



Projekt **Geschwindigkeitskonzept**
Gemeinde Horgen



Auftraggeber **Gemeinde Horgen**
Bereich Bau
Bahnhofstrasse 10, Postfach
CH-8810 Horgen

Bericht-N° **2415-05-100**
Projekt-N° **2415**

Datum **17. März 2025**
Version **1.3**

AKP
Verkehringenieur AG

Eichstrasse 25
CH-8045 Zürich

Habsburgerstrasse 26
CH-6003 Luzern

Tel. 058 261 61 00
www.akpag.ch
info@akpag.ch

Projekt Geschwindigkeitskonzept Gemeinde Horgen
Seite I

IMPRESSUM

Verfasser AKP Verkehrsingenieur AG
Andreas Kaufmann (AK), Jessica Matos (JM), Lisa Drache (LD)

Dateiname 2415-05-100_Geschwindigkeitskonzept Horgen
Letzte Änderung 17. März 2025

REVISIONSVERMERKE

Version	0.1
Datum	12. Juni 2024
Visum	AK, JM, LD
Art der Änderung	Entwurf
Version	0.2
Datum	09. August 2024
Visum	AK, JM
Art der Änderung	2. Entwurf (Ergänzung Gebiet J «Glärnisch» und Strecke 16 «Zugerstrasse»)
Version	0.3
Datum	01. Oktober 2024
Visum	AK, JM
Art der Änderung	3. Entwurf (Ergänzung «Kriterienkatalog»)
Version	0.4
Datum	15. Oktober 2024
Visum	AK, JM
Art der Änderung	4. Entwurf (Neue Kriterien, Strecke 16 «Zugerstrasse» aufgeteilt und Strecke 12 neu beurteilt)
Version	1.0
Datum	19. November 2024
Visum	AK, JM
Art der Änderung	Erstausgabe (Ergänzung Tödistrasse, Anpassung Nummerierung Strecken)
Version	1.1
Datum	19. Dezember 2024
Visum	AK, JM
Art der Änderung	Bereinigung nach GR-Sitzung 02.12.2024 (Ergänzung Strecke 11; redaktionelle Anpassungen)
Version	1.2
Datum	24. Februar 2025
Visum	AK, JM
Art der Änderung	Bereinigung nach GR-Sitzung 03.02.2025 (Anpassung Strecke 14; div. kleine Korrekturen)
Version	1.3
Datum	17. März 2025
Visum	AK, JM
Art der Änderung	Ergänzung Gebiet K; div. kleine Korrekturen

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
1.2	Perimeter	2
1.3	Normen, Gesetze und Projektgrundlagen	3
1.4	Abkürzungen	3
2	Planungsvorgaben und Rahmenbedingungen	4
2.1	Kantonale und regionale Rahmenbedingungen	4
2.1.1	Kantonaler Richtplan	4
2.1.2	Regionaler Richtplan Zimmerberg	5
2.1.3	Raumordnungskonzept Zimmerberg	5
2.1.4	Gesamtverkehrskonzept Zimmerberg	6
2.2	Kommunale Rahmenbedingungen	6
2.2.1	Klima- und Energiestrategie	6
2.2.2	Räumliches Entwicklungskonzept (REK)	7
2.2.3	Kommunaler Richt- und Teilplan	8
2.2.4	Geschwindigkeitsplan 2008	9
3	Gesetzliche Grundlagen	10
3.1	Rechtslage bezüglich Geschwindigkeit innerorts	10
3.1.1	Tempo 30-Zonen	10
3.1.2	Tempo 30-Strecken	10
3.2	Rechtslage bezüglich Geschwindigkeit ausserorts	10
3.3	Zeitlich beschränkte Geschwindigkeitszonen	11
3.4	Privatrechtliches Fahrverbot	11
3.5	Hierarchie der Strassen	11
4	Erarbeitung Geschwindigkeitskonzept	12
4.1	Ziele	12
4.2	Prinzipien	12
4.3	Wirkungen von Geschwindigkeitsreduktionen	13
4.4	Vorgehensweise	15
5	Situationsanalyse	16
5.1	Nutzungen	16
5.2	Personendichte	17
5.3	Fusswegverbindungen	17
5.4	Hauptverkehrsstrassen	18

5.5	Wichtige Sammelstrasse	19
5.6	Verkehrs- und siedlungsorientierter Strassencharakter	20
5.7	Stand der Planung	22
6	Definition Gebiete und Strecken	25
6.1	Übersicht Gebiete und Strecken	25
7	Inhalt und Kriterien in den Steckbriefen	28
7.1	Kriterien Gebiete	28
7.2	Kriterien Strecken	30
8	Beurteilung Gebiete bezüglich Geschwindigkeitsreduktion	33
8.1	Gebiete ohne Potenzial für Geschwindigkeitsreduktion	33
8.2	Gebiete mit Potenzial für Geschwindigkeitsreduktion	33
8.2.1	Gebiet B: Tannenbach Süd	33
8.2.2	Gebiet E: Oberdorf	35
8.2.3	Gebiet I: Hirzel	37
8.2.4	Gebiet K: Lerchen / Kottenrain	39
9	Beurteilung Strecken bezüglich Geschwindigkeitsreduktion	40
9.1	Strecken ohne Potenzial für Geschwindigkeitsreduktion	40
9.2	Strecken mit Potenzial für Geschwindigkeitsreduktion	40
9.2.1	Kirchstrasse (Strecke 2)	40
9.2.2	Heubachstrasse (Strecke 4)	42
9.2.3	Bergstrasse, Horgen (Strecke 6.2)	44
9.2.4	Oberdorfstrasse (Strecke 7)	46
9.2.5	Tödistrasse (Strecke 8)	47
9.2.6	Zürcherstrasse (Strecke 11)	49
9.2.7	Forststrasse (Strecke 12)	50
9.2.8	Alte Sihlthalstrasse / Tabletenstrasse (Strecke 13)	52

BEILAGEN

- Geschwindigkeitskonzept Horgen. Steckbriefe Gebiete und Strecken. Dokument Nr. 2415-05-101
- Geschwindigkeitskonzept Horgen. Geschwindigkeitsplan 1:1'000. Plan Nr. 2415-04-100
- Geschwindigkeitskonzept Horgen. Übersicht Geschwindigkeitsanpassungen 1:1'000. Plan Nr. 2415-04-101

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Im Dezember 2022 reichten Initianten aus den Ortsparteien der SVP und FDP, unter dem Titel "Nachhaltige Verkehrspolitik", eine Initiative in Form einer allgemeinen Anregung ein. Diese sollte den Gemeinderat von Horgen beauftragen, auf den kommunalen Strassen der Gemeinde Horgen ein sinnvolles und allgemein verbindliches Verkehrskonzept in Bezug auf die Geschwindigkeitssignalisation zu erarbeiten und vorzulegen. Gemäss den Initianten sollte diese Initiative bezwecken, dass auf kommunaler Ebene die Geschwindigkeitslimits an geeigneter Stelle gesetzlich so festgesetzt werden, dass keine unkoordinierten Geschwindigkeitsreduktionen ausserhalb eines zu erarbeitenden Konzeptes mehr möglich sind.

Die Forderungen der Initianten, wonach auf verkehrsorientierten Strassen und auf Sammelstrassen grundsätzlich eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gelten soll und auf siedlungsorientierten Quartierstrassen geringere Maximalgeschwindigkeiten signalisiert werden können, werden vom Gemeinderat Horgen im Grundsatz geteilt.

Der Gemeinderat Horgen hat die Einzelinitiative geprüft und mit Beschluss vom 08.05.2023 für zulässig erklärt. An der Gemeindeversammlung vom 07.12.2023 stellte der Gemeinderat der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüber, welcher angenommen wurde. Der Gemeinderat wird im Rahmen der Richtplanung ein Konzept erarbeiten und der Gemeindeversammlung vorlegen, welches die Innerortsgebiete bezeichnet, in denen grundsätzlich eine tiefere Höchstgeschwindigkeit als die nach eidgenössischem Strassenverkehrsrecht maximal möglichen 50 km/h angestrebt wird. Der Grundsatz, wonach auf verkehrsorientierten Strassen und auf Sammelstrassen eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gelten soll und auf siedlungsorientierten Quartierstrassen geringere Maximalgeschwindigkeiten signalisiert werden können, bildet dazu die Grundlage. Das als Grundsatz formulierte Geschwindigkeitsregime erlaubt unter Abwägung des jeweiligen Einzelfalles auch eine Abweichung, da diese Vorgabe zwar grundsätzlich (also einem Grundsatz folgend) gilt, aber bestimmte Ausnahmen vorbehalten bleiben. Diese Ausnahmen werden im vorliegenden Geschwindigkeitskonzept einzeln beleuchtet und die erforderlichen Abwägungen vorgenommen.

Die AKP Verkehringenieur AG soll vor diesem Hintergrund und auf Basis des bestehenden „kommunalen Geschwindigkeitsplans“ von 2008 ein Geschwindigkeitskonzept für das Gemeindegebiet von Horgen erarbeiten. Als Rahmenbedingungen sind dabei die aktuellen gesetzlichen Grundlagen zu berücksichtigen sowie das Konzept sorgfältig auf den Bestand und die sich noch in Planung befindenden respektive bereits bewilligten Projekte abzustimmen.

Mit dem Geschwindigkeitskonzept soll ein Instrument geschaffen werden, welches für die kommenden Jahre eine umfassende Grundlage zur Beurteilung von Geschwindigkeitssignalisationen und -zonen auf dem ganzen Gemeindegebiet von Horgen bietet. Es soll die verkehrsrelevanten Ziele des Gemeinderates berücksichtigen sowie bei den betreffenden Behörden und in der Bevölkerung abgestützt sowie koordiniert sein.

1.2 Perimeter

Der Perimeter für das Geschwindigkeitskonzept umfasst grundsätzlich das gesamte Siedlungsgebiet innerhalb der Gemeinde Horgen. Zur Gemeinde Horgen gehört seit der Fusion per 01.01.2018 auch die Ortschaft Hirzel. Ausserdem umfasst das Gemeindegebiet auch die Ortsteile Spitzen, Horgenberg, Sihlwald und Sihlbrugg Station, welche jeweils eigene Bereich des Siedlungsgebietes bilden.

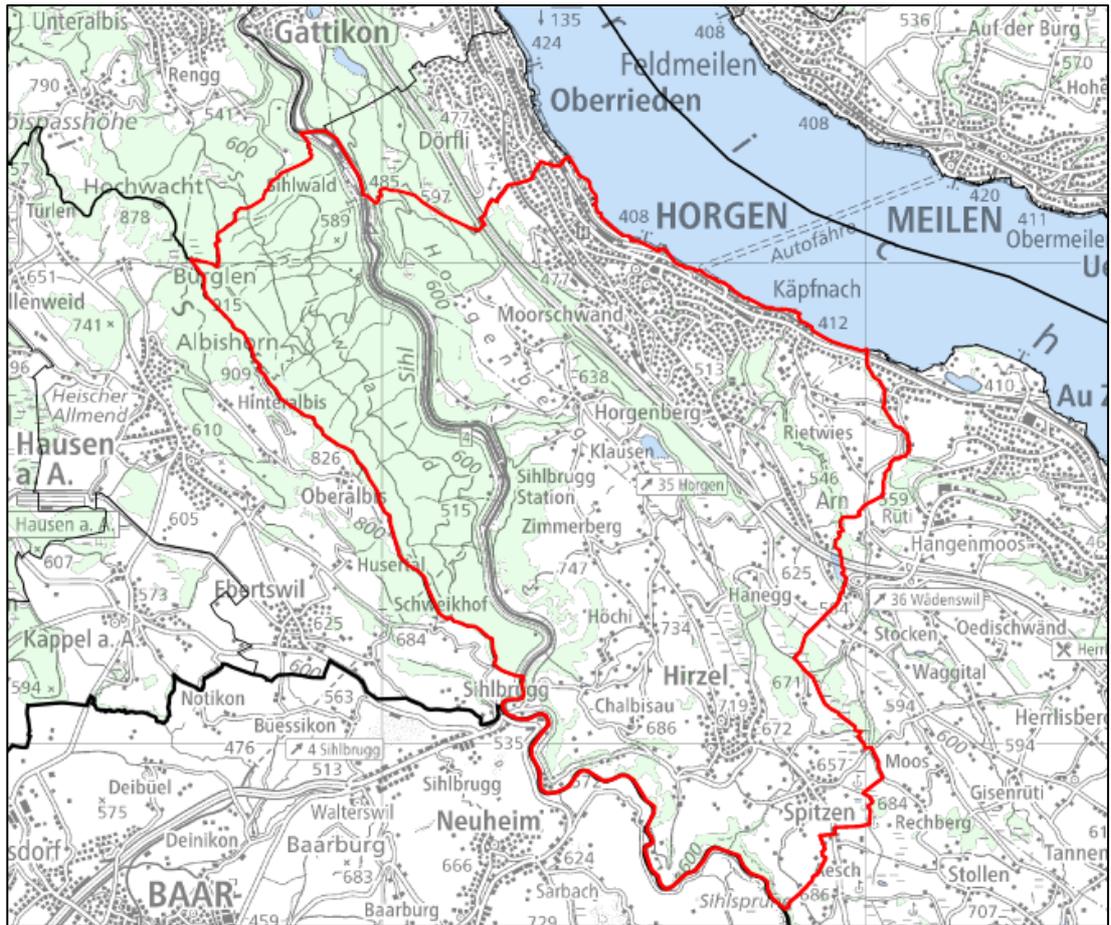


Abb. 1 Übersicht Gemeindegebiet Horgen

1.3 Normen, Gesetze und Projektgrundlagen

- [1] Kanton Zürich: Kantonaler Richtplan, Verkehr. Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007
- [2] Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg: Regionaler Richtplan Zimmerberg 2019
- [3] Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg: Urnenabstimmung, Teilrevision Regionaler Richtplan Zimmerberg 2019. 15. Mai 2022
- [4] Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg: Regionales Raumordnungskonzept. 9. April 2015
- [5] Kanton Zürich, Amt für Verkehr: Regionales Gesamtverkehrskonzept Zimmerberg. 3. Juli 2020
- [6] Gemeinde Horgen: Energie- und Klimastrategie 2030. 25. März 2024
- [7] Gemeinde Horgen: Räumliches Entwicklungskonzept. 28. November 2023
- [8] Gemeinde Horgen: Kommunale Richtplanung. 15. Januar 2024
- [9] SR 741.01 Strassenverkehrsgesetz (SVG) 19. Dezember 1958, Stand 1. Januar 2024
- [10] SR 741.21 Signalisationsverordnung (SSV). 5. September 1979. Stand 1. Juni 2023
- [11] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleuten VSS. VSS 40 040b. Projektierung Grundlagen, Strassentypen. März 2019
- [12] Tiefbauamt Kanton Zürich. Gutachten Tempo 30, Gemeinde Horgen. 23. Januar 2023
- [13] WebGis Horgen. Online verfügbar unter www.maps.horgen.ch. zuletzt geprüft am 02.09.2024
- [14] Gemeinde Horgen. Alte Fassung kommunaler Richtplan Verkehr, Bericht und Pläne. 6. März 2008

1.4 Abkürzungen

ASP	Abendspitzenstunde (in der Regel 17.00 – 18.00 Uhr)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Montag – Sonntag)
DWV	Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (Montag – Freitag)
MSP	Morgenspitzenstunde (in der Regel 07.00 – 08.00 Uhr)
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
V _{sig.}	Signalisierte Höchstgeschwindigkeit
V _{zul.}	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten gemäss VRV
V _{50%}	50% aller motorisierten Fahrzeuge fahren maximal diese Geschwindigkeit (= Mediangeschwindigkeit)
V _{85%}	85% aller motorisierten Fahrzeuge fahren maximal diese Geschwindigkeit

2 Planungsvorgaben und Rahmenbedingungen

2.1 Kantonale und regionale Rahmenbedingungen

2.1.1 Kantonaler Richtplan

Im Richtplan des Kantons Zürich [1] ist der Hirzel-Strassentunnel als Verbindung zwischen der A3 bei Wädenswil/Horgen und Sihlbrugg eingetragen. Dieses Vorhaben soll den Ortsteil Hirzel mit einem zweispurigen Strassentunnel zwischen Sihlbrugg und dem Autobahnanschluss Wädenswil vom Durchgangsverkehr entlasten.

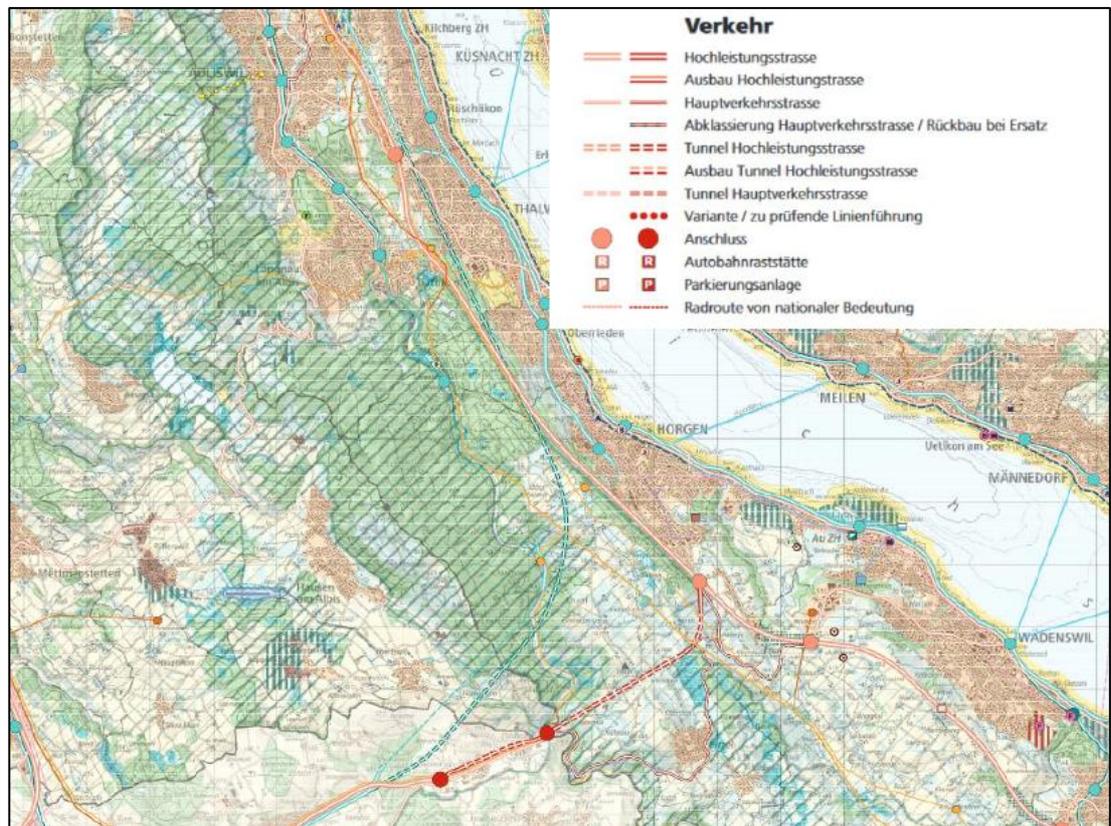


Abb. 2 Ausschnitt kantonalen Richtplan Teil Süd

2.1.2 Regionaler Richtplan Zimmerberg

Der Richtplan Zimmerberg [2] enthält verschiedene Leitsätze, welche bei Planungen und Entwicklungen im entsprechenden Gebiet zum Tragen kommen. Aus verkehrlicher Sicht sind dabei folgende Leitsätze von Bedeutung:

- Die Optimierung und Weiterentwicklung bestehender Verkehrsinfrastrukturen soll Vorrang vor Aus- und Neubauten haben.
- Mit einer attraktiveren Gestaltung der Ortsdurchfahrten sollen die Strassen verträglicher in die Siedlungsstruktur integriert werden.
- Dem Fuss- und Veloverkehr wird eine höhere Bedeutung beigemessen.

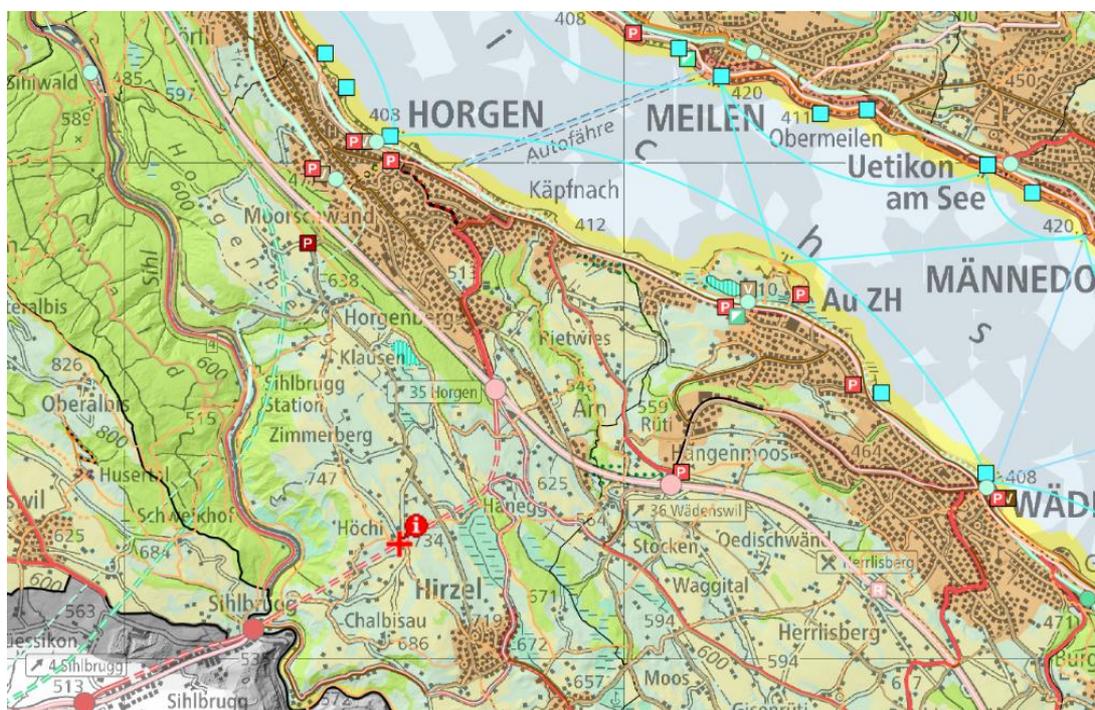


Abb. 3 Ausschnitt regionaler Richtplan Zimmerberg

2.1.3 Raumordnungskonzept Zimmerberg

Für das Verkehrssystem in der Region Zimmerberg stellt die Verbindung zur Stadt Zürich einen zentralen Aspekt dar. Die Region Zimmerberg liegt an der Schnittstelle zwischen der Innerschweiz, dem südlichen Teil des Zürichsees und der Stadt Zürich. Dies hat einerseits einen relevanten Einfluss auf die Bedeutung der am See verlaufenden Seestrasse und andererseits auf die parallel dazu verlaufende Nationalstrasse A3.

Die Sihltalstrasse sowie die Verbindung über den Hirzel stellen direkte und wichtige Verbindungen in Richtung Zug / Luzern dar. In den 12 Gemeinden der Region Zimmerberg wurde der Strassenraum der Seestrasse abschnittsweise bereits siedlungsorientierter gestaltet. Dadurch konnte der Strassenverkehr weitgehend plafoniert und dem Mehrverkehr mit Verlagerungen auf den öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr begegnet werden.

2.1.4 Gesamtverkehrskonzept Zimmerberg

Aufbauend auf den vorangegangenen Grundlagen, wurde ein regionales Gesamtverkehrskonzept [5] definiert. Die übergeordneten Ziele daraus sind:

- Z1: Optimieren des Verkehrsangebots
- Z2: Steuern der Verkehrsnachfrage
- Z3: Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Z4: Vermindern der Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie des Ressourcenverbrauchs.

Für das Erreichen der definierten Ziele wurden verschiedene Strategien entwickelt. Die für das vorliegende Geschwindigkeitskonzept relevantesten Strategien sind die Verbesserung der Siedlungerschliessung am Hang für den Fuss- und Veloverkehr, die Steigerung der Attraktivität des Fuss- und Velonetzes sowie die siedlungs- und landschaftsverträgliche Abwicklung des Verkehrs. Unter anderem soll dies beispielsweise durch die Beruhigung von Quartiersstrassen verwirklicht werden. Insgesamt wurde im Rahmen des GVK ein Katalog von Handlungsschwerpunkten entwickelt und eine konkrete Massnahmenliste erarbeitet. Für die Gemeinde Horgen wurden die folgenden Massnahmen festgeschrieben:

- Aufwertung Zugerstrasse Horgen (Horizont 2023 – 2026)
- Aufwertung Stockerstrasse Horgen (Horizont 2022 – 2026)
- Realisierung Standseilbahn Horgen (Horizont ab 2025)

2.2 Kommunale Rahmenbedingungen

2.2.1 Klima- und Energiestrategie

Wie die Energiepolitik nach dem Erreichen des Zieles «Goldlabel Energiestadt» ab dem Jahr 2024 aussieht, wird in der «Energie- und Klimastrategie 2030» [6] festgehalten. Das übergeordnete Ziel gemäss der Verfassung des Kantons Zürich ist es, bis ins Jahr 2050 «Netto-Null» zu erreichen. Dies bedeutet, dass die durch Menschen verursachten Treibhausgas-Emissionen mittels Reduktionsmassnahmen wieder aus der Atmosphäre entfernt werden müssen und somit die Klimabilanz netto, also nach den Abzügen durch natürliche und künstliche Senken «Null» beträgt.

2.2.2 Räumliches Entwicklungskonzept (REK)

Das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) [7] ist ein strategisches Planungsinstrument der Gemeinde. Es definiert eine Vision zur räumlichen Entwicklung der Gemeinde Horgen in 20 bis 30 Jahren und behandelt schwergewichtig die Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr. Das REK bildet die Basis für die behördenverbindliche Richtplanung.

Im REK der Gemeinde Horgen ist das Ziel der Förderung von Langsamverkehr für die Mobilitätsbedürfnisse in Alltag und Freizeit festgehalten. Zudem sollen alle Mobilitätsarten bei der Strassenraumgestaltung ausreichend berücksichtigt werden. Die Vernetzung des Ortes Horgen mit der Stadt Zürich sowie der Ost- und Zentralschweiz soll erhalten und weiterhin gestärkt werden. Dies betrifft unter anderem eine verbesserte Verknüpfung der Bahnhöfe Horgen und Oberdorf sowie den Erhalt der Funktionsfähigkeit der übergeordneten Strassen, hauptsächlich der Nationalstrasse A3, um die Siedlungsgebiete vom Verkehr zu entlasten.

Das innerörtliche Strassennetz soll siedlungsverträglich und unter Förderung ressourcenschonender Verkehrsmittel weiterentwickelt werden. Insbesondere auf Strassen mit tieferen Nutzungsansprüchen (Feinerschliessung / Naherholung) sollen weitere Tempo 30-Zonen geschaffen werden.

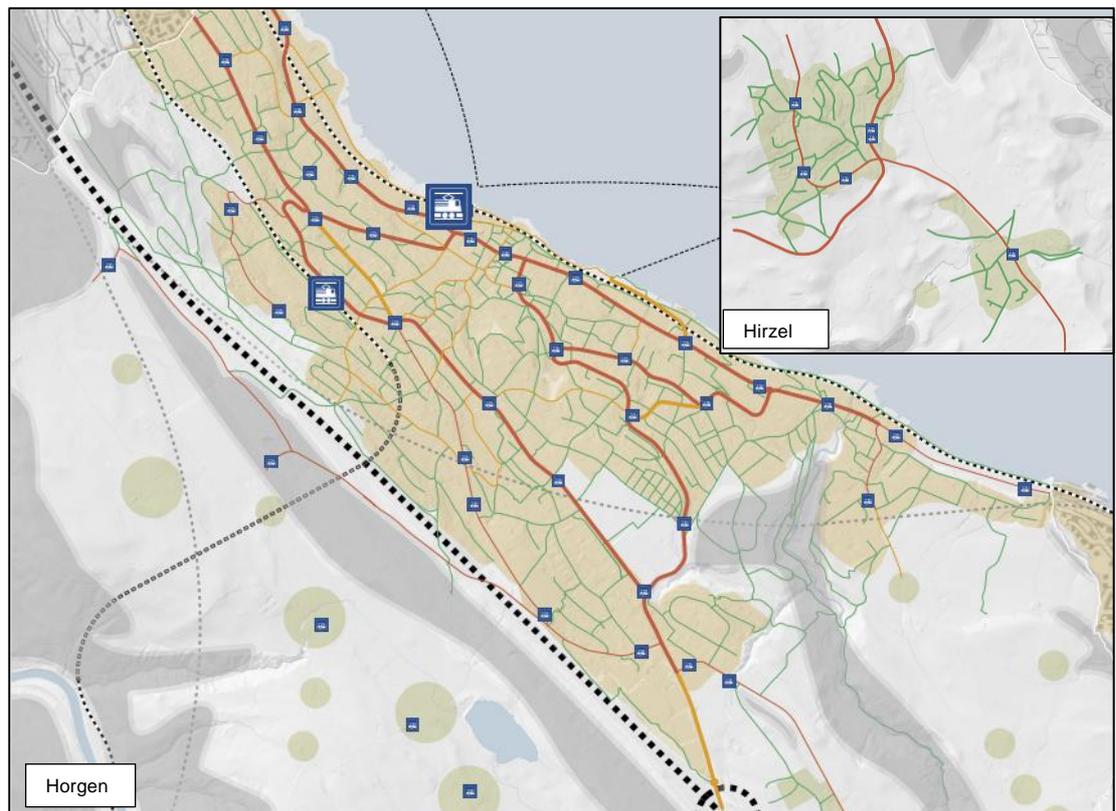


Abb. 4 Ausschnitt räumliches Entwicklungskonzept Horgen (Strassen der Feinerschliessung in grün)

2.2.3 Kommunalen Richt- und Teilplan

Im kommunalen Richtplan der Gemeinde Horgen [8] wurde festgehalten, dass in den Wohnquartieren und im Bereich der Bahnhöfe niedrigere Geschwindigkeiten, als die reguläre Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h angestrebt werden. Zudem ist die Erstellung eines Geschwindigkeitskonzeptes, welches die Strassen und Gebiete aufzeigt, welche mit einer niedrigeren Höchstgeschwindigkeit signalisiert werden können, im Richtplan vorgesehen. Für die Strassen, welche bereits in der Richtplanung als Verbindungs- und Sammelstrassen bezeichnet sind, gilt grundsätzlich das reguläre Geschwindigkeitsregime innerorts von 50 km/h.

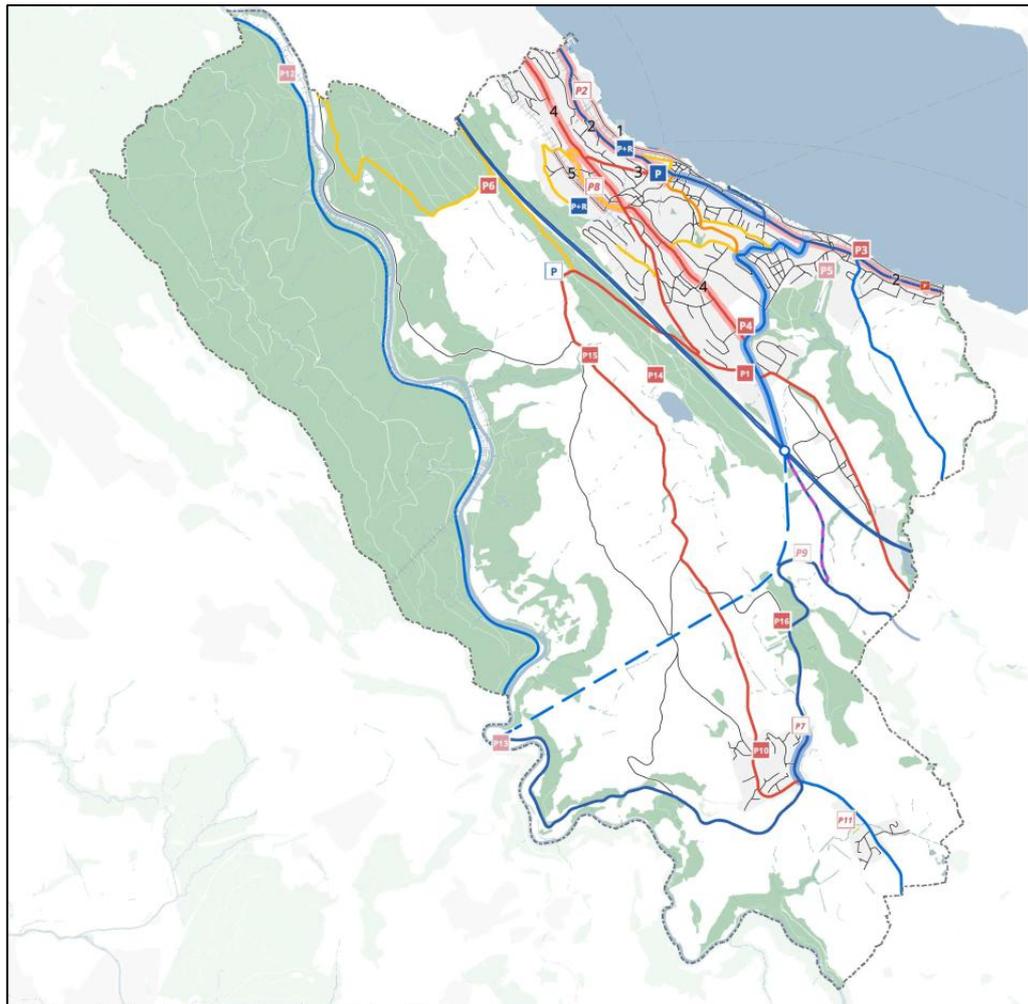


Abb. 5 Ausschnitt Strassennetz und Parkierung aus dem kommunalen Richtplan Horgen [8]

2.2.4 Geschwindigkeitsplan 2008

Mit dem kommunalen Geschwindigkeitsplan von 2008 sollte die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht sowie die Lebens- und Wohnqualität entlang dem Strassennetz der Gemeinde Horgen verbessert werden. Mit dem Instrument des Geschwindigkeitsplans wurden für das gesamte Gemeindegebiet die angestrebten Geschwindigkeiten konzeptionell festgelegt. Das angestrebte Geschwindigkeitsniveau auf den einzelnen Strassenzügen sollte in erster Linie mit gestalterischen Massnahmen im Strassenraum und erst in zweiter Linie mit polizeilichen Massnahmen erreicht werden [14].

Gemäss dem Geschwindigkeitsplan 2008 können auf Sammelstrassen (gelbe Linien) signalisierte Geschwindigkeiten von 30 oder 50 km/h gelten. Eine Ausnahme bilden Sammelstrassen mit Durchgangsverkehr, auf denen gemäss dem Geschwindigkeitsplan 2008 "50 generell" signalisiert sein soll [14]. Der kommunale Geschwindigkeitsplan von 2008 (vgl. nachfolgende Abbildung) bildet eine Grundlage für das vorliegende neue Geschwindigkeitskonzept, wobei dessen Inhalte gemäss aktuellen fachlichen Grundsätzen der Verkehrsplanung zu überprüfen und zu aktualisieren sind.

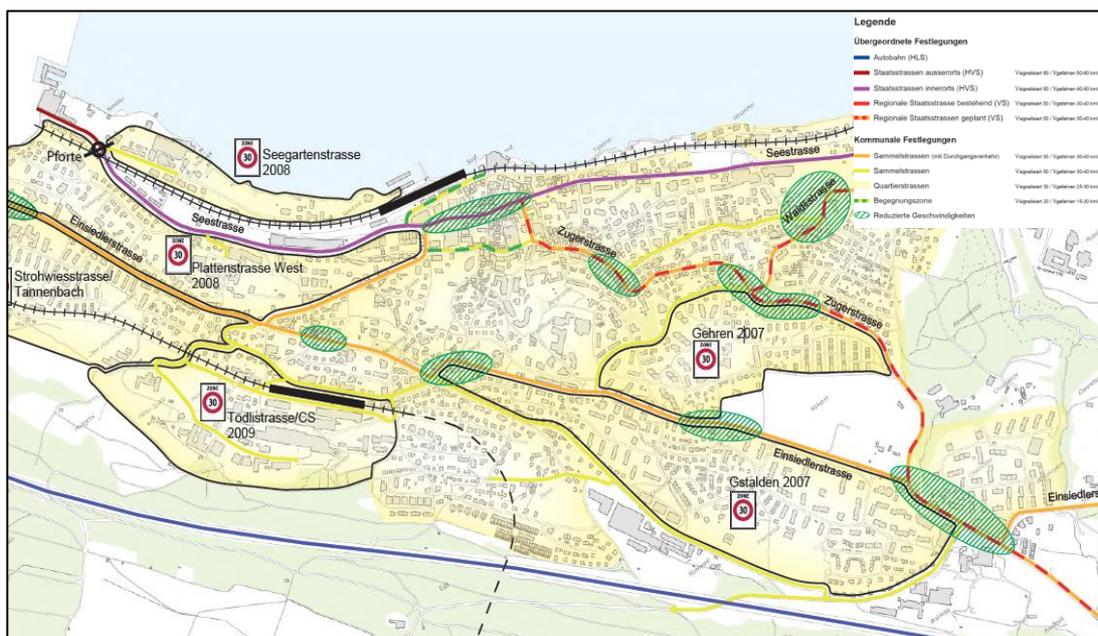


Abb. 6 Ausschnitt Geschwindigkeitsplan 2008 [14]

3 Gesetzliche Grundlagen

3.1 Rechtslage bezüglich Geschwindigkeit innerorts

Die massgebenden rechtlichen Grundlagen bezüglich des Geschwindigkeitsregimes innerorts sind im Strassenverkehrsgesetz (SVG Art. 3) und der Signalisationsverordnung (SSV Art. 108 und Art. 2a) festgelegt.

Art. 108 1 bis 4 SSV In Abweichung der Absätze 1, 2 und 4 richtet sich die Anordnung von Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Artikel 3 Absatz 4 SVG.

Art. 3 Abs.4 SVG Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Die Gemeinden sind zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.

Art. 2a Abs. 5,6 SSV Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf nicht verkehrorientierten Nebenstrassen zulässig. Wird auf einem Abschnitt einer verkehrorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Artikel 108 Absätze 1, 2 und 4 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt in eine Tempo 30-Zone einbezogen werden.

3.1.1 Tempo 30-Zonen

Tempo 30-Zonen sind in Bereichen möglich, welche eine abgrenzbare Einheit bilden und Strassen mit möglichst gleichartigem Charakter (Erscheinungsbild) aufweisen. Innerhalb der Zone ist flächig quer der Fahrbahn erlaubt, jedoch bleibt das Vortrittsrecht des fahrenden Verkehrs bestehen. In Tempo 30-Zonen gilt grundsätzlich der Rechtsvortritt. Ausnahmen können dabei integrierte Hauptstrassenabschnitte bilden sowie unübersichtliche Stellen, wo ungenügende Sichtweiten nicht oder nur unverhältnismässig behoben werden können.

3.1.2 Tempo 30-Strecken

Mit der streckenbezogenen Signalisation einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h besteht die Möglichkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Strassen oder Strassenabschnitte entsprechend zu beschränken. Eine Tempo 30-Strecke kann analog zur Signalisation anderer abweichender Höchstgeschwindigkeiten umgesetzt werden. Eine signalisierte abweichende Höchstgeschwindigkeit endet mit dem Verlassen der entsprechenden Strasse, bei einmündenden Strassen, wenn andere Geschwindigkeitsbeschränkungen signalisiert oder die signalisierte abweichende Höchstgeschwindigkeit aufgehoben wird.

3.2 Rechtslage bezüglich Geschwindigkeit ausserorts

Basierend auf ungenügenden Sichtweiten, engen Strassenverhältnissen und engen Kurvenradien kann die signalisierte Höchstgeschwindigkeit ausserorts auf 60 km/h reduziert werden. Weitere Geschwindigkeitsreduktionen sind gemäss Art. 108 SSV, Abs. 5 möglich.

3.3 Zeitlich beschränkte Geschwindigkeitszonen

Neben den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können auch zeitlich beschränkte Höchstgeschwindigkeiten oder Zonen signalisiert werden. Grundsätzlich wird von dieser Massnahme nur in Spezialfällen Gebrauch gemacht, da sie nur wenig Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmer erhält. In vielen Fällen ist die zeitliche Beschränkung nicht sinnvoll, weil die Gründe für eine Geschwindigkeitsreduktion, wie zum Beispiel die Verkehrssicherheit auch nicht zeitlich beschränkt werden soll. Ob künftig allenfalls gewisse zeitliche Beschränkungen von Geschwindigkeitszonen in der Gemeinde Horgen sinnvoll wären, kann innerhalb der betreffenden Gutachten respektive fachtechnischen Berichte zu den jeweiligen Zonen analysiert und festgelegt werden. Dieses Thema wird daher im vorliegenden Konzept nicht weiter behandelt.

3.4 Privatrechtliches Fahrverbot

Wenn eine Strasse mit einem richterlich verfügten, privatrechtlichen Fahrverbot belegt ist, handelt es sich nach Strassenverkehrsrecht um eine Privatstrasse und das Strassenverkehrsgesetz (SVG) kommt betreffend Verkehrsanordnungen nicht zur Anwendung, wie dies auch bei Hausvorplätzen oder anderen privaten, nicht öffentlich zugänglichen Bereichen der Fall ist. Unter diesen Voraussetzungen ist es nicht möglich, Strassen mit einem privatrechtlichen Fahrverbot in eine Geschwindigkeitszone zu integrieren respektive eine solche zu signalisieren.

3.5 Hierarchie der Strassen

Das Strassennetz wird innerhalb des Siedlungsgebietes (Bauzonen) in siedlungs- und verkehrsorientierte Strassen unterteilt. Ausserhalb des Siedlungsgebiets werden nur Kantons- und Gemeindestrassen 1. Klasse und Güterstrassen 1. Klasse berücksichtigt. Die Strassen charakterisieren sich wie folgt:

Verkehrsorientierte Strassen	Gemäss Norm VSS 40 040b [11] bilden verkehrsorientierte Strassen das übergeordnete Netz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Diese Strassen sind primär auf die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs ausgerichtet. Zu den verkehrsorientierten Strassen zählen Haupt- oder wichtige Sammelstrassen. Im Normalfall wird auf diesen Strassen Tempo "50 generell" bzw. die Ausserortsgeschwindigkeit 80 km/h signalisiert. Im Bedarfsfall werden Sicherheitsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Gerade in Zentrumsbereichen mit bedeutendem Fuss- und Veloverkehrsaufkommen verbunden mit erhöhten Querungsbedürfnissen, kann jedoch auch die Signalisation von tieferen Höchstgeschwindigkeiten sinnvoll sein.
Siedlungsorientierte Strassen	Siedlungsorientierte Strassen sind gemäss VSS 40 040b (Projektierung Grundlagen, Strassentypen) [11] verkehrlich untergeordnete Strassen, welche allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehen. Auf den siedlungsorientierten Strassen haben die Bedürfnisse der angrenzenden Nutzungen Priorität. Neben Fahren sind auch Anhalten, Wenden und Güterumschlag zulässig. Die Strasse wird als Begegnungs- und Aufenthaltsbereich genutzt. Der lokale quartierbezogene Ziel- / Quellverkehr herrscht vor. Dieser hat sich den vielfältigen Nutzungsansprüchen der Strasse unterzuordnen. Die Strassen sind so zu gestalten, dass sie mit tiefen Geschwindigkeiten befahren werden. Gegebenenfalls sind bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zweckmässig. Die Nutzenden sollen aufgrund der Gestaltung erkennen, dass es sich um eine siedlungsorientierten Strasse handelt.

4 Erarbeitung Geschwindigkeitskonzept

4.1 Ziele

Mit dem vorliegenden Geschwindigkeitskonzept werden in erster Linie folgende Ziele verfolgt:

Sicherheit

- Erhöhung Sicherheitsniveau für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere auch für den Fuss- und Veloverkehr (geringere Unfallhäufigkeit und Unfallschwere)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit an Querungsstellen des Fuss- und Veloverkehrs sowie bei zu geringen Sichtweiten an Knoten und Einmündungen
- Klare Strukturen / Strassenhierarchien und zusammenhängende Zonen im Strassennetz
- Wiedererkennung von Strassen mit gleichem Geschwindigkeitsregime
- Signalisierte Geschwindigkeit entspricht den baulichen Gegebenheiten

Verkehrsfluss

- Verstetigung des Verkehrsflusses
- Ausrichtung der Geschwindigkeit am Strassencharakter und den anliegenden Nutzungen
- Förderung der Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- Berücksichtigung unterschiedlicher Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden

Aufenthaltsqualität

- Verbesserung der Wohnqualität für Anwohnerinnen und Anwohner
- Optisch ansprechende Strassenräume

Lärm- und Luftschadstoffemissionen

- Reduktion der Lärmemissionen
- Reduktion Luftschadstoffemissionen

4.2 Prinzipien

Für das Erreichen der in Kapitel 4.1 genannten Ziele werden bei der Erarbeitung des Geschwindigkeitskonzeptes die folgenden Prinzipien angewendet:

- Die Einteilung der Strassen in verkehrsorientierte bzw. siedlungsorientierte Strassen erfolgt anhand deren Funktion im Strassennetz sowie über deren Ausgestaltung resp. Erscheinungsbild. Ausserdem soll das angestrebte Geschwindigkeitsregime mit den Nutzungen entlang den Strassen korrespondieren. Zudem sind die Vorgaben aus den entsprechenden Richtplänen zu berücksichtigen.
- Auf wichtigen Verbindungs- und Sammelstrassen, welche verkehrsorientiert ausgestaltet sind und die im Strassennetz eine übergeordnete verkehrliche Funktion haben, soll grundsätzlich "50 generell" signalisiert werden, solange es keine konkreten Sicherheitsdefizite oder Schutzbedürfnisse gibt.

- Auf Sammelstrassen, auf denen verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt wurden oder die einen siedlungsorientierten Charakter resp. ein entsprechendes Erscheinungsbild haben, steht die Verkehrsfunktion nicht allein im Vordergrund und eine Geschwindigkeitsreduktion kann zweckmässig sein.
- Bei Strassen der Feinerschliessung (Quartierstrassen, siedlungsorientierte Strassen) wird geprüft, ob eine tiefere Höchstgeschwindigkeit zweckmässig ist.
- Tempo 30-Zonen sollen möglichst zusammenhängend signalisiert werden
- Für Privatstrassen, auf welchen privatrechtliche Fahrverbote signalisiert sind, wird keine Geschwindigkeitsreduktion oder andere Massnahmen vorgeschlagen.
- Im Ausserortsbereich werden nur aus Gründen der Verkehrssicherheit auf den betreffenden Strassenabschnitten Geschwindigkeitsreduktionen vorgesehen.

4.3 Wirkungen von Geschwindigkeitsreduktionen

Aufenthaltsqualität Durch die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs reduzieren sich die Lärmemissionen und durch das geringere Geschwindigkeitsniveau ergibt sich ein Potential für die Umgestaltung des Strassenquerschnittes. Insbesondere diese Faktoren für dazu, dass der Strassenraum eine höhere Aufenthaltsqualität aufweisen kann.

Verkehrssicherheit Bezüglich der Verkehrssicherheit werden mit einem geringeren Geschwindigkeitsniveau ebenfalls Verbesserungen erreicht. So wird bei einer niedrigeren Geschwindigkeit der Bremsweg kürzer und auch der Reaktionsweg, welcher während der Reaktionszeit zurückgelegt wird, reduziert sich. Dies führt insgesamt zu einer ungefähren Halbierung der zurückgelegten Strecke während eines Bremsmanövers mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h im Vergleich zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h.



Abb. 7 Anhalteweg bei 30 km/h und 50 km/h bei trockener Fahrbahn [Quelle: bfu]

geringe Unfallschwere Darüber hinaus wird das Sichtfeld bei niedriger Geschwindigkeit grösser. Die Fahrzeuglenkenden erfassen das Umfeld der Strasse besser und erkenne dadurch potenziell gefährliche Situationen früher. Die reduzierte Geschwindigkeit und die bessere Wahrnehmung führen dazu, dass weniger Unfälle passieren bzw. die Unfallschwere zurückgeht.

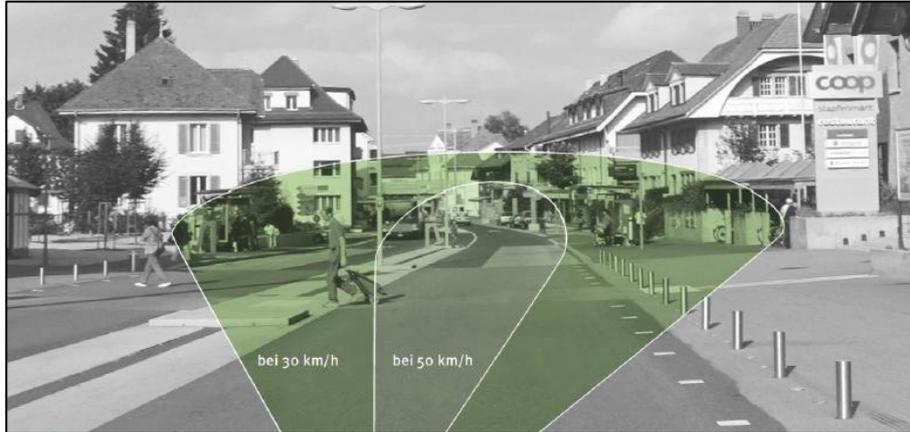


Abb. 8 Unterschied Sichtfeld bei Tempo 50 km/h und 30 km/h [Quelle: bfu]

Lärmemissionen Bei einer Geschwindigkeitsreduktion werden auch die Lärmemissionen gedämpft. Bei tieferen gefahrenen Geschwindigkeiten findet in der Regel eine Verstetigung des Verkehrsflusses statt. Zugleich reduzieren sich die Beschleunigungs- und Bremsanteile. Das führt zu einem regelmäßigen Verkehrsfluss, durch den sowohl die Lärmemissionen als auch der Treibstoffverbrauch verringert werden.

Luftemissionen Die Reduzierung der Geschwindigkeit kann zu einem Rückgang von Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen führen.

Reduktion Flächenbedarf Die Fahrbahnbreiten sind abhängig von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit. Die erforderliche Fahrbahnbreite nimmt mit der Geschwindigkeit ab. Mit einer Temporeduktion kann somit der Flächenbedarf für den motorisierten Verkehr reduziert werden. Die eingesparte Fahrbahnbreite kann für den Fuss- und Veloverkehr gewonnen werden.

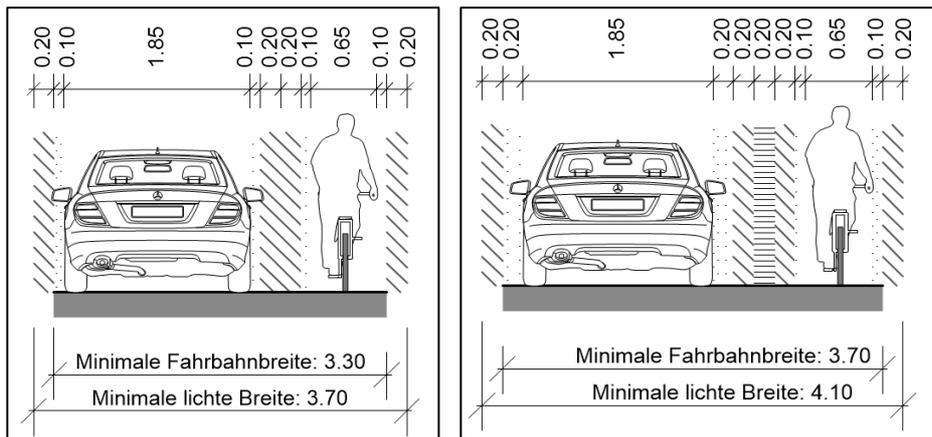


Abb. 9 / 10 Beispiel Flächenbedarf T30 PW mit Velo / Flächenbedarf T50 PW mit Velo [Quelle: eigene Darstellung]

4.4 Vorgehensweise

Bei der Erarbeitung des Geschwindigkeitskonzeptes wird schrittweise vorgegangen. Zunächst werden die wichtigen Hauptverkehrstrassen gemäss kommunalem Richtplan ermittelt. Diese Strassen sollen weiterhin mit «50 generell» signalisiert werden. Im nächsten Schritt werden die Gebiete und Strassenabschnitte ermittelt, welche noch in keiner Geschwindigkeitszone liegen. Dies trifft auch auf diverse Sammel- und Erschliessungsstrassen zu. Für diese Bereiche wird einzeln geprüft, ob sie als verkehrs- oder siedlungsorientiert einzustufen sind.

Bei siedlungsorientiertem Charakter wird die Erstellung einer Tempo 30- oder Begegnungszone geprüft. Für Strassen mit verkehrsorientiertem Charakter wird geprüft, ob diese weiterhin mit «50 generell» signalisiert bleiben sollen. Die entsprechenden Beurteilungen erfolgen anhand der vorstehend definierten Ziele und Prinzipien.

Anhand der beschriebenen Kriterien für verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen wird der Strassencharakter ermittelt. Im Zusammenspiel mit der Funktion der Strasse, den Nutzungen und dem Geschwindigkeitsregime in der unmittelbaren Umgebung kann eine Empfehlung für die zu signalisierende Geschwindigkeit auf der betreffenden Strasse abgegeben werden. Für jede beurteilte Strecke oder Gebiet wird ein Steckbrief erstellt, anhand dessen die Empfehlung begründet werden kann.

5 Situationsanalyse

5.1 Nutzungen

Nebst einer guten Verkehrsanbindung für alle Verkehrsarten weist Horgen auch eine Vielzahl von Nutzungen verschiedener Art auf. Die Nutzungen mit viel Publikums- oder Kundenverkehr befinden sich hauptsächlich im Zentrum und in der Nähe des Zürichsees. Dazu gehören das See-Spital, das Ortszentrum mit den diversen Einkaufsmöglichkeiten sowie auch diverse Schulanlagen. Innerhalb der Zentrumsnutzung wird Wohnen und Arbeiten kombiniert. Der restliche Teil der Siedlungszone ist vorwiegend durch Wohnnutzungen geprägt.

Im westlichen und südlichen Teil des Gemeindegebietes sind vor allem grosse Wiesen- und Waldflächen mit entsprechenden land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen vorhanden, welche auch als Erholungsraum dienen. Besonders zu erwähnen sind hier das Sihltal mit dem Sihlwald entlang der Albiskette sowie der Horgenberg.

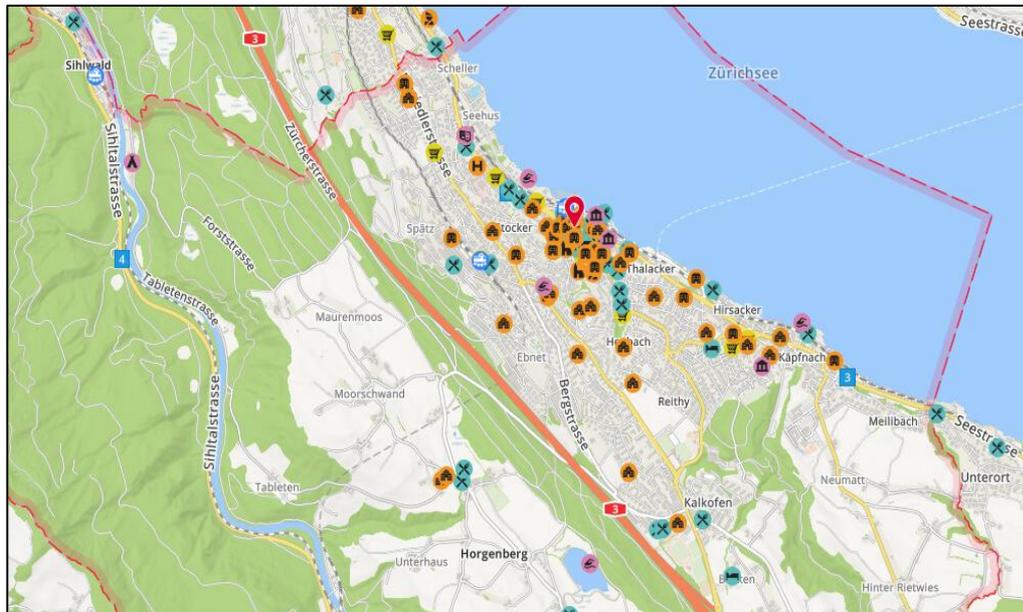


Abb. 11 Übersicht Nutzungen im Gemeindegebiet von Horgen

5.2 Personendichte

Eine hohe Personendichte (150 P/ha und mehr) ist insbesondere im gut erschlossenen Zentrumsgebiet sowie entlang der Einsiedler- und Seestrasse vorhanden. Auch im Entwicklungsgebiet Oberdorf (Tödi- und Oberdorfstrasse) ist eine hohe Personendichte vorgesehen [8].

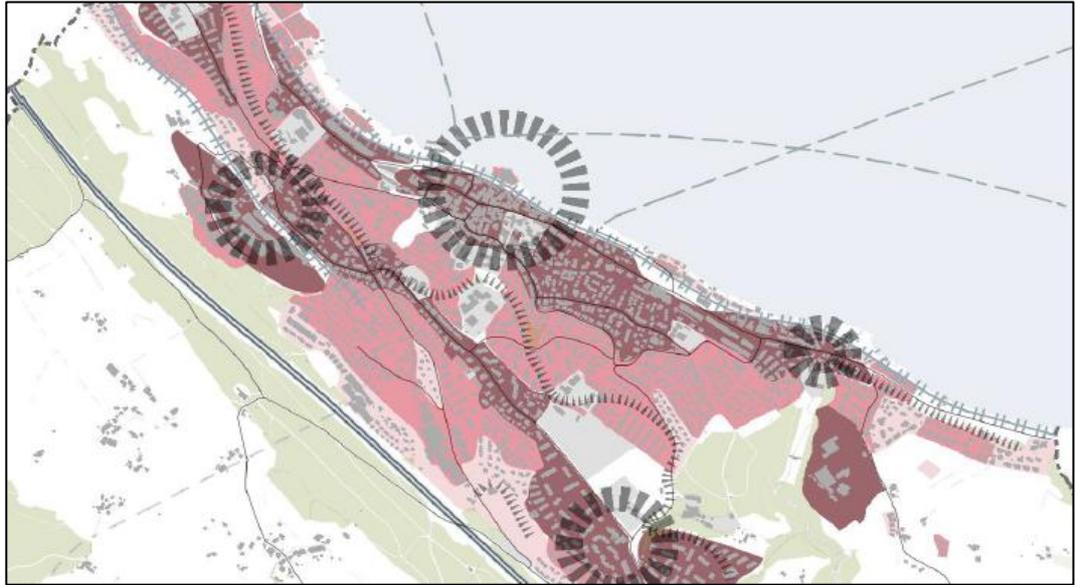


Abb. 12 Übersicht Personendichte Gemeindegebiet von Horgen [8]

5.3 Fusswegverbindungen

In der untenstehenden Abbildung ist das Fusswegnetz ersichtlich. Wichtige kommunale Fusswegverbindungen sind mit kleinen roten Punkten markiert und wichtige Querungsstellen mit einem grossen Punkten gekennzeichnet. Entlang der Einsiedler- und Glärnischstrasse befinden sich die meisten Querungsstellen mit Bedeutung.

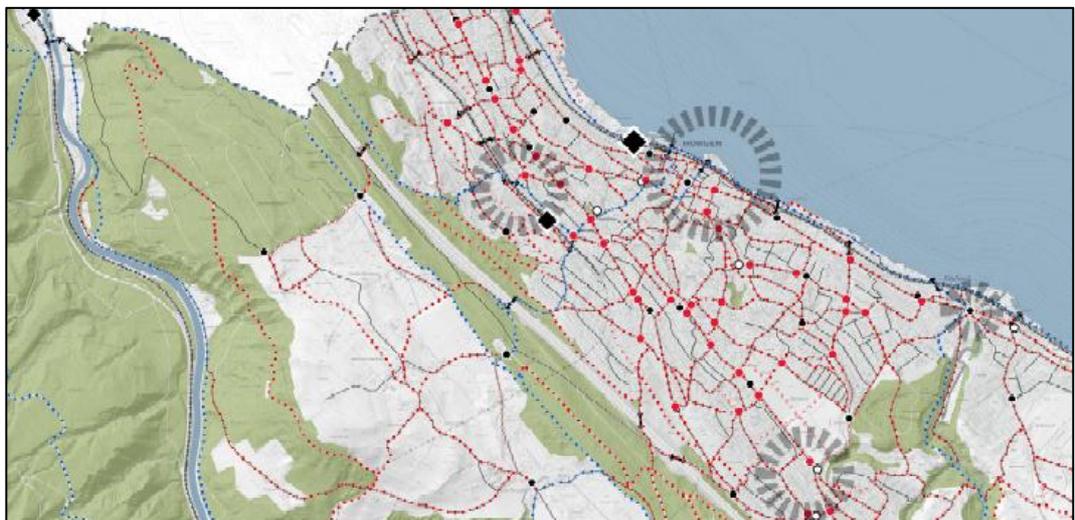


Abb. 13 Übersicht Fusswegverbindungen Gemeindegebiet von Horgen [8]

5.4 Hauptverkehrsstrassen

Die Hauptverkehrsstrassen sind gleichzeitig Kantonsstrassen und in der Grafik in hellblau dargestellt. Die Hauptverkehrsstrassen weisen einen überwiegend verkehrsorientierten Charakter auf und werden auf den Innerortsabschnitten im Grundsatz mit «50 generell» signalisiert.

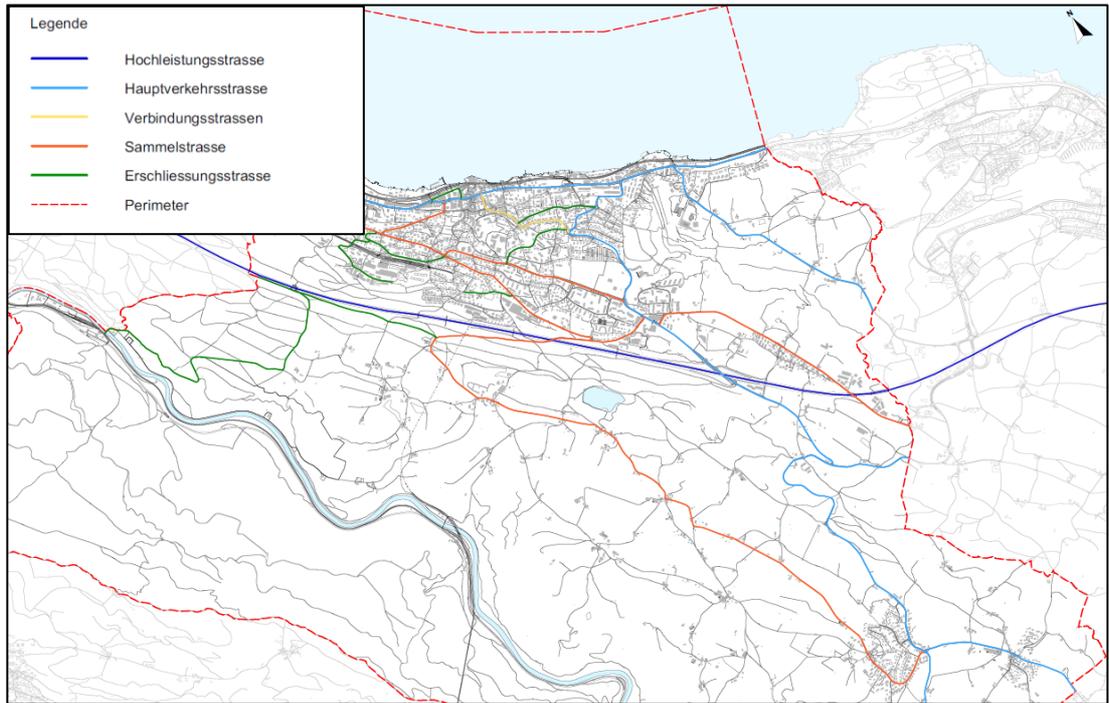


Abb. 14 Übersicht Strassennetz im gesamten Gemeindegebiet von Horgen [Quelle: eigene Darstellung]

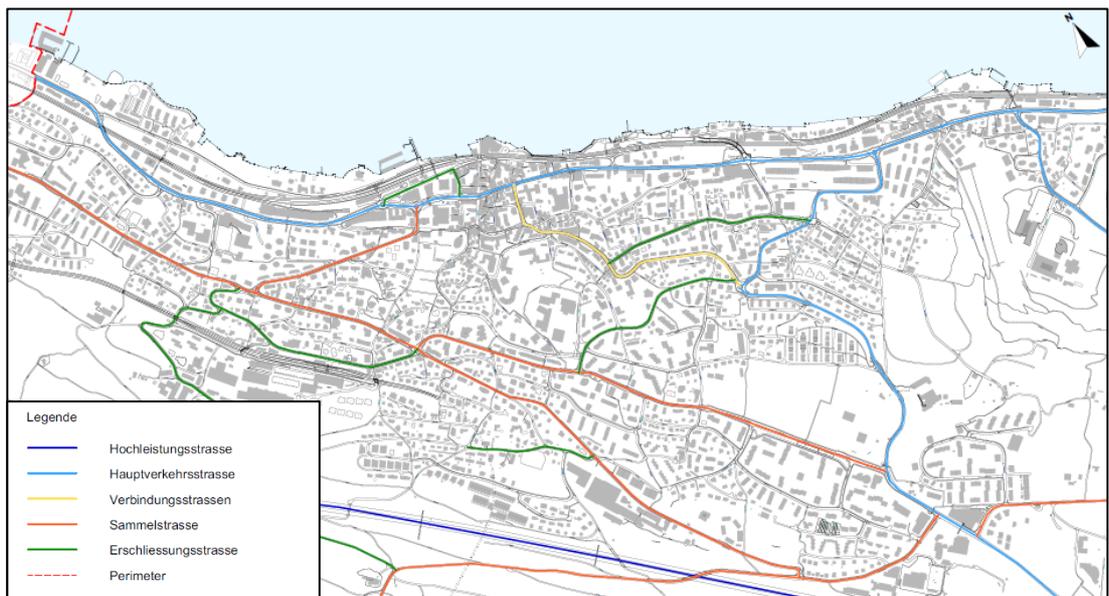


Abb. 15 Ausschnitt Strassennetz Horgen Zentrum [Quelle: eigene Darstellung]

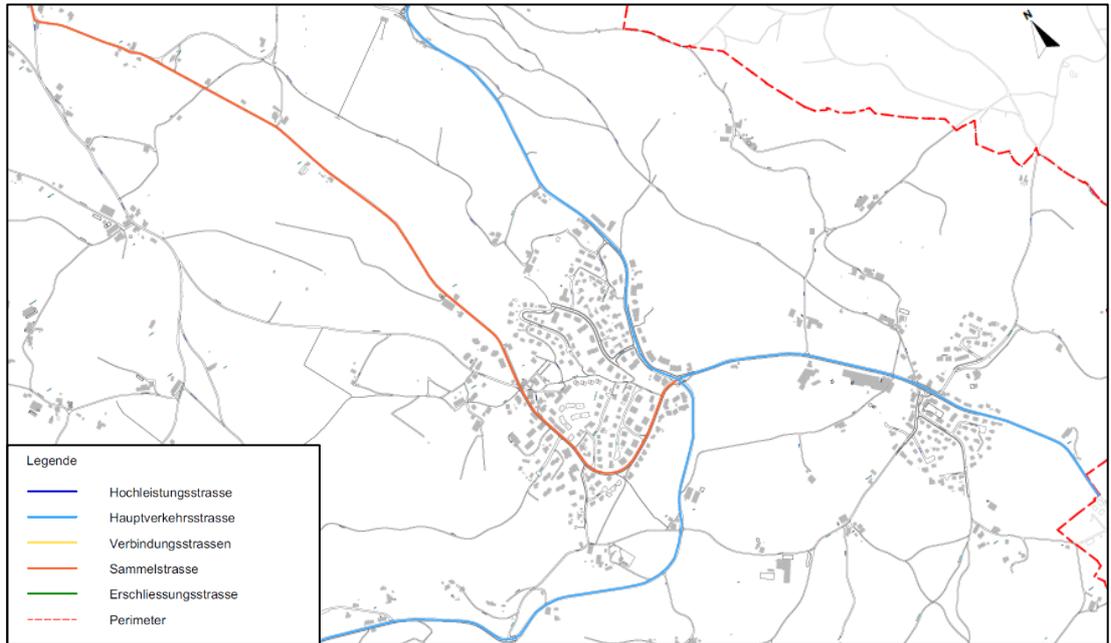


Abb. 16 Ausschnitt Strassennetz Ortsteil Hirzel [Quelle: eigene Darstellung]

5.5 Wichtige Sammelstrasse

Gemäss VSS-Norm 40 040b zählen zu den verkehrsorientierten Strassen wichtige Sammelstrassen. Auf diesen Strassen gilt grundsätzlich Tempo 50 innerorts [11]. In der untenstehenden Abbildung ist ersichtlich, dass die Einsiedler- und Stockerstrasse als Sammelstrassen mit Durchgangsverkehr gekennzeichnet sind [13]. Diese Strassen werden, als wichtige Sammelstrassen bezeichnet. Im Bedarfsfall werden auf solchen Strassen Sicherheitsmassnahmen sowie tiefere Höchstgeschwindigkeiten ergänzt.



Abb. 17 Übersicht wichtige Sammelstrassen im gesamten Gemeindegebiet von Horgen [Quelle: eigene Darstellung]

5.6 Verkehrs- und siedlungsorientierter Strassencharakter

Die effektiv gefahrene Geschwindigkeit auf einem Strassenabschnitt hängt auch mit dessen Erscheinungsbild und Charakter zusammen. Hierbei wird anhand des Erscheinungsbildes des betreffenden Strassenraums zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Strassenabschnitten unterschieden. Diese unterschiedlichen Erscheinungsbilder können anhand der nachfolgenden Kriterien unterschieden werden.

Verkehrsorientierte Strassen Zusammenfassend kann eine verkehrsorientierte Strasse so definiert werden, dass auf ihr hauptsächlich die Bedürfnisse der Strassenbenützer (vor allem des motorisierten Verkehrs) im Vordergrund stehen. Prägende Kriterien können sein:

- Teil des übergeordneten Strassennetzes mit einer relevanten verkehrlichen Funktion (sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Verkehrsabwicklung)
- Breiter Strassenquerschnitt und/oder mehr als eine Fahrspur pro Richtung
- Für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gibt es separate Verkehrsflächen (Trottoir, Radstreifen, Busbuchten)
- Seitlicher Zutritt von Motorfahrzeugen erfolgt über Knoten
- Aufweitung der Fahrbahn bei Knoten (Abbiegespuren, Kreisel, Lichtsignalanlagen, etc.)
- punktuelle und allenfalls mit Mittelinsel ausgerüstete Querungsstellen
- Signalisierte Höchstgeschwindigkeit in der Regel "50 generell" (innerorts) resp. 80 km/h (ausserorts) und daher eher hohes Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs

Die Kriterien müssen jedoch nicht vollständig erfüllt sein und so kann eine Strasse beispielsweise auch verkehrsorientiert sein, obwohl ihr Strassenquerschnitt nicht allzu breit ist. Verkehrsorientierte Strassen können ein sehr unterschiedliches Erscheinungsbild aufweisen.

Siedlungsorientierte Strassen Während verkehrsorientierte Strassenräume häufig auch ausserhalb des Siedlungsgebiets vorkommen, bestehen siedlungsorientierte Strassen nur innerhalb des Siedlungsgebiets. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sich viele Nutzungen und Ansprüche verschiedener Akteure und Betroffener auf einem Strassenabschnitt zusammenkommen. Folgende Kriterien können darauf hinweisen, dass es sich um einen siedlungsorientierten Strassenraum handelt:

- Strassen mit einer verkehrlich untergeordneten Bedeutung und vor allem lokalem quartierbezogenen Ziel- / Quellverkehr
- Eher schmaler Strassenquerschnitt, allenfalls mit Elementen zur Verkehrsberuhigung
- Seitlicher Zutritt von Motorfahrzeugen kann über Knoten oder direkte Grundstückerschliessungen erfolgen
- Kaum Aufweitungen des Strassenraums an Knoten resp. Einmündungen
- Es gibt keine oder wenige separate Einrichtungen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer (Fahrbahnhaltestellen, kein Veloweg, keine Fussgängerstreifen etc.)
- Viele Querbeziehungen, allenfalls mit flächigem Querungsbedarf
- Strassen sind mit "50 generell" oder niedrigerer Geschwindigkeit signalisiert und das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs ist eher tief

Die untenstehende Abbildung zeigt die Einteilung des bestehenden Strassennetzes in Horgen in siedlungs- und verkehrsorientierte Strassen sowie die bereits bestehende Tempo 30- und Begegnungszonen, welche zusammenhängende Gebiete mit ausschliesslich siedlungsorientierten Strassen umfassen.

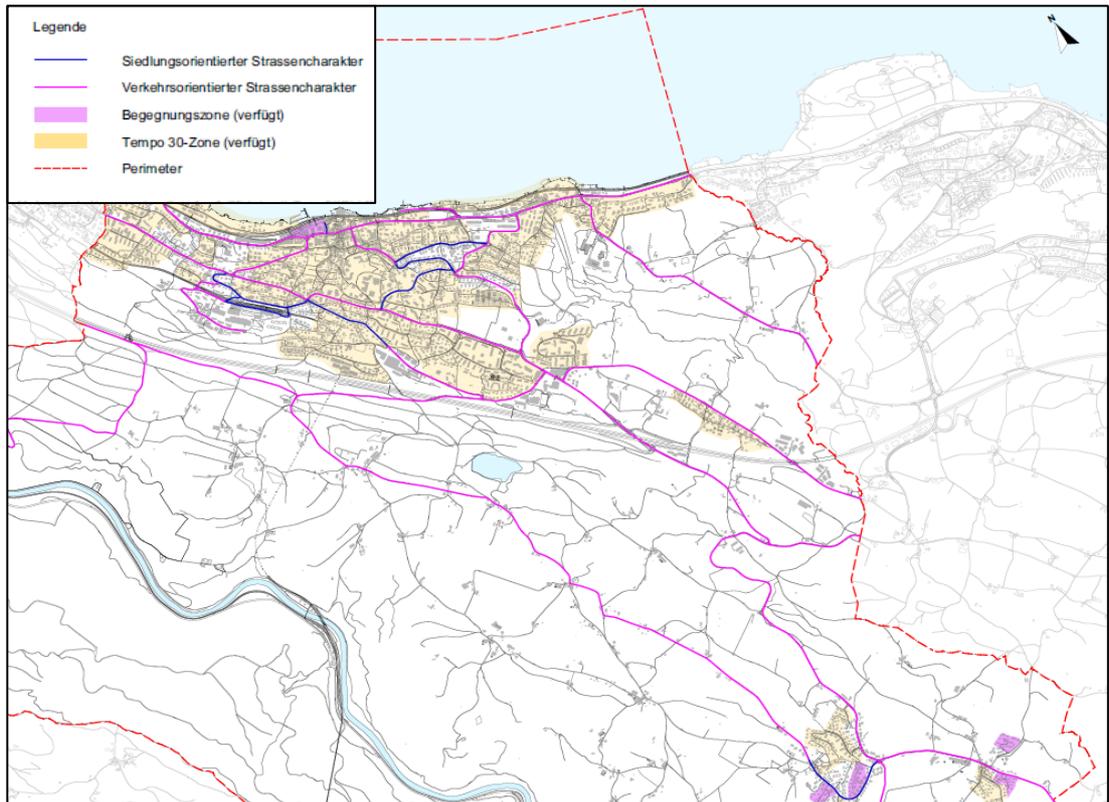


Abb. 18 Übersicht gesamtes Strassennetz mit siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen sowie bestehenden Geschwindigkeitszonen [Quelle: eigene Darstellung]

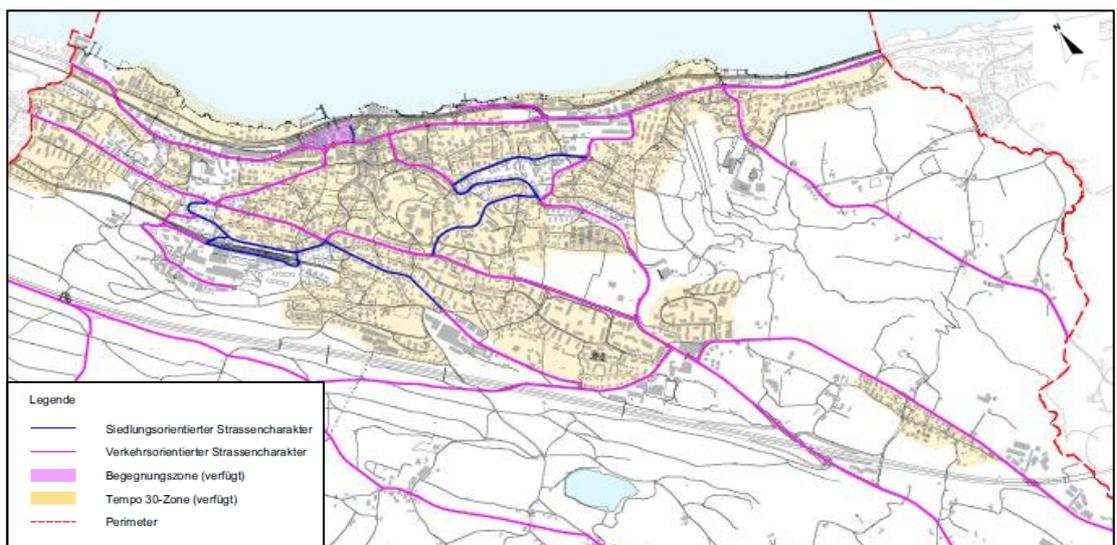


Abb. 19 Ausschnitt Horgen Zentrum mit siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen sowie bestehenden Geschwindigkeitszone [Quelle: eigene Darstellung]

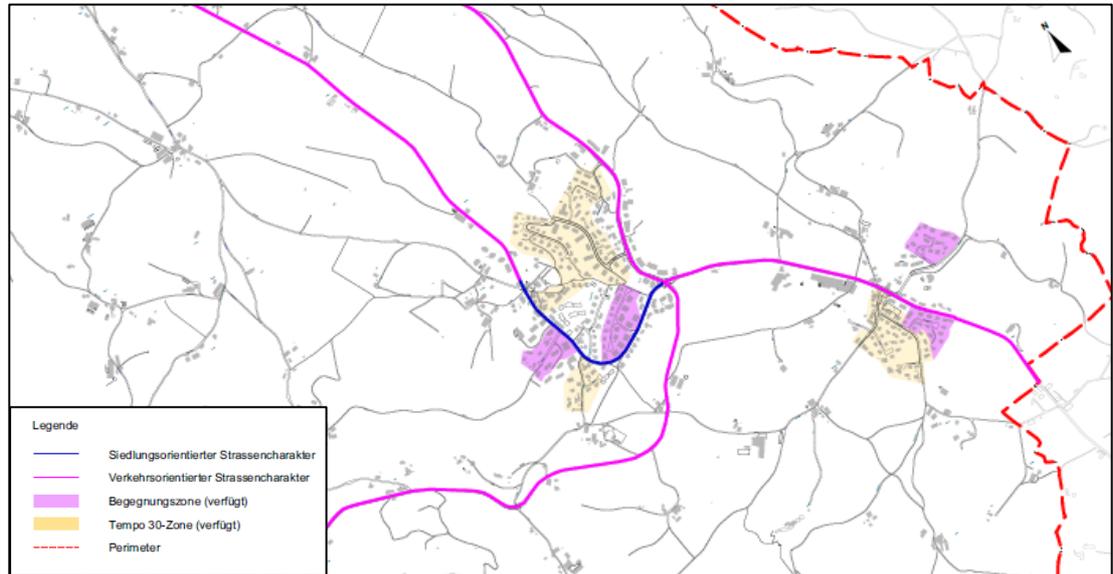


Abb. 20 Ausschnitt Ortsteil Hirzel mit siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen sowie bestehenden Geschwindigkeitszonen [Quelle: eigene Darstellung]

5.7 Stand der Planung

In der untenstehenden Abbildung ist ersichtlich, dass in den Wohnquartieren der Gemeinde Horgen bereits weitgehendst flächendeckende Tempo 30-Zonen umgesetzt sind.

In der Gemeinde Horgen bestehen zudem bereits mehrere Begegnungszonen:

- Hirzel: Chalbisweg, Wässeri
- Spitzen: Konrad-Hitz-Strasse, Chronenrain
- Bahnhof Horgen: Bahnhofstrasse

Zudem befinden sich die folgenden weiteren Tempo 30-Strecken in der Planung oder sind bereits zur Umsetzung vorgesehen:

- Waidlistrasse (Tempo 30-Strecke, abschnittsweise)
 - Abhängigkeiten mit Zuger- und Glärnischstrasse
- Seestrasse (Tempo 30-Strecke, abschnittsweise)
 - Abhängigkeit mit Zugerstrasse
- Gebiet Lerchen (Tempo 30)
 - Abhängigkeiten mit Quartierplan

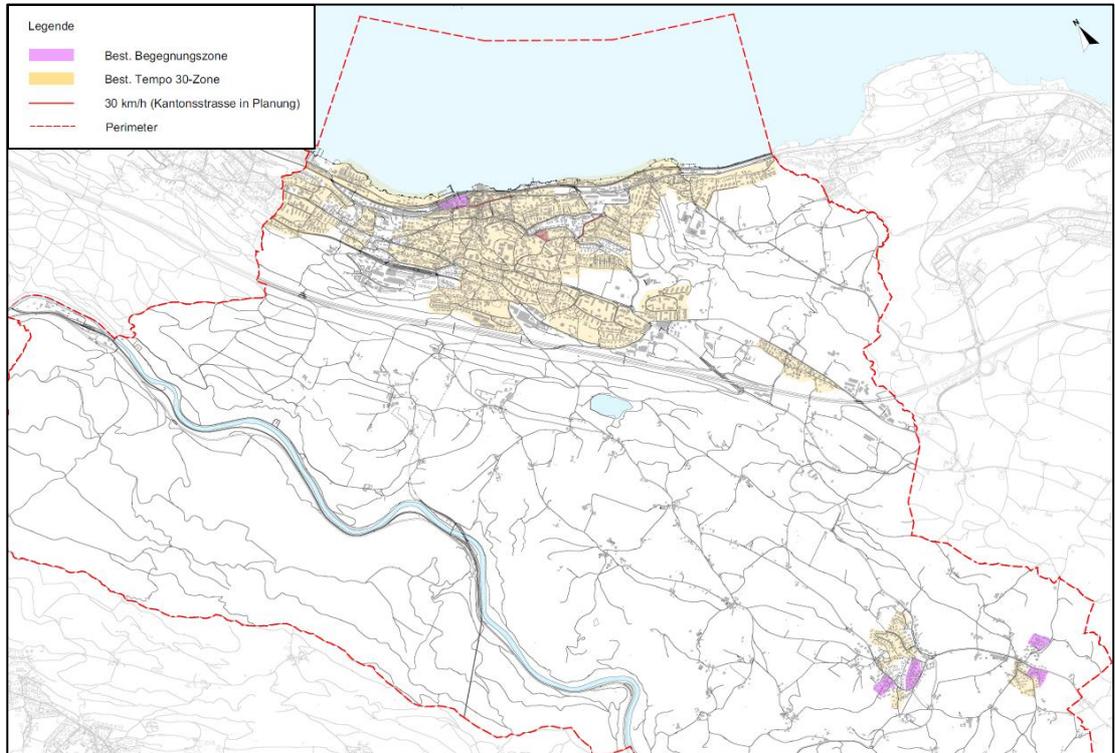


Abb. 21 Übersicht Stand der Umsetzung von Geschwindigkeitszonen und -reduktionen [Quelle: eigene Darstellung]

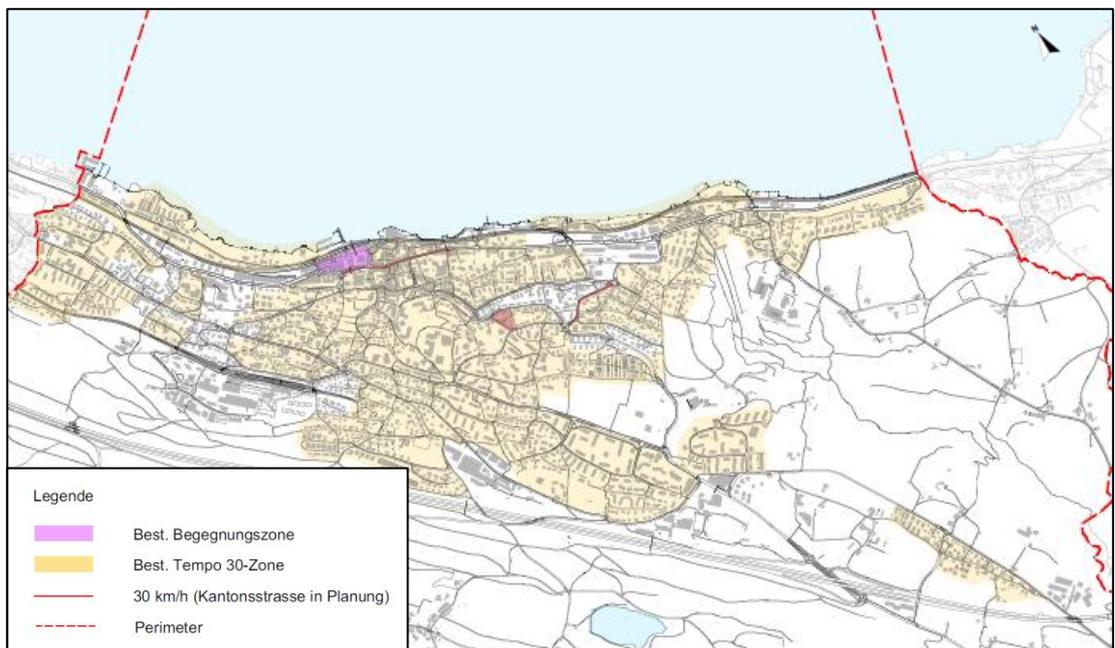


Abb. 22 Ausschnitt Horgen Zentrum mit Stand der Umsetzung von Geschwindigkeitszonen und -reduktionen [Quelle: eigene Darstellung]

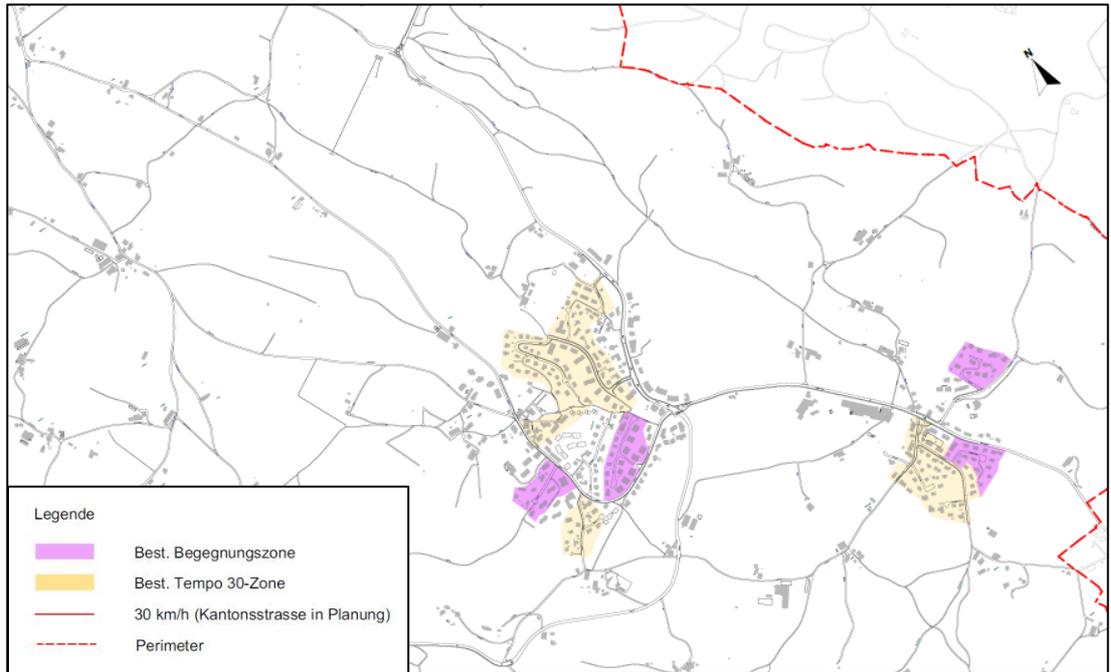


Abb. 23 Ausschnitt Ortsteil Hirzel mit Stand der Umsetzung von Geschwindigkeitszonen und -reduktionen [Quelle: eigene Darstellung]

6 Definition Gebiete und Strecken

6.1 Übersicht Gebiete und Strecken

Auf Basis der vorangehenden Grundlagenanalyse und der definierten Grundsätze werden die Gebiete und Strecken, welche für eine Anpassung des Geschwindigkeitsregimes in Frage kommen definiert. Verteilt über das gesamte Gemeindegebiet von Horgen werden zehn Gebiete und 19 Strassenabschnitte definiert, welche nachstehend in einer Übersicht und entsprechenden Tabellen zusammengestellt sind.

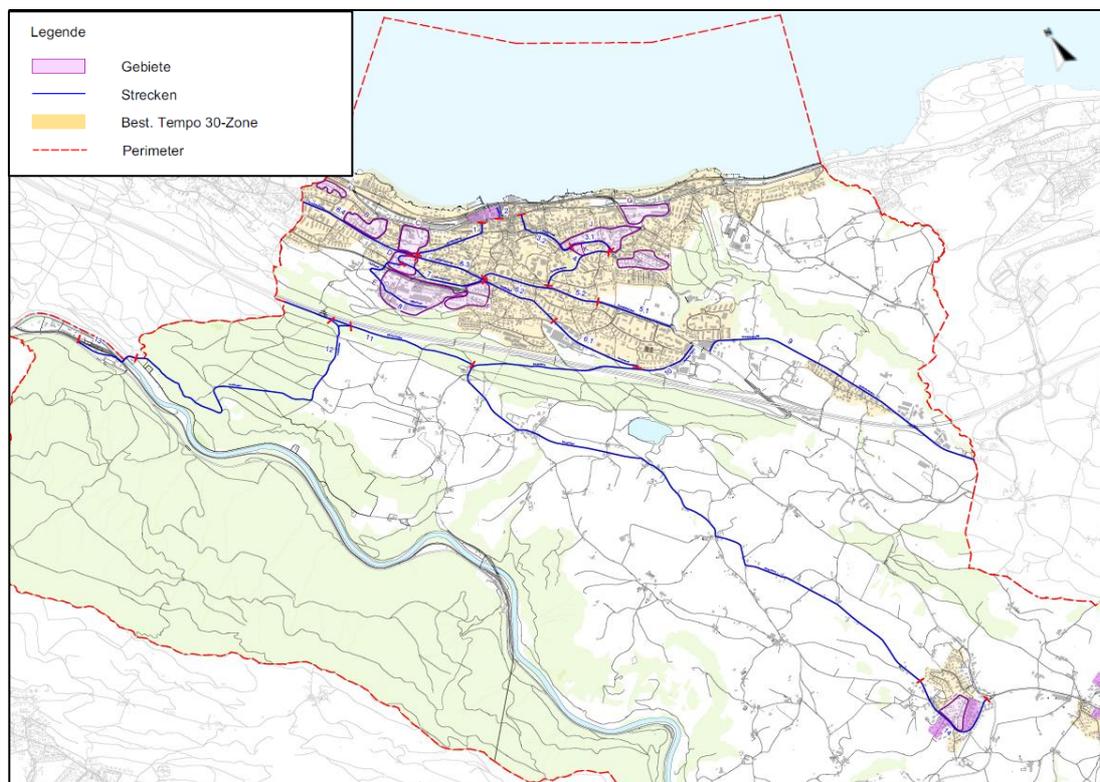


Abb. 24 Übersicht Gebiete und Strecken zur Prüfung einer Anpassung des Geschwindigkeitsregimes [Quelle: eigene Darstellung]

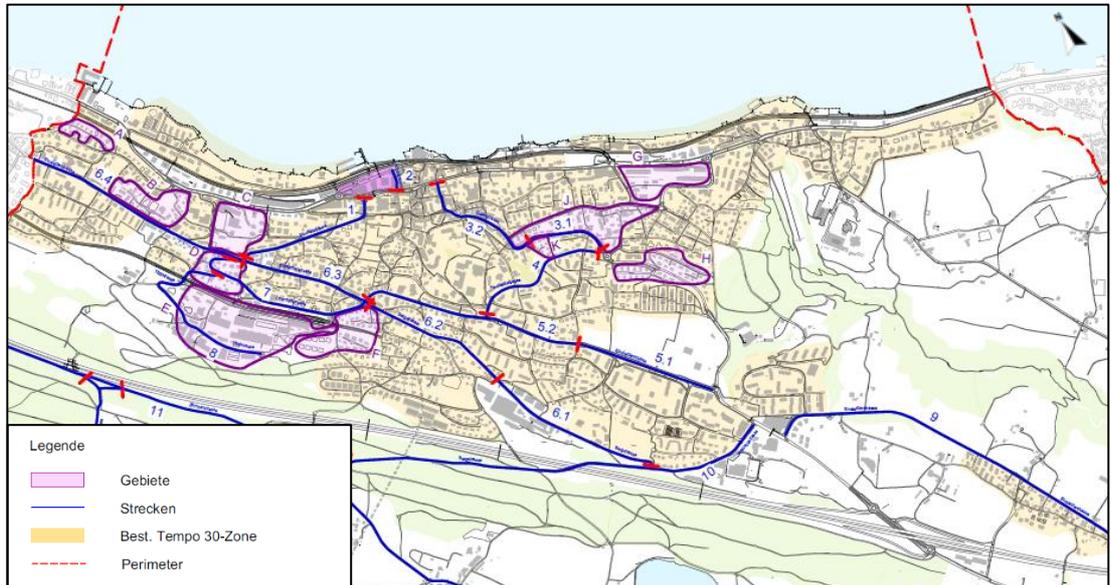


Abb. 25 Ausschnitt Horgen Zentrum mit Gebieten und Strecken zur Prüfung einer Anpassung des Geschwindigkeitsregimes [Quelle: eigene Darstellung]

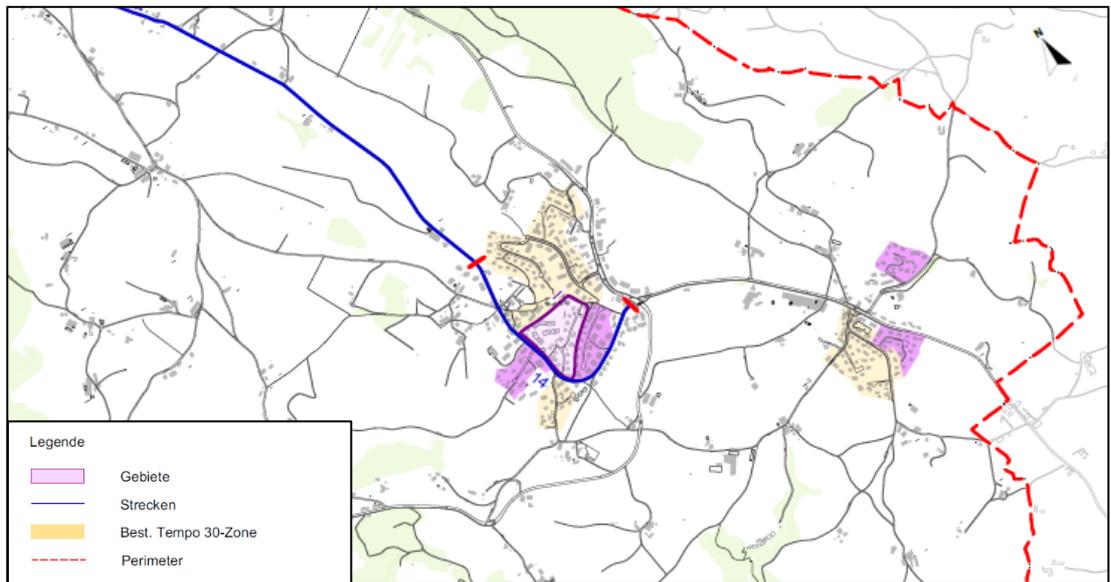


Abb. 26 Ausschnitt Ortsteil Hirzel mit Gebieten und Strecken zur Prüfung einer Anpassung des Geschwindigkeitsregimes [Quelle: eigene Darstellung]

Für die folgenden Gebiete wird das Potential zur Einführung einer Geschwindigkeitszone (Tempo 30- oder Begegnungszone) geprüft:

Nr.	Gebietsbezeichnung	Strassen im Perimeter
A	Tannenbach Nord	Seeblickstrasse, Grenzweg
B	Tannenbach Süd	Säntisstrasse, Rigiweg, Paradiesweg
C	See-Spital	Spitalweg, Wannerstrasse
D	Oberdorf	Hüsliweg
E	Oberdorf	Spätzstrasse, Dammstrasse, Neugasse
F	Ebnet	Im Gugger, Tunnelstrasse
G	Käpfnach	Bellavistaweg
H	Allmend	Zelgstrasse, Churfürstenstrasse
I	Hirzel	Brämenhalden
J	Glärnisch	Blumenweg, Glärnischstrasse
K	Lerchen / Kottenrain	Lerchenweg, Kottenrainweg

Tab. 1 Zusammenstellung Gebiete zur Prüfung von Geschwindigkeitszonen

Die folgenden Strassenabschnitte werden bezüglich dem Potential für eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduktion geprüft:

Nr.	Streckenbezeichnung	Strassen im Perimeter	Merkmalbeschrieb
1	Stockerstrasse	See- bis Einsiedlerstrasse	Sammelstrasse
2	Kirchstrasse	See- bis Bahnhofstrasse	Erschliessungsstrasse
3.1	Zugerstrasse	Weidlistrasse – Kottenrainweg	Verbindungsstrasse
3.2	Zugerstrasse	Kottenrainweg – Lindenstrasse	Verbindungsstrasse
4	Heubachstrasse	Zuger- bis Einsiedlerstrasse	Erschliessungsstrasse
5.1	Einsiedlerstrasse	Zuger- bis Gehrenstrasse	Sammelstrasse
5.2	Einsiedlerstrasse	Gehrenstrasse bis Kreisverkehr	Sammelstrasse
6.1	Bergstrasse	Waldegg- bis Ebnetstrasse	Sammelstrasse
6.2	Bergstrasse	Ebnetstrasse bis Kreisverkehr	Sammelstrasse
6.3	Einsiedlerstrasse	Berg- bis Stockerstrasse	Sammelstrasse
6.4	Einsiedlerstrasse	Stockerstrasse – Plattenstrasse	Sammelstrasse
7	Oberdorfstrasse	Einsiedlerstrasse bis Kreisverkehr	Erschliessungsstrasse
8	Tödistrasse	Oberdorfstrasse bis Wendekreis	Erschliessungsstrasse
9	Einsiedlerstrasse	Zugerstrasse bis Gemeindegrenze	Sammelstrasse
10	Bergstrasse	Zugerstrasse bis Hirzel	Sammelstrasse
11	Zürcherstrasse	Bergstrasse bis Gemeindegrenze	Erschliessungsstrasse
12	Forststrasse	Zürcher- bis Tabletenstrasse	Erschliessungsstrasse
13	Alte Sihltalstrasse	Tabletenstrasse bis Alte Sihltalstrasse	Erschliessungsstrasse
14	Dorfstrasse (Hirzel)	Zuger- bis Bergstrasse	Sammelstrasse

Tab. 2 Zusammenstellung Strassenabschnitte zur Prüfung einer Geschwindigkeitsreduktion

7 Inhalt und Kriterien in den Steckbriefen

7.1 Kriterien Gebiete

Für die Beurteilung der Strecken und Gebiete wurden unterschiedliche Kriterien definiert. Da der kommunale Richtplan und das räumliche Entwicklungskonzept keine speziellen Aussagen zu den einzelnen Gebieten machen, fliessen die kommunalen Rahmenbedingungen nicht in die Beurteilung für die Gebiete ein. In den gesamten Wohngebieten ist mit Kindern und Jugendlichen auf und entlang der Strassen zu rechnen. Kinder gelten immer als besonders schutzbedürftig, aus diesem Grund werden sie nicht separat erwähnt. In den betreffenden Gebieten ist zudem kein Busverkehr vorhanden, weshalb auch dies kein beurteilbares Kriterium wäre. Ausgenommen davon sind Strecken, welche aufgrund umliegender Tempo 30-Zonen in ein zusammenhängendes Gebiet integriert werden (z.B. Tödistrasse).

Nachfolgend sind die Kriterien aufgelistet, welche für die Gebiete beurteilt werden. Anhand der Beurteilung erfolgt die Einschätzung, ob ein Potenzial für eine Geschwindigkeitsreduktion vorhanden ist oder nicht.

Geschwindigkeitsplan 2008

Es wird das angestrebte Geschwindigkeitsniveau des kommunalen Geschwindigkeitsplanes von 2008 auf den einzelnen Strassenzügen in den Steckbriefen aufgezeigt.

Strassentyp

Auf Basis der massgebenden VSS-Normen werden die folgenden Strassentypen unterschieden und entsprechend charakterisiert:

- Hauptverkehrsstrassen (HVS): HVS dienen in der Regel dem gemischten Verkehr. Sie verbinden Regionen, regionale Zentren und grössere Siedlungsgebiete. Dementsprechend haben sie nationale bis zwischenörtliche Bedeutung im Strassennetz.
- Verbindungsstrassen (VS): VS dienen der Verbindung verschiedener Quartiere, Ortsteile oder Ortschaften. Nur wenige Liegenschaften werden normalerweise direkt durch eine VS erschlossen. Meistens handelt es sich dabei um die ältere Gebäudesubstanz einer Ortschaft, welche auf Grund des frühen historischen Wegnetzes dort errichtet wurde.
- Sammelstrassen (SS): Die SS sammeln einzelne Erschliessungs- und Quartierstrassen und führen diese gebündelt auf die VS. Auch bei SS werden nur wenige Liegenschaften direkt erschlossen.
- Erschliessungsstrassen (ES): Die ES erschliessen die Liegenschaften eines Siedlungsgebiets. Sie zweigen oft von VS oder SS ab und führen wieder auf die gleiche oder eine andere Strasse ähnlicher Klassierung zurück.

Querschnitt

Der Strassenquerschnitt wird qualitativ beschrieben. Auf der Fahrbahn markierte Radstreifen, Abbiegespuren und Mehrzweckstreifen sind darin enthalten. Trottoirs oder Rad- / Gehwege zählen ebenfalls dazu.

Signalisierte Höchstgeschwindigkeit

Es wird die signalisierte Höchstgeschwindigkeit für jeden Strassenabschnitt angegeben. Dies gibt keine Auskunft über die effektiv gefahrene Geschwindigkeit.

Belastung

In der Spalte Belastung wird die Verkehrsmenge angegeben, welche auf dem Strassenabschnitt zu erwarten ist (Einschätzung anhand grober Annahmen) oder gemäss einer Verkehrszählung effektiv vorherrscht. Es wird zwischen einer niedrigen, mittleren und starken Verkehrsbelastung unterschieden. Bei einer geringen Belastung verkehren nur sehr wenige Fahrzeuge. Ist die Belastung mittel, so resultiert stets ein guter Verkehrsfluss. Bei einer grossen Verkehrsbelastung kommt es in Spitzenzeiten zu Verzögerungen im Verkehrsablauf.

Nutzung

Das angestrebte Geschwindigkeitsregime soll mit den Nutzungen entlang den Strassen korrespondieren. Es werden die vor Ort vorhandenen Nutzungen aufgeführt.

Bebauung

Die Bebauung wird in drei Kategorien aufgeteilt. Mit „einseitig / beidseitig“ wird festgehalten, ob sich die Bebauung nur entlang einer oder beider Seiten des Strassenabschnitts erstreckt. Werden die Gebäude entlang des Strassenabschnitts rückwärtig erschlossen wird dies mit dem Begriff „abgewandt“ beschrieben.

Strassencharakter

Die effektiv gefahrene Geschwindigkeit auf einem Strassenabschnitt hängt auch mit dessen Erscheinungsbild und Charakter zusammen. Diese unterschiedlichen Erscheinungsbilder können anhand der nachfolgenden Kriterien unterschieden werden.

Verkehrsorientierte Strassen

Eine verkehrsorientierte Strasse kann so definiert werden, dass auf ihr hauptsächlich die Bedürfnisse der Strassenbenützer (vor allem des motorisierten Verkehrs) im Vordergrund stehen. Prägende Kriterien können sein:

- Teil des übergeordneten Strassennetzes mit einer relevanten verkehrlichen Funktion (sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Verkehrsabwicklung)
- Breiter Strassenquerschnitt und/oder mehr als eine Fahrspur pro Richtung
- Für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gibt es separate Verkehrsflächen (Trottoir, Radstreifen, Busbuchten)
- Seitlicher Zutritt von Motorfahrzeugen erfolgt über Knoten
- Aufweitung der Fahrbahn bei Knoten (Abbiegespuren, Kreisel, Lichtsignalanlagen, etc.)
- punktuelle und allenfalls mit Mittelinsel ausgerüstete Querungsstellen
- Signalisierte Höchstgeschwindigkeit in der Regel "50 generell" (innerorts) resp. 80 km/h (ausserorts) und daher eher hohes Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs

Die Kriterien müssen jedoch nicht vollständig erfüllt sein und so kann eine Strasse beispielsweise auch verkehrsorientiert sein, obwohl ihr Strassenquerschnitt nicht allzu breit ist. Verkehrsorientierte Strassen können ein sehr unterschiedliches Erscheinungsbild aufweisen.

Siedlungsorientierte Strassen

Während verkehrsorientierte Strassenräume häufig auch ausserhalb des Siedlungsgebiets vorkommen, bestehen siedlungsorientierte Strassen nur innerhalb des Siedlungsgebiets. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass viele Nutzungen und Ansprüche verschiedener Akteure und Betroffener auf einem Strassenabschnitt zusammenkommen. Folgende Kriterien können darauf hinweisen, dass es sich um einen siedlungsorientierten Strassenraum handelt:

- Strassen mit einer verkehrlich untergeordneten Bedeutung und vor allem lokalem, quartierbezogenem Ziel- / Quellverkehr
- Eher schmaler Strassenquerschnitt, allenfalls mit Elementen zur Verkehrsberuhigung sowie Gestaltung des Strassenraums
- Seitlicher Zutritt von Motorfahrzeugen kann über Knoten sowie insbesondere direkte Grundstückerschliessungen erfolgen
- Kaum Aufweitungen des Strassenraums an Knoten resp. Einmündungen
- Es gibt keine oder wenige separate Einrichtungen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Fahrbahnhaltestellen, kein Veloweg, keine Fussgängerstreifen etc.)
- Viele Querbeziehungen, allenfalls mit flächigem Querungsbedarf
- Strassen sind mit "50 generell" oder niedrigerer Geschwindigkeit signalisiert und das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs ist eher tief

Vorgeschlagene Geschwindigkeit

Anhand der im Steckbrief zusammengetragenen Informationen und den vorgenommenen Einschätzungen zum betreffenden Gebiet oder der Strecke, wird eine Geschwindigkeit vorgeschlagen, welche gemäss dem Geschwindigkeitskonzept für das betreffende Gebiet oder die Strecke zweckmässig wäre.

7.2 Kriterien Strecken

Um eine Beurteilung der einzelnen Strecken vornehmen zu können, werden nachfolgend die Inhalte der Steckbriefe mit den entsprechenden Kriterien definiert. Es werden nur diejenigen Kriterien erläutert, welche nicht bereits bei den Gebieten im Kapitel 7.1 beschrieben wurden. Anhand der Beurteilung gemäss diesen Kriterien erfolgt die Einschätzung, ob auf den betreffenden Strecken ein Potenzial für eine Geschwindigkeitsreduktion vorhanden ist oder nicht.

In den Steckbriefen sind Beurteilungen, welche für die Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduktion **förderlich** sind in **fetter Schrift** hervorgehoben. Beurteilungen in *kursiver Schrift* sind der Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduktion *hinderlich*. Die normale Schrift zeichnet Beurteilungen aus, welche bezüglich einer Geschwindigkeitsreduktion neutral sind.

Informationen

Hier werden Informationen wie die signalisierte Höchstgeschwindigkeit, allenfalls gemessene Geschwindigkeitsniveaus sowie Angaben zur Verkehrsbelastung festgehalten.

Wichtige Sammelstrassen

Als wichtige Sammelstrassen werden Strassen des entsprechenden Strassentyps definiert, welche auch von Durchgangsverkehr genutzt werden. Dementsprechend haben sie eine wichtige Verkehrsfunktion im Strassennetz und werden daher auch von quartierfremdem Verkehr genutzt. Im Fall von Sicherheitsdefiziten oder Schutzbedürfnissen können auf solchen Strassen Sicherheitsmassnahmen sowie tiefere Höchstgeschwindigkeiten ergänzt werden. Auf wichtigen Sammelstrassen, auf denen verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt wurden oder die einen siedlungsorientierten Charakter resp. ein entsprechendes Erscheinungsbild haben, steht die Verkehrsfunktion nicht allein im Vordergrund und eine Geschwindigkeitsreduktion kann zweckmässig sein (vgl. Kapitel 4.2 Prinzipien).

Busverkehr

Hier wird angegeben, ob auf dem betreffenden Strassenabschnitt öffentlicher Busverkehr vorhanden ist oder nicht. Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit betrifft auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr, wobei die Busse aus fahrdynamischen Gründen (Fahrzeugtyp, Strassengeometrie) oft deutlich langsamer verkehren, als es die signalisierte Höchstgeschwindigkeit erlauben würde. Dementsprechend fallen die Fahrzeitverlängerungen gering aus, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten und in dicht besiedelten Gebieten.

Räumliches Entwicklungskonzept (REK)

Eine wichtige Zielvorgabe der Gemeindeentwicklung ist, dass das Strassennetz innerorts siedlungsverträglich und unter spezifischer Berücksichtigung ressourcenschonender Verkehrsmittel weiterentwickelt wird. Das Strassennetz wird dementsprechend in sehr hohe, mittlere und tiefere Nutzungsansprüche unterteilt.

Bei Strassen mit sehr hohen Nutzungsansprüchen handelt es sich um Strassen mit übergeordneter Netzfunktion und mit kombinierter Mobilität. Strassen mit mittleren Nutzungsansprüchen sind in der Regel Groberschliessungsanlagen mit kombinierter Mobilität. Für beide Kategorien sind die Verkehrsfunktionen sicherzustellen. Es ist ein siedlungs- und mischverkehrsverträgliches Geschwindigkeitsregime zu gewährleisten. Zudem sollen die Verkehrsemissionen so gering wie möglich gehalten werden.

Strassen mit tieferen Nutzungsansprüchen sind in der Regel Feinerschliessungsanlagen und Naherholungsnetze. Auf solche Strassen sollen weitere Tempo 30-Zonen geschaffen werden. Der Fuss- und Veloverkehr kann im Mischverkehr oder auf einem einseitigen Trottoir geführt werden.

Im Bereich Landschaft und Freiräume sollen attraktive Knotenpunkte und Platzsituationen geschaffen werden. Urbane Verbindungsachsen, Quartierrückgrate, Dorfstrassen und weitere Strassenräume sollen unter Wahrung der verkehrlichen Situation gestalterisch aufgewertet und attraktive Begegnungsräume geschaffen werden. Dorfstrassen sollen dabei ortsbildgerecht gestaltet werden.

Kommunaler Richtplan

Die Sicherheit und Aufenthaltsqualität im Strassenraum soll aufgewertet werden. Dies gilt insbesondere für Gebiete, die eine hohe Bevölkerungsdichte und/oder sensible Nutzungen aufweisen. Auf urbanen Verbindungsachsen sollen Sicherheit, Attraktivität und Durchlässigkeit sowie Flächenverteilung für die Fussgänger und Velofahrer verbessert werden. Die urbanen Verbindungsachsen zeichnen sich durch sehr hohe Nutzungsansprüche aus. Sie sind die repräsentativen Achsen der Gemeinde Horgen. An wichtigen Zielorten wie beispielweise Bahnhöfen oder öffentlichen Einrichtungen sollen platzartige Situationen geschaffen werden.

Dorfstrassen führen durch dörfliche Situationen, die auch von historischer Bausubstanz geprägt sind. Die Strassenräume unter Beachtung der angrenzenden Bebauung zu gestalten.

Landschaftsrouten und Verbindungen in die Landschaft sind Strassen, die durch das Siedlungsgebiet in die Kulturlandschaft führen. Durch eine einheitliche Gestaltung soll die Wiedererkennung von gleichen Strassen geschaffen werden. Die Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr im Strassenraum soll erhöht werden.

Besondere Schutzbedürfnisse

Der Standort von speziellen Einrichtungen, deren Nutzende ein besonderes Schutzbedürfnis haben, werden speziell erwähnt. Dies können insbesondere Schul- und Sportanlagen, Alters- und Pflegeheime, Spitäler sowie weitere Einrichtungen oder Institutionen mit entsprechenden Nutzergruppen sein.

Potenzial für Reduktion

Anhand der im Steckbrief zusammengetragenen Informationen und den vorgenommenen Einschätzungen zum betreffