

Gemeinde Fischbach-Göslikon

Tempo-30-Zone – Ortsteil Göslikon

Gutachten

19.033 / 25. Juli 2019 – Revision 26. März 2020



Auftraggeber

Gemeinde Fischbach-Göslikon
Alte Landstrasse 27
5525 Fischbach-Göslikon

Verfasser

TEAMverkehr.zug ag
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a
zugerstrasse 45, ch-6330 cham
blockweg 3, ch-6410 Goldau

fon 041 783 80 60
fon 041 859 10 20
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Valérie Weibel, weibel@teamverkehr.ch
BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsingenieurin

Niklas Grün, gruen@teamverkehr.ch
BSc ZFH in Verkehrssysteme, Verkehrsingenieur

Guido Gisler, gisler@teamverkehr.ch
Dipl. Ingenieur FH/SVI in Raumplanung, Verkehrsingenieur

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage / Auftrag	1
1.2	Wichtigste gesetzliche Grundlagen zu Tempo-30-Zonen	2
1.3	Wichtigste Begriffe und Abkürzungen	2
2	Gutachten	3
2.1	Ziele	3
2.2	Perimeter / Strassenhierarchie	4
2.3	Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite	9
2.3.1	Situative Gefahrenstellen	9
2.3.2	Allgemeine Gefahrenstellen	10
2.3.3	Unfallauswertung	14
2.4	Geschwindigkeitsniveau	15
2.5	Besondere Schutzbedürfnisse bestimmter Nutzergruppen	18
2.6	Bestehende und angestrebte Qualität des Raumes	19
2.7	Mögliche Auswirkung der verkehrsberuhigten Zone auf die Ortschaft	20
2.8	Beurteilung Eignung der Tempo-30-Zone	21
3	Massnahmen	22
3.1	Signalisation und Markierung	22
3.2	Kostenschätzung Ausbau Göslikon	23
4	Nachkontrolle	24
5	Fazit	24

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage / Auftrag

Die Gemeinde Fischbach-Göslikon plant auf dem kommunalen Strassennetz flächendeckend Tempo-30-Zonen einzuführen. Grundlage dafür ist die Massnahme 2 des Kommunale Gesamtplans Verkehr (KGV) aus dem Jahr 2016. Gemäss Erläuterungsbericht zum KGV passen Autofahrer teilweise ihre Geschwindigkeit nicht der Situation entsprechend an, was aufgrund der schmalen Strassen, fehlenden Trottoirs und ungenügenden Sichtverhältnissen für Fussgänger, insbesondere für Kinder auf dem Schulweg, gefährlich sei.

Gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV muss vor der Festlegung einer Tempo-30-Zone durch ein Gutachten abgeklärt werden, ob die Massnahme der reduzierten Geschwindigkeitsbegrenzung nötig, zweck- und verhältnismässig ist, oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Mit diesem Gutachten wird somit beurteilt, ob eine Tempo-30-Zone eingeführt oder allenfalls alternative verkehrsberuhigende Massnahmen ausgeführt werden können.

Mit der Untersuchung in diesem Bericht sollen die Möglichkeiten einer Tempo-30-Zone im Ortsteil Göslikon geprüft und das Gutachten für die Tempo-30-Zone mit dem entsprechenden Signalisations- und Markierungsplan erarbeitet werden.

1.2 Wichtigste gesetzliche Grundlagen zu Tempo-30-Zonen

Eine abweichende Höchstgeschwindigkeit darf erst festgelegt werden, wenn mit einem Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) festgestellt wird, dass die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Es ist dabei zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

Nach Artikel 108 Absatz 2 SSV können die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten nur herabgesetzt werden, wenn:

- 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. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Mindestens einer dieser Punkte muss eingehalten werden, um die Herabsetzung der allgemein gültigen Höchstgeschwindigkeit zu rechtfertigen.

Zu Tempo-30- und Begegnungszonen besteht eine Bundesverordnung¹, welche den Inhalt des Gutachtens regelt. Dieses Gutachten folgt dieser Verordnung.

1.3 Wichtigste Begriffe und Abkürzungen

FäG	Fahrzeugähnliche Geräte (z.B. Rollbrett, Kickboard, ...)
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
LW	Lastwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PW	Personenwagens
V ₈₅	Der Wert V ₈₅ bezeichnet die Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge unterschritten oder erreicht wurde. Sie dient als Zielgrösse für eine funktionierende Tempo-30-Zone.

¹ Departementsverordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zone und die Begegnungszone vom UVEK

2 Gutachten

2.1 Ziele

Hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeiten in einer Tempo-30-Zone gilt das allgemeine Ziel, dass der Wert V_{85} von 38 km/h² nicht überschritten werden darf.

Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone werden folgende weitere Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Anpassung des Temporegimes an die Nutzungsstrukturen (Wohnen, Aufenthalt im Aussenraum entlang der Strassen)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr
- Schulwegsicherung

² bfu-Empfehlung, Tempo-30-Zonen vom 30.10.2006, Kapitel 4.5

2.2 Perimeter / Strassenhierarchie

Der Untersuchungsperimeter wird im Norden durch die Kirchenackerstrasse, im Osten durch die Mellinger- / Bremgarterstrasse, und im Westen durch den Siedlungsrand begrenzt. Im Süden grenzt der Perimeter an den Untersuchungsperimeter einer weiteren Tempo-30-Zone. Im Perimeter befindet sich der Volg mit einer integrierten Poststelle. Angrenzend wird über die Schulstrasse und die Lohrenstrasse die Schulanlage Lohren (1. bis 6. Klasse und Kindergarten) erschlossen.



Messtelle 1 - Wohlerstrasse
04.04.2019 - 10.04.2019

	Richtung	Richtung	beide
	Hinterdorfstr.	Ifangstr.	Richtungen
V ₅₀	31 km/h	28 km/h	29 km/h
V ₈₅	38 km/h	35 km/h	37 km/h
Übertretung V _{sig}	0 %	0 %	0 %

Messtelle 2 - Hinterdorfstrasse
04.04.2019 - 10.04.2019

	Richtung	Richtung	beide
	Schmittenstr.	Wohlerstr.	Richtungen
V ₅₀	33 km/h	33 km/h	33 km/h
V ₈₅	38 km/h	39 km/h	39 km/h
Übertretung V _{sig}	0 %	0 %	0 %

Abbildung 1: Perimeter mögliche Tempo-30-Zone Ortsteil Göslikon

Folgende Strassen liegen im Untersuchungsperimeter:

- | | |
|---------------------------------|---------------------|
| - Bodenackerstrasse | - Lohrenweidstrasse |
| - Breitestrasse (Privatstrasse) | - Oberdorfstrasse |
| - Breiteweg (Privatstrasse) | - Rosenweg |
| - Bungartweg (Privatstrasse) | - Schmittenstrasse |
| - Eggstrasse | - Schulstrasse |
| - Glärnischweg (Privatstrasse) | - Tobeläckerstrasse |
| - Hamblächerstrasse | - Wohlerstrasse |
| - Hinterdorfstrasse | - Wygartenstrasse |
| - Ifangstrasse | - Zentrumstrasse |
| - Lohrenstrasse | |

Die Wohler-, Hinterdorf- und Schulstrasse sind als Sammelstrass typisiert. Der Abschnitt Schulstrasse – Schweißelstrasse der Lohrenstrasse ist ebenfalls als Sammelstrasse typisiert.

Mit der Massnahme M9 soll mittelfristig eine Umgestaltung der Schulstrasse geprüft werden. Die Schulstrasse ist eine direkte Verbindung zwischen Schulanlage, Volg, Gemeindehaus und Bushaltestelle Zentrum. Die Fahrbahn ist mit 5.50 m breit. Aufgrund dieser breiten Fahrbahn werde die Schulstrasse oft zum Parkieren genutzt und die Fahrzeuglenkenden zu hohen Geschwindigkeiten verleitet. Zur Umgestaltung soll ein schlankes Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden.

Die Massnahme M19 sieht eine «Prüfung LKW-Fahrverbot unter Berücksichtigung der Ausweichrouten (Verkehrslenkung)» vor. Das Fahrverbot soll auf der Wohlerstrasse Abschnitt Kantonsstrasse – Hinterdorfstrasse geprüft werden, mit eine allfälligen Einbahnregime für LWs auf der Oberdorf-/Hinterdorfstrasse. Diese Massnahme ist unabhängig von Tempo 30 zu prüfen.

Die Massnahme M20 sieht die Sicherung des Trottoirs auf der Hinterdorfstrasse vor. Das abgesenkte Trottoir wird aufgrund der schmalen Fahrbahn von Motorfahrzeugen im Begegnungsfall über längere Strecken zum Ausweichen benutzt. Die Sicherheit der Fussgänger soll mit Pollern erhöht werden.



Abbildung 2: Ausschnitt aus dem KGV Teilplan MIV, 2018 (Legende im Anhang)

Über alle Strassen im Perimeter führen kommunale Velonebenrouten. Der Abschnitt Schulstrasse – Lohrenstrasse – Schweielstrasse ist als kommunale Velohauptroute festgelegt.

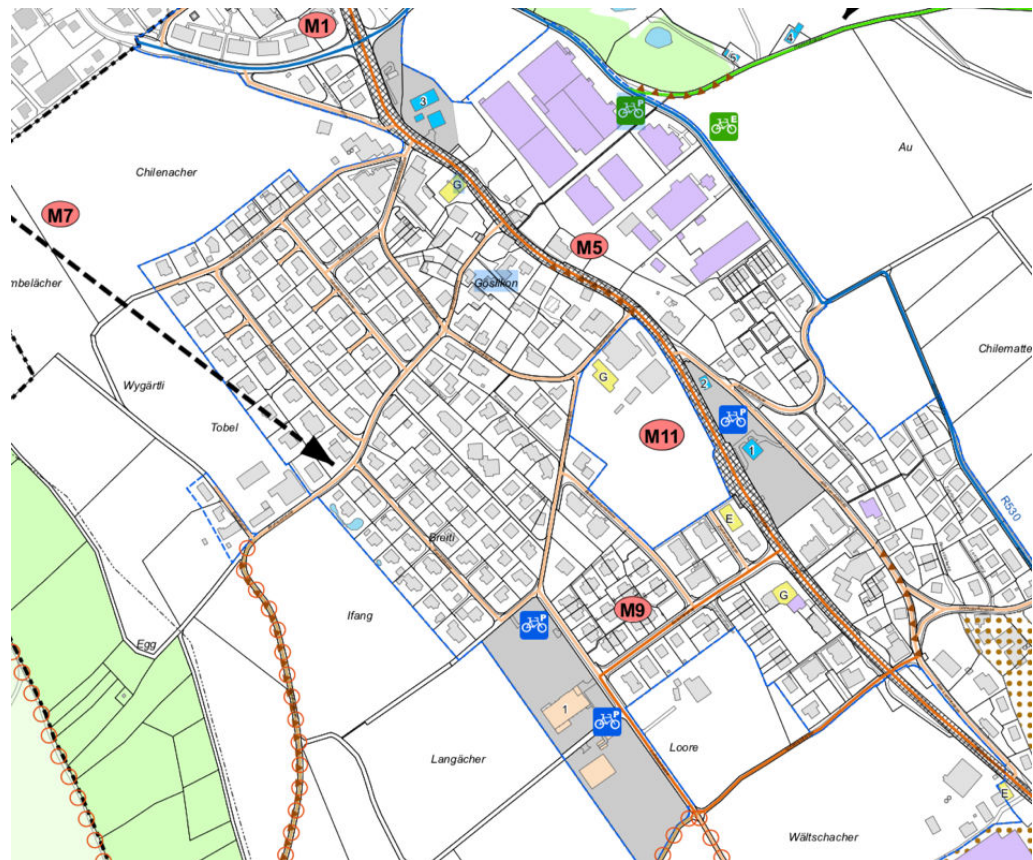


Abbildung 3: Ausschnitt aus dem KGV Teilplan Radverkehr, 2018 (Legende im Anhang)

Die Strassen im Perimeter sind für den Fussverkehr als Nebenrouten festgelegt. Als Hauptachsen des Schulwegnetzes sind die Verbindungen über die Hinterdorfstrasse, Wohlerstrasse, Ifangstrasse, Breitstrasse, Lohrenstrasse, Schulstrasse und Schweielstrasse ausgewiesen.

