abgesetzten Gehwege aus und sind eher schmal. Die niedrigen Geschwindigkeiten (V85 28 und 33 km/h) bestätigen, dass das Strassenbild bereits heute demjenigen von Quartierstrassen entspricht, auf welchen kaum mehr als 30 km/h gefahren wird. Markierungstechnische Massnahmen sind ausreichend.

6.7 Massnahmenvariante

Die vorangehend beschrieben Massnahmen basieren, wie unter *6.2 Massnahmenkonzept* beschrieben, auf dem Prinzip von Erstmassnahmen, welche mit einfachen Mitteln kostengünstig und rasch realisiert werden können. Als Variante und von der Anwohnerschaft allenfalls gewünscht, könnten die seitlichen Einengungen mit Bäumen anstelle einfacher physischer Elemente ausgeführt werden. Damit würde zeitnah eine

gewisse gestalterische Aufwertung des Strassenraumes erreicht, ohne dass gleich der ganze Strassenraum umgestaltet werden muss.



Bilder 8 und 9: Beispiele seitlicher Einengung mit Bäumen

Eine erste kurze Machbarkeitsabklärung zeigt, dass aufgrund der Werkleitungen das Setzen von Bäumen auf der Oberalbisstrasse, Rosrainstrasse und der Heischerstrasse zumindest einseitig möglich ist. Auf der Bifangstrasse und Rigiblickstrasse ist es, wie nachfolgende Plandarstellungen zeigen, eher schwierig.



Auszug Werkleitungen Oberalbisstrasse und Rosrainstrasse



Auszug Werkleitungen Heischerstrasse



Auszug Werkleitungen Bifangstrasse/Rigiblickstrasse

7. Kommunale Sammelstrassen

7.1 Ausgangslage

Neben den verkehrsberuhigenden Massnahmen in den Wohnquartieren stellt sich die Frage, wie die Verkehrssicherheit in den Weilern und deren kommunalen Sammelstrassen optimiert werden können. Kommunale Sammelstrassen gemäss kommunalem Richtplan Verkehr ist die Oberalbisstrasse welche die Weiler Hinteralbis, Mittelalbis und Oberalbis erschliesst. Und die Schweikhofstrasse welche durch den Weiler Hirzwangen führt und beim Weiler Schweikhof endet.

7.2 Konzept

Auf den kommunalen Sammelstrassen gilt heute eine theoretische Höchtsgeschwindigkeit von 80 km/h (Ausserortsbereich). Im Bereich der Weiler ist diese Geschwindigkeit viel zu hoch. Grundsätzlich ist es möglich, von einer Ausserortsstrecke mit einer Höchst-geschwindigkeit von 80 km/h direkt auf eine Strecke mit 30 km/h (z. B. eine Tempo-30-Zone) zu signalisieren, sofern dies aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Schutzes der Bewohner (Schulweg, Wohnquartier, Lärm, Luftverschmutzung) erforderlich ist (SVG Art. 3 Abs. 4).

Die zulässige Höchtsgeschwindigkeit sollte grundsätzlich stufenweise herabgesetzt werden, wenn die örtlichen Verhältnisse es erlauben. In den betreffenden Weiler-Abschnitten schliesst unmittelbar an den Ausserortsbereich (80 km/h) ein enger Innerortsabschnitt an. Die Strassenbreite beträgt lediglich 4.0 bis 4.5 m, es bestehen keine Trottoirs, und die Bebauung reicht punktuell bis dicht an die Fahrbahn. Eine Zwischenstufe mit 50 km/h ist aufgrund einer fehlenden Übergangszone nicht zweckmässig. Entsprechend diesen besonderen örtlichen Verhältnisse ist es rechtens, ausnahmsweise eine direkte Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit von 80 km/h auf 30 km/h anzuordnen.




