



Gemeinde
Herrliberg

Kanton Zürich

Umsetzung Tempo-30-Zonen

BERICHT ZU DEN EINWENDUNGEN

Mitwirkung gemäss § 13 Strassengesetz

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

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

37758 – 18.8.2025

Inhalt

1	VORBEMERKUNGEN	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	EINWENDUNGEN ZU TEMPO 30	4
2.1	Einwendungen zur Tempo-30-Vorlage	4
2.2	Tempo-30-Zonen erweitern	12
2.3	Tempo-30-Zonen reduzieren	16
2.4	Einwendungen zu baulichen Massnahmen, Signalisation und Markierungen	18
2.5	Einwendungen zu den Plandarstellungen	20
2.6	Weitere Einwendungen	21
2.7	Allgemeine Fragen	22
3	SCHLUSSBEMERKUNGEN	22

Auftraggeberin

Gemeinde Herrliberg

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Anita Brechbühl, Jeron Jäger

1 VORBEMERKUNGEN

1.1 Mitwirkung der Bevölkerung

Öffentliche Auflage

Gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) sind der Bevölkerung geplante Projekte vor der Kreditbewilligung zur Stellungnahme zu unterbreiten. Bei Projekten von untergeordneter Bedeutung wie diesem kann darauf verzichtet werden. Die Gemeinde Herrliberg hat sich dazu entschieden den Anwohnenden von Herrliberg diese Möglichkeit trotzdem anzubieten.

Die Massnahmenpläne der Tempo-30-Zonen wurden anschliessend an die Informationsveranstaltung vom 16. April 2025 bis am 16. Mai 2025 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Vorhaben orientieren und allfällige Einwendungen anbringen.

Insgesamt sind 71 Schreiben eingegangen. Eine Einwendung wurde 43-mal eingereicht, weitere wiesen inhaltlich gleiche Absichten auf. Gleichlautende Anliegen wurden in diesem Bericht jeweils zu einer Einwendung zusammengefasst.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen. Die Einwendungen und Argumentationen werden in diesem Bericht der Übersicht halber gekürzt dargestellt. Bei der Bearbeitung und Beantwortung wurde selbstverständlich die gesamte Argumentation berücksichtigt.

1.2 Projektbeschreibung

Flächendeckende Einführung von Tempo-30

Im Siedlungsgebiet von Herrliberg wurden verschiedene Langsamfahrzonen geprüft. Um ein einheitliches und verständliches Verkehrsregime zu gestalten, wurde innerhalb des Siedlungsgebiets (Wohnzonen) eine flächendeckende Einführung von Tempo-30 ausgearbeitet. Das Siedlungsgebiet wurde in 7 Zonen aufgeteilt, die unabhängig voneinander ausgeführt werden können. Die übergeordneten Strassen sowie wichtige Achsen für den öffentlichen Verkehr sind davon ausgenommen.

Signalisations- und Markierungsmassnahmen

- Zonentor am Übergang Generell 50 in eine Zone
- Bodenmarkierung «Erinnerung 30»
- Markierung «Rechtsvortritt»
- Entfernung aller Fussgängerstreifen (Ausnahme: bei Schulen und Heimen)

Bauliche Massnahmen

- Punktuell unterstützende bauliche Elemente:
 - Seitliche Einengungen
 - einen vertikalen Versatz

2 EINWENDUNGEN ZU TEMPO 30

2.1 Einwendungen zur Tempo-30-Vorlage

Einwendung 2.1.1

9, 12, 49, 66, 68, 71

Auf die Einführung von Tempo 30 in Herrliberg soll **gesamthaft verzichtet** werden.

Stellungnahme

Die Einwendungen gegen die Einführung von Tempo 30 waren teilweise sehr umfangreich und differenziert begründet. Im nächsten Abschnitt wird Stellung zu den verschiedenen Argumentationen gegen Tempo 30 oder das Projekt und dessen Handhabung bezogen.

Entscheid

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Argumentation gegen T30, 1

9, 12, 68.3, 71

Tempo 30 sei gefährlich, führe zu längeren Wartezeiten, sei nicht leiser als Tempo 50 und sei reine Schikane.

Stellungnahme

Die Signalisation von Tempo-30-Zonen ist ein nachweislich wirksames Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – insbesondere für den Langsamverkehr wie zu Fuss Gehende, Velofahrende, Kinder und ältere Personen. Bereits die Reduktion der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h senkt das Sterberisiko für Fussgängerinnen und Fussgänger um das Sechsfache. Auch die durchschnittliche Zahl schwerer Unfälle lässt sich um mindestens ein Drittel reduzieren. Tempo 30 wirkt sich – entgegen verbreiteten Befürchtungen – nicht negativ auf den Verkehrsfluss aus. Im Gegenteil: Eine gleichmässige Fahrweise mit weniger Brems- und Beschleunigungsvorgängen kann den Verkehr sogar verstetigen und insbesondere in dicht bebauten Wohnquartieren zur Entlastung beitragen. Ein häufiges Missverständnis ist, dass Tempo 30 primär dem Lärmschutz dient. Der Hauptzweck liegt klar in der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Zudem wird ab rund 30 km/h unabhängig von der Antriebsart das Rollgeräusch zur dominanten Lärmquelle – der Sicherheitsnutzen bleibt daher auch mit zunehmender Elektromobilität uneingeschränkt bestehen

Neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit dient die Signalisation von Tempo 30 auf den teils schmalen Strassen auch dazu, die Anforderungen der Verkehrserschliessung zu erfüllen. Bei Strassen, die mehr als 50 Wohneinheiten erschliessen, müsste alternativ ein Trottoir erstellt werden, was auf den meisten betroffenen Strassenzügen nur mittels Landerwerb umsetzbar wäre.

Seit 1. Januar 2023 können die Behörden neu Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen ohne Gutachten einrichten. Gründe dafür können u.a. auch die Erhöhung der Lebensqualität sein.

