

Auftraggeberin

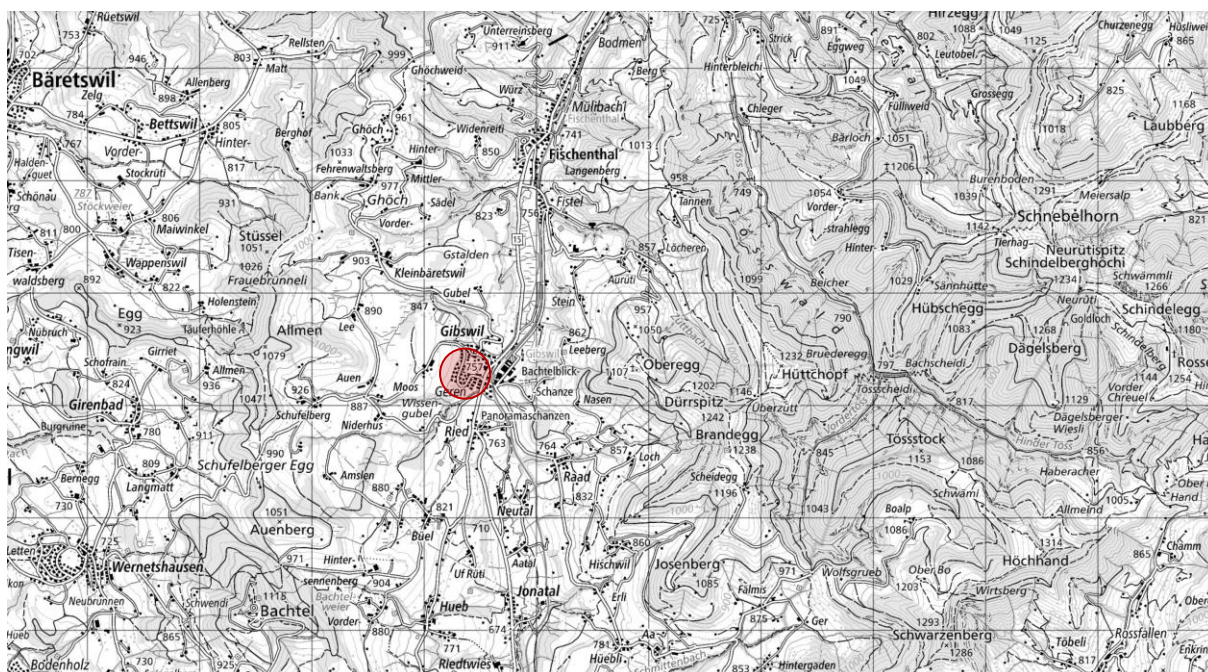
Gemeinde Fischenthal



Auftragsbezeichnung

Einführung Tempo-30-Zone in Gibswil

Technischer Bericht



Auftrag	24940.01	Dokument	1
Datum	24.10.2023	PL	pth
Revidiert	25.04.2025	SB	dlü

Auftraggeberin

Gemeinde Fischenthal

Projektleitung: Matthias Zürcher, Gemeindepräsi-
dent a.i.
André Böhlen, Leiter Tiefbau und
Werke

Verfasser

Geoinfra Ingenieure AG

Projektleitung: Peter Thoma, Dipl. Raumplaner
NDS FH
Sachbearbei- Daniel Lüthi, BSc Stadt, Verkehrs-
tung: und Raumplanung
Korreferat: Heinz Meier, Raumplaner HTL /
Reg A / SIA

Qualitätsmanagement

Zertifiziertes Qualitätssystem ISO 9001/Reg.-Nr.
H34181



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
1.1 Ausgangslage.....	1
1.2 Aufgaben und Perimeter.....	2
1.3 Rechtliches und Verfahren	3
2. Analyse	4
2.1 Nutzungen	4
2.2 Strassencharakteristik.....	5
2.3 Strassenklassierungen	5
2.4 Richtpläne vorgesetzter Planungsstufen.....	6
2.5 Sicherheit und Unfallgeschehen.....	7
2.6 Geschwindigkeiten	7
2.7 Lärm	9
3. Beurteilung	10
3.1 Kriterien nach Art. 108 SSV	10
3.2 Gefährdungssituation.....	10
3.3 Besonderes Schutzbedürfnis.....	11
3.4 Verkehrsablauf.....	13
3.5 Verminderung Umweltbelastung	14
3.6 Lebensqualität.....	14
3.7 Beurteilung Machbarkeit	14
3.8 Fazit Machbarkeit	15
4. Massnahmen	16
4.1 Notwendige Massnahmen.....	16
4.2 Konzept	16
5. Auswirkungen	18
5.1 Zusammenfassung verkehrliche Wirkung.....	18
5.2 Reaktions-, Brems- und Anhalteweg.....	18
5.3 Weniger schwere Unfälle	18
5.4 Bessere Übersicht und Wahrnehmung.....	19
5.5 Reduktion von Lärm	20
5.6 Politische und gesellschaftliche Akzeptanz.....	20
6. Kostenschätzung.....	21
7. Planungsablauf.....	22

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Projektperimeter der Tempo-30-Zone (Quelle: maps.zh.ch, eigene Aufbereitung).....	2
Abb. 2: Nutzungen innerhalb Gibswil (Quelle: maps.zh.ch, ÖREB, eigene Aufbereitung)	4
Abb. 3: Ausschnitt kantonaler Richtplan Zürich (Quelle: zh.ch, Festgesetzter Richtplan).....	6
Abb. 4: Ausschnitt regionaler Richtplan Oberland (Quelle: maps.zh.ch, regionale Richtpläne).....	7
Abb. 5: Darstellung Messstellen (Quelle: maps.zh.ch, Übersichtsplan, eigene Aufbereitung).....	8
Abb. 6: Lage Kindergarten Ried-Gibswil (Quelle: maps.zh.ch, Übersichtsplan, eig. Aufbereitung) 11	
Abb. 7: Verlauf Velowege von überkommunaler Bedeutung (Quelle: maps.zh.ch, Übersichtsplan, eigene Aufbereitung)	11
Abb. 8: Verlauf Fuss- und Wanderwege von überkommunaler Bedeutung (Quelle: maps.zh.ch, Übersichtsplan, eigene Aufbereitung).....	13
Abb. 9: Referenzbild Torsituation mit Markierung «Zone 30» (Quelle: Signal AG, abgerufen am 11.03.25)	16
Abb. 10: Referenzbild Wiederholungsmarkierung «30» (Quelle: bvd.be.ch, abgerufen am 11.03.25).....	16
Abb. 11: Massnahmenplan (Quelle: maps.zh.ch, Übersichtsplan, eigene Aufbereitung).....	17
Abb. 12: Darstellung Anhalteweg (Summe aus Reaktionsweg und Bremsweg) bei einer Reaktionszeit von 2 Sekunden. (Quelle: bfu)	18
Abb. 13: Vergleich Aufprall bei verschiedenen Geschwindigkeiten (Quelle: bfu).....	19
Abb. 14: Vergleich Sichtfelder bei 50 km/h (links) und bei 30 km/h (rechts) (Quelle: Büro Suter • von Känel • Wild).....	19
Abb. 15: Vergleich Fahrfluss bei verschiedenen Geschwindigkeiten (Quelle: Büro Suter • von Känel • Wild).....	20

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Westlich der Tösstalstrasse liegt das Zentrum sowie das Wohngebiet von Gibswil. Gegenüber befindet sich der Bahnhof, wodurch das Gebiet sowohl mittels Autoverkehr als auch öffentlichem Verkehr gut erschlossen ist. Das Gebiet ist grösstenteils bebaut und weist für die Gemeinde Fischenthal relativ hohe Nutzungsdichten auf. Trotzdem bestehen noch einige Baulücken, welche teilweise bereits baureif sind.