Bilder 9 und 10: Die Weiler Oberalbis (Bild links) und Hirzwangen

Die Weiler Oberalbis und Hirzwangen sind aufgrund des Strassenbildes und der Perimetergrössen für eine Tempo-30-Zone geeignet. Dies im Gegensatz zu den Weilern Unter- und Oberalbis, für welche aufgrund der nur wenigen Gebäude eine Streckensignalisation Tempo 30 angemessen ist (vgl. Plandarstellungen *Konzept Tempo 30 Nord* und *Konzept Tempo 30 Süd*).

Gegenüber einer Tempo-30-Zonensignalisation beschränkt sich die Streckensignalisation 30 km/h auf einen bestimmten Strassenabschnitt und gilt nur bis zur nächsten Verzweigung oder Einmündung, es sei denn, sie wird erneut signalisiert. Es gibt kein «Ende-Zone»-Schild, sondern die allgemeine Höchtsgeschwindigkeit gilt wieder ab der nächsten Kreuzung. Auf einer Tempo-30-Strecke gelten die üblichen Vorfahrtsregeln, also nicht automatisch Rechtsvortritt.

Wie unter Kapitel *5. Konzept* vorangehend erläutert, wird ein Teil der Oberalbisstrasse in die Zone 1 integriert, da dieser Abschnitt einen ausgeprägten Wohnquartiercharakter hat.

7.3 Massnahmen

Für die Tempo-30-Zonen in den Weilern Oberalbis und Hirzwangen sind nur signalisationstechnische Massnahmen notwendig (vgl. *Massnahmenplan Zonen 9 und 10*). Der Strassenraum bildet mit den Gebäuden eine Einheit und prägt dadurch den Charakter der Weiler. Bauliche Massnahmen wären aus gestalterischer Sicht störend und sind verkehrstechnisch nicht notwendig.

Es sind folgende Strassen, welche Teil der Tempo-30-Zonen sind:

<u>Zone 9</u>
- Oberalbisstrasse
- Stäpferstrasse (Kreuzung Oberalbisstrasse bis Oberalbis 14a)

<u>Zone 10</u>
- Schweikhofstrasse (Hirzwangen 2 bis Hirzwangen 17.1)
- Wesenmattstrasse

8. Weiler ausserhalb der kommunalen Sammelstrassen

8.1 Ausgangslage

Neben den Wohnquartieren und den vorangehend beschriebenen Weilern, welche durch kommunale Sammelstrassen erschlossen sind, befinden sich auf dem Gemeindegebiet von Hausen am Albis noch die Weiler Husertal, Tüfenbach, Türlen und Vollenweid.

8.2 Konzept

Bezüglich einer möglichen Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 kann aus verkehrstechnischer Sicht folgendes festgehalten werden:

Weiler Husertal, Tüfenbach und Vollenweid
Die niedrigen Verkehrsmengen, die untergeordneten Strassen und das Strassenbild erfordern grundsätzlich keine verkehrsberuhigenden Massnahmen. Mit der Signalisation von Tempo 30 kann aber das Sicherheitsgefühl gesteigert werden. Auch hier gelten besondere örtliche Verhältnisse, welche eine Geschwindigkeitsreduktion von theoretisch 80 m/h auf direkt 30 km/h erlauben (vgl. Ausführungen unter Kap. *7.2 Konzept*). Als Übergang von 80 km/h auf 30 km/h ist gemäss Vorgabe der Kantonspolizei eine Vorsignalisation auf 50 km/h anzubringen. Diese kann idealerweise mit der Ortstafel kombiniert werden.

Weiler Türlen
Mitten durch den Weiler Türlen führt die Kantonsstrasse. Die Zuständigkeit für allfällige Massnahmen auf der Kantonsstrasse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit liegt beim Kanton und sind nicht Gegenstand dieses Gutachtens.