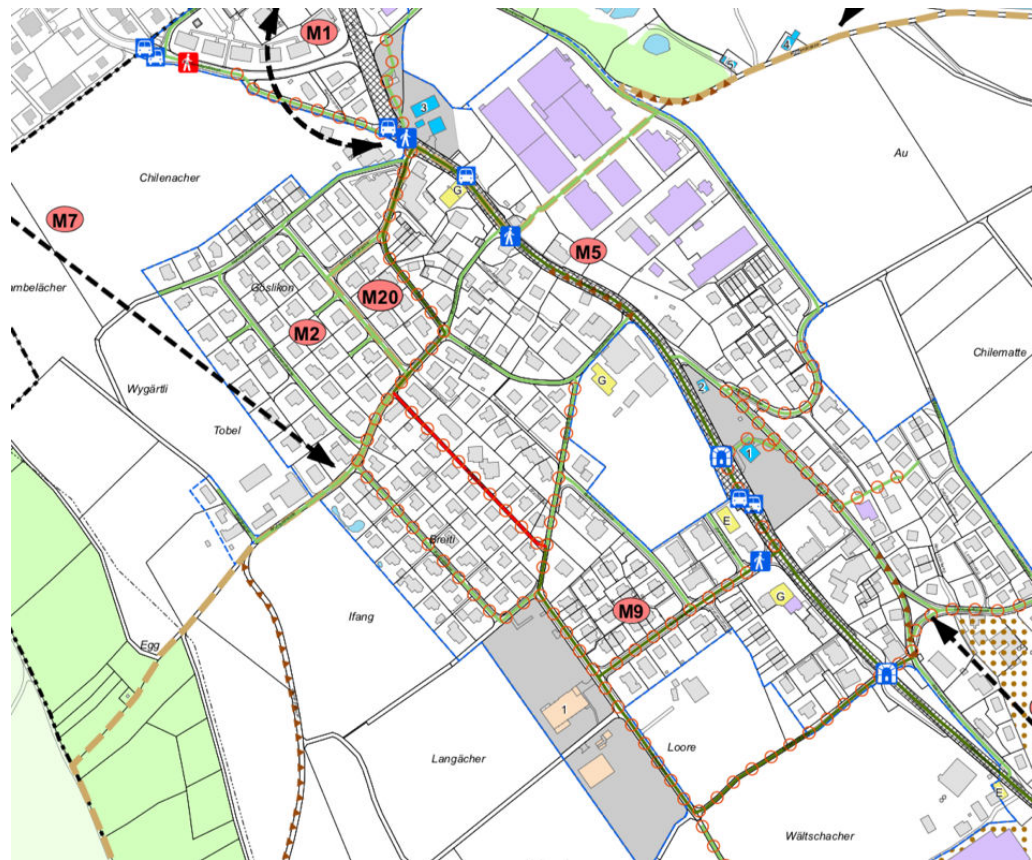


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem KGV Teilplan Fussverkehr, 2018 (Legende im Anhang)

2.3 Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite

Die Gefahrenstellen im Perimeter werden in den folgenden Kapiteln beschrieben.

2.3.1 Situative Gefahrenstellen

Fussgängerlängsstreifen Lohrenstrasse

Auf der Lohrenstrasse ist ein Fussgängerlängsstreifen markiert. Die Markierung soll den Fussgängern anstelle eines Trottoirs eine sichere Verbindung entlang der Strassen bieten. Die Markierung bietet jedoch nur eine Scheinsicherheit, da sie überfahrbar ist und damit den Fussgängern keinen baulichen Schutz bietet. Der Begegnungsfall von zwei PWs ist nur möglich, wenn auf die Markierung ausgewichen wird. Fussgänger sind auf den Markierungen potenziell gefährdet.



Abbildung 5: Fussgängerlängsstreifen Lohrenstrasse

Um eine sichere Infrastruktur für Fussgänger zu schaffen, müssten anstelle des Längsstreifens ein Trottoir erstellt werden. Aus Platzgründen ist die Erstellung eines Trottoirs entlang der Lohrenstrasse nicht möglich. Der Bau eines Trottoirs würde dem siedlungsorientierten Charakter der Strasse entgegenwirken.

Grundsätzlich wird aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen von der Markierung solcher Längsstreifen abgeraten. Daher wird hier empfohlen den Streifen auf der Lohrenstrasse zu entfernen. Den Verkehrsteilnehmern wird dadurch klar, dass er sich auf einer Mischverkehrsfläche befindet. Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone wird die Gefahrenstelle entschärft, da die Fahrzeuglenkenden gemäss SSV Art. 22a in Tempo-30-Zonen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll fahren müssen. Zudem wird aufgrund der tieferen gefahrenen Geschwindigkeit die Unfallwahrscheinlichkeit und im Falle eines Unfalles die Unfallschwere reduziert. Durch das Angleichen der Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer wird die Koexistenz gefördert.

2.3.2 Allgemeine Gefahrenstellen

Eingeschränkte Sichtverhältnisse durch Bepflanzung, Mauern und Zäune

Mauern, Zäune und Bepflanzungen wie Hecken und Sträucher entlang der Grundstücksgrenzen schränken die Sicht auf die Fahrbahn oder Trottoirs ein. Dies stellt hauptsächlich eine Gefahr für den Fuss- und Veloverkehr und die FäGs dar. Aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse werden die genannten Verkehrsteilnehmer von den Fahrzeuglenkern erst spät erkannt. Verschärft wird die Problematik dadurch, dass sich Fussgänger, Velofahrer und FäG tendenziell am Fahrbahnrand fortbewegen, wo sie schlecht gesehen werden. Die schlechten Sichtverhältnisse schränken jedoch auch die Verkehrssicherheit von Fussgängern/Velofahrern ein, die von den Privatgrundstücken auf die Fahrbahn treten. Sie werden von Fahrzeuglenkern erst gesehen, wenn sie bereits auf der Fahrbahn stehen.



Abbildung 6: Beispiel sichteinschränkende Bepflanzung, Mauern entlang der Ifangstrasse

Einzige Möglichkeit die Gefahrenstellen komplett zu beheben, ist die Bepflanzungen so zurückzuschneiden, dass die notwendigen Knotensichtweiten eingehalten werden können. Dies bedeutet einen massiven Eingriff in die Gestaltung der privaten Grundstücke. Eine Umsetzung wird dementsprechend schwierig. Zudem würde der Strassenraum mit dieser Massnahme sehr übersichtlich, was wiederum zu hohen gefahrenen Geschwindigkeiten führt. Auch wenn die erforderlichen Sichtverhältnisse gewährleistet werden, muss jederzeit damit gerechnet werden, dass ein Fussgänger unvermittelt die Fahrbahn betritt.

Die Einführung einer Tempo-30-Zone führt zu tieferen gefahrenen Geschwindigkeiten, wodurch Fahrzeuglenker den Strassenraum und andere Verkehrsteilnehmer besser wahrnehmen können. Der Bremsweg wird verkürzt. Mit einer Tempo-30-Zone wird die Gefahrenstelle entschärft und die Verkehrssicherheit der FäGs und des Fuss- und Veloverkehrs erhöht. Da die Knotensichtweiten auf den MIV geschwindigkeitsabhängig sind, wird die Sicht auf diesen mit der Einführung einer Tempo-30-Zone tendenziell verbessert.

Rückwärtsmanöver Grundstückszufahrten / Parkierung

Oft erfordert das Ausfahren aus Parkfeldern oder Grundstückszufahrten ein Rückwärtsmanöver auf die Fahrbahn. Je nach Situation erfolgt das Manöver über das Trottoir oder direkt auf die Fahrbahn. Bei solchen Rückwärtsfahrten ist die Sicht auf die Fahrbahn bzw. das Trottoir besonders schlecht. Andere Motorfahrzeuge, Velofahrer, Fussgänger oder FäGs können dabei leicht übersehen werden. Besonders Kinder sind aufgrund ihrer geringen Körpergrösse potenziell gefährdet. Die üppige Bepflanzung entlang der Grundstücksgrenzen verschärft die Problematik zusätzlich.



Abbildung 7: Beispiel Senkrechtparkierung Wohlerstrasse

Die Gefahrenstelle kann nur durch das Aufheben/die Umorganisation der Parkierung und Zufahrten beseitigt werden. Die Umsetzbarkeit muss aufgrund des Eingriffs in das private Eigentum und der Platzverhältnisse in Frage gestellt werden.

Die Einführung einer Tempo-30-Zone behebt diese Gefahrenstellen nicht vollends. Durch die verkehrsberuhigte Zone wird jedoch die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer gefördert. Es kann also davon ausgegangen werden, dass die einzelnen Verkehrsteilnehmer besser Rücksicht aufeinander nehmen. Dadurch wird die Gefahrenstelle entschärft und die Verkehrssicherheit insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs und der FäGs erhöht.

Mischverkehrsfläche / Nutzungsansprüche

Einige Strassen im Perimeter sind als Mischverkehrsfläche ausgebildet. Das bedeutet, dass sich sämtliche Verkehrsteilnehmer auf derselben Fläche fortbewegen. Dies kann zu Konflikten zwischen Fahrzeugen und Fussgängern führen. Der Untersuchungsperimeter ist hauptsächlich durch die Wohnnutzung geprägt. Daher dient der Strassenraum auch als Ort für den sozialen Austausch und es ist mit spielenden Kindern zu rechnen. Die Nutzung des Strassenraumes zum Spielen und sich Treffen ist in siedlungsorientierten Strassenräumen zu ermöglichen. Fussgänger und insbesondere Kinder sind daher im gesamten Strassenraum zu schützen. Die Nutzer der Strassen haben erhöhte Anforderungen an die Aufenthaltsqualität.



Abbildung 8: Strassenraum Wygartenstrasse

Um Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen zu vermeiden, müssten Trottoirs erstellt werden. Aufgrund der teilweise sehr engen Platzverhältnisse ist dies nicht möglich. Zudem würde diese Massnahme dem siedlungsorientierten Charakter des Strassenraumes widersprechen. Die gefahrenen Geschwindigkeiten würden tendenziell erhöht und die flexible Nutzung des Strassenraumes eingeschränkt werden. Die Erstellung von Trottoirs ist mit enormen baulichen Massnahmen und Landerwerb verbunden. Die Umsetzung ist daher nahezu unmöglich.

Mit baulichen Massnahmen alleine kann die Verkehrssicherheit für Fussgänger nicht flächendeckend gewährleistet werden. Nur die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h kann die Verkehrssicherheit der Fussgänger und insbesondere der Kinder massgeblich erhöhen und flächendeckend sicherstellen. Durch das Angleichen der Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer wird die Koexistenz gefördert.

Ausbau und Lage Trottoirs

Auf vielen Strassen im Perimeter ist nur ein einseitiges Trottoir vorhanden. Da jedoch meist beidseitig der Strassen Nutzungen angeordnet sind, müssen Fussgänger zwingend die Fahrbahn queren, um auf das gegenüberliegende Trottoir zu gelangen. Oft sind die Trottoirs überfahrbar ausgebaut (abgesenkter oder schräg gestellter Randstein) und die angrenzenden Grundstücke werden über die Trottoirs erschlossen. Ist die Fahrbahn schmal, müssen Fahrzeuge beim Begegnungsfall auf das Trottoir ausweichen. Oft sind die Trottoirs so schmal, dass sich zwei Fussgänger darauf nicht begegnen können. Aus den genannten Gründen bieten die Trottoirs den Fussgängern keinen baulichen Schutz vor dem motorisierten Verkehr.



Abbildung 9: einseitiges, schmales, überfahrbares Trottoir, Hinterdorfstrasse

Diese Gefahrenstelle kann nur mit baulichen Massnahmen wie dem Erhöhen des Randsteines, Anpassung der Trottoirbreite etc. behoben werden. Der Aufwand ist beträchtlich und die Massnahme wirkt einer siedlungsorientierten Gestaltung entgegen. Die Erschliessung der einzelnen Grundstücke müsste weiterhin über die Trottoirs erfolgen.

In einer Tempo-30-Zone müssen Fahrzeuglenkende gemäss Art 22a SSV besonders vorsichtig und rücksichtsvoll fahren, was die Verkehrssicherheit des Fuss-/ Veloverkehrs und der FäGs massgeblich erhöht. Durch die tieferen Geschwindigkeiten wird es für den Fussgänger sicherer, die Fahrbahn zu queren und einfacher die verkehrliche Situation zu überblicken.

2.3.3 Unfallauswertung

In der folgenden Karte sind die polizeilich registrierten Unfälle der letzten 5 Jahre dargestellt.