Die Gemeinde beabsichtigt, auf der Rosenbergstrasse und auf der Moosstrasse Tempo-30 einzuführen. Ziel ist es, dass sowohl Aufenthaltsqualität als auch Sicherheit (insbesondere für Kinder) im Quartier Rosenbergstrasse gesteigert werden. Im Rahmen des vorliegenden Berichts soll deshalb ermittelt werden, ob Tempo-30 auf den genannten Strassen angemessen und verhältnismässig ist und mit den örtlichen Gegebenheiten standortgerecht umgesetzt werden kann. Aktuell sind alle Innerorts-Strassen in Gibswil mit Tempo 50 signalisiert.

Bereits im Januar 2021 hat das Büro Suter • Von Känel • Wild ein Gutachten für die Einführung von Tempo-30 im ganzen Ortsteil Gibswil ausgearbeitet. Daraus geht hervor, dass die Einführung von Tempo-30 unter anderem auf der Rosenbergstrasse und der Ghöchstrasse sinnvoll und empfehlenswert ist. Da es sich aber bei der Ghöchstrasse um eine Kantonsstrasse handelt und die Gemeinde daher nicht Bauherr ist, werden die beiden Gebiete (Ghöchstrasse und restliches Gibswil) getrennt behandelt und in diesem Bericht die Ghöchstrasse nicht betrachtet.

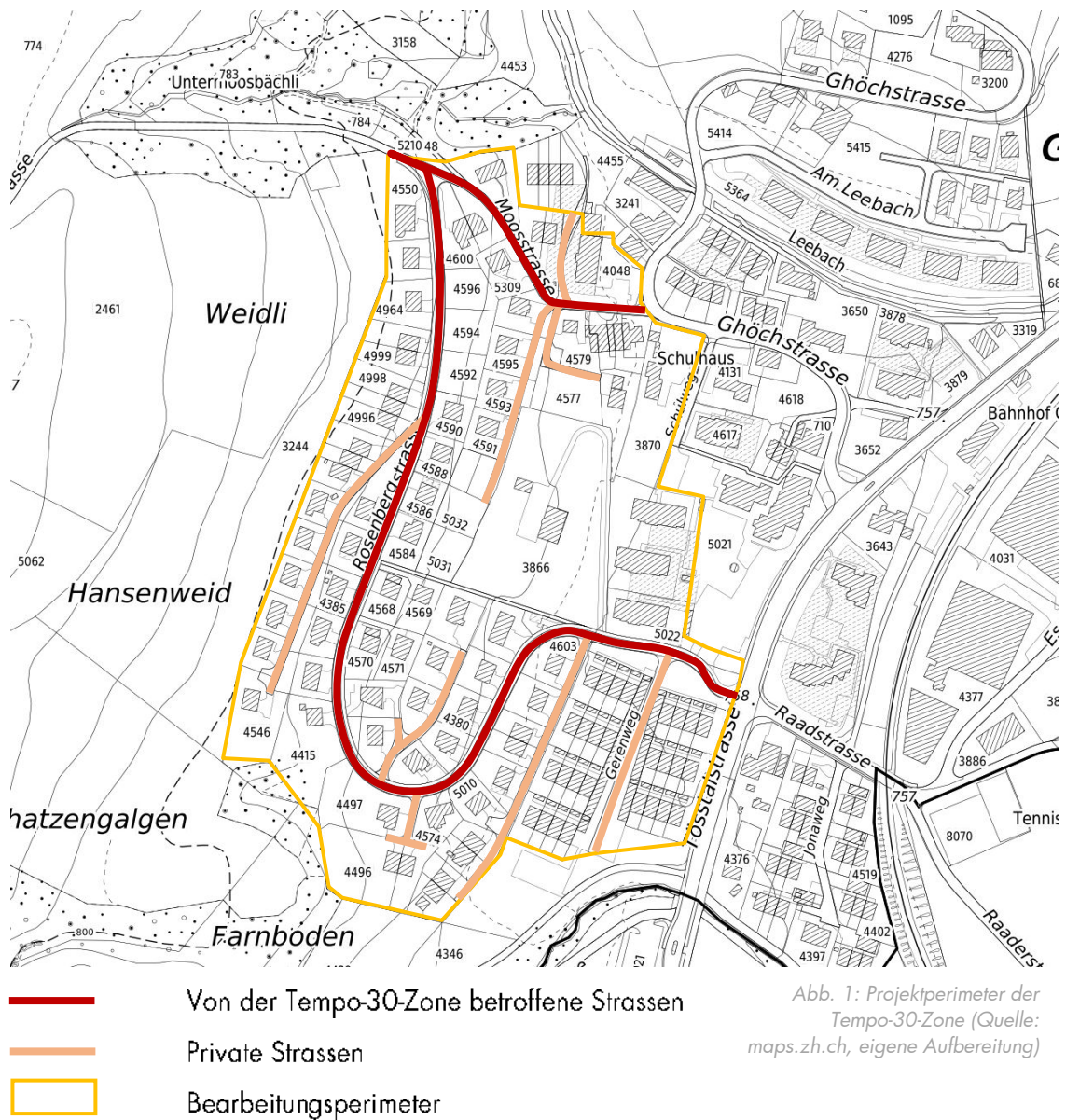
Im Vorfeld wurde am 27. September 2022 mit der Kantonspolizei (Roger Brändle) und dem Gemeinderat (Hans Lazzarotto) das Gespräch gesucht und eine Begehung durchgeführt. Die Vertreter der Gemeinde Fischenthal haben das Interesse an einer Einführung der Tempo-30-Zone Gibswil bekundet.

Gleichzeitig beabsichtigt das kantonale Tiefbauamt die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt von Gibswil. Dieses Projekt tangiert die Verkehrsberuhigung der Rosenbergstrasse grundsätzlich nicht, da sich an der bestehenden Einfahrt aus der Tösstalstrasse in die Rosenbergstrasse nichts verändert wird.

1.2 Aufgaben und Perimeter

Im vorliegenden Bericht wird aufgezeigt, ob auf der Rosenbergstrasse und der Moosstrasse in Gibswil die Voraussetzungen zur Signalisation einer Tempo-30-Zone im Sinne von Art. 32 Abs. 3 SVG mit verhältnismässigem Aufwand erfüllt werden können.

Der Bericht über die Einführung von Tempo-30 bezieht sich auf den nachfolgend dargestellten Perimeter:



Der Gerenweg ist im Miteigentum der Parzellen, die er erschliesst. Sämtliche anderen privaten Erschliessungsflächen sind über gegenseitige Fuss- und Fahrwegrechte gesichert.

1.4 Rechtliches und Verfahren

Hinsichtlich des Verfahrens ist der Bundesratsbeschluss vom 24.08.2022 von Bedeutung. Gemäss diesem können Gemeinden ab dem 01.01.2023 für die Einführung von Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen auf ein Gutachten gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG verzichtet werden. Bei nicht verkehrsorientierten Strassen handelt es sich um Strassen, welche nicht primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgelegt sind oder sein sollten.