8.3 Massnahmen

Für die Umsetzung von Tempo-30-Zonen in den Weilern Husertal, Tüfenbach und Vollenweid sind nur signalisationstechnische Massnahmen notwendig (vgl. *Massnahmenplan Zonen 11, 12, und 13*). Der Strassenraum bildet mit den Gebäuden eine Einheit und prägt dadurch den Charakter der Weiler. Bauliche Massnahmen wären aus gestalterischer Sicht störend und sind verkehrstechnisch nicht notwendig. Es sind folgende Strassen, welche Teil der Tempo-30-Zonen sind:

Zone 11
- Ringstrasse (Abschnitt Weiler Husertal)
- Stäpferstrasse (Abschnitt Weiler Husertal)

Zone 12
- Pfisterbodenstrasse (Kreuzung Jörenweg bis Tüfenbach 26.1)
- Schützenhausstrasse (Kreuzung Jörenweg bis Tüfenbach 4)
- Tüfenbachstrasse (Kreuzung Jörenweg bis Tüfenbach 1.1)

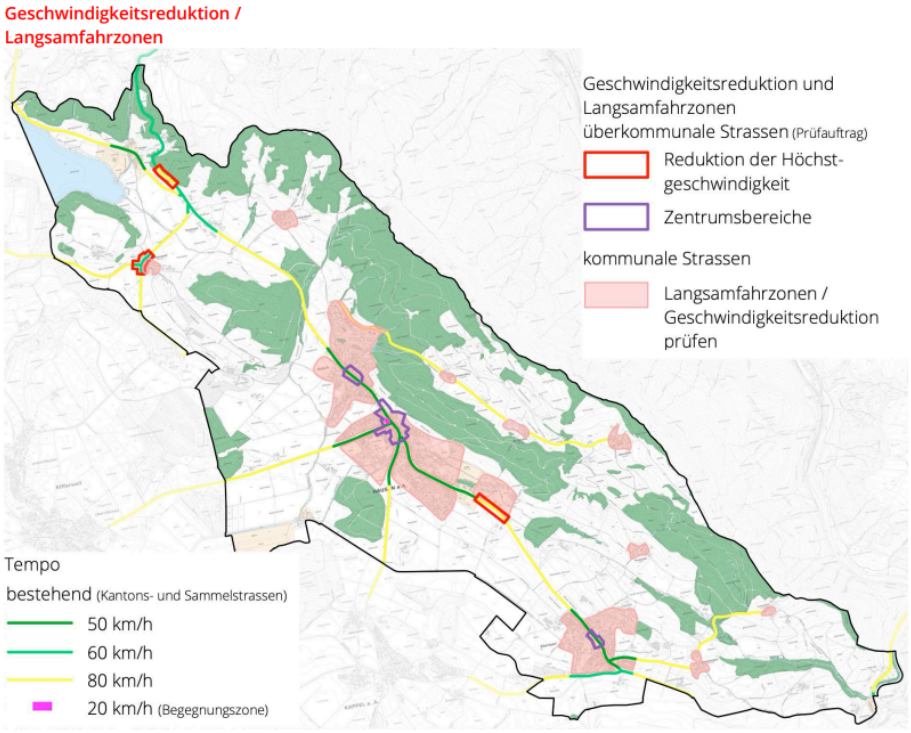
Zone 13
- Herrenmattweg (Kreuzung Seebrigstrasse bis Vollenweid 17b)

- Seebrigstrasse (Albispassstrasse bis Vollenweid 26)
- Unterseebrigstrasse (Kreuzung Seebrigstrasse bis Kat. Nr. 2287)

9. Kantonsstrassen

9.1 Ausgangslage und Ziele

Neben den verkehrsberuhigenden Massnahmen in den Wohnquartieren, auf den kommunalen Sammelstrassen und in den Weilern sind gemäss kommunalem Richtplan Verkehr auch verkehrsberuhigende Massnahmen auf den übergeordneten und kantonalen Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen vorgesehen.



Darstellung 2: Auszug aus dem Richtplan Verkehr vom November 2025.

Im Sinne eines Prüfauftrages sind im Richtplan Verkehr folgende Geschwindigkeits-reduktionen festgelegt:

- Vollenweid: Reduktion von 60 auf 50 km/h
  Die Albisstrasse verläuft durch den Randbereich des Weilers Vollenweid und weist eine zweiseitige Bebauung aus. Mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/h wird man der Situation gerecht, vermindert die Lärmemissionen und erhöht die Sicherheit bezüglich den Abbiegebeziehungen in die drei einmündenden Strassen (Aeugster-

strasse, Türlen und Vollenweid). Die Massnahme ist Bestandteil des kantonalen Sanierungsprojektes TBA-ZH 84S-81152.