Entscheid

Vgl. Einwendung 2.1.1

Argumentation gegen T30, 2
49.3, 66.3

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Tempo 30 sei fraglich. Für die Einführung von Tempo 30 müsse ein messbarer und signifikanter Nutzen und ein verkehrstechnisches Gutachten vorhanden sein und die Betonschikanen seien eine Unfallgefahr. Das **Kosten-Nutzen-Verhältnis** dieser Umsetzung sei schlecht.

Stellungnahme

Seit 1. Januar 2023 können die Behörden neu Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen ohne Gutachten einrichten. Gründe dafür können u.a. auch die Erhöhung der Lebensqualität sein.

Es gibt zahlreiche Studien zum Kosten-Nutzen-Verhältnis von Tempo-30-Zonen. Die Einschätzung, Tempo-30-Massnahmen auf Gemeindestrassen würden kein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, greift zu kurz und lässt zentrale Aspekte einer integralen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ausser Acht. Die alleinige Betrachtung der polizeilich registrierten Unfallzahlen auf Gemeindestrassen versus Kantonsstrassen greift zu kurz. Gemeindestrassen – insbesondere Quartierstrassen – zeichnen sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität, eine bedeutende Anzahl zufussgehender Personen (darunter Kinder und ältere Menschen) sowie vielfache Querungsbedürfnisse aus. Gerade in diesen Bereichen entfaltet Tempo 30 präventiv seine Wirkung: Studien belegen, dass das Unfallrisiko sowie die Unfallschwere bei 30 km/h im Vergleich zu 50 km/h erheblich reduziert werden. Der Bremsweg halbiert sich beinahe (bei Tempo 30 ca. 13 m, bei Tempo 50 ca. 28 m) und die Überlebenschance bei einem Zusammenstoss erhöht sich signifikant. Eine Temporeduktion auf 30 km/h kann zudem den Verkehrslärm um bis zu 3 dB(A) senken, was einer subjektiv wahrgenommenen Halbierung des Lärms entspricht. Dies steigert die Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren erheblich und trägt zum Schutz der Gesundheit bei. Gerade in Siedlungsräumen mit hoher Dichte und Nutzungsdurchmischung ist dies ein zentraler Planungsfaktor – unabhängig von der Unfallschwere.

Die Kritik an Schikanen und Betonelementen, insbesondere im Hinblick auf Bagatellschäden, wird ernst genommen. Bauliche Elemente zur Temporeduktion müssen funktional, sicher und gestalterisch angemessen ausgestaltet werden. Es ist jedoch wichtig zu betonen: Schäden an Fahrzeugen entstehen in der Regel nicht durch die Massnahmen selbst, sondern durch unangepasstes Fahrverhalten.

Entscheid

Vgl. Einwendung 2.1.1

Argumentation gegen T30, 3
49.4

Das Argument, dass Tempo 30 den **Lärmpegel** senkt, sei falsch. Die Schikanen und das ständige Anfahren und Abbremsen verursache mehr Lärm. Das Marktwachstum von E-Autos würde diese Problematik sowieso absenken.

Stellungnahme

Richtig ist, dass schwere Fahrzeuge und laute Motorräder den Hauptanteil des Lärms verursachen. Dennoch profitieren alle Anwohner:innen auch von Tempo 30 auf solchen Strecken – denn:

a) tiefere Durchschnittsgeschwindigkeit reduziert auch den Lärm durch schwere Fahrzeuge

b) regelmässiger Verkehrsfluss führt zu weniger Spitzenwerten,

Das Lärmschutzgesetz (LSV) kennt die Einhaltung von Immissionsgrenzwerten unabhängig von der Fahrzeugart – Tempo 30 ist dabei eine einfach umsetzbare Massnahme zur Einhaltung der Vorgaben.

Die leise Fahrweise von E-Autos ist bekannt – allerdings verpflichtet die EU (und damit auch die Schweiz) seit Juli 2021 alle neuen Elektrofahrzeuge mit einem sogenannten AVAS-System (Acoustic Vehicle Alerting System) auszustatten. Dieses gibt bis ca. 20 km/h künstliche Fahrgeräusche ab, um die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrende zu erhöhen.

Zudem gilt: Bei Tempo 30 ist die Reaktionszeit länger, der Bremsweg kürzer und die Wahrscheinlichkeit für schwere Unfälle deutlich geringer – auch mit E-Autos. Gerade für unachtsame oder schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende ist dies ein Vorteil

Entscheid

Vgl. Einwendung 2.1.1

Argumentation gegen T30, 4 49.5

Tempo 30 sei eine latente **Kriminalisierung** der Automobilisten. Verhalten, das jahrzehntelang legal war führe nun zu hohen Bussen und Ausweisenzug. Verkehrsvergehen würden härter durchgesetzt als andere Gesetzesverstösse.

Stellungnahme

Tempo 30 ist eine gesetzlich erlaubte Massnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – nicht willkürlich und keine Kriminalisierung. Wer sich an Regeln hält, hat nichts zu befürchten. Auch auf Gefällstrecken ist Tempo 30 technisch problemlos einhaltbar – durch Motorbremse, Gangwahl oder Tempomat. Ständiges Bremsen ist nicht notwendig. Bussen und Ausweisenzüge treffen nur deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen. Diese stellen gerade in Wohngebieten ein reales Risiko dar. Andere Gesetzesverstösse sind kein Argument gegen Verkehrskontrollen. Tempo 30 schützt konkret und wirksam verletzte Verkehrsteilnehmende.

Entscheid

Vgl. Einwendung 2.1.1

Argumentation gegen T30, 5 49.6, 66.4, 68.5, 68.6

Tempo 30 führe zu Verlustzeiten für den **Öffentlichen Verkehr, Blaulichtorganisationen** und den Berufsverkehr. Dies könne in Notfällen schwerwiegende Folgen haben.