Ab diesem Zeitpunkt ist lediglich noch ein Bericht nötig, in welchem dargestellt wird, welche Auswirkungen die Temporeduktion hat. Die Gründe für eine Temporeduktion gemäss Art. 108 SSV sind dabei nicht mehr als abschliessend zu verstehen, was bedeutet, dass auch weitere Beweggründe, wie z.B. eine Verbesserung der Lebensqualität aufgeführt werden können. Auch wenn damit das Verfahren grundsätzlich beschleunigt und vereinfacht wird, ist der Inhalt des Berichts vorgegeben. Auch um sicherzustellen, dass die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei die Berichte in ausreichender Qualität prüfen, respektive verfügen kann. Aufgezeigt werden müssen folgende Punkte:

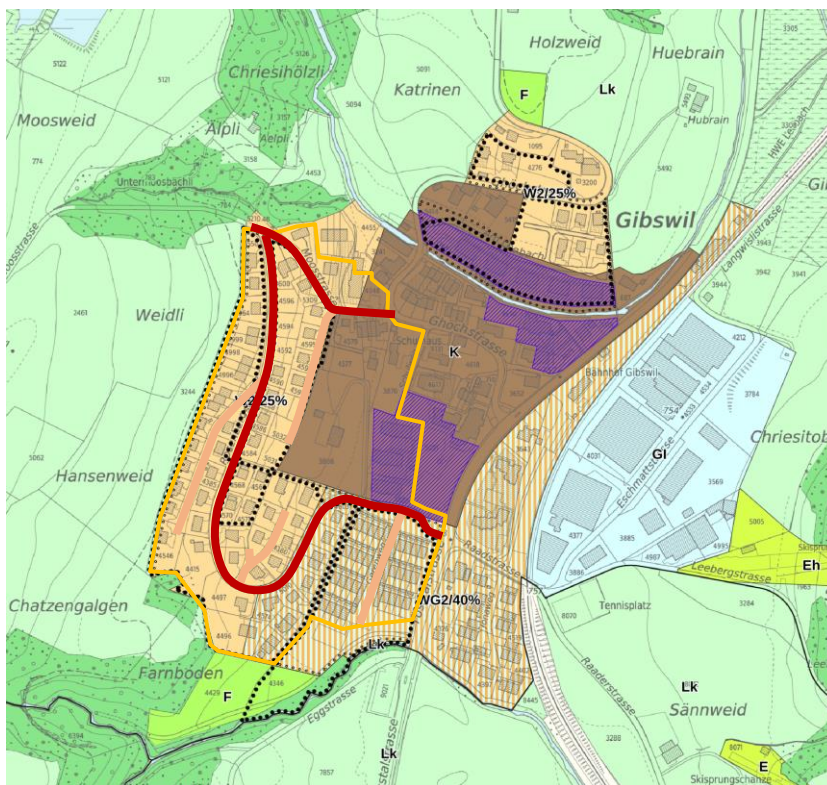
- Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum und Nutzungsansprüchen
- Angaben zum aktuellen Geschwindigkeitsniveau
- Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen
- Massnahmeplan des Perimeters
- Strassenverzeichnis (Auflistung der Strassen/Strassenabschnitte)

2. Analyse

2.1 Nutzungen

Die zu untersuchenden Strassenabschnitte liegen vollständig im Siedlungsgebiet in unterschiedlichen Zonen. Entlang der Rosenbergstrasse ist im unteren Bereich eine Wohnzone mit Gewerbebeileichterung WG2/40 angesiedelt. Der obere Bereich der Rosenberg- und Moosstrasse ist der Wohnzone W2/25% zugewiesen. Der untere Teil der Moosstrasse befindet sich in der Kernzone, in welcher auch der Kindergarten Gibswil liegt. Zudem sind im Betrachtungsperimeter drei rechtskräftige Gestaltungspläne vorhanden:

- Geren (Kat. Nr. 3860; privater Gestaltungsplan, Genehmigung 2004, BD 783)
- Geren (Kat. Nrn. 6862, 3863, 4284; privater Gestaltungsplan, Genehmigung 2006, BD 62)
- Geren (Kat. Nrn. 3864, 3865; privater Gestaltungsplan, Genehmigung 2006, BD 7)



- Öffentliche Strasse
- Private Strassen
- Bearbeitungsperimeter

Abb. 2: Nutzungen innerhalb Gibswil (Quelle: maps.zh.ch, ÖREB, eigene Aufbereitung)

Fazit

Der Ortsteil Gibswil weist eine hohe Nutzungsvielfalt auf. Die Rosenbergstrasse und die Moosstrasse sind allerdings stark von der Wohnnutzung geprägt. Andere Nutzungen gibt es bis auf den Kindergarten nicht. Dieser ist jedoch von grosser Bedeutung, da es sich sowohl bei der Rosenbergstrasse als auch bei der Moosstrasse um Schulwege handelt. Dem Strassenraum und den davon ausgehenden Emissionen sind daher besondere Beachtung zu schenken.

2.2 Strassencharakteristik

Die Rosenbergstrasse und die Moosstrasse sind beides Strassen von kommunaler Bedeutung. Während die Moosstrasse bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden ist, handelt es sich bei der Rosenbergstrasse um eine neuere Strasse. Trotzdem sind bis auf ein Gebäude alle nach 1990 entstanden. Die Rosenbergstrasse weist eine durchgehende Breite von 5 m auf. Zudem ist ein durchgängiges Trottoir vorhanden, welches 1.8 m breit ist. Ein Radstreifen ist nicht markiert.

Durch die typische Einfamilienhaus-Bebauung und der damit verbundenen Vorgärten bestehen (gerade in der Kurve der Rosenbergstrasse) teils eingeschränkte Sichtweiten.

Die Moosstrasse weist innerhalb des Bearbeitungsperimeters eine durchgehende Breite von rund 3.8 m auf. Hier ist weder ein Radstreifen markiert noch ein Trottoir vorhanden. Zudem beträgt das durchschnittliche Gefälle knapp 16%.

Fazit

Der ortsbauliche Charakter und die Strassendimensionierungen weisen bereits auf ein reduziertes Geschwindigkeitsregime hin. Trotzdem wird, gerade auf der Rosenbergstrasse, relativ schnell gefahren. Allerdings ist die Verkehrsmenge überschaubar, da es sich bei keiner der beiden Strassen um eine Durchgangsstrasse handelt. Beide erschliessen das Wohngebiet und werden daher lediglich von den Bewohnern und deren Besucher genützt.

2.3 Strassenklassierungen

Die Rosenbergstrasse, die Moosstrasse und der Schulweg sind Gemeindestrassen. Die Ghöchstrasse und die Tösstalstrasse sind die einzigen übergeordnete Strassen in Gibswil und sind Eigentum des Kantons. Im Projektperimeter sind keine Radinfrastrukturen vorhanden.

Gemäss regionalem Richtplan (RZO) führt entlang der Tösstalstrasse ein Radweg. Innerhalb des Projektperimeters finden sich keine übergeordneten Radwegverbindungen.

Die übergeordneten Fusswegverbindungen führen entlang der Tösstalstrasse. Innerhalb des Projektperimeters sind keine übergeordneten Verbindungen für den Fussverkehr vermerkt. Linien des öffentlichen Verkehrs führen ebenfalls nicht entlang der Rosenberg- oder Moosstrasse.

2.4 Richtpläne vorgesetzter Planungsstufen

Der kantonale Richtplan (Teil Verkehr, vom Kantonsrat festgesetzt am 28. Oktober 2019) zeigt die Tösstalstrasse als Hauptverkehrsstrasse sowie den Bahnhof Gibswil mit der einspurigen Nord-Süd-Achse des Bahntrassees. Es bestehen keine Einträge innerhalb des Projektperimeters.