- Albispassstrasse: Reduktion von 80 auf 60 km/h (auf einer Länge von ca. 150 m)
  Geschwindigkeitserhöhungen auf kurzen Ausserortsstücken von 60 auf 80 km/h bringen wenig. Es resultieren Beschleunigungs- und Abbremsemanöver ohne relevanten Zeitgewinn. Mit höherer Geschwindigkeit steigen zudem der Bremsweg, die Aufprallenergie und die Unfallfolgen überproportional. Gerade in diesem kurvigen Waldabschnitt mit dem Wendeplatz, dem landwirtschaftlichem Verkehr und dem potenziellem Wildwechsel ist es zweckmässiger, die Höchstgeschwindigkeit konstant bei 60 km/h zu halten. Dies wurde am 9.02.2024 umgesetzt.
- Ebertswilerstrasse: Reduktion von 80 auf 60 km/h (bei km 1.5 – 1.8)
  Die auf beiden Strassenseiten vorhandene Bebauung im Bereich der Einmündung der Einmündung Husertalerstrasse kann als Beginn des Siedlungsbereiches angesehen werden. Es ist deshalb sinnvoll, den Ortsbeginn bzw. die Ortstafel zu verschieben. Dies wurde von der Gemeinde mit Schreiben vom 13.02.2023 bei der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei beantragt. Die darauf getätigten Abklärungen seitens der Kantonspolizei führten dazu, dass der Antrag mit Brief vom 30.08.2023 abgelehnt wurde.

Weiter ist in folgenden Zentrumsbereichen im Zusammenhang mit einer Umgestaltung der Kantonsstrassen eine verkehrsberuhigte Zone (Tempo-30-Zone oder Begegnungszone) vorgesehen:

- Heisch
- Hausen am Albis
- Ebertswil

Mit einer Geschwindigkeitsreduktion in den Zentrumsbereichen kann die Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums deutlich gesteigert werden. Tiefe Geschwindigkeiten erleichtern das Queren, senken Unfallfolgen und machen Zentren für Zufussgehende, Velofahrende, Kinder und ältere Menschen angenehmer und attraktiver.

Tempo 30 reduziert den Reaktions- und Bremsweg deutlich, was die Folgen von allfälligen Unfällen reduziert. Zudem verbessert sich grundsätzlich der Verkehrsfluss, weil weniger abrupt gebremst und beschleunigt wird. Dazu kommen weniger Lärm und ein ruhigeres, harmonischeres Ortsbild, was die Wohn- und Lebensqualität stärkt. Gegenüber der Tempo-30-Zone ist die Begegnungszone noch konsequenter auf das Miteinander ausgerichtet, indem Fussgängerinnen und Fussgänger Vorrang haben. Die Strasse wirkt dadurch als Teil des gemeinsamen Raumes und weniger als trennendes Element des Zentrumsbereichs. Für Anwohnende bedeutet das weniger Lärm, mehr Sicherheit und mehr Aufenthaltsqualität. Für das Gewerbe steigt die Attraktivität und es kann im Idealfall die Kundenfrequenz erhöht werden, weil der Raum stärker als Aufenthaltsraum genutzt wird. Die Geschwindigkeitsreduktionen können nicht isoliert vorgenommen werden und sind immer im Zusammenhang mit einer Umgestaltung und Aufwertung des Strassenraumes zu betrachten.

9.2 Umsetzung

Für die Einführung von Tempo 30 oder einer Begegnungszone auf einer Kantonsstrasse sind im Kanton Zürich spezifische Voraussetzungen und ein strukturiertes Verfahren erforderlich, da Kantonsstrassen als primär verkehrsorientiert gelten und Tempo 50 die Regel bleibt. Ausnahmen sind auf kurzen Abschnitten in begründeten Einzelfällen möglich, z. B. aus Lärmschutz- oder Verkehrssicherheitsgründen (Art. 108 SVG).