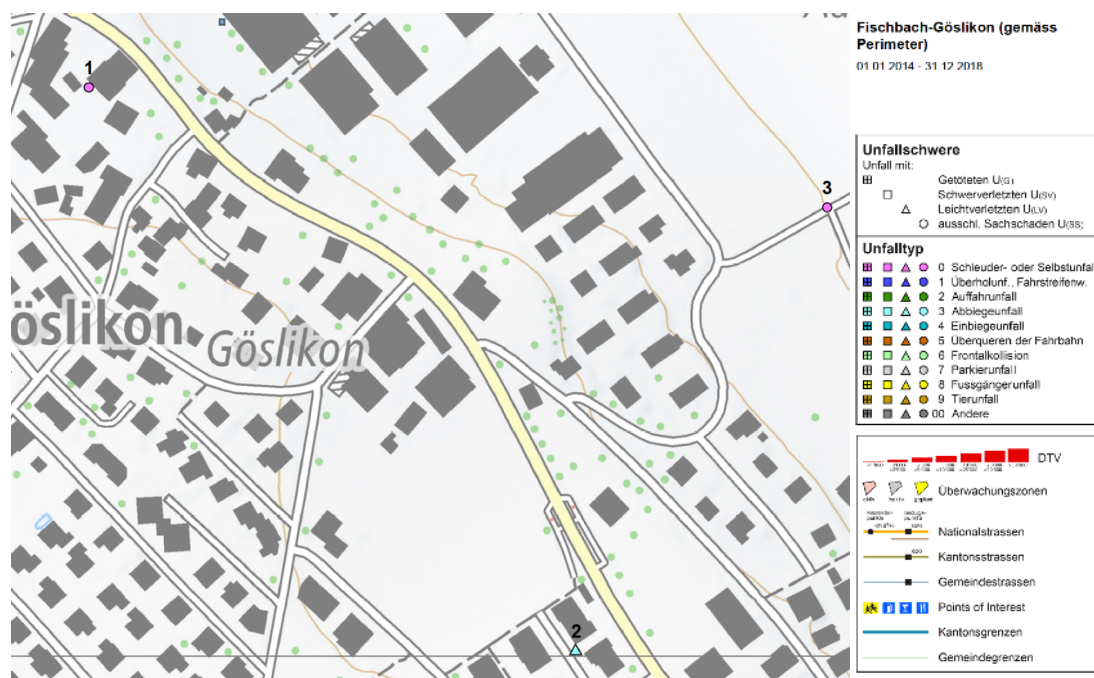


Abbildung 10: Unfallauswertung 01.01.2014 – 31.12.2018, Grundlage Kantonspolizei Aargau

Im Untersuchungsperimeter wurden in den letzten 5 Jahren zwei Unfälle (1 und 2) registriert.

Bei Unfall Nr. 1 handelt es sich um einen Schleuder- oder Selbstunfall unter Einwirkung von Alkohol. Unfall Nr. 2 ist ein Abbiegeunfall. Als Unfallhauptursache wurde «Unvorsichtiges Rückwärtsfahren» protokolliert. Dabei kollidierte ein PW mit einem Fahrrad. Der/die 11-jährige Fahrradlenkende wurde dabei leicht verletzt.

Aufgrund der protokollierten Unfälle ergibt sich keine akute Gefahrenstelle oder eine deutliche Häufung von Unfällen im Perimeter.

2.4 Geschwindigkeitsniveau

Erfahrungen von TEAMverkehr.zug bezüglich Geschwindigkeitsniveaus in Tempo-30-Zonen

Erfahrungen zeigen, dass bereits durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone die Geschwindigkeiten um 2-3 km/h reduziert werden können. Damit ohne bauliche Massnahmen der Zielwert von $V_{85} = 38$ km/h erreicht wird, darf daher die aktuelle Geschwindigkeit des erhobenen Wertes bei höchstens **41 km/h** liegen. Durch die Einführung einer Tempo-30-Zone werden auch die maximalen Geschwindigkeiten reduziert.

Liegen die heute gefahrenen Geschwindigkeiten nah bei 50 km/h so sind erhebliche bauliche Massnahmen notwendig. Werden diese nicht oder nur teilweise umgesetzt, so kann davon ausgegangen werden, dass die Häufigkeit der Übertretungen zunimmt, womit durch die Tempo-30-Zone neue Probleme geschaffen werden, statt diese zu lösen.

Empfohlene Massnahmen der bfu bei bestimmten Geschwindigkeitsniveaus für Tempo-30-Zonen

In Abhängigkeit des durch die Geschwindigkeitsmessung erhobenen Wertes des V_{85} empfehlen sich nach der bfu³ folgende Massnahmen:

- $V_{85} \leq 35$ km/h: keine zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen notwendig
- $V_{85} = 35-45$ km/h: Markierungen gemäss VSS SN 640 851⁴ prüfen. Bei hohem Parkdruck werden Parkfelder versetzt markiert, in der Regel baulich abgesichert und die Gestaltungselemente angepasst (beispielsweise Eingangstor weiter in den Strassenraum hineinversetzt)
- $V_{85} > 45$ km/h: oben aufgeführte Massnahmen sowie weitere bauliche Verkehrsberuhigungselemente

Der Zielwert $V_{85} = 38$ km/h gilt gemäss bfu als Zielwert für eine funktionierende Tempo-30-Zone. Wird dieser Zielwert bei der Nachkontrolle überschritten ($V_{85} > 38$ km/h) sind gemäss bfu weitere Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu treffen.

³ Fachbroschüre Tempo-30-Zonen; bfu, 2008, Bern

⁴ VSS SN 640 851, Besondere Markierungen; Anwendungsbereiche, Formen und Abmessungen

Zusammenstellung Erhebungen

TEAMverkehr hat an zwei Standorten die Geschwindigkeiten erhoben. Die Messstellen wurden prinzipiell dort festgelegt, wo die höchsten Geschwindigkeiten zu erwarten sind. Eine Ausnahme bildet die Schulstrasse. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten konnte dort keine Messung durchgeführt werden.

An den Messstellen 1 und 2 wurde vom 04.04.2019 – 10.04.2019 mittels Seitenradar die gefahrenen Geschwindigkeiten gemessen. Die Resultate sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

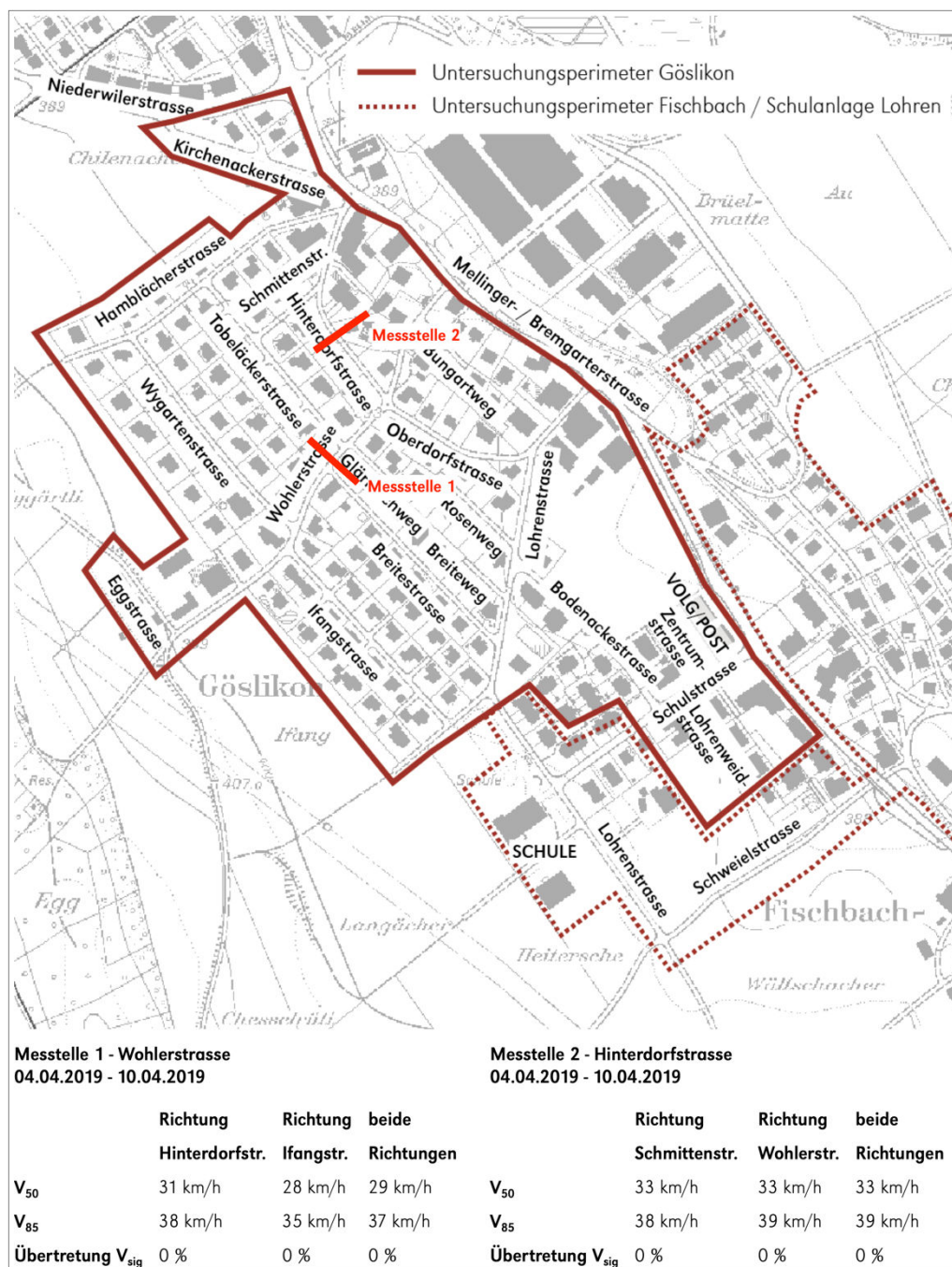


Abbildung 11: Übersicht Erhebung

An der Messstellen 1 wurde der Zielwert von $V_{85} = 38 \text{ km/h}$ nicht überschritten. Bei der Messstelle 2 an der Hinterdorfstrasse wurde der Zielwert um 1 km/h nur geringfügig überschritten. Neben der Signalisierung und Markierung der Tempo-30-Zone sind keine weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen notwendig. Höhere Geschwindigkeiten sind auf der Schulstrasse zu erwarten. Gemäss KGV ist eine Umgestaltung im Sinne einer Tempo-30-Zone vorgesehen.

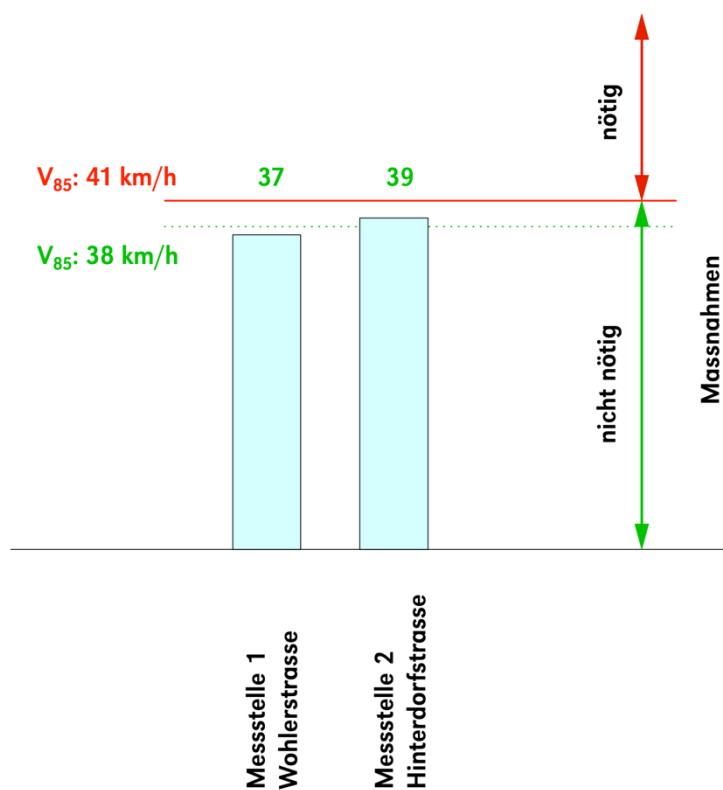


Abbildung 12: Übersicht über die gemessenen Geschwindigkeiten

Da die übrigen Strassen im Perimeter siedlungsorientiert gestaltet sind und oft eine sehr schmale Fahrbahn aufweisen, ist anzunehmen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten dort im Bereich des Zielwerts $V_{85} = 38 \text{ km/h}$ liegen.

2.5 Besondere Schutzbedürfnisse bestimmter Nutzergruppen

Auf Quartierstrassen ist vermehrt mit Kindern zu rechnen, die den Strassenraum zum Spielen benutzen. Zudem sind die Schule und der Kindergarten im Perimeter angesiedelt. Daher ist im ganzen Perimeter von Kindern auf dem Schulweg auszugehen.

Kinder haben verglichen mit Erwachsenen reduzierte kognitive Fähigkeiten. Darum können sie Gefahren im Strassenverkehr nicht richtig oder nicht rechtzeitig abschätzen. Speziell in Gruppen auf dem Schulweg ist die Ablenkung so gross, dass Fahrzeuge nicht wahrgenommen werden und die davon ausgehende Gefahr nicht erkannt wird.

Kinder sind im gesamten Perimeter zu schützen. Dieser flächendeckende Schutz kann nur mit der Einführung einer Tempo-30-Zone gewährleistet werden. Somit sind auch die Anforderungen des Art. 108 Abs. 2b SSV für eine abweichende Höchstgeschwindigkeit erfüllt.

2.6 Bestehende und angestrebte Qualität des Raumes

Bestehende Qualität

Die Strassen in dem durch Wohnnutzung geprägten Perimeter haben teilweise ein siedlungsorientiertes Erscheinungsbild. Sie weisen teilweise eine schmale Fahrbahn auf und der Strassenraum übernimmt neben der Erschliessung wichtige Funktionen für den Aufenthalt und sozialen Austausch. Die Strassen verfügen mit Ausnahme der Schmittenstrasse über kein oder nur einseitiges Trottoir.