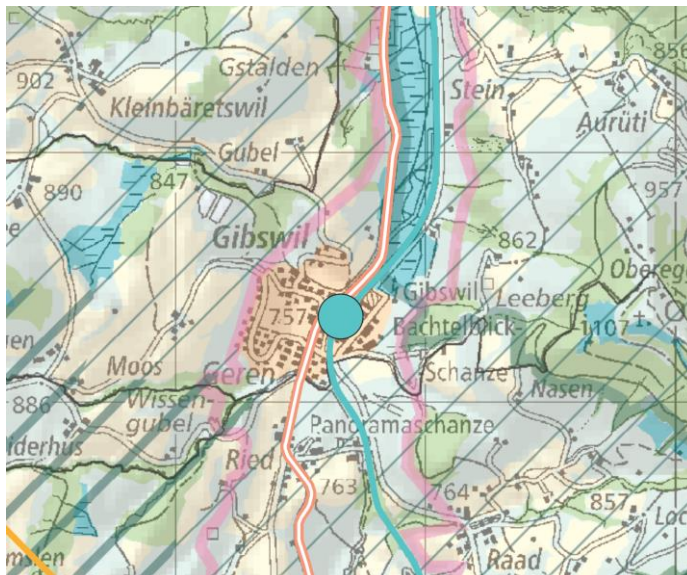


Abb. 3: Ausschnitt kantonalen Richtplan Zürich (Quelle: zh.ch, Festgesetzter Richtplan)

-  Station/Haltestelle
-  Siedlungsgebiet
-  Hauptverkehrsstrasse

Der regionale Richtplan RZO (Teil Verkehr, Beschluss des Regierungsrates vom 19. Dezember 2018) zeigt die Ghöschstrasse als regionale Verbindungsstrasse. Zudem verläuft entlang der Tösstalstrasse sowie durch das Gewerbegebiet Eschmatt (via Raadstrasse/Eschmattstrasse/Landwislistrasse) eine regionale Radwegverbindung. Entlang der Tösstalstrasse verläuft zudem ein regionaler Fussweg, teilweise mit Hartbelag.

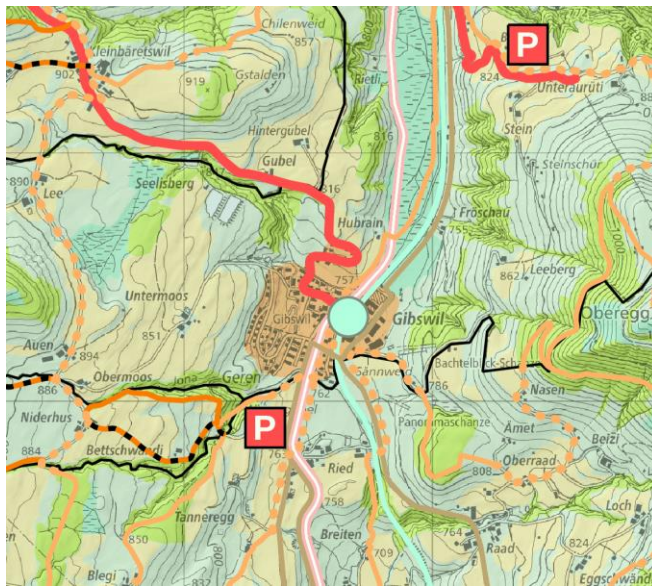


Abb. 4: Ausschnitt regionaler Richtplan Oberland
(Quelle: maps.zh.ch, regionale Richtpläne)

- Verbindungsstrasse
- Fuss-/Wanderweg
- ⋯ Fuss-/Wanderweg mit Hartbelag
- Radweg bestehend

Fazit

Der Projektperimeter umfasst ein klassisches Wohnquartier, welchem mit Ausnahme der Ghöchstrasse keine übergeordnete Bedeutung zukommt. Beim Fuss- und Veloverkehr handelt es sich hauptsächlich um Anwohner von Gibswil, was auch die Schulkinder miteinschliesst.

2.5 Sicherheit und Unfallgeschehen

Innert der letzten fünf Jahre haben sich gemäss der Unfallstatistik des Bundesamtes für Strassen auf der Moosstrasse und der Rosenbergstrasse keine Unfälle ereignet. Erfasst werden dabei unvorhergesehene Ereignisse auf öffentlichen Verkehrsflächen, welche einen Sach- und/oder Personenschaden zur Folge haben und an dem mindestens ein Fahrzeug oder fahrzeugähnliches Gerät beteiligt ist.

2.6 Geschwindigkeiten

Für sämtliche Strassen im Projektperimeter gilt zurzeit Tempo 50. Diese Signalisation ist nicht zweckmässig, da aufgrund bereits genannter Gründe (Dimensionierung, Sichtweiten etc.) im Projektperimeter die Höchstgeschwindigkeit ein Sicherheitsdefizit darstellt. Insbesondere der Umstand, dass beide Strassen auch als Schulwege genutzt werden, ist ein Grund für die Erhöhung der Sicherheit.

Vom 9. bis 22. Dezember 2020 wurden an der Rosenbergstrasse Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Dabei wurden folgende Werte ermittelt:

Standort	Richtung	v50	v85	vMax
Rosenbergstrasse 98/KA321	Untermoos	33 km/h	39 km/h	58 km/h
	Gerenweg	31 km/h	39 km/h	58 km/h
v50 = Geschwindigkeit, welche von 50% der Fahrzeuge nicht überschritten wird v85 = Geschwindigkeit, welche von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird				

In der gleichen Periode wurde auch die Verkehrsmenge gemessen. Für die Rosenbergstrasse wurde ein durchschnittlicher Tagesverkehr von 114 Fahrzeugen gemessen, was eine schwache Frequentierung bedeutet.



Abb. 5: Darstellung Messstellen (Quelle: maps.zh.ch, Übersichtsplan, eigene Aufbereitung)

○ Messstelle Rosenbergstrasse

Fazit

Die gemessenen Geschwindigkeiten sind angesichts der Gegebenheiten vor Ort (schmale Fahrbahnen, eingeschränkte Sichtweiten, Schulweg) mit einem V85 von knapp 40 km/h hoch. Die verzeichneten Übertretungen der maximalen Höchstgeschwindigkeit (vMax) stellen ein Sicherheitsrisiko für Autofahrer, Fussgänger, Radfahrer und Anwohner dar.

2.8 Lärm

Aus Sicht des Lärmschutzes sind die Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) massgebend - für die Wohnzonen des Projektperimeters (W2/25) gilt die Empfindlichkeitsstufe II. Tag: 65 dB(A), Nacht: 55 dB(A). Die eidgenössische Lärmschutzverordnung (LSV) legt die Grenzwerte des Strassenlärms für Räume mit lärmempfindlicher Nutzung wie folgt fest:

Planungswert Lr in dB(A)		Immissionsgrenzwert Lr in dB(A)		Alarmwert Lr in dB(A)	
Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
55	45	60	50	70	65

Für die Kernzone (K) und die Wohn- und Gewerbebezonen (WG2/40) gilt die Empfindlichkeitsstufe III. Tag: 65 dB(A), Nacht: 55 dB(A). Folgende Werte gelten gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung (LSV) in Gebieten der Empfindlichkeitsstufe III:

Planungswert Lr in dB(A)		Immissionsgrenzwert Lr in dB(A)		Alarmwert Lr in dB(A)	
Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
60	50	65	55	70	65

Gemäss erhobener Datensätze aus der Geschwindigkeitsmessung beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) 114 Fahrzeuge auf der Rosenbergstrasse. Aufgrund der kleinen Verkehrsmenge ist gemäss der Arbeitshilfe zur Bestimmung des Sanierungsbedarfs an Gemeindestrassen die kritische Distanz zur Strassenachse bei allen Gebäuden eingehalten. Somit ist die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sichergestellt. Es sind also keine zusätzlichen Massnahmen zur Lärmbekämpfung erforderlich.

3. Beurteilung

3.1 Kriterien nach Art. 108 SSV

Auch wenn die Kriterien, welche für die Einführung einer Langsamfahrzone erfüllt werden müssen, nicht mehr abschliessend sind, sind sie präzise Anhaltspunkte, welche Auswirkungen die Temporeduktion haben wird. Die Kriterien für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 SSV sind:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann.

Geprüft werden im Rahmen dieses Berichts die Gefährdungssituation, besondere Schutzbedürfnisse, der Verkehrsablauf, Auswirkungen auf die Umweltbelastung und ob eine Erhöhung der Lebensqualität erzielt werden kann.

3.2 Gefährdungssituation

Bedingt durch die schmalen Strassenräume und die Charakteristik der Bebauung bestehen teilweise unzureichende Sichtweiten, welche durch eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit massiv entschärft werden könnten.

Fazit

Art. 108 SSV lit. a ist durch die eingeschränkten Sichtweiten im Bestand, welche durch die Bebauung, Vorgärten und Bepflanzungen bestehen, gegeben. Die Gefährdungssituation lässt sich demnach durch das Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit minimieren.

3.3 Besonderes Schutzbedürfnis

3.3.1 Kindergarten und Schulkinder

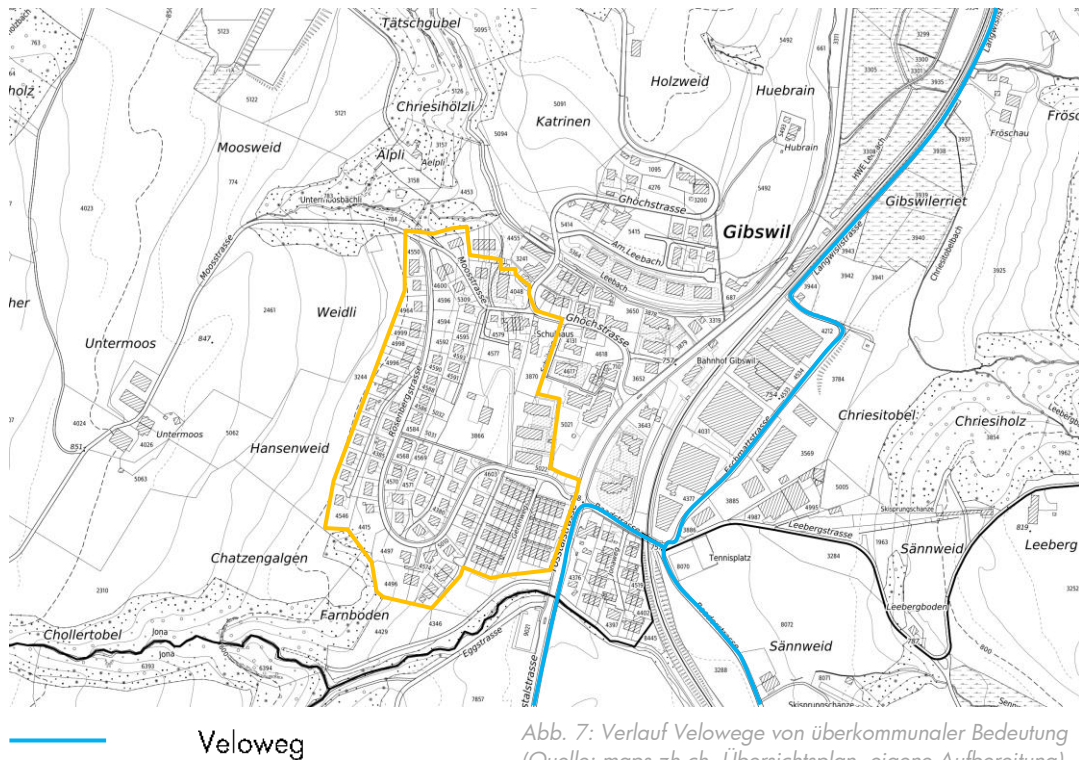
Ein besonderes Schutzbedürfnis besteht für folgende Personengruppen: Kindergarten- und Schulkinder. An der Ghöchstrasse 33 liegt der Kindergarten Ried-Gibswil. Den Strassenräumen der Rosenberg- und Moosstrasse kommt somit eine wichtige Rolle als Schulweg für die Kinder der Quartiere in Gibswil zu. Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit optimiert die Sicherheit der Kinder enorm, was sich mit den verkürzten Reaktions- und Bremswegen, aber auch der verbesserten Wahrnehmung der Autofahrer bei niedrigerer Geschwindigkeit begründen lässt.



Abb. 6: Lage Kindergarten Ried-Gibswil (Quelle: maps.zh.ch, Übersichtsplan, eigene Aufbereitung)

3.3.2 Velorouten

Zwar bestehen hinsichtlich Veloverbindungen weder auf der Rosenberg- noch auf der Moosstrasse übergeordneten Festlegungen. Jedoch ist davon auszugehen, dass gerade jüngere Schulkinder, aber auch Pendler, welche den Bahnhof Gibswil als Ausgangsstation ihres Arbeitswegs nutzen, mit dem Velo unterwegs sind. Aufgrund der schmalen Strassenräume ist eine Markierung von Radstreifen teilweise nicht möglich. Eine Tempo-30-Zone verbessert die Sicherheitsbedürfnisse der Velofahrer.

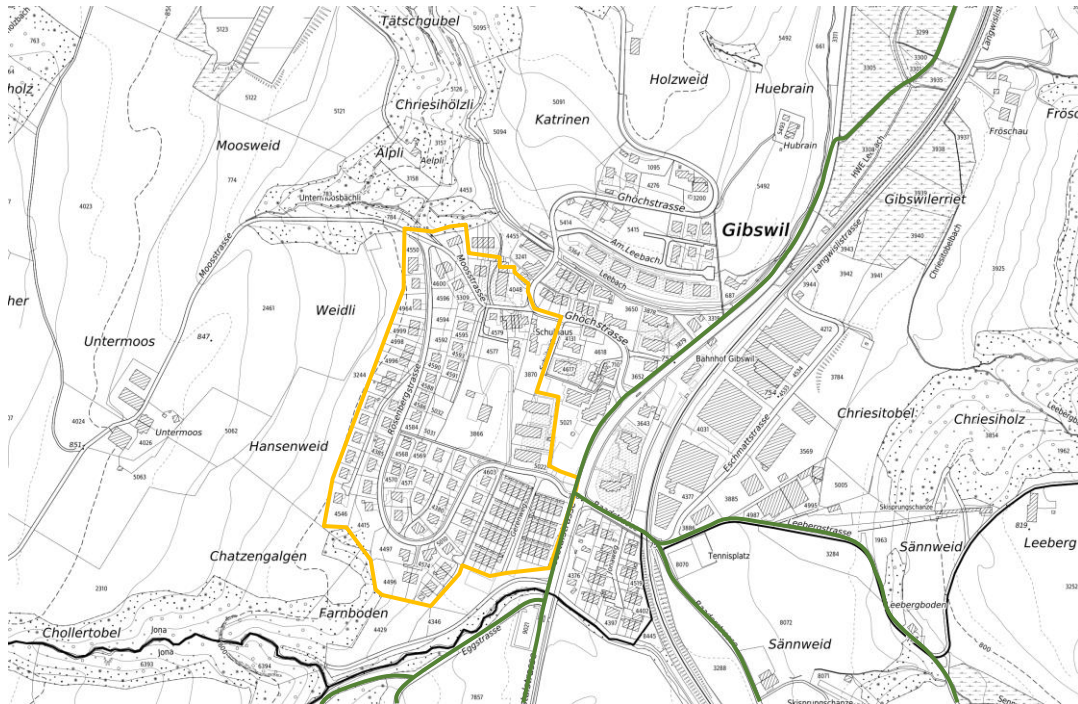


3.3.3 Anwohner/-innen

Aufgrund der teilweise schlechten Sichtverhältnisse bei Grundstücks- oder Hauszugängen bestehen für die betroffenen Anwohner und Anwohnerinnen Sicherheitsmängel. Die Immissionsgrenzwerte werden nicht überschritten.

3.3.4 Fussgänger/-innen

Im Projektperimeter bestehen keine übergeordneten Fusswegverbindungen. Das bestehende Strassennetz in Gibswil bietet auf der Rosenbergstrasse eine durchgängige Fussgängerführung (Trottoir).



— Fuss- und Wanderwege

Abb. 8: Verlauf Fuss- und Wanderwege von überkommener Bedeutung (Quelle: maps.zh.ch, Übersichtsplan, eigene Aufbereitung)

Fazit

Es bestehen besondere Schutzbedürfnisse seitens Kindergarten- und Schulkinder, Velofahrenden, Anwohner/-innen und Fussgänger/-innen. Somit sind alle Kriterien gemäss Art. 108 lit. b SSV abgedeckt.

3.4 Verkehrsablauf

Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufes stehen nicht im Vordergrund. Auch die Ghöchstrasse, welche mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von 447 Fahrzeugen am stärksten frequentiert ist, ist nicht stark belastet. Die Rosenbergstrasse weist ungefähr einen Drittel dieser Verkehrsmenge auf und die restlichen Strassen werden noch weniger genutzt und dienen hauptsächlich den Bewohnern und Besuchern als Erschliessung.

Fazit

Sowohl die Ghöchstrasse (Kantonsstrasse) als auch alle anderen Strassen in Gibswil sind, mit Ausnahme der Tösstalstrasse, schwach frequentiert. Die übrigen Quartierstrassen dienen kaum dem Durchgangsverkehr und sind entsprechend ebenfalls schwach frequentiert. Daher sind keine Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrsablaufs im Sinne von Art. 108 lit. c SSV erforderlich.

3.5 Verminderung Umweltbelastung

Das Bundesgericht hat in neueren Entscheiden bestätigt, dass gestützt auf Art. 108 lit. d SSV eine Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit gerechtfertigt werden kann, wenn eine übermässige Lärmbelastung vorliegt. Tempo 30 leistet einen Beitrag zur Lärmreduktion, da durch das langsamere Fahren weniger Rollgeräusche entstehen und in der Regel auch geringere Motorengeräusche hörbar sind.

Im Projektperimeter werden die Immissionsgrenzwerte jedoch nicht überschritten.

Fazit

Gestützt auf das Bundesgerichtsurteil (1C_589/2014), in dem festgehalten wird, dass alle möglichen und zumutbaren Massnahmen zur Lärmreduktion geprüft werden müssen, könnte die Einführung einer Tempo-30-Zone begründet werden. Im Planungsperimeter des vorliegenden Berichts besteht diesbezüglich jedoch kein Handlungsbedarf.

3.6 Lebensqualität

Durch die Einführung einer Tempo-30-Zone wird die Sicherheit erhöht und die Lärmbelastung vermindert. Zudem steigt das subjektive Sicherheitsgefühl bei Verkehrsteilnehmer des Langsamverkehrs. Die Lebensqualität wird durch die Einführung der Tempo-30-Zone gesteigert, wenn teils auch indirekt.

3.7 Beurteilung Machbarkeit

3.7.1 Auswirkungen gem. Art. 108 SSV

Auch wenn die Kriterien zur Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit nicht mehr zwingend kumulativ erfüllt werden müssen, geben sie Aufschluss über die Auswirkungen. Die detaillierte Beurteilung zeigt, dass die in Art. 108 SSV genannten Bedingungen zur Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit im Projektperimeter erfüllt werden und dass die positiven Auswirkungen davon auch in Gibswil erwartet werden dürfen.

3.7.2 Beurteilung Notwendigkeit

Tempo 30 ist kein Allheilmittel, um alle Verkehrsprobleme zu lösen. Die Auswirkungen einer Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h können jedoch folgendermassen zusammengefasst werden:

- Die Verkehrssicherheit nimmt zu.
- Bei Unfällen nimmt die Unfallschwere ab.
- Die Gefahrenstellen werden entschärft.
- Der Lärmschutz wird nachhaltig verbessert

3.8 Fazit Machbarkeit

Für die Rosenberg- und die Moosstrasse wird die Einführung von Tempo-30 bei entsprechender Umsetzung als die geeignete Verkehrsanordnung beurteilt, um die Sicherheit, Wohnlichkeit, Attraktivität und Lebensqualität zu erhöhen. Die Potenziale zur Verbesserung der Verkehrsabläufe sind im vorliegenden Projektperimeter zweitrangig.

Die Überlegungen zu den Sicherheitsdefiziten und Schutzbedürfnissen zeigen, dass die Umgestaltung der beiden Strassenräume in eine Tempo-30-Zone zweck- und verhältnismässig ist und die gewünschten Wirkungen erzielt. Dabei sollen auch Privatstrassen und private Erschliessungsflächen, wie der Gerenweg und Abschnitte der Rosenbergstrasse, in die Projektierung miteingebunden werden. Diese Beurteilung erfolgt losgelöst von der wirtschaftlichen Betrachtung und der politischen Akzeptanz der Gemeinde Fischenthal, was nachgelagert erfolgt.

4. Massnahmen

4.1 Notwendige Massnahmen

Der Art. 4 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen verlangt die Aufhebung der vom Rechtsvortritt abweichenden Vortrittsregelungen und von Fussgängerstreifen. Allerdings sind im Bearbeitungsperimeter ohnehin weder Fussgängerstreifen noch vom Rechtsvortritt abweichende Vortrittsregelungen vorhanden. Bei zahlreichen Zufahrtswegen handelt es sich um private Liegenschaftszufahrten, welche dem öffentlichen Strassennetz untergeordnet sind. Auf die Markierung der Rechtsvortritte kann daher in Absprache mit der Kantonspolizei verzichtet werden. Gemäss Art. 5 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sind folgende Massnahmen zur Gestaltung des Strassenraums und der Zonen nötig/vorzusehen:

- Zonentor am Übergang von Generell 50 in eine Tempo-30-Zone
- Richtungswechselnde Wiederholungsmarkierungen «30»
- Übergangsstrecke mit Tempo 50 beim Wechsel von einer Ausserortsstrecke in die Tempo-30-Zone
- nötigenfalls Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente zur Einhaltung der neuen Höchstgeschwindigkeit

Folgende Signalisations- und Markierungsmassnahmen sind zwingend vorzusehen:



Abb. 9: Referenzbild Torsituation mit Markierung «Zone 30» (Quelle: Signal AG, abgerufen am 11.03.25)

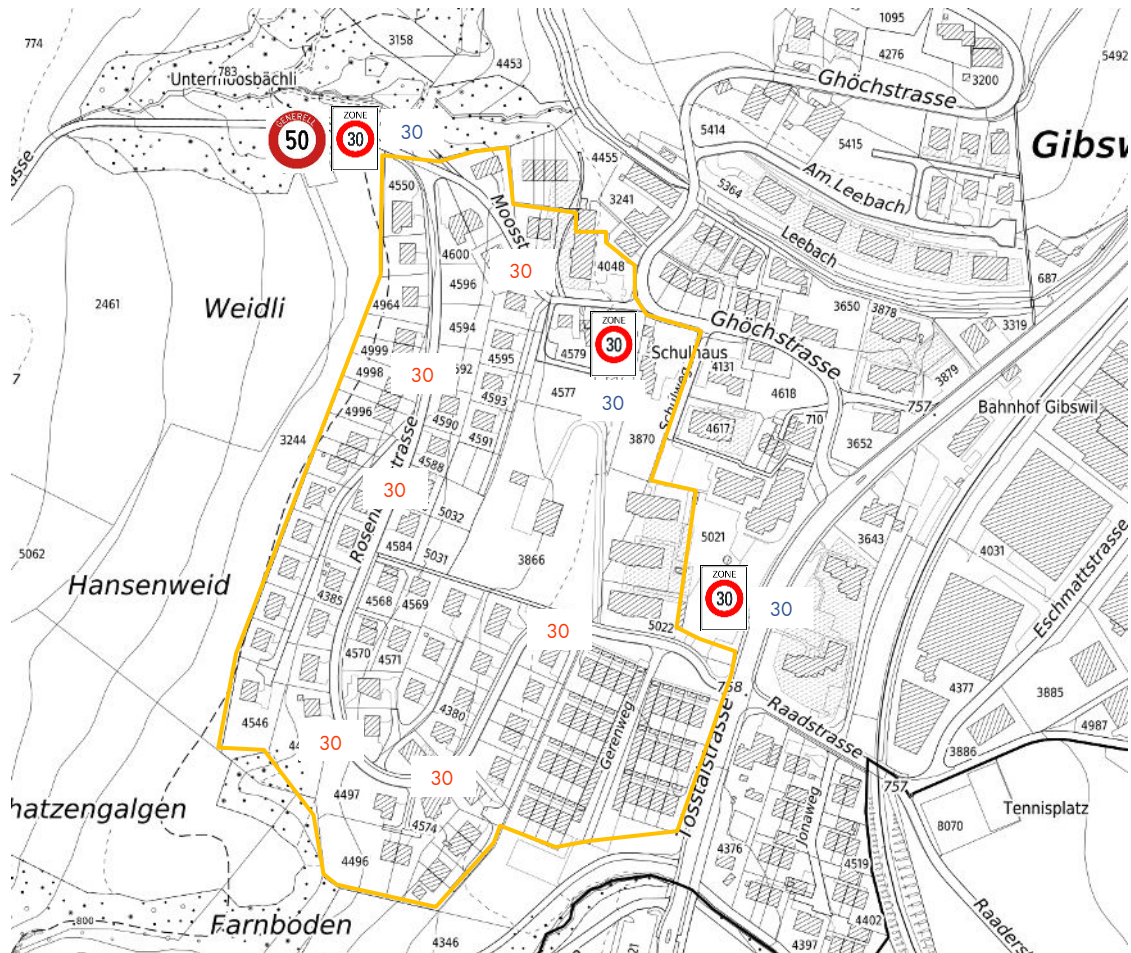


Abb. 10: Referenzbild Wiederholungsmarkierung «30» (Quelle: bvd.be.ch, abgerufen am 11.03.25)

4.2 Konzept

Der nachfolgende Konzeptplan zeigt die notwendigen Massnahmen auf, um die Tempo-30-Zone in Gibswil einzuführen. Während die Signalisationen der Tempo-30-Zone (Ausgestaltung als Zonentor) zwingende Bestandteile einer Tempo-30-Zone sind, werden im Konzept Bodenmarkierungen „30“ und „Zone 30“ als zusätzliche Bestandteile als sinnvoll und

zielführend erachtet. Grundsätzlich handelt es sich hierbei um flankierende Massnahmen, welche auch nachträglich – falls die neue Höchstgeschwindigkeit nicht eingehalten wird – angebracht werden könnten. Aufgrund der zahlreichen Kreuzungen und der Dimension des Projektperimeters wird deren Markierung allerdings als gute und sinnvolle visuelle Erinnerung erachtet.



- 30 Bodenmarkierung «30»
- 30 Bodenmarkierung «Zone 30»
-  Signalisation/Eingangstor
-  Signalisation Tempo 50 (Übergangsbereich ausserorts/Tempo-30-Zone)

Abb. 11: Massnahmenplan (Quelle: maps.zh.ch, Übersichtsplan, eigene Aufbereitung)

5. Auswirkungen

5.1 Zusammenfassung verkehrliche Wirkung

Die Wirkung einer tieferen Fahrgeschwindigkeit mit 30 km/h gegenüber 50 km/h kann folgendermassen zusammengefasst werden:

- Die Verkehrssicherheit nimmt zu (bessere Wahrnehmung durch grösseres Sichtfeld bei tieferen Geschwindigkeiten / Absichten anderer Verkehrsteilnehmer werden früher erkannt und besser eingeschätzt).
- Bei Unfällen nimmt die Unfallschwere ab (geringerer Reaktions-, Anhalte- und Bremsweg).
- Die Gefahrenstellen durch Bebauungen nahe am Strassenraum werden entschärft.
- Die Lärmsituation wird reduziert (geringeres Rollgeräusch/steterer Fahrfluss).
- Der Flächenbedarf für die Strasse nimmt ab (Flächeneffizienz/geringerer Landbedarf).
- Der Verkehr wird verflüssigt, weniger Stop-and-go-Verkehr
- Durch diese positiven Auswirkungen wird auch die Lebensqualität erhöht.

5.2 Reaktions-, Brems- und Anhalteweg

Niedrigere Geschwindigkeiten verkürzen den Anhalteweg deutlich. Bei Tempo-30 beträgt der Bremsweg 3.5 m statt 9.8 m (bei 50 km/h) und der Anhalteweg 21 m statt 38 m.