Für Tempo-30-Gutachten oder Gutachten für eine Begegnungszone auf Kantonsstrassen ist im Kanton Zürich die Kantonspolizei Zürich (Verkehrspolizei-Spezialabteilung) als verfügende Amtsstelle zuständig. Sie prüft und bewilligt eine allfällige Geschwindigkeitsreduktion. Gutachten werden vom Strasseneigentümer in Auftrag gegeben.

Folgende zentrale Voraussetzungen sind erfüllt:
- Bestehende oder geplante Tempo-30-Zone auf angrenzenden Gemeindestrassen.
- Gesamtkonzept, welches mit dem kommunalen Richtplan Verkehr aufgezeigt wird.

Seit der angenommenen Mobilitätsinitiative im November 2025 liegt die Kompetenz zur Festlegung der Höchstgeschwindigkeit bzw. Geschwindigkeitsreduktionen auf Kantonsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung ausschliesslich beim Kanton. Gemeinden können entsprechende Anträge stellen. Grundsätzlich sind nur kurze Abschnitte in Zentren/ Schulbereichen erlaubt.

Eine Anfrage beim Tiefbauamt des Kantons Zürich, welche als Strasseneigentümer dafür zuständig ist, wurde mit Mitteilung vom 15.06.26 zurückhaltend beantwortet: Es bestehe derzeit kein entsprechender Bedarf und das Anliegen würde frühestens im Rahmen eines künftigen Strassenprojekts geprüft. Schlussfolgernd muss also davon ausgegangen werden, dass eine Umgestaltung der Zentren Heisch, Hausen am Albis und Ebertswil gemäss Richtplan Verkehr in absehbarer Zeit nicht machbar ist.

Alternativ ist eine zeitlich begrenzte Temporeduktion denkbar. Gerade im Bereich von Schulhäusern oder bei Strassenquerungen von wichtigen Schulwegen ist eine zeitlich gesteuerte Geschwindigkeitsreduktion sinnvoll. Damit kann die Sicherheit auf dem Schulweg erhöht werden. Denn Tempo 30 erhöht die Sicherheit, weil Kinder mehr Reaktionszeit haben und Konflikte an Querungen entschärft werden. Tiefere Geschwindigkeiten führen zu einer gleichmässigeren Fahrweise und die Verkehrsteilnehmenden verhalten sich vorsichtiger. Grundlage für eine solche Massnahme wäre der Nachweis Ihrer Notwendigkeit. Dafür müssten die Schulwege untersucht werden.

10. Umsetzung

10.1 Vorprüfung durch die Kantonspolizei

Die Kantonspolizei hat das Kurzgutachten und die Massnahmenplänen einer Vorprüfung unterzogen und mit Schreiben vom 5. Februar 2026 mitgeteilt, dass sich die projektierten Zonen Nr. 1 - 8 als Tempo-30-Zonen eignen. Und dass man sich mit Art und Anzahl der im Plan aufgeführten Massnahmen einverstanden erklären kann.

Bezüglich den Zonen 9 bis 13 gelten gemäss Kantonspolizei folgende Grundsätze:

- Bei Tempo-30-Zonen, welche an Ausserortsbereiche angrenzen, ist das Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1) als Vorspann zum Eingangstor mit der Signalisation der Langsamfahrzone vorzusehen.

- Bei sämtlichen Zonen-Eingängen ist ein Zonensignal (2.59.1) sowie ein Ende Zonensignal (2.59.2) vorzusehen. Allfällige Ausnahmen sind zu begründen.

Die Signalisation «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1) ist, in Kombination mit dem Signal «Ortsbeginn auf Nebenstrassen» (4.29) bzw. «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.53.1) in Kombination mit «Ortsende auf Nebenstrassen» (4.30), auf Antrag der Gemeinde bewilligungsfähig. Die Signalisation ist grundsätzlich bei allen Weilerzufahrten notwendig.