Stellungnahme

Die VZO wurde in den Erarbeitungsprozess einbezogen und konnte sich zu den vorgesehenen Massnahmen äussern. Die Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität und den gewerblichen Verkehr wurden

berücksichtigt. Gemäss der Revision des Strassenverkehrsgesetzes, die am 1. Oktober 2023 in Kraft trat, beurteilen die Strafbehörden bei Geschwindigkeitsüberschreitungen von Einsatzfahrzeugen neu lediglich die Differenz zur für den Einsatz angemessenen Geschwindigkeit und nicht mehr zur signalisierten Höchstgeschwindigkeit. Diese Anpassungen tragen der besonderen Situation von Blaulichtorganisationen Rechnung und stellen sicher, dass deren Einsatzfähigkeit auch in Tempo-30-Zonen nicht beeinträchtigt wird.

Entscheid

Vgl. Einwendung 2.1.1

Argumentation gegen T30, 6
49.7

Auf den meisten Strassen sei es ohnehin nicht möglich schneller als 30 km/h zu fahren, demnach wird mit Tempo 30 und den geplanten **Massnahmen** eindeutig übers Ziel hinausgeschossen.

Stellungnahme

Bei der Einführung einer Tempo-30-Zone ist mit entsprechenden Massnahmen das angestrebte Geschwindigkeitsniveau sicherzustellen. Aufgrund der Resultate der Tempomessungen verlangt die Kantonspolizei auf den ausgewiesenen Strassen entsprechend bauliche Massnahmen.

Ziel der Gemeinde sind möglichst wenige bauliche Massnahmen. Die Signalisation von Begegnungszonen wird dann geprüft, wenn eine Mehrheit der Bewohnenden ein entsprechendes Begehren stellt.

Entscheid

Vgl. Einwendung 2.1.1

Argumentation gegen T30, 7
66.5

Aus Sicht des Umweltschutzes sei Tempo 50 besser. Die Autos fahren in tieferen Gängen und der langsamere Verkehr führe zu Rückstaus und **Stop-and-Go**. Dadurch wären Pendler eingeschränkt, da der Bus bei Tempo 30 Mühe hätte.

Stellungnahme

Die VZO wurde in den Erarbeitungsprozess einbezogen und konnte sich zu den vorgesehenen Massnahmen äussern. Die Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität und den gewerblichen Verkehr wurden berücksichtigt. Auf engeren Strassenabschnitten fördert die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit einen ruhigeren Verkehrsfluss. Dies, weil bei tieferen Geschwindigkeiten ein geringerer Bewegungsspielraum für Begegnungen zwischen Fahrzeugen notwendig ist (Begegnungsfall PW-Bus: bei Tempo 50 = 6.40 m, bei Tempo 30 = 5.70 m). Damit kann auch auf Strassen mit beschränkter Fahrbahnbreite das Risiko von Ausweich- und Bremsmanövern reduziert werden.

Entscheid

Vgl. Einwendung 2.1.1

Argumentation gegen T30, 8
67, 68.4

Der **Verein Herrliberg Plus** bezweifelt sein Angebot bei Tempo 30 wie gewohnt ausführen zu können und spricht sich darum gegen die Einführung von Tempo 30 – ausgenommen der Schulhausstrasse – aus.

Stellungnahme

Der Gemeinde ist es ein Anliegen, dass die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr sowie auf das ergänzende Angebot des Vereins Herrliberg Plus möglichst gering bleiben und die Fahrplanstabilität weiterhin gewährleistet werden kann. Aus diesem Grund sind die wichtigen öV-Achsen vom Konzept ausgenommen.

Entscheid

Vgl. Einwendung 2.1.1

Einwendung 2.1.2

49.8

Das Tempo 30 Projekt sei in einer undemokratischen Weise gehandhabt worden. Es sei keine repräsentative Befragung der Bevölkerung durchgeführt worden und die Anwohner seien zu wenig über die Auswirkungen informiert worden. Die baulichen **Massnahmen** seien wie bei anderen Bauprojekten **auszustecken**.

Stellungnahme

Es ist korrekt, dass gemäss § 16 Strassengesetz aufgelegt und ausgesteckt werden müssen. Dies ist Bestandteil der nächsten Projektphase. Direkt betroffene Grundeigentümer/-innen haben dannzumal die Gelegenheit innerhalb der Auflagefrist Einsprache erheben (§ 17 StrG).

Entscheid

Das Anliegen wird sinngemäss berücksichtigt.

Einwendung 2.1.3

66

Der Sinn und **Zweck der Infoveranstaltung** und die Tragweite der an der Präsentation vorgestellten Änderungen wurde zuwenig klar und transparent erklärt. Die Tafeln mit den einzelnen Plänen waren sehr schlecht lesbar. Von der Gemeinde werde mehr Professionalität erwartet.

Stellungnahme

Bei der Planung von Tempo-30-Zonen ist es üblich, auf Stufe der Mitwirkung nach § 13 StrG Massnahmenpläne im Massstab 1:1'000 vorliegend zu haben. Der Prozess nach Strassengesetz sieht in der nächsten Phase die Projektauflage nach § 16/17 Strassengesetz inkl. Aussteckung der baulichen Massnahmen vor. Direkt betroffene Grundeigentümer/-innen haben dannzumal die Gelegenheit innerhalb der Auflagefrist Einsprache zu erheben (§ 17 StrG).

Entscheid

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Einwendung 2.1.4

66.1, 68.1

Im kommunalen Richtplan von 2017 sind nur zwei **Langsamfahrzonen** abgebildet. Die Gemeinde sei mit einer flächendeckenden Prüfung von Tempo 30 weit über diese Festsetzung hinaus gegangen. Dies entspräche nicht dem Auftrag der Gemeinde.

Stellungnahme

Gemäss dem im Jahr 2017 von der GV der Gemeindeversammlung festgesetzten Richtplan umfasst der Prüfauftrag zur Umsetzung von Tempo-30-Zonen - wie an der Informationsveranstaltung erläutert - auch Strassenzüge, die gemäss Verkehrserschliessungsverordnung des Kantons Zürich ein Erschliessungsdefizit (zu schmal, kein Trottoir)

aufweisen. Aus diesem Grund wurde die Prüfung flächendeckend vorgenommen.