Die Bodenackerstrasse ist nur einseitig bebaut und verfügt auf Seiten der Bebauung über ein Trottoir. Aufgrund der Wohnnutzung und der Nähe zum Schulhaus gelten aber auch auf dieser Strasse erhöhte Anforderungen an die Wohn- und Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit.



Abbildung 13: Ifangstrasse



Abbildung 14: Bodenackerstrasse

Die Schulstrasse ist eher verkehrsorientiert gestaltet. Die Trottoirs, die Fahrbahnbreite und die Markierung der Mittellinie lassen den Strassenraum verkehrsorientiert erscheinen.



Abbildung 15: Schulstrasse

Angestrebte Qualität

Das Quartier ist gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan ein Eignungsgebiet für verkehrsberuhigende Massnahmen. Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone kann der siedlungsorientierte Charakter der Strassen im Quartier erhalten und die Wohn- und Aufenthaltsqualität gewahrt und weiter erhöht werden.

Gemäss KGV soll die Schulstrasse im Sinne einer Tempo-30-Zone umgestaltet werden.

2.7 Mögliche Auswirkung der verkehrsberuhigten Zone auf die Ortschaft

Die betroffenen Strassen haben keine übergeordnete Funktion im Strassennetz der Gemeinde. Daher ist von keinen negativen Auswirkungen auf die Ortschaft als Ganzes auszugehen.

2.8 Beurteilung Eignung der Tempo-30-Zone

Das Gutachten zeigt auf, dass die Signalisation einer Tempo-30-Zone im Gemeindegebiet Göslikon notwendig, zweck- und verhältnismässig ist.

Notwendigkeit

- Kommunale Fuss- und Veloverbindungen führen durch den Perimeter. Aufgrund der vorwiegenden Wohnnutzung und der Schulanlage im Perimeter, ist im gesamten Perimeter mit spielenden Kindern oder Kindern auf dem Schulweg zu rechnen. Kinder sind als Verkehrsteilnehmer im gesamten Perimeter zu schützen. Dies ist flächendeckend nur mit einer Tempo-30-Zone möglich. Mit der Signalisation der Tempo-30-Zone wird aufgezeigt, dass im entsprechenden Gebiet besonders rücksichtsvoll und vorsichtig gefahren werden muss (Art. 22a SSV).
- Die Einführung einer Tempo-30-Zone ist notwendig, damit die Strassen im Perimeter neben der Funktion der Erschliessung auch der wichtigen Funktion des Aufenthalts gerecht werden kann und die hohe Wohnqualität gesichert werden kann.

Verhältnismässigkeit

- Die Beeinträchtigung der Fahrzeuglenker ist im Vergleich zu dem Nutzen für das Quartier eher gering und somit verhältnismässig. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit insbesondere des Fuss-, Veloverkehrs und der FäGs können flächendeckend erhöht werden.
- Bauliche Massnahmen wie die Erstellung von Trottoirs, Zurückbauen von Mauern, etc. sind mit enormem Aufwand verbunden und greifen massgebend in privates Eigentum ein. Diese Massnahmen sind im Vergleich zu ihrem Nutzen unverhältnismässig.

Zweckmässigkeit

- Eine Tempo-30-Zone ist die geeignete Massnahme die Verkehrssicherheit, insbesondere der Kinder, im ganzen Perimeter zu erhöhen.
- Nur mit der Einführung einer Tempo-30-Zone kann die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Perimeter erhalten oder erhöht werden

→ Die Tempo-30-Zone Göslikon ist nötig, verhältnis- und zweckmässig.

3 Massnahmen

Um die angestrebten Ziele zu erreichen sind Massnahmen notwendig. Im Folgenden werde diese näher beschrieben. In der Zeit bis zur Nachkontrolle der Wirksamkeit der Massnahmen sollen sich die Fahrzeuglenker auf das neue Temporegime einstellen. Die Massnahmen sind im Signalisations- / Markierungs- und Massnahmenplan 19.033-03 dargestellt.

Die Massnahmen zeitlich zu beschränken ist nicht sinnvoll, da die erhöhten Anforderungen bezüglich Verkehrssicherheit, Wohn- und Aufenthaltsqualität den ganzen Tag bestehen.

3.1 Signalisation und Markierung

Zoneneingänge

Der Wechsel vom Temporegime 50 zur Tempo-30-Zone muss klar sichtbar sein. Deshalb wird eine Torsituation am Zoneneingang geschaffen. Mit den entsprechenden Signalen werden Zonenbeginn und -ende aufgezeigt. Wo es der Platz nicht zulässt wird der Zonenübergang mit einem Signalständer angezeigt

Vortrittsregelung

Innerhalb der Zone gilt bei allen Knoten grundsätzlich der Rechtsvortritt. Mit der Markierung des gesetzlich geregelten Rechtsvortrittes wird dies verdeutlicht.

Wo es die Sichtverhältnisse zulassen, wird anstelle von «Kein Vortritt» der Rechtsvortritt eingeführt und markiert.

Signale/Markierungen

Grundsätzlich werden sämtliche anderen Signale beibehalten. Zusätzlich werden auf den Strassen in gewissen Abständen und vor allem im Bereich von Verzweigungen Bodenmarkierungen "30" sowie in den Eingangsbereichen zum Temporegime 30 Bodenmarkierungen "Zone 30" angebracht.

Auf der Lohrenstrasse und der Schulstrasse werden die Mittelleitlinien entfernt. Dieses verkehrsorientierte Element und wirkt eher beschleunigend auf den Verkehr. Daher soll diese Markierung entfernt werden.

3.2 Kostenschätzung Ausbau Göslikon

Folgend sind die Gesamtkosten für den Ausbau in Göslikon dargestellt. Die Schulstrasse sowie die Lohrenstrasse werden bereits mit dem Ausbau Fischbach umgestaltet. Durch den Ausbau in Göslikon müssen an der Schulstrasse/Bodenackerstrasse und Lohrenstrasse/Ifangstrasse die Signalisation und Bodenmarkierung angepasst werden. Die Signalisationstafeln und Signalträger sollten so gewählt werden, dass diese zuerst mit dem Ausbau Fischbach provisorisch montiert werden und beim Ausbau in Göslikon definitiv befestigt werden.

Gesamtkosten Göslikon

Massnahme	Preis
Baukosten Göslikon	CHF 17'900.00
Kosten Abbruch Göslikon	CHF 3'060.00
Total Ausbau Fischbach-Göslikon	CHF 20'960.00

4 Nachkontrolle

Die realisierten Massnahmen sind gemäss Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche betriebliche oder bauliche Massnahmen zu ergreifen.

5 Fazit

Die Einführung einer Tempo-30-Zone entspricht weitgehend einer Anpassung des Verkehrsregimes an die vorhandene durch die Wohnnutzung geprägte Siedlungsstruktur. Die Geschwindigkeitsmessungen zeigen auf, dass die Fahrgeschwindigkeiten den empfohlenen Zielwert der bfu von einem $V_{85} \leq 38$ km/h bereits heute erfüllen oder nur leicht übertreten. Daher reichen die Signalisation und Markierung der Tempo-30-Zone aus. Die notwendigen Massnahmen sind im Signalisations- und Markierungsplan aufgezeigt. Eine Tempo-30-Zone verbessert die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und fördert die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Der erforderliche besondere Schutz der Schulkinder und spielenden Kinder im Untersuchungsperimeter kann nur mit einer Tempo-30-Zone erreicht werden.

Die Einführung einer Tempo-30-Zone ist notwendig, verhältnis- und zweckmässig.

Anhang

A	Geschwindigkeitserhebung	2
B	Unfallauswertung	21
C	Legende kommunaler Gesamtplan Verkehr	29
D	Kostenschätzung Gössikon	32
E	Signalisations- / Markierungs- / Massnahmenplan	33

A Geschwindigkeitserhebung

Projekt:	19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen	Datum:	04.04.2019 - 10.04.2019
Standort:	Wohlerstrasse	Zeit:	24h
Bemerkungen:		ZählerIn:	automatisch
		Vsig:	50 km/h
		Auswertungsdatum:	11.04.19

Fahrtrichtung:	+ Hinterdorfstrasse	Fahrtrichtung:	lfangstrasse
km/h		km/h	



Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Wohlerstrasse

04.04.2019 - 10.04.2019

Fahrtrichtung: + Hinterdorfstrasse

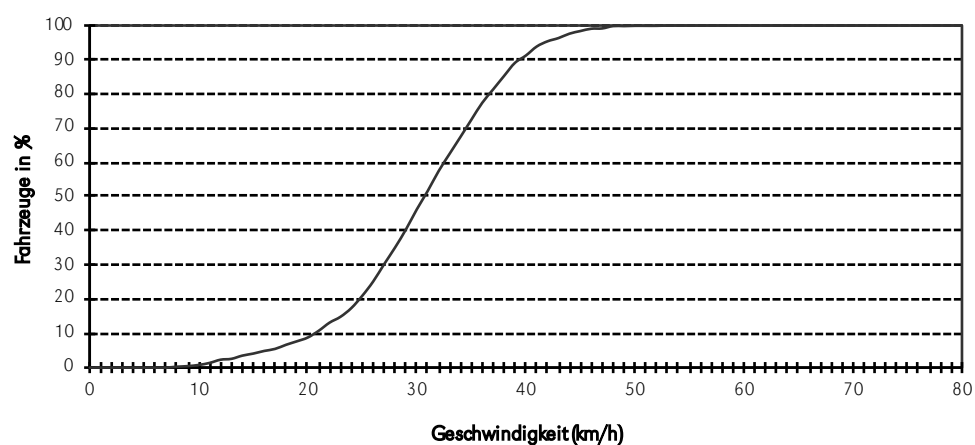
Vsig:

50 km/h

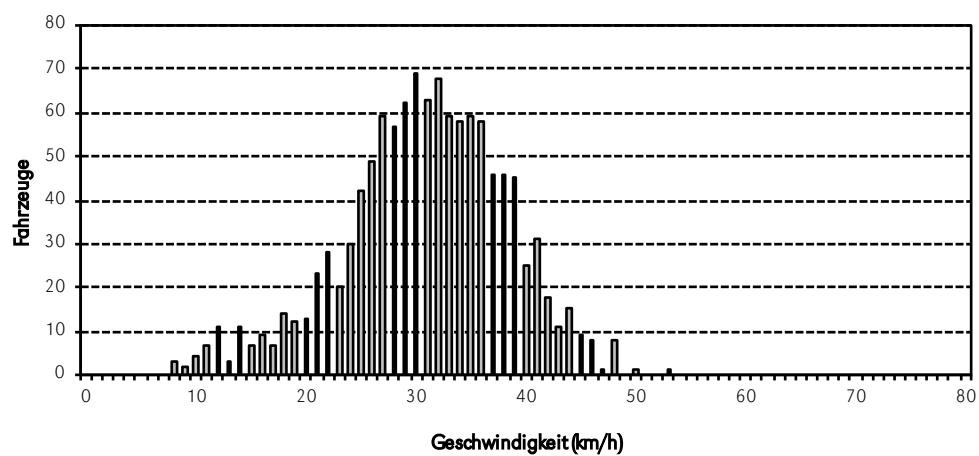
Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	8 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	53 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	31 km/h
V15%	24 km/h
V50%	31 km/h
V85%	38 km/h
Übertretung Vsig	0 %

Geschwindigkeitssummenlinie



Geschwindigkeitsverteilung



Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Wohlerstrasse

04.04.2019 - 10.04.2019

Fahrtrichtung: Ifangstrasse

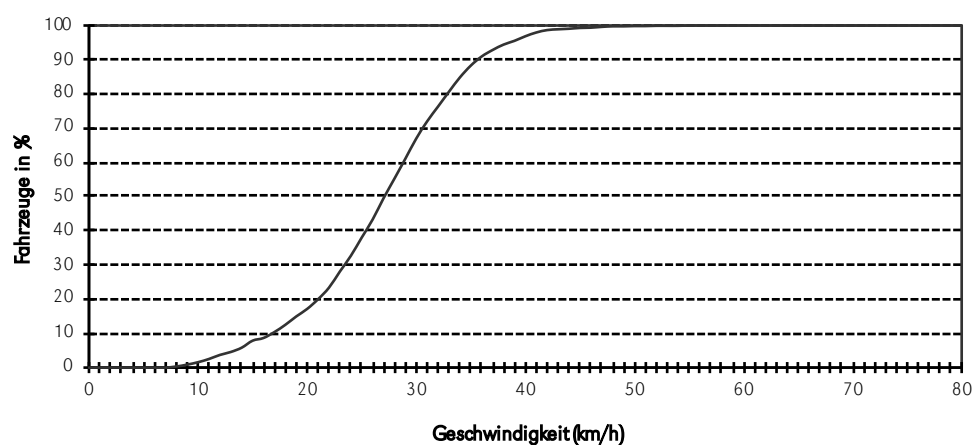
Vsig:

50 km/h

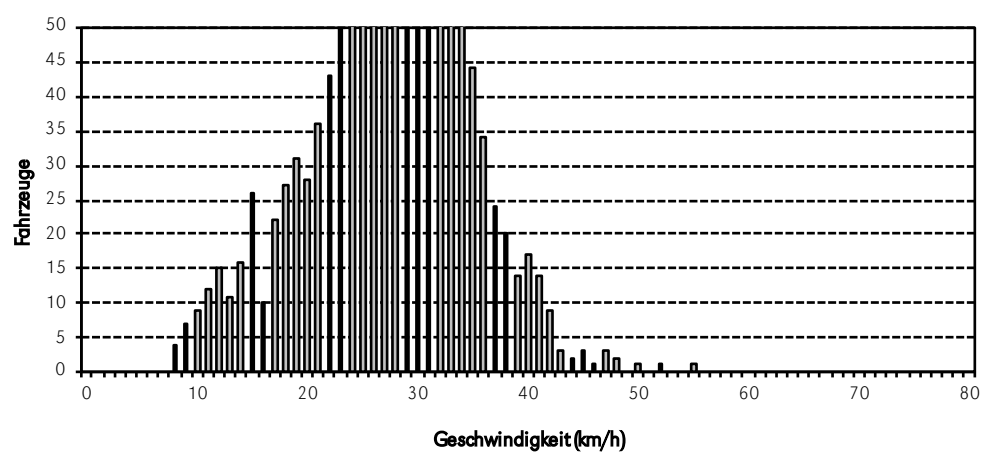
Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	8 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	55 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	27 km/h
V15%	20 km/h
V50%	28 km/h
V85%	35 km/h
Übertretung Vsig	0 %

Geschwindigkeitssummenlinie



Geschwindigkeitsverteilung



Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Wohlerstrasse

04.04.2019 - 10.04.2019

Fahrtrichtung: beide

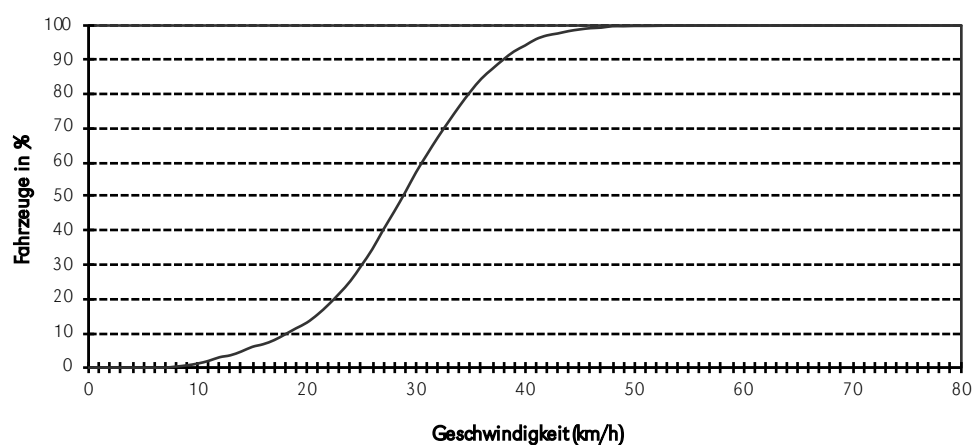
Vsig:

50 km/h

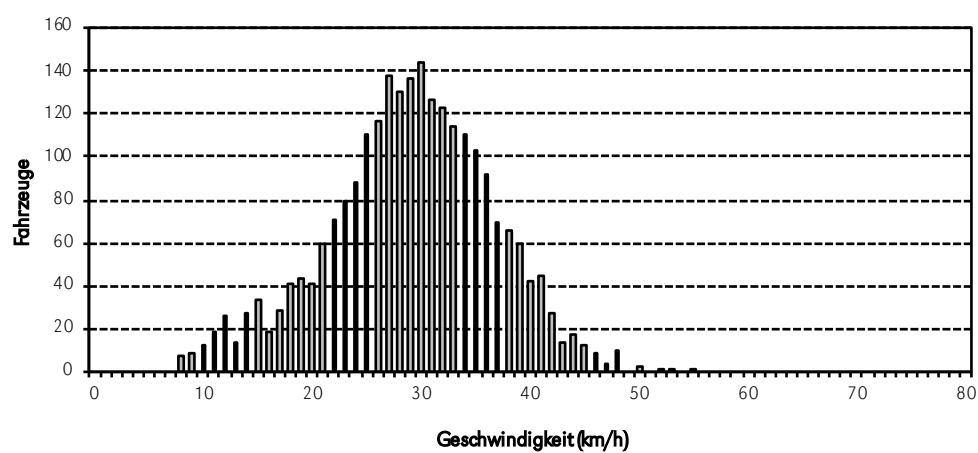
Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	8 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	55 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	29 km/h
V15%	21 km/h
V50%	29 km/h
V85%	37 km/h
Übertretung Vsig	0 %

Geschwindigkeitssummenlinie



Geschwindigkeitsverteilung



Auswertung Fahrzeugmenge

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Wohlerstrasse

TEAMverkehr.zug

04.04.2019 - 10.04.2019

Fahrtrichtung: + Hinterdorfstrasse

Vsig:

50 km/h

Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

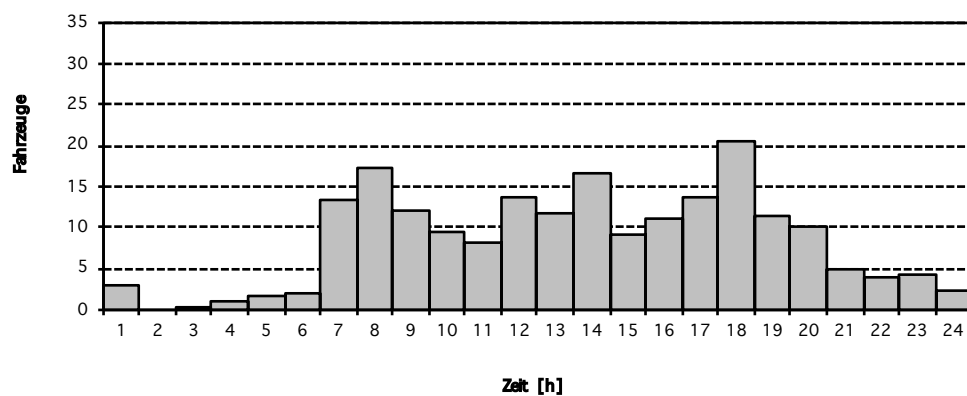
DWV_M (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

203

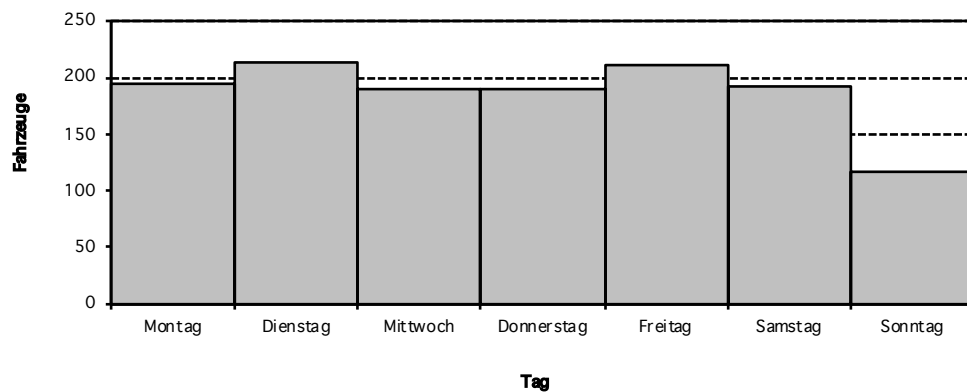
DTV_M (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

187

Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



Wochenganglinie



11.04.19

Auswertung Fahrzeugmenge

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Wohlerstrasse

TEAMverkehr.zug

04.04.2019 - 10.04.2019

Fahrtrichtung: Ifangstrasse

Vsig:

50 km/h

Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

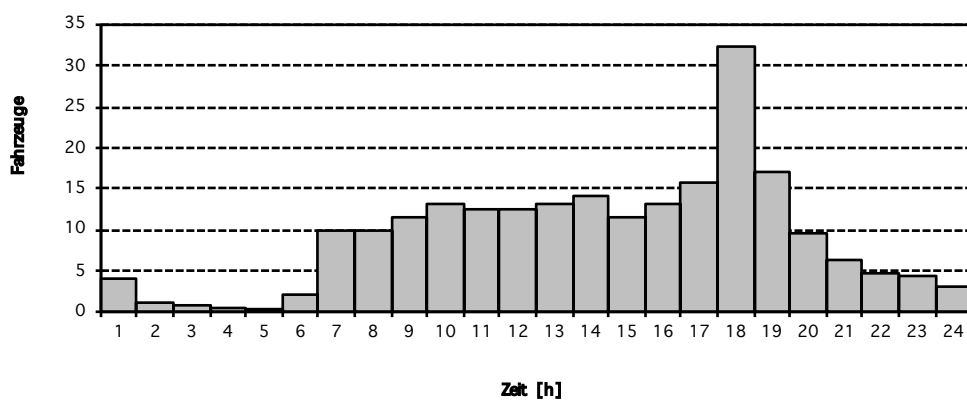
DWV_M (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

224

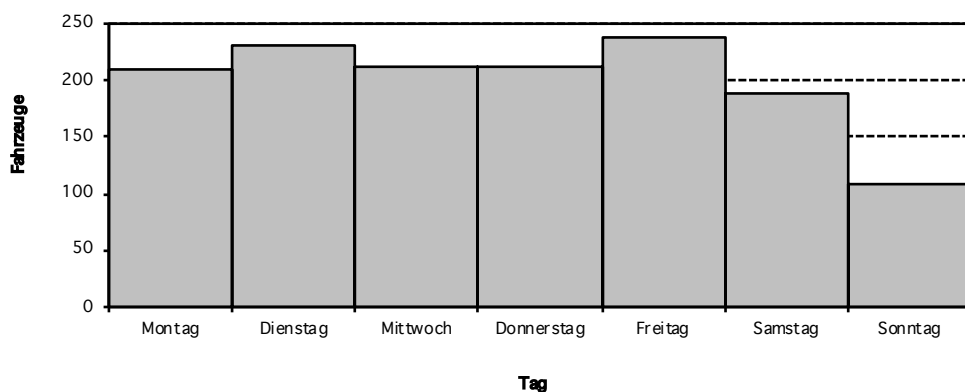
DTV_M (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

199

Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



Wochenganglinie



11.04.19

Auswertung Fahrzeugmenge

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Wohlerstrasse

TEAMverkehr.zug

04.04.2019 - 10.04.2019

Fahrtrichtung: beide

Vsig:

50 km/h

Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

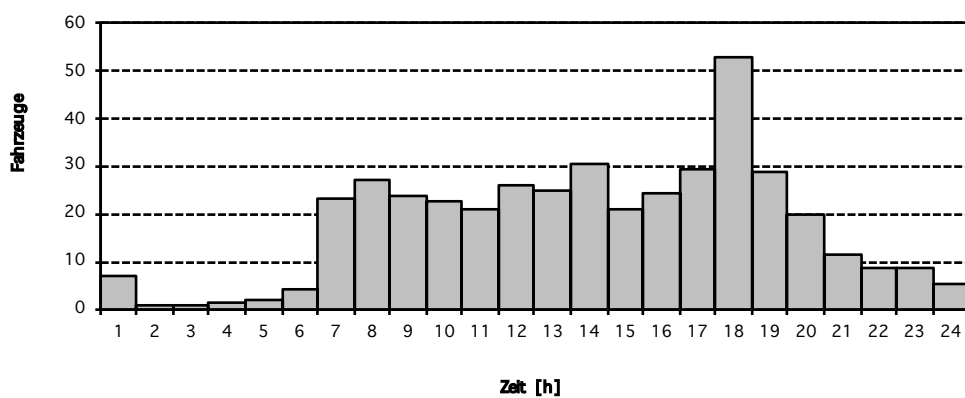
DWV_M (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

426

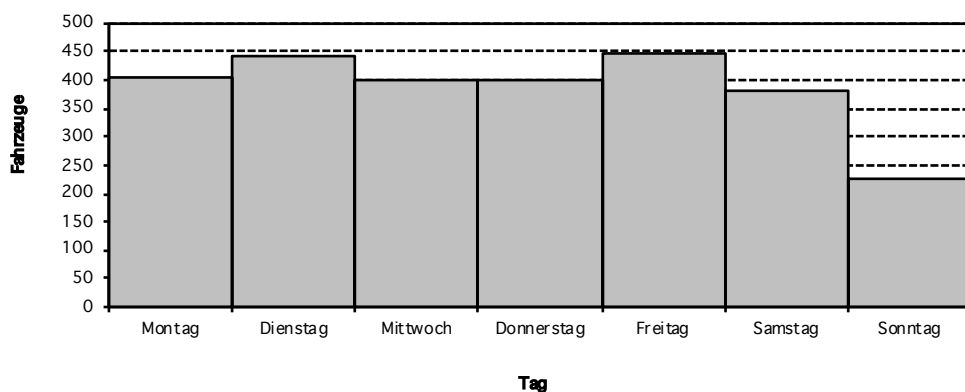
DTV_M (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