Einem Geschwindigkeitsregime von 30 km/h steht die Kantonspolizei aufgrund der Lagen der Weiler (abseits von Wohnquartieren), den örtlichen Verhältnissen (einzelne Häusergruppen), sowie dem geringen Verkehrsaufkommen und dem landwirtschaftlichen Verkehr, kritisch gegenüber. Erhebungen über das allgemeine Fahrverhalten und Geschwindigkeiten können zudem erst nach der Einführung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erfolgen, bzw. einige Monate danach.

Eine abschliessende Beurteilung und Stellungnahme zu den Zonen und Massnahmen, inkl. Signalisationsvorentscheid, wird die Kantonspolizei nach der Gemeindeversammlung und der allfälligen Zustimmung zu den Tempo-30-Zonen abgeben.

10.2 Kosten

Auf Basis der Massnahmenpläne können die Kosten für die Umsetzung der Erstmassnahmen ermittelt werden. Nicht enthalten sind die im Kapitel 9. beschriebenen Massnahmen auf den Kantonsstrassen. Nachfolgende Tabelle zeigt eine entsprechende Zusammenstellung (Genauigkeit +/- 10% inkl. MwSt):

Massnahmen	Zonen														Kosten	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		Stk.	Total
Signalisationen	Anzahl													Total		
Torsituation	4	3	1	3	2	2	2	5	1	2	1	1	1	**28**	3'000	84'000
Tafel T 30	1	1	0	3	0	0	1	4	1	1	1	1	2	**16**	1'000	16'000
Tafel T 50									2	2	1	1	2	**8**	1'000	8'000
Streckensignalisation														**4**	1'000	4'000
Markierungen																
"Zone 30"	5	3	1	3	2	2	2	5	1	2	1	1	1	**29**	350	10'150
"30"	11	4	1	5	3	6	5	9	2	2	1	2	1	**52**	150	7'800
Rechtsvortritt	8	6	1	1	0	5	6	7	0	0	0	0	0	**34**	440	14'960
Parkfeld	21	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	**36**	110	3'960
Demarkierung																
Vortrittsregelung	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	**2**	1'000	2'000
bauliche Massnahmen																
seitliche Einengung	11	4	0	0	0	8	2	0	0	0	0	0	0	**25**	2'000	50'000
vertikaler Versatz	2													**2**	4'000	8'000
Total Massnahmen																**208'870**
Geschwindigkeitsmessungen																**10'000**
Konzept/Vorprojekt																**23'000**
Projektierung																**20'000**
Bauleitung																**20'000**
Kommunikation																**5'000**
Nachkontrolle																**25'000**
Unvorhergesehenes/Reserve																**20'000**
Total Kosten mit Erstmassnahmen																**331'870**

Mit einer teilweisen gestalterischen Optimierung durch den Einsatz von Bäumen anstelle einfacher technischer Elemente (vgl. Kap. *6.7 Massnahmenvariante*) würden sich die Kosten wie folgt zusammensetzen (Genauigkeit +/- 10% inkl. MwSt):

Massnahmen	Zonen														Kosten	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		Stk.	Total
Signalisationen	Anzahl													Total		
Torsituation	4	3	1	3	2	2	2	5	1	2	1	1	1	**28**	3'000	84'000
Tafel	1	1	0	3	0	0	1	4	1	1	1	1	2	**16**	1'000	16'000
Tafel T 50									2	2	1	1	2	**8**	1'000	8'000
Streckensignalisation														**4**	1'000	4'000
Markierungen																
"Zone 30"	5	3	1	3	2	2	2	5	1	2	1	1	1	**29**	350	10'150
"30"	11	4	1	5	3	6	5	9	2	2	1	2	1	**52**	150	7'800
Rechtsvortritt	8	6	1	1	0	5	6	7	0	0	0	0	0	**34**	440	14'960
Parkfeld	21	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	**36**	110	3'960
Demarkierung																
Vortrittsregelung	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	**2**	1'000	2'000
bauliche Massnahmen																
seitliche Einengung	11	4	0	0	0	8	2	0	0	0	0	0	0	**25**		
davon mit minimalen Massnahmen (Annahme)														**13**	2'000	26'000
davon mit Baumrabatten (Annahme)														**12**	30'000	360'000
vertikaler Versatz	2													**2**	4'000	8'000
Total Massnahmen																**544'870**
Geschwindigkeitsmessungen																**10'000**
Konzept/Vorprojekt																**23'000**
Projektierung																**50'000**
Bauleitung																**50'000**
Kommunikation																**5'000**
Nachkontrolle																**25'000**
Unvorhergesehenes/Reserve																**54'000**
Total Kosten gestalterisch optimiert																**761'870**

Bei einer Umsetzung mit sogenannten Erstmassnahmen, also möglichst kostengünstig und zeitnah, ist mit einem Aufwand von rund CHF 330'000.- zu rechnen. Eine teilweise gestalterische Optimierung durch den Einsatz von Bäumen anstelle einfacher technischer Elemente hätte Mehrkosten von rund CHF 430'000.- zur Folge und würde zu Gesamtkosten von rund CHF 760'000.- führen. Zudem wäre mit jährlichen Unterhaltskosten von CHF 500.- / Baumrabatte zu rechnen, was bei 12 Rabatten zu jährlichen Kosten von rund CHF 6'000.- führt.

Hinweise: Für die Kostenschätzung wurden die Markierung in der Ausführung als Kaltplastik gerechnet (langlebiger). Für die Tore wurde eine wertige Ausführung angenommen. Theoretisch könnten diese auch deutlich günstiger zum rund halben Preis realisiert werden.

10.3 Weiteres

Mit der Umsetzung der verkehrsberuhigenden Massnahmen ist die Parkraumverordnung vom 3. Juni 2014 anzupassen. Die Wirksamkeit der Tempo-30-Zonen und deren Massnahmen ist ca. ein Jahr nach der Umsetzung zu überprüfen.

11. Empfehlung

Die Festlegung der abweichenden Höchstgeschwindigkeit kann als zweck- und verhältnismässig bezeichnet werden. Ein tieferes Geschwindigkeitsniveau hat tendenziell positive Auswirkungen auf die Luftreinhaltung und die Lärmbelastung sowie die Verkehrssicherheit. Die Einführung der Zonensignalisation Tempo 30 sichert dementsprechend langfristig die Wohn- und Lebensqualität in den Wohnquartieren von Hausen am Albis. Mit der Reduktion der Geschwindigkeiten auf den Quartiersammelstrassen durch Strecken- oder Zonensignalisationen kann zudem auch für die Weiler eine Verbesserung der Verkehrssituation erreicht werden. Die Umsetzung kann mit relativ geringem Aufwand erfolgen.

12. Weiteres Vorgehen

Folgende weitere Schritte sind geplant:

- Nov 25: Tiefbaukommission / Gemeinderat
- Dez 25: Antrag bei der Verkehrspolizei-Spezialabteilung der Kantonspolizei Zürich (VPSA) einreichen
- Feb 26: Rückmeldungen/Auflagen VPSA bearbeiten
- Dez 26: Gemeindeversammlung
- Dez 26: Abschliessende Stellungnahme der VPSA
- Jan 26: Verfügen und Öffentliche Publikation Zonen 1 bis 8 und Tempo 50 in den Weilern (30 Tage Einsprachefrist)
- März 26: Ausführungsprojekt / Submission Zonen 1 bis 8 und Tempo 50 in den Weilern
- Frühling 27 bis Sommer 27: Realisation Zonen 1 bis 8
- April 28: Nachkontrolle (ca. ein Jahr nach Realisation) und Prüfung der Tempo-30-Zonen in den Weilern
- Juni 28: Verfügung und Öffentliche Publikation Zonen 9 bis 13 und Strecken
- Juli 28: Ausführungsprojekt / Submission Zonen 9 bis 13 und Strecken

- Aug 28 Realisation Zonen 9 bis 13 und Strecken
- Nov 28: Abrechnung / Gemeindeversammlung

bidplan, 23.06.2026