Entscheid

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2.1.5

66.2

Dadurch, dass auf den Hauptverkehrsachsen Tempo 50 herrscht und in den Quartieren Tempo 30, sei eine **dauernde Anpassung** nötig. In den Quartierstrassen könne man ohnehin nicht viel schneller als Tempo 30 fahren. Gemäss SVG seien die Geschwindigkeiten den örtlichen Gegebenheiten anzupassen.

Stellungnahme

Das Konzept möchte gerade einem unübersichtlichen Verkehrsregime entgegenwirken - durch die klare Hierarchisierung sollten die Bedenken nicht eintreffen.

Entscheid

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Einwendung 2.1.6

68

Während der Infoveranstaltung sei nicht transparent kommuniziert worden, dass diese die Einleitung zum **gesetzgeberischen Prozess** sei. Die Pläne seien nicht den verfügbaren Tafeln angepasst und dadurch schlecht lesbar gewesen. Das weitere Vorgehen und der gesetzgeberische Aspekt sei ungenügend erklärt worden. Von der Gemeinde Herrliberg werde mehr Professionalität erwartet und der Prozess sei neu aufzurollen.

Stellungnahme

Gemäss § 13 StrG sind Projekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung in einer Orientierungsversammlung oder durch öffentliche Auflage zur Stellungnahme zu unterbreiten; bei Projekten von untergeordneter Bedeutung kann darauf verzichtet werden. Die Gemeinde Herrliberg hat entgegen den Vorgaben beide Möglichkeiten angeboten und den Prozess ordnungsgemäss durchgeführt. Im Nachgang zur Orientierungsveranstaltung wurde die öffentliche Auflage ordnungsgemäss im Amtsblatt publiziert und alle hatten die Möglichkeit, während 60 Tagen die Pläne einzusehen und ihre Anliegen einzubringen. Das Mitwirkungsverfahren hat informierenden Charakter und lädt zur Mitwirkung ein. In den weiteren Planungsphase werden direkt Betroffene im Rahmen der Planaufgabe nach § 16 /17 StrG die Möglichkeit haben, Einsprachen zu erheben.

Entscheid

Das Anliegen wird sinngemäss berücksichtigt.

Einwendung 2.1.7

68.2

Die Wünsche nach weiteren, neben den im Richtplan festgelegten Langsamfahrzonen, sei nur von einzelnen Bürgern gekommen und spiegle nicht die **Meinung der Mehrheit der Bevölkerung** wider. Die Legislaturziele des Gemeinderats seien ausserdem nicht verbindlich.

Stellungnahme

Gemäss dem im Jahr 2017 von der GV der Gemeindeversammlung festgesetzten Richtplan umfasst der Prüfauftrag zur Umsetzung von Tempo-30-Zonen - wie an der Informationsveranstaltung erläutert -

auch Strassenzüge, die gemäss Verkehrserschliessungsverordnung des Kantons Zürichs ein Erschliessungsdefizit (zu schmal, kein Trottoir) aufweisen. Aus diesem Grund wurde die Prüfung flächendeckend vorgenommen.

Entscheid

Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2.1.8
49.2

Es sei ein **Projektstopp** vorzunehmen, das vorgelegte Konzept und das Vorgehen seien unabhängig zu überprüfen und es sei ein punktuell und risikoorientiertes anstelle eines grossflächigen Vorgehens zu wählen. Sämtliche Haushalte in Herrliberg seien über die Vor- und Nachteile der geplanten Massnahmen und über das Projekt umfassend durch eine Broschüre zu informieren.

Stellungnahme

Im Rahmen der Erarbeitung des Umsetzungskonzepts wurden verschiedene Ansätze geprüft. Gestützt auf die Rückmeldungen aus der öffentlichen Auflage prüft die Gemeinde nun, ob eine etappenweise Umsetzung erfolgen soll oder ob für eine flächendeckende Umsetzung der Weg über eine Grundsatzabstimmung an der Gemeindeversammlung gewählt wird. Von der Budgetkompetenz her wäre dies jedoch nicht erforderlich.

Unabhängig davon ist sichergestellt, dass die direkt Betroffenen im weiteren Verfahrensablauf gemäss Strassengesetz einbezogen werden. Im Rahmen der öffentlichen Auflage nach § 16 StrG werden die baulichen Massnahmen ausgesteckt und direkt Betroffene haben zudem die Möglichkeit, Einsprache zu erheben. Damit ist die geforderte Information und Mitwirkung gewährleistet.

Entscheid

Das Anliegen wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 2.1.9
68.7

Die Tempo-30-Zonen sollen sich auf die im Richtplan festgelegten Langsamfahrzonen beschränken. Tempo 30 auf der **Schulhausstrasse** sei auf die Schulzeit zu beschränken.

Stellungnahme

Tageszeitlich beschränkte Geschwindigkeitsreduktionen bringen folgende Nachteile mit sich:

- nur bei stark konzentrierten Fussgängerströmen anwendbar
- keine auffällige Anfangssituation, das Signal kann übersehen werden, bei Gewöhnung geht die Wirkung zurück
- keine Verbesserung, wenn das Signal ausgeschaltet ist
- schnell abnehmende Wirksamkeit

Da entlang der Schulhausstrasse neben der Schule noch andere Nutzungen mit Publikumsverkehr bestehen (bspw. Vogtei) und sich auch Alterswohnungen im Einzugsbereich befinden, wurde in der Gesamtbetrachtung ein solcher Ansatz als nicht zweckmässig beurteilt.

Im Richtplantext ist zudem explizit festgehalten, dass weitere Tempo-30-Zonen auch in Gebieten mit Erschliessungsdefiziten zu prüfen

sind. Dies wurde im Umsetzungskonzept ebenso berücksichtigt wie das Ziel, ein möglichst einheitliches und verständliches Regime zu schaffen und keinen Flickenteppich aus unterschiedlichsten Geschwindigkeiten und tageszeitlich abweichenden Regelungen entstehen zu lassen.