386

Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



Wochenganglinie



11.04.19

Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Wohlerstrasse

04.04.2019 - 10.04.2019

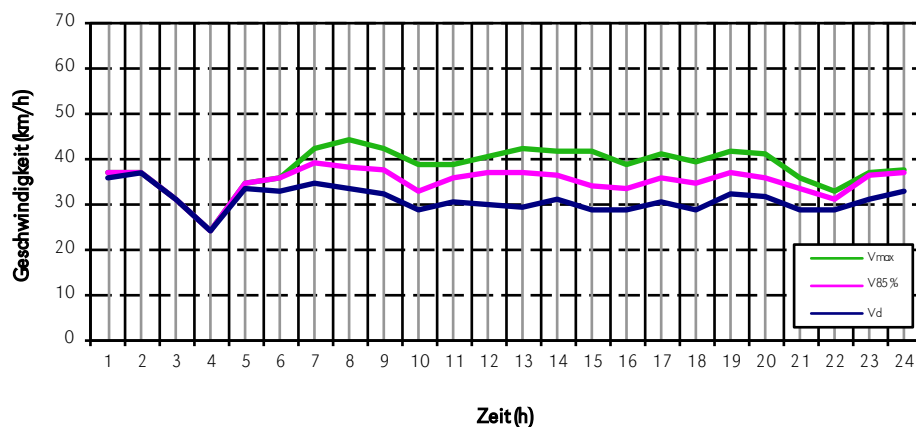
Fahrtrichtung: + Hinterdorfstrasse

Vsig:

50 km/h

ohne Kat. 1

Vd, V85%, Vmax vs. Uhrzeit (Ø/d)



19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Wohlerstrasse

04.04.2019 - 10.04.2019

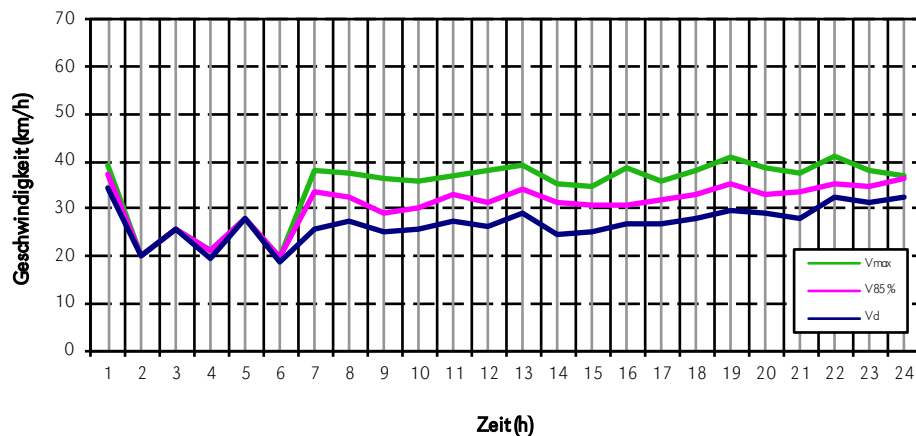
Fahrtrichtung: lfangstrasse

Vsig:

50 km/h

ohne Kat. 1

Vd, V85%, Vmax vs. Uhrzeit (Ø/d)



Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Wohlerstrasse

04.04.2019 - 10.04.2019

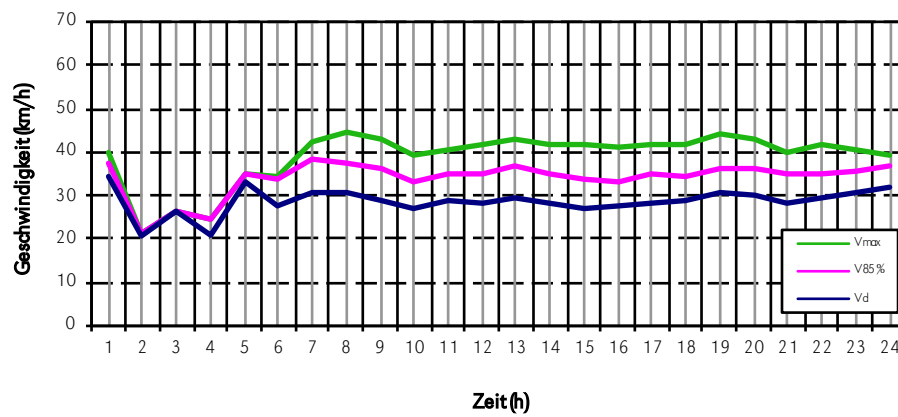
Fahrtrichtung: beide

Vsig:

50 km/h

ohne Kat. 1

Vd, V85%, Vmax vs. Uhrzeit (Ø/d)



Projekt:	19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen	Datum:	04.04.2019 - 10.04.2019
Standort:	Hinterdorfstrasse	Zeit:	24h
Bemerkungen:		ZählerIn:	automatisch
		Vsig:	50 km/h
		Auswertungsdatum:	11.04.19
Fahrtrichtung: km/h	+ Schmittenstrasse	Fahrtrichtung: km/h	-Wohlerstrasse



Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Hinterdorfstrasse

04.04.2019 - 10.04.2019

Fahrtrichtung: + Schmittenstrasse

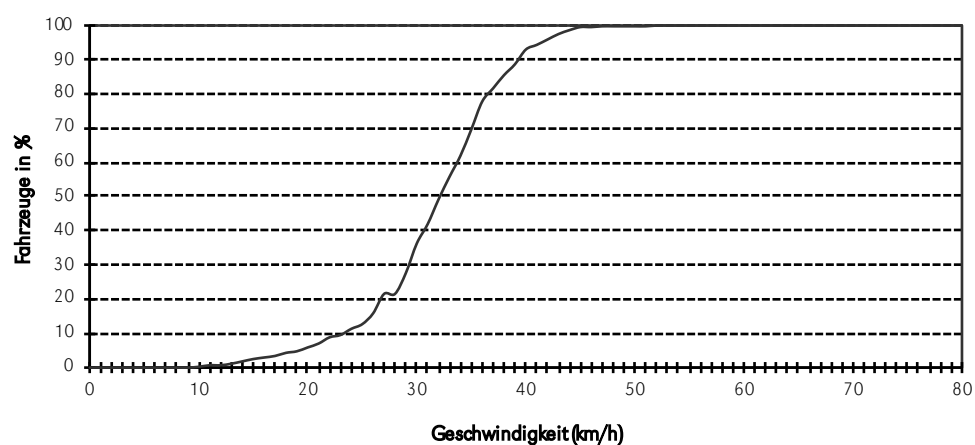
Vsig:

50 km/h

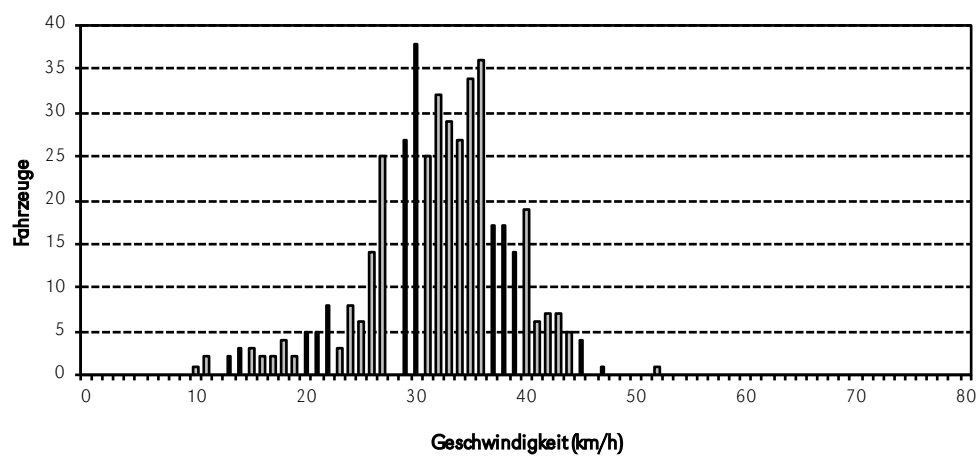
Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	10 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	52 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	32 km/h
V15%	26 km/h
V50%	33 km/h
V85%	38 km/h
Übertretung Vsig	0 %

Geschwindigkeitssummenlinie



Geschwindigkeitsverteilung



Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Hinterdorfstrasse

04.04.2019 - 10.04.2019

Fahrtrichtung: -Wohlerstrasse

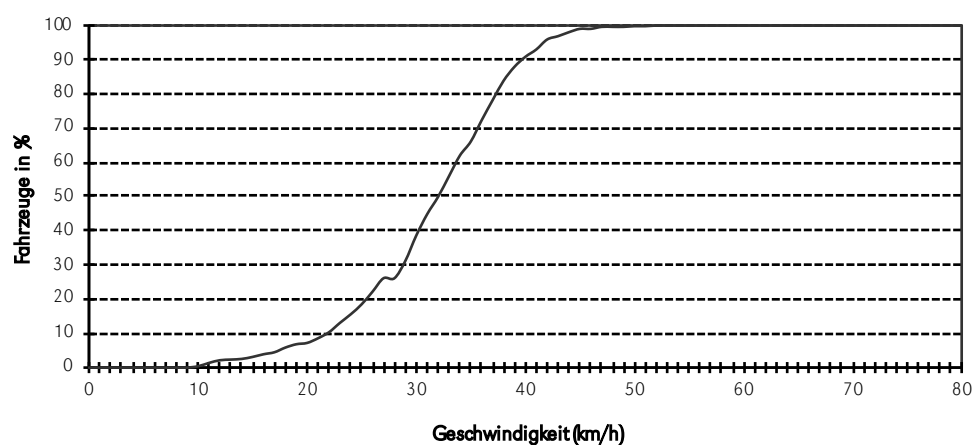
Vsig:

50 km/h

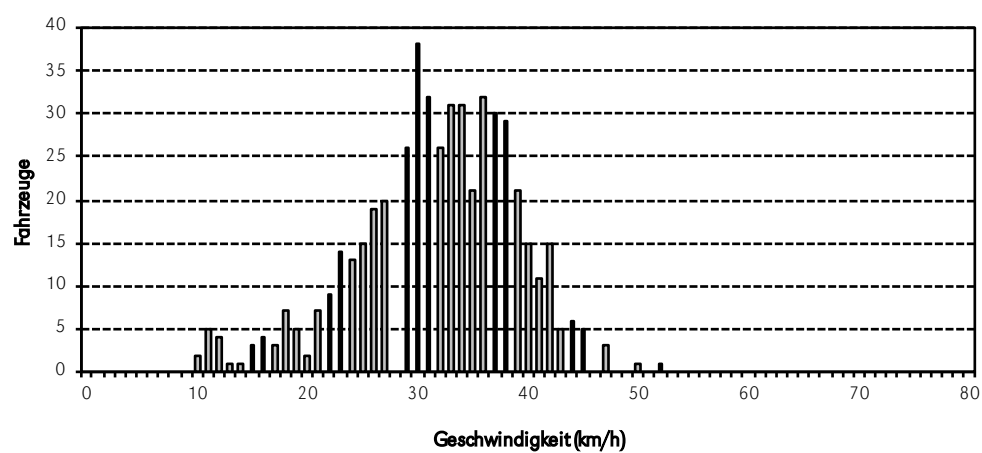
Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	10 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	52 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	32 km/h
V15%	24 km/h
V50%	33 km/h
V85%	39 km/h
Übertretung Vsig	0 %

Geschwindigkeitssummenlinie



Geschwindigkeitsverteilung



Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Hinterdorfstrasse

04.04.2019 - 10.04.2019

Fahrtrichtung: beide

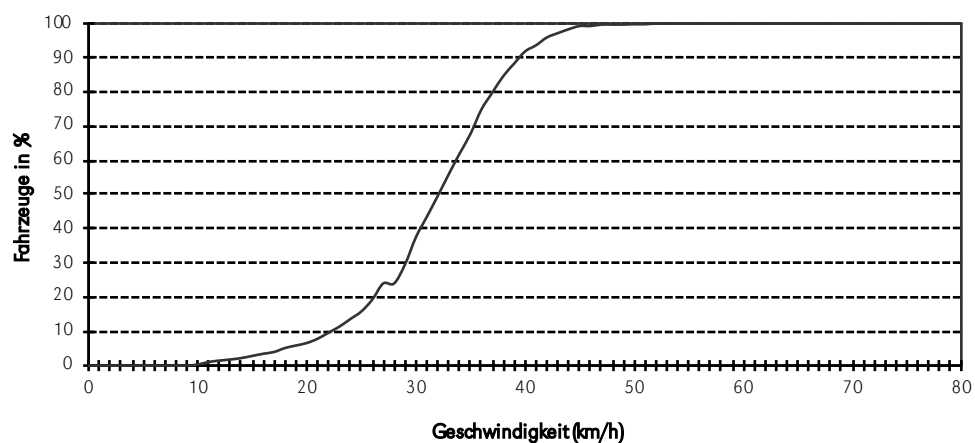
Vsig:

50 km/h

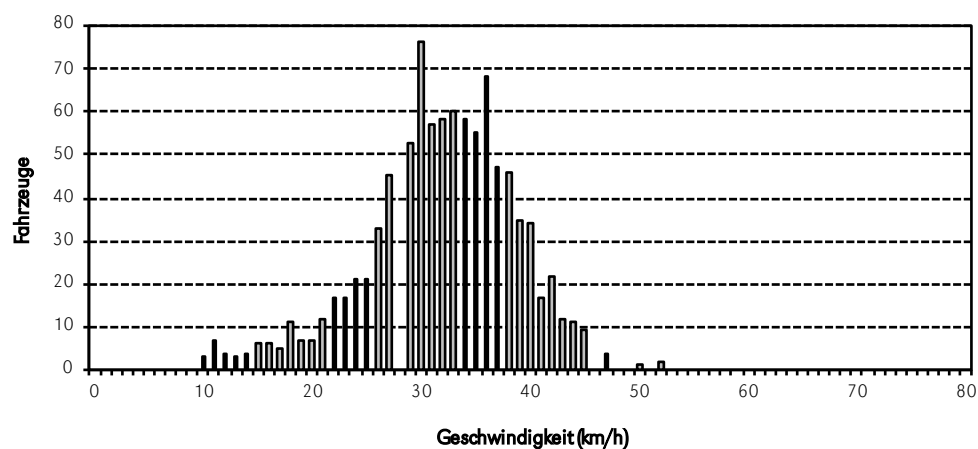
Interpretation der Zahlen (ohne Kat. 1)

Gemessene Tiefstgeschwindigkeit:	10 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit:	52 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	32 km/h
V15%	25 km/h
V50%	33 km/h
V85%	39 km/h
Übertretung Vsig	0 %

Geschwindigkeitssummenlinie



Geschwindigkeitsverteilung



Auswertung Fahrzeugmenge

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Hinterdorfstrasse

TEAMverkehr.zug

04.04.2019 - 10.04.2019

Fahrtrichtung: + Schmittenstrasse

Vsig:

50 km/h

Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

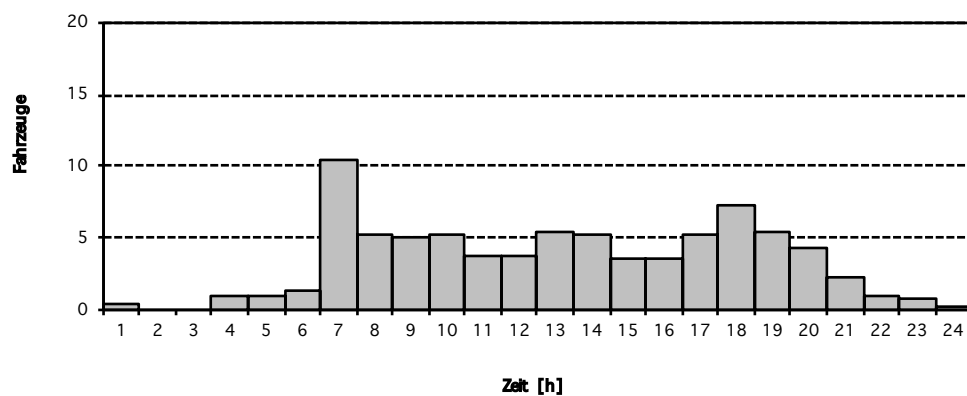
DWV_M (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

81

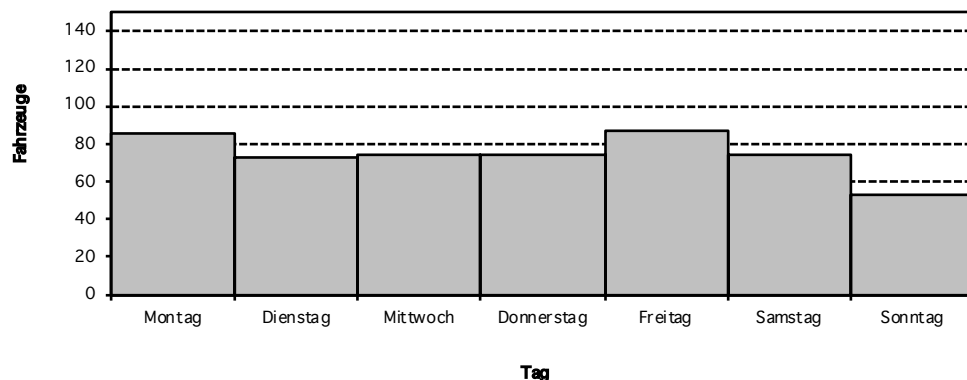
DTV_M (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

75

Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



Wochenganglinie



11.04.19

Auswertung Fahrzeugmenge

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Hinterdorfstrasse

TEAMverkehr.zug

04.04.2019 - 10.04.2019

Fahrtrichtung: -Wohlerstrasse

Vsig:

50 km/h

Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

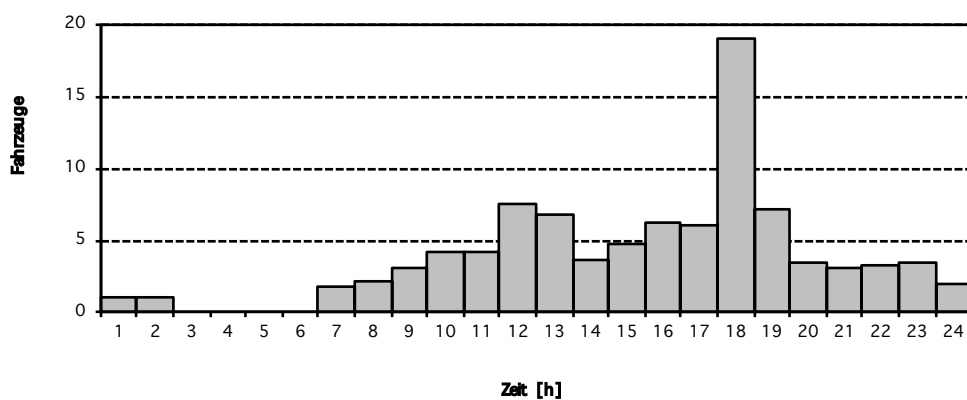
DWV_M (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

94

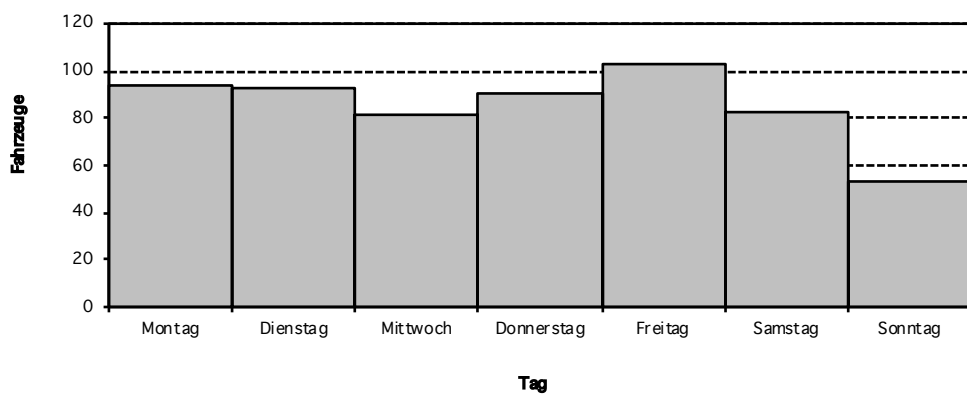
DTV_M (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

85

Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



Wochenganglinie



11.04.19

Auswertung Fahrzeugmenge

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Hinterdorfstrasse

TEAMverkehr.zug

04.04.2019 - 10.04.2019

Fahrtrichtung: beide

Vsig:

50 km/h

Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

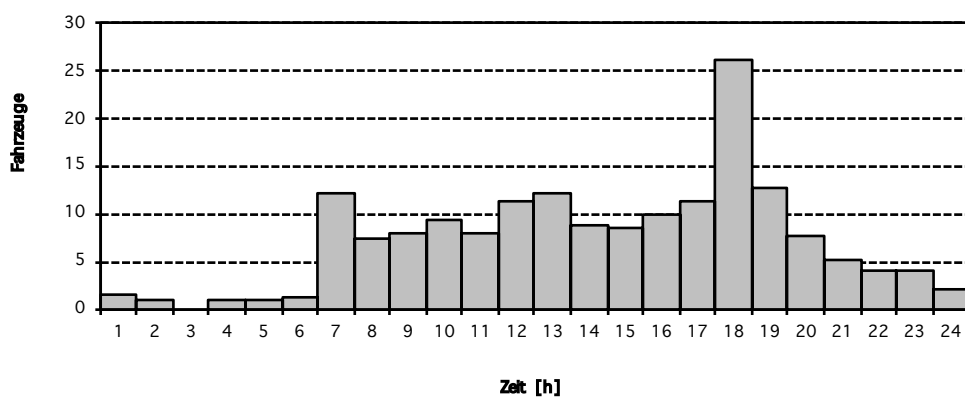
DWV_M (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

175

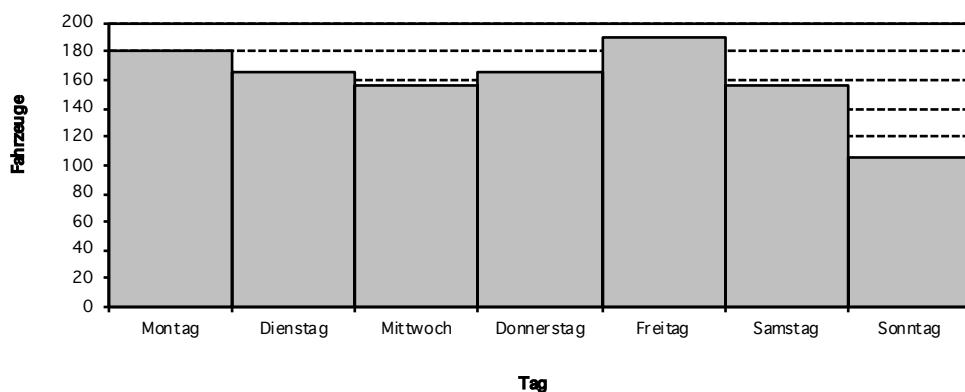
DTV_M (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

160

Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



Wochenganglinie



11.04.19

Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Hinterdorfstrasse

04.04.2019 - 10.04.2019

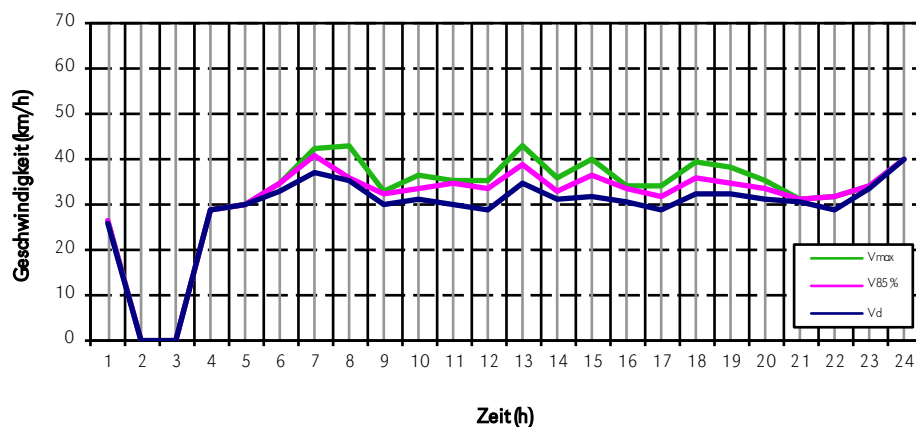
Fahrtrichtung: + Schmittenstrasse

Vsig:

50 km/h

ohne Kat. 1

Vd, V85%, Vmax vs. Uhrzeit (Ø/d)



19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Hinterdorfstrasse

04.04.2019 - 10.04.2019

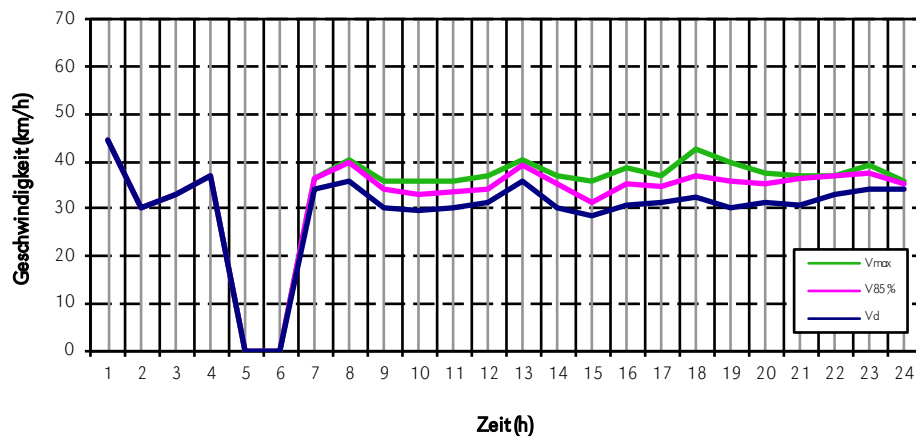
Fahrtrichtung: - Wohlerstrasse

Vsig:

50 km/h

ohne Kat. 1

Vd, V85%, Vmax vs. Uhrzeit (Ø/d)



Auswertung Geschwindigkeitsverhalten

TEAMverkehr.zug

19.033 Fischbach-Gösslikon Tempo-30-Zonen

Hinterdorfstrasse

04.04.2019 - 10.04.2019

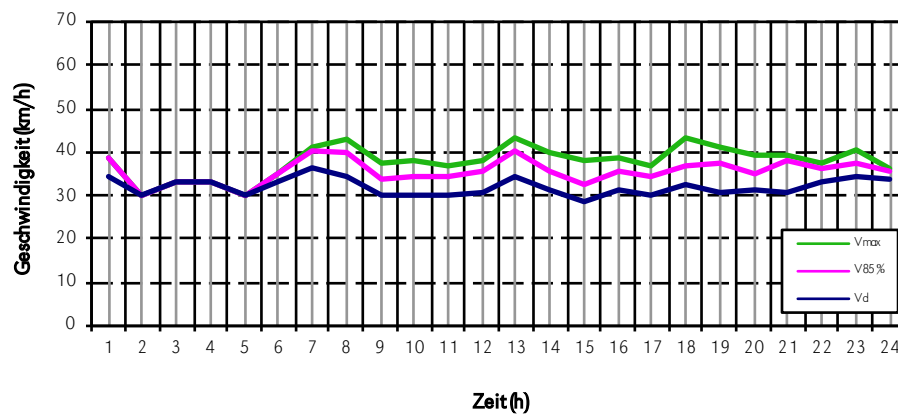
Fahrtrichtung: beide

Vsig:

50 km/h

ohne Kat. 1

Vd, V85%, Vmax vs. Uhrzeit (Ø/d)



B Unfallauswertung



Überblick intern - Allgemeine Angaben und Lokalisierung Fischbach-Göslikon (gemäss Perimeter): 01.01.2014 - 31.12.2018														
Nr.	Unfall-Nr.	Datum	Zeit	Unfalltyp Gruppe	Unfalltyp	G*	SV*	LV*	Sach- schaden**	Hauptursache	Achsname	Koord E	Koord N	Bemerkung
1	4'797'240	28.11.14	23:50	0 Schleuder- oder Selbstunfall	Kollision mit 3 Hindernis ausserhalb der Fahrbahn	0	0	0	2'000	Einwirkung von Alkohol	AG:K270=	2'665'393	1'247'316	
2	4'432'753	15.02.14	17:40	3 Abbiegeunfall	Anderer Unfall beim 39 Abbiegen	0	0	1	2'000	Unvorsichtiges Rückwärtsfahren	4067:Zentrumstrass e=	2'665'665	1'247'002	
3	201'700'724	21.02.17	17:00	0 Schleuder- oder Selbstunfall	Anderer Schleuder- oder Selbstunfall 9	0	0	0	1'860	Anderes Fehlverhalten bei Fahrbewegungen	4067:Unbekannt= 4067:Unbekannt=	2'665'805	1'247'249	

* G = Getötete / SV = Schwerverletzte / LV = Leichtverletzte **Sachschaden in CHF

VUGIS Überblick intern.

Version vom: 02.10.18. Aktualisiert am: 14.03.19 15:06:17 GMT+01:00 / ue01075 / Quelle und ©: ASTRA, Kantone



Überblick intern - Infrastruktur								
Fischbach-Gölikon (gemäss Perimeter): 01.01.2014 - 31.12.2018								
Nr.	Unfall-Nr.	Unfallstelle	Inner-/ausserorts	Vortrittsregelung	Strassenart	Höchst- geschwindigkeit	Strassen- beleuchtung	Bemerkung
1	4'797'240	Parkplatz	innerorts	keine Verzweigung	andere	50	keine	
2	4'432'753	gerade Strecke	innerorts	keine Verzweigung	Nebenstrasse	50	ausser Betrieb	
3	201'700'724	Verzweigung	innerorts	Rechtsvortritt	Nebenstrasse	50	keine	



Überblick intern - Bedingungen						
Fischbach-Gölikon (gemäss Perimeter): 01.01.2014 - 31.12.2018						
Nr.	Unfall-Nr.	Witterung	Lichtverhältnis	Strassenzustand	Verkehrsaufkommen	Bemerkung
1	4'797'240	schön	Nacht	trocken	schwach	
2	4'432'753	bedeckt	Tag	trocken	schwach	
3	201'700'724	Regen	Tag	feucht	schwach	



Überblick intern - Objekte und Personen Fischbach-Göslikon (gemäss Perimeter): 01.01.2014 - 31.12.2018										
Nr.	Unfall-Nr.	Objekt-Nr.	Fahrzeugart	Blutalkohol-konzent. (‰)	Atemalkohol-konzent. (mg/l)	Personenart	Unfallfolgen	Anprall	Alter	Bemerkung
1	4797240	1	001 Personenwagen	1.94	0.97	Lenker/in	nicht verletzt	Zaun / Mauer / Ge	34	
2	4'432'753	1	001 Personenwagen		0	Lenker/in	nicht verletzt		53	
		2	Fahrrad			Lenker/in	leicht verletzt		11	
3	201'700'724	1	035 Lastwagen			Lenker/in	nicht verletzt		20	
						Mitfahrer/in vorne	nicht verletzt		22	



Überblick intern - Beteiligte Personen und Fahrräder pro Unfall												
Fischbach-Göslikon (gemäss Perimeter): 01.01.2014 - 31.12.2018												
Nr.	Unfall-Nr.	Kinder-unfall*	Kinderunfall auf dem Schulweg*	Senioren -unfall*	Anzahl Kinder	Anzahl Kinder auf dem Schulweg	Anzahl Senioren	Anzahl Fussgänger oder FäG	Anzahl Fahrräder	Anzahl Fahrräder mit elektr. Tretunterstützung bis 25km/h	Anzahl Fahrräder mit elektr. Tretunterstützung bis 45km/h**	Bemerkung
1	4797'240	Nein	Nein	Nein	0	0	0	0	0	0	0	
2	4432'753	Ja	Nein	Nein	1	0	0	0	1	0	0	
3	201'700'724	Nein	Nein	Nein	0	0	0	0	0	0	0	
Total		1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	

*Nur Lenker oder Fussgänger berücksichtigt ** bis 45km/h mit gelbem Schild/Heimpflicht
VUGIS Überblick intern.

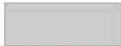


Überblick intern - Anzahl beteiligte Fahrzeuge pro Unfall Fischbach-Göslikon (gemäss Perimeter): 01.01.2014 - 31.12.2018									
Nr.	Unfall-Nr.	Motor- fahräder	Kleinmotorräder bis 50 cm3 und max. 4kW	Motorräder	Lastwagen	Lieferwagen	Personen- wagen	Transport- mittel des ÖV	Andere Fahrzeuge
1	4797240	0	0	0	0	0	1	0	0
2	4'432'753	0	0	0	0	0	1	0	0
3	201'700'724	0	0	0	1	0	0	0	0
Total		0	0	0	1	0	2	0	0



Überblick intern - Unfälle nach Unfalltyp Fischbach-Gölikon (gemäss Perimeter): 01.01.2014 - 31.12.2018			
Unfalltyp Gruppe	Total	2017	2014
0 Schleuder- oder Selbstunfall	2	1	1
3 Abbiegeunfall	1	0	1
Total	3	1	2

C Legende kommunaler Gesamtplan Verkehr

Legende		
Teilplan RV	bestehend	geplant
Kantonale Radroute R530 / SchweizMobil Route 77		
Kommunale Hauptroute		
Kommunale Nebenroute		
Ortsverbindungsrouen		
Historischer Verkehrsweg mit Substanz		
Schulwege		
Kommunale Freizeitroute		
Netzlücke (Lage schematisch)		
Veloabstellplätze		
Veloabstellplätze Privat		
Veloabstellplätze mit E-Bike-Ladestation		
Personenfähre (Betrieb nur während des Sommers)		
Massnahmen		
Zonenplan		
Zone für öffentliche Bauten und Anlagen		
Bauzonengrenze		
Wichtige Gebäude		
Öffentliche Gebäude 1 Gemeindehaus; 2 Feuerwehrlokal; 3 Kirche, Friedhof; 4 Schützenhaus; 5 Fischerhüsl		
Bildungseinrichtungen 1 Schulhaus Lohren / Löhrli		
Versorgung G Gastronomie; E Einkaufen / Einzelhandel; C Coiffeur		
Gewerbe		
Entwicklungsziele		
Schwerpunkt Siedlungsentwicklung		
Schwerpunkt Gewerbeentwicklung		

Legende

Teilplan MIV

Hauptverkehrsstrasse HVS
Verbindungsstrasse VS
Sammelstrasse SS
Quartierschliessungsstrasse QES
Zufahrtsstrasse ZS
Privatstrasse
Ausnahmetransportroute

bestehend



geplant

Öffentlicher Parkplatz
Privater Parkplatz
Problematischer Knoten aufgrund kleiner Sichtzonen / Radien
Öffentliche Parkplätze im Strassenraum



Massnahmen



Zonenplan

Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
Bauzonengrenze



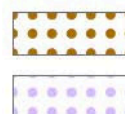
Wichtige Gebäude

Öffentliche Gebäude 1 Gemeindehaus; 2 Feuerwehrlokal; 3 Kirche, Friedhof; 4 Schützenhaus; 5 Fischerhüsi
Bildungseinrichtungen 1 Schulhaus Lohren / Löhrli
Versorgung G Gastronomie; E Einkaufen / Einzelhandel; C Coiffeur
Gewerbe



Entwicklungsziele

Schwerpunkt Siedlungsentwicklung
Schwerpunkt Gewerbeentwicklung



Legende

Teilplan FV

Hauptroute



Nebenroute



Wanderweg



Fussweg mit Wegrecht



Historischer Verkehrsweg mit Substanz



Freiämterweg



Schulwege (Hauptachsen)



Netzlücke (Lage schematisch)



Fussgängerstreifen



Personenunterführung



Bushaltestelle



Personenfähre (Betrieb nur während des Sommers)

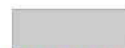


Massnahmen



Zonenplan

Zone für öffentliche Bauten und Anlagen



Bauzonengrenze



Wichtige Gebäude

Öffentliche Gebäude

1 Gemeindehaus; 2 Feuerwehrlokal;
3 Kirche, Friedhof; 4 Schützenhaus; 5 Fischerhüsli



Bildungseinrichtungen

1 Schulhaus Lohren / Löhrli



Versorgung

G Gastronomie; E Einkaufen / Einzelhandel;
C Coiffeur



Gewerbe



Entwicklungsziele

Schwerpunkt Siedlungsentwicklung



Schwerpunkt Gewerbeentwicklung



D Kostenschätzung Göslikon

In folgender Tabelle sind die Kosten für den Ausbau in Göslikon dargestellt. Die Anpassung der Massnahmen an der Schulstrasse/Bodenackerstrasse als auch Lohrenstrasse/Ifangstrasse sind in der Liste aufgeführt.

Göslikon - Baukosten

Massnahme	Anzahl	Preis / Einheit	Preis
Markierung "Zone 30"	5	CHF 400.00	CHF 2'000.00
Markierung "30"	27	CHF 200.00	CHF 5'400.00
Signalträger "Zone 30"	4	CHF 1'500.00	CHF 6'000.00
Überkragensignalträger für "Zone 30"-Schild	1	CHF 500.00	CHF 500.00
Markierung Rechtsvortritt	3	CHF 800.00	CHF 2'400.00
Unvorhergesehenes ca. 10 %			CHF 1'600.00
Total			CHF 17'900.00

Göslikon - Kosten Abbruch

Massnahme	Anzahl	Preis / Einheit	Preis
Linienmarkierung entfernen in Metern	40	CHF 20.00	CHF 800.00
Signalträger "Kein Vortritt"	4	CHF 200.00	CHF 800.00
Signalträger "Achtung Schule"	1	CHF 200.00	CHF 200.00
Signalträger "Zone 30"	2	CHF 200.00	CHF 400.00
Markierung "Zone 30" in Metern	6	CHF 20.00	CHF 120.00
Signalträger "Kein Vortritt"	1	CHF 200.00	CHF 200.00
Demarkierung Linienmarkierung in Metern	12	CHF 20.00	CHF 240.00
Unvorhergesehenes ca. 10 %			CHF 300.00
Total			CHF 3'060.00

Gesamtkosten Göslikon

Massnahme	Preis
Baukosten Göslikon	CHF 17'900.00
Kosten Abbruch Göslikon	CHF 3'060.00
Total Ausbau Fischbach-Göslikon	CHF 20'960.00

E Signalisations- / Markierungs- / Massnahmenplan