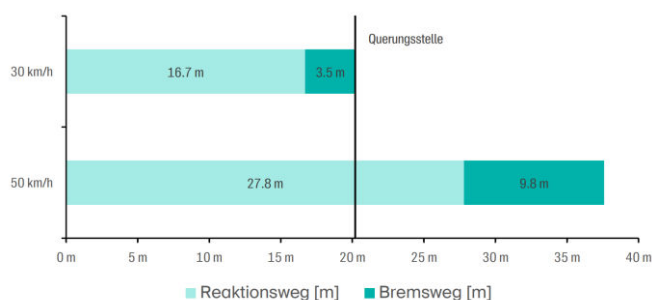


Abb. 12: Darstellung Anhalteweg (Summe aus Reaktionsweg und Bremsweg) bei einer Reaktionszeit von 2 Sekunden. (Quelle: bfu)

5.3 Weniger schwere Unfälle

Bei Untersuchungen der ETH (IVT) zu den Auswirkungen von Tempo 30 konnte trotz der Reduktion des notwendigen Bremswegs keine klare Reduktion der Unfallzahlen mit Fussgängern erkannt werden. Allerdings ist klar, dass sich durch das geringere Geschwindigkeitsniveau das Risiko eines schweren Unfalls vermindert:

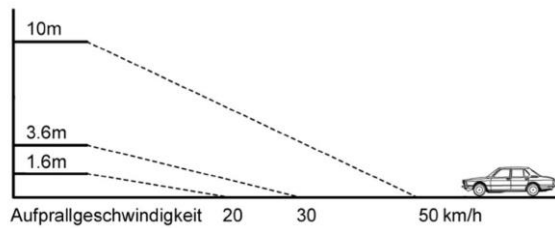


Abb. 13: Vergleich Aufprall bei verschiedenen Geschwindigkeiten (Quelle: bfu)

Der Aufprall mit 50 km/h entspricht einem Fall aus ca. 10 m Höhe. Ein Aufprall mit 30 km/h nur noch dem Fall aus ca. 3.6 m Höhe, derjenige mit 20 km/h aus 1.6 m Höhe. Die Überlebenswahrscheinlichkeit steigt von ca. 50% auf fast 90%.

5.4 Bessere Übersicht und Wahrnehmung

Forschungsergebnisse zeigen, dass die Wahrnehmung durch ein grösseres Sichtfeld (vgl. nachstehende Abbildung) bei tieferen Geschwindigkeiten stark verbessert wird und somit die Wahrscheinlichkeit steigt, dass die Absichten der anderen Verkehrsteilnehmer frühzeitig erkannt und richtig eingeschätzt werden können. Der Lenker eines langsamer fahrenden Fahrzeugs hat ein breiteres Gesichtsfeld, das heisst, er findet Zeit, vermehrt nach links und rechts zu schauen. Er kann beispielsweise Kinder, die am Strassenrand spielen, besser im Auge behalten, als wenn er schneller fährt.



Abb. 14: Vergleich Sichtfelder bei 50 km/h (links) und bei 30 km/h (rechts) (Quelle: Büro Suter • von Känel • Wild)

Pro Sekunde kann ein Automobilist lediglich drei Punkte im Verkehrsgeschehen beobachten. Je schneller er fährt, desto weiter entfernt liegen diese Punkte. Ereignisse im Nahfeld werden deshalb später erkannt. Die Vorteile sind daher folgende:

1. Die Fahrzeuge fahren langsamer und können daher schneller anhalten.
2. Der Blick des Fahrzeuglenkers ist auf Punkte im Nahbereich gerichtet. Er erkennt also eine Gefahr schneller und kann daher besser reagieren.

5.5 Reduktion von Lärm

Durch die Geschwindigkeitsreduktion kann von einer Reduktion des Lärms ausgegangen werden. Dies liegt einerseits an den geringeren Rollgeräuschen bei tieferen Geschwindigkeiten und andererseits am steteren Fahrfluss:

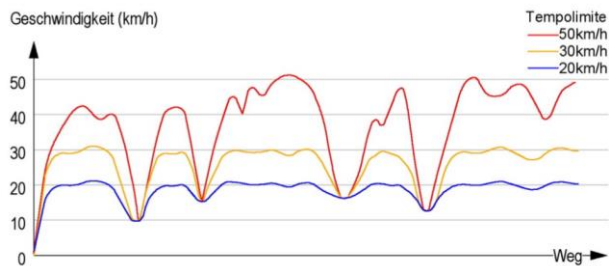


Abb. 15: Vergleich Fahrfluss bei verschiedenen Geschwindigkeiten
(Quelle: Büro Suter • von Känel • Wild)

5.6 Politische und gesellschaftliche Akzeptanz

Der politischen und gesellschaftlichen Akzeptanz des vorgeschlagenen Niedriggeschwindigkeitsansatzes dürfte kaum etwas im Wege stehen.

6. Kostenschätzung

Die Signalisation zur Einführung der Tempo-30-Zone in Gibswil erfordert drei Standorte für Zonentore. Zudem sind die die Tempo-30-Zone bzw. die Erinnerungsmarkierung auf der Fahrbahn zu markieren. Weitere Massnahmen sind in einem ersten Schritt nicht notwendig. Es muss mit folgenden Realisierungskosten gerechnet werden:

Markierung		
Markierung Zone 30 (3)	CHF	900.-
Markierung Erinnerung 30 (6)	CHF	1'000.-
Signalisation		
Signal 2.59.1 (Zone 30; 3)	CHF	300.-
Signal 2.30.1 (Generell 50, 1)	CHF	300.-
Signal 4.09 (Sackgasse)	CHF	300.-
Signalständer und Rohrrahmen (2)	CHF	400.-
Stele/Rack (2) und Montage	CHF	1'200.-
Signalisation einbauen		
Installation	CHF	2'000.-
Montage in Fundamente	CHF	400.-
MwSt. gerundet		550.-
Ausführungspläne und Bauleitung	CHF	3'000.-
Unvorhergesehenes	CHF	1'650.-
Gesamtkostenschätzung Umsetzung	CHF	12'000

7. Planungsablauf

Gemäss Kantonspolizei ist das Verfahren zur Einführung von verkehrsberuhigten Abschnitten auf nicht verkehrsorientierten Strassen wie folgt:

1. Antrag der Gemeinde inkl. der nötigen Grundlagen

Eine Begehung der Situation mit der Kantonspolizei hat bereits stattgefunden. Der Bericht wird der verkehrstechnischen Abteilung (VTA) der Kantonspolizei Zürich als Antrag zugestellt. Zu den nötigen Grundlagen und Inhalten zählen insbesondere:

- Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum und Nutzungsansprüchen
- Angaben zum aktuellen Geschwindigkeitsniveau
- Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen
- Massnahmenplan des Perimeters
- Strassenverzeichnis (Auflistung der Strassen/Strassenabschnitte)

2. Prüfen der Unterlagen durch die VTA und Stellungnahme

Die VTA der Kantonspolizei überprüft den Bericht auf Vollständigkeit und Inhalt und gibt der Gemeinde eine Stellungnahme ab. Mit Schreiben vom 20. April 2023 teilt die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich mit, dass sie im Sinne eines Vorentscheids der Einführung einer Tempo-30-Zone zustimmt.

3. Bereinigung der Unterlagen

Die Unterlagen wurden gemäss der Stellungnahme der VTA nach einer Begehung der Situation mit der Kantonspolizei bereinigt.

4. Öffentliche Auflage nach Strassengesetz

Die Unterlagen werden gemäss §13 StrG zur öffentlichen Mitwirkung der Bevölkerung aufgelegt.

5. Festsetzung Gemeinderat

Die Unterlagen werden dem Gemeinderat zur Bewilligung des Projektkredites und zur Antragstellung z.Hd. der Kantonspolizei verfügt.

6. Verfügung der Kantonspolizei

Auf Antrag der Gemeinde von der Kantonspolizei die nötigen Verfügungen erstellt. Diese werden publiziert und wiederum während 30 Tagen im Gemeindehaus aufgelegt. Gehen während dieser Zeit keine Rekurse gegen die Einführung der Tempo-30-Zone ein, wird die Zone markiert und rechtskräftig.

7. Überprüfen der Wirksamkeit

Die Kantonspolizei empfiehlt, die Wirksamkeit der Massnahmen ca. 1 Jahr nach der Einführung zu überprüfen.