Entscheid

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.2 Tempo-30-Zonen erweitern

Einwendung 2.2.1

1

Die **Langackerstrasse** soll wegen dem Kindergarten in die Tempo-30-Zone miteinbezogen werden.

Stellungnahme

Die Einführung von Tempo 30 auf der gesamten Langackerstrasse wurde im Rahmen der Erarbeitung des Umsetzungskonzepts geprüft. Aufgrund der betrieblichen Auswirkungen auf den Busverkehr – insbesondere hinsichtlich Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit – ist eine Umsetzung kurz- bis mittelfristig nicht möglich.

Entscheid

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2.2.2

2, 50, 55

Die **Rebhaldenstrasse** soll in die Tempo-30-Zone miteinbezogen werden. Tempo 50 sei nur ein knapper Zeitgewinn und die Vorteile von Tempo 30 speziell für die Sicherheit der Kinder überwiegen.

Stellungnahme

Die Einführung von Tempo 30 auf der Rebhaldenstrasse wurde im Rahmen der Erarbeitung des Umsetzungskonzepts geprüft und auch der VZO zur Stellungnahme bzw. Beurteilung auf die Fahrzeiten zuge stellt. Gemäss Stellungnahme der VZO ist aufgrund der betrieblichen Auswirkungen auf den Busverkehr – insbesondere hinsichtlich Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit – ist eine Umsetzung kurz- bis mittelfristig nicht möglich.

Entscheid

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2.2.3

5

Die **Steinradstrasse** soll auch in die Tempo-30-Zone miteinbezogen werden. Die Sichtweiten bei Tempo 50 seien ungenügend und es käme häufig zu Fastunfällen.

Stellungnahme

Fachliche Einschätzung: Die Steinradstrasse verfügt über ein beidseitiges Trottoir und wenig Querungsbedürfnissen. Die Sicherheit für den Fussverkehr ist damit in der Längsbeziehung im Grundsatz gewährleistet. Nicht ideal ist, dass über längere Abschnitte die Randsteine abgesenkt sind, Autos können einfach aufs Trottoir ausweichen und damit Fussgänger gefährden (allenfalls könnten hier Poller die Sicherheit erhöhen). Ab der Seestrasse bis zur Unterführung weist die Steinradstrasse ein sehr verkehrsorientiertes Erscheinungsbild auf. In diesem Abschnitt wird Tempo 30 als eher nicht zweckmässig beurteilt. Nördlich der Unterführung könnte ein Einbezug in Betracht gezogen werden.

Entscheid

Das Anliegen wird in der Detailprojektierung genauer überprüft.

Einwendung 2.2.4

7, 56, 70

Die **Bergstrasse** soll auch in die Tempo-30-Zone miteinbezogen werden. Es werde zu schnell gefahren und es sei gefährlich für die Kinder und Fussgänger.

Stellungnahme

Die Einführung von Tempo 30 auf der gesamten Bergstrasse wurde im Rahmen der Erarbeitung des Umsetzungskonzepts geprüft. Aufgrund der betrieblichen Auswirkungen auf den Busverkehr – insbesondere hinsichtlich Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit – ist eine Umsetzung kurz- bis mittelfristig nicht möglich.

Entscheid

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2.2.5

8

Alle Hauptachsen sollen auch in die Tempo-30-Zone integriert werden. Die Hauptachsen seien besonders stark frequentiert auch von Kindern auf ihrem Schulweg. Tempo 30 hätte eine grosse Wirkung. Das Argument, dass der ÖV seinen Fahrplan nicht einhalten kann sei falsch. In Erlenbach funktioniere es auch.

Stellungnahme

Die Einführung von Tempo 30 auf den Hauptachsen wurde im Rahmen des Umsetzungskonzepts geprüft und dem VZO zur Stellungnahme hinsichtlich der Auswirkungen auf die Fahrzeiten unterbreitet. Gemäss Rückmeldung des VZO ist eine Umsetzung aufgrund der betrieblichen Auswirkungen auf den Busverkehr – insbesondere in Bezug auf die Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit – kurz- bis mittelfristig nicht möglich. Die bereits umgesetzten Tempo-30-Zonen in der Gemeinde Erlenbach führen dazu, dass im Busbetrieb keine zeitlichen Reserven mehr bestehen.

Zudem wurde festgestellt, dass für eine wirksame Umsetzung von Tempo 30 auf den Hauptachsen zahlreiche bauliche Massnahmen erforderlich wären, um die angestrebte Zielgeschwindigkeit sicherzustellen. Entlang der Hauptachsen bestehen heute normgerechte Trottoirs für den Fussverkehr. Im Falle einer Einführung von Tempo 30 müssten bestehende Fussgängerstreifen voraussichtlich entfernt werden, da diese unter Tempo-30-Bedingungen gemäss geltenden Richtlinien nicht mehr zulässig sind. Diese Aspekte wurden in die Abwägung miteinbezogen.

Entscheid

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2.2.6

29

Bei der **Schule Wetzwil** soll auch Tempo 30 eingeführt werden. Es gäbe gefährliche Verkehrssituationen zwischen Schulkindern und Autofahrern, die zu schnell fahren.

Stellungnahme

Das Anliegen ist erkannt. Die Gemeinde prüft mögliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auch im Bereich der Schule Wetzwil. Auf Ausserortsstrecken kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit (Tempo 80) bei einem entsprechenden Nachweis nach Art. 108 Abs. 2 SSV auf maximal 60 km/h herabgesetzt werden. Eine Signalisation von Tempo 50 oder sogar Tempo 30 ist auf Ausserortsstrecken (keine beidseitige Bebauung) nicht gesetzeskonform. Bei der bestehenden Signalisation handelt es sich bereits um eine abweichende Höchstgeschwindigkeit.

Entscheid

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 2.2.7

53

Warum wurde die **Zone 8** nur im Grüt hinten definiert und nicht längs der ganzen Grütstrasse bis zur Forchstrasse gezogen. Diese Häuser wären genau gleich betroffen, wie die Häuser in der Zone 8.

Stellungnahme

Die betroffenen Strassen entlang der Grütstrasse bis zur Forchstrasse sind die Pfarrgasse sowie eine kleine Stichstrasse mit Namen Grütstrasse. Auf beiden gilt ein Fahrverbot. Weiter wäre ab dem Gebiet Grüt die Rabengasse betroffen, aber auf ihr gilt ein dreiteiliges Fahrverbot; Falls dies aber ein ausdrücklicher Wunsch der Anwohnenden ist, kann eine entsprechende Signalisation geprüft werden.

Entscheid

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 2.2.8

53.1

Warum gehört der Bereich **«Böl»** bergseits der Bergstrasse mit den Nr. 13,15,23 – 51 nicht zur Zone 2?

Stellungnahme

Die zur Erschliessung dieser Hausnummern dienenden Strassen liegen alle auf Privatgrund. Privatstrassen wurden, wo möglich und sie nicht mitten in einem Gebiet lagen, von den Tempo-30-Zonen ausgenommen. Auf der Stichstrasse mit Namen Bergstrasse, die die Nr. 51 erschliesst, gilt zusätzlich nach einigen Metern ein privatrechtliches Fahrverbot. Die vorgängige «Hauszufahrt» mit Tempo-30 zu signalisieren scheint unverhältnismässig. Falls seitens der Privatstrasseneigentümer ein einstimmiges Begehren gestellt wird, dann kann der Einbezug in die Tempo-30-Zonen geprüft werden.

Entscheid

Die Einwendung wird sinngemäss berücksichtigt.

Einwendung 2.2.9

53.2

Warum wurde der **Tambel, Biswind** und die **Kittenmühle** nicht in eine Tempo-30-Zone mit einbezogen? Man könnte alle Weiler einbinden und dabei ein paar Signaltafeln sparen. Die verlorene Zeit sei vernachlässigbar.

Stellungnahme

Die Weiler Tambel und Kittenmühle befinden sich ausserhalb des Siedlungsgebiets. Hier wären abweichende Höchstgeschwindigkeiten, wenn, dann nur in den Abschnitten mit beidseitiger Bebauung zulässig. Da diese Abschnitte sehr kurz sind, wurde eine entsprechende Signalisation als nicht zweckmässig beurteilt. Im Kanton Zürich ist – mit Ausnahme der Städte Zürich und Winterthur – die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich für alle verkehrspolizeilichen Verfahren und Anordnungen zuständig, auch auf Gemeindestrassen. Dazu gehören insbesondere Signalisationen und Markierungen. Gemeinden können entsprechende Massnahmen daher nicht eigenständig anordnen, sondern müssen Gesuche bei der Kantonspolizei einreichen. Diese prüft die Anliegen gestützt auf die gesetzlichen Grundlagen, insbesondere das Strassenverkehrsgesetz

(SVG) und die Signalisationsverordnung (SSV). Herabsetzungen der Höchstgeschwindigkeit sind grundsätzlich nur zulässig, wenn ein Gutachten gemäss Art. 108 SSV einen konkreten Missstand nachweist. Die Gemeinde lässt aktuell durch ein Fachbüro prüfen, ob im Weiler Hof und im Bereich der Kirche Wetzwil die Voraussetzungen für eine Temporeduktion erfüllt sind.

Entscheid

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 2.2.10

54

Die **Grütstrasse** soll in die anschliessende Tempo-30-Zone integriert werden. Die Grütstrasse diene als Schulweg und Tempo 30 würde die Schulwegsicherheit verbessern.

Stellungnahme

Die Einführung von Tempo 30 auf diesem Abschnitt wurde im Rahmen der Erarbeitung des Umsetzungskonzepts geprüft. Aufgrund der betrieblichen Auswirkungen auf den Busverkehr – insbesondere hinsichtlich Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit – ist eine Umsetzung kurz- bis mittelfristig nicht möglich.

Entscheid

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.3 Tempo-30-Zonen reduzieren

Einwendung 2.3.1

10, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22,
23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 35,
36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47,
48, 49, 51, 52, 57, 59, 60, 61, 62, 65

Stellungnahme

Es sei auf die geplante Beschränkung auf Tempo-30 sowie auf den Bau der im Plan erhaltenen Schikanen und Signalisationen auf der **Biswindstrasse** zu verzichten. Die Massnahmen seien kontraproduktiv und das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimme nicht. Seitliche Einengungen führen zu Kollisionen und Schäden an Reifen und Felgen.

Die Einführung von Tempo 30 auf der Biswindstrasse erfolgt im Rahmen einer gesamtheitlichen Betrachtung mit dem Ziel, auf den kommunalen Strassen im Siedlungsgebiet ein möglichst einheitliches, zweckmässiges und sicheres Verkehrsregime zu schaffen. Insbesondere bei Strassen mit eingeschränkten Platzverhältnissen trägt Tempo 30 erwiesenermassen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei. Auf engeren Strassenabschnitten fördert die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit zudem einen ruhigeren Verkehrsfluss. Dies, weil bei tieferen Geschwindigkeiten ein geringerer Bewegungsspielraum für Begegnungen zwischen Fahrzeugen notwendig ist (Begegnungsfall PW-Bus: bei Tempo 50 = 6.40 m, bei Tempo 30 = 5.70 m). Damit kann auch auf Strassen mit beschränkter Fahrbahnbreite das Risiko von Ausweich- und Bremsmanövern reduziert werden.

Die baulichen Massnahmen dienen primär der Einhaltung des tieferen Geschwindigkeitsniveaus und werden gemäss Rückmeldung des VZO im Hinblick auf ihre Funktionalität und Verträglichkeit im Busbetrieb noch weiter optimiert. Ziel ist es, die Massnahmen so zu gestalten, dass sie keine übermässigen Zeitverluste oder Behinderungen verursachen.

Die Lärmbelastung wurde ebenfalls in die Beurteilung einbezogen. Studien zeigen, dass Tempo 30 in Siedlungsräumen in der Regel zu einer Reduktion der Lärmemissionen führt – insbesondere durch gleichmässigeres Fahren mit weniger starken Brems- und Beschleunigungsvorgängen. Die befürchteten zusätzlichen Lärmbelastungen durch Anfahrvorgänge sind bei gut gestalteten baulichen Massnahmen minimierbar.

Der Hinweis auf mögliche Schadensereignisse (Felgen, Kollisionen, Winterdienst) wird ernst genommen. Die Gestaltung der Elemente erfolgt daher unter Berücksichtigung der betrieblichen Erfahrungen anderer Gemeinden und aktueller technischer Standards.

Entscheidung

Die Biswindstrasse kann möglicherweise aus der geplanten Tempo-30-Zone ausgeklammert werden. Das Anliegen wird bei der Detailprojektierung genauer überprüft.

Einwendung 2.3.2

49.1

Auf die geplante Beschränkung auf Tempo 30 auf der **Aussichtsstrasse** sei zu verzichten. Die vorgesehene Signalisierung sei aufgrund der Unübersichtlichkeit gefährlich und die Nachteile würden die Vorteile überwiegen.

Stellungnahme

Die Aussichtsstrasse ist Teil eines übergeordneten Wanderwegnetzes. Aufgrund des schmal ausgebauten Trottoirs bewegen sich Zufussgehende nahe an der Fahrbahn. Durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit kann die Sicherheit und Qualität dieser Fusswegverbindung deutlich verbessert werden – und dies ohne spürbare negative Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr.

Entscheid

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2.3.3

64

In der **Findlingstrasse** soll auf die Einführung von Tempo 30 verzichtet werden. Es werde bereits langsam gefahren und die Massnahmen seien überflüssig.

Stellungnahme

Die Signalisation von Tempo-30-Zonen ist ein nachweislich wirksames Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – insbesondere für den Langsamverkehr wie zu Fuss Gehende, Velofahrende, Kinder und ältere Personen. Bereits die Reduktion der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h senkt das Sterberisiko für Fussgängerinnen und Fussgänger um das Sechsfache. Auch die durchschnittliche Zahl schwerer Unfälle lässt sich um mindestens ein Drittel reduzieren. Zudem gab es auch Anträge zur Findlingstrasse, die nicht gegen die Einführung der Tempo-30-Zone zu diesem Abschnitt sind (vgl. 34 / 43 / 69).

Entscheid

Das Anliegen wird in der Detailprojektierung genauer überprüft. Vgl. Einwendung 2.3.1 (Biswindstrasse)

2.4 Einwendungen zu baulichen Massnahmen, Signalisation und Markierungen

Einwendung 2.4.1

3

Bleibt auf der **Alten Dorfstrasse** das bisher bestehende **Fahrverbot** weiterhin bestehen ergänzend zu Tempo 30?

Stellungnahme

Es ist nicht vorgesehen, dass dreiteilige Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet aufzuheben. Die Kombination mit der Tempo-30-Signalisation wird im weiteren Projektverlauf in Rücksprache mit der Kantonspolizei geprüft.

Entscheid

Das Anliegen ist sinngemäss berücksichtigt.

Einwendung 2.4.2

6, 15

An der **Kreuzung Wängirain/Aussichtsstrasse/Bergstrasse** soll ein **Spiegel** angebracht werden. Die Kreuzung sei unübersichtlich und eng. Die Autos verkehren mit überhöhten Geschwindigkeiten.

Stellungnahme

Sofern die Sichtweiten nicht eingehalten sind und auch nicht mit Heckenrückschnitt / regelmässigem Schnitt der Böschungsbepflanzung optimiert werden können, ist die Anbringung eines Spiegels mit der Kantonspolizei abzuklären. Alternativ kann geprüft werden, ob durch eine bauliche Massnahme – beispielsweise ein «Eingangstor» in Form einer seitlichen Einengung – eine Reduktion der überhöhten Geschwindigkeiten erreicht werden kann.

Entscheid

Das Anliegen ist nicht Bestandteil der Tempo-30-Vorlage.

Einwendung 2.4.3

34, 43, 69

Die **Tempo-30-Signalisation** eingangs **Findlingstrasse** soll in die Sackgassentafel integriert werden. Der im Plan markierte Standort führe zu einer Gefährdung, weil die Einfahrt dadurch unübersichtlicher sei.

Stellungnahme

Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Tempo-30-Zone müssen gemäss Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen deutlich erkennbar sein (Art. 5, Abs. 1 «Torwirkung»). Gemäss Praxis der Kantonspolizei sind diese grundsätzlich mit einem rechtsseitigen horizontalen Versatz zu kombinieren, so dass die Wirkung des gemäss Verordnung geforderten Tores entsteht. Abweichungen sind nur bei unbedeutenden/nur für einen eingeschränkten Benutzerkreis zugelassene Strasse möglich. Da es sich im vorliegenden Fall um eine Sackgasse handelt, kann in Rücksprache mit der Kantonspolizei die Bewilligungsfähigkeit einer abweichenden Ausgestaltung geprüft werden.

Entscheid

Das Anliegen wird aufgenommen und ist in der nächsten Projektphase vertieft zu beurteilen.

Einwendung 2.4.4

54

Bei der **Kreuzung Grütstrasse/Pfarrgasse** soll ein **Fussgängerüberweg** erstellt werden, um die Verkehrssicherheit für Schulkinder und Fussgänger zu erhöhen

Stellungnahme

Die Querung wurde im Rahmen der Überprüfung der Fusswegverbindungen angeschaut und als nicht gefährlich beurteilt. Fussgängerstreifen dürfen nur angeordnet werden, wenn ein regelmässiger Querungsbedarf besteht. Dieser wäre bei mindestens 100 querenden Fussgängern während 5 – nicht zwingend aufeinanderfolgenden – Stunden mit dem jeweils höchsten Fussgängeraufkommen eines Tages gegeben. Gegebenenfalls können bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Querung geplant werden (bspw. seitliche Trapeze).

Entscheid

Das Anliegen wird in der Detailprojektierung genauer überprüft.

Einwendung 2.4.5

58

Falls in der Biswindstrasse bauliche Massnahmen umgesetzt werden, sollen auch in der **Freudacherstrasse** entsprechende Massnahmen realisiert werden. Dadurch soll Schleich- und Ausweichverkehr vorgebeugt werden.

Stellungnahme

Das Anliegen wird mit der Einwendung 2.3.1 abgeglichen. Aus Sicht der Gemeinde braucht es jedoch nicht mehr Massnahmen als nötig.

Entscheid

Das Anliegen wird in der Detailprojektierung genauer überprüft.

Einwendung 2.4.6

63

Es wird gebeten **mögliche Massnahmen** zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der **Schlattstrasse** zu prüfen. Die Schlattstrasse sei schmal, steil und es fehle ein Gehweg.

Stellungnahme

Es ist gemäss Umsetzungskonzept Tempo 30 vorgesehen, dass die Schlattstrasse mit Tempo 30 signalisiert wird. Das wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Aufgrund der Breite der Strassenparzelle (3.50 - 4.20 m) ist es nicht möglich, einen Fussgängerlängsstreifen zu markieren oder ein Trottoir zu erstellen, da eine Mindestdurchfahrtsbreite von 3.50 m gewährleistet sein muss. Im Rahmen des weiteren Projektverlaufs werden alternative Verbesserungsmöglichkeiten zugunsten des Fussverkehrs geprüft.

Entscheid

Das Anliegen wird in der Detailprojektierung genauer überprüft.

2.5 Einwendungen zu den Plandarstellungen

Einwendung 2.5.1

3.1

Ist geplant, dass die **Pflasterung** der Dorfstrasse um ca. 15 m Richtung See verlängert werden soll gegenüber dem heutigen Zustand?

Stellungnahme

Es ist nicht vorgesehen, die Pflasterung auszudehnen, die Diskrepanz ist der Plangenaugigkeit (Massnahmenplan 1:1000) geschuldet.

Entscheid

Das Anliegen ist sinngemäss berücksichtigt.

Einwendung 2.5.2

3.2

Den **grafischen Massstab** in den Massnahmenplänen müsste man korrigieren.

Stellungnahme

Die grafischen Massstäbe werden korrigiert.

Entscheid

Der Hinweis wird verdankt.

2.6 Weitere Einwendungen

Einwendung 2.6.1

4

Die Tempo 30 Massnahmen in der **alten Dorfstrasse** sollen angesichts der geplanten Baustelle ab Mitte April 2025 vorzeitig eingeführt werden. Der Baustellenverkehr sei ein Sicherheitsrisiko für die Schulkinder und Tempo 30 würde dem entgegenwirken.

Stellungnahme

Aus fachlicher Sicht könnte die Tempo-30-Zone im Perimeter «Alte Dorfstrasse» separat vorangetrieben werden. Eine Einführung Mitte 2025 erscheint aufgrund der laufenden gesetzgeberischen Prozesse und der anstehenden Detailprojektierung jedoch unwahrscheinlich.

Entscheid

Das Anliegen zur Kenntnis genommen.

Einwendung 2.6.2

56

Der **Fussgängerstreifen** auf der **Bergstrasse** von Erlenbach in Richtung Bergstrasse 25 sei unübersichtlich, gefährlich und der Vortritt werde oftmals verwehrt.

Stellungnahme

Die Situation wurde begutachtet. Die Sichtweiten sind grundsätzlich eingehalten, sofern konsequent auf einen Heckenrückschnitt geachtet wird. Die Gemeinde Herrliberg prüft dies in regelmässigen Abständen. Es wurde zudem festgestellt, dass der Annäherungsbereich nicht ausreichend ausgeleuchtet ist. Diesbezüglich werden durch die Abteilung Tiefbau Sofortmassnahmen geprüft (Installation Kandelaber).

Entscheid

Das Anliegen ist nicht Bestandteil der Tempo-30-Vorlage. Die Hinweise werden aber entgegengenommen und separat geprüft.

2.7 Allgemeine Fragen

Frage 2.7.1
53.3

Könnte man auf der **alten Dorfstrasse** eine gelb schraffierte Bemalung anbringen, um den fehlenden Gehsteig zu «ersetzen»?

Antwort

Es wird davon ausgegangen, dass damit die Markierung eines Fussgängerlängsstreifen gemeint ist. Eine solche Markierung muss mindestens 1.20 m breit ausgestaltet sein. Würde ein solcher Längsstreifen an der Alten Dorfstrasse angebracht, dann könnten Autos nicht mehr kreuzen. In Kombination mit einer Einbahnsignalisation wäre dies denkbar, diese würde dann aber auch fürs Velo gelten, was als nicht zweckmässig beurteilt wird.

Frage 2.7.2
53.4

Was ist mit der **Begegnungszone** passiert, die der Gemeinderat bei der Kreuzung Forchstrasse/Schulhausstrasse schon lange einmal plante?

Antwort

Das angesprochene Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde abgeschlossen und dem Kanton (Tiefbauamt) Anfang 2024 für die Ausarbeitung der nächsten Projektphasen (Vorprojekt, Bauprojekt) übermittelt. Die Gemeinde ist im Austausch mit dem Kanton und wird zum gegebenen Zeitpunkt über den Projektstand informieren.

Frage 2.7.3
53.5

Was passiert, wenn der **Verein VH+-Bus** nicht mehr fahren kann oder will, weil die Zeit nicht reicht, um alle Leute nach Hause zu fahren?

Antwort

Der Gemeinde ist es ein Anliegen, dass die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr sowie auf das ergänzende Angebot des Vereins Herrliberg Plus möglichst gering bleiben und die Fahrplanstabilität weiterhin gewährleistet werden kann. Aus diesem Grund sind die wichtigen ÖV-Achsen vom Konzept ausgenommen.

3 SCHLUSSBEMERKUNGEN

Festsetzung und Publikation

Nach erfolgter Überarbeitung wird das Projekt durch den Gemeinderat festgesetzt und vor der Projektfestsetzung gemäss § 16 und 17 StrG (Planaufgabe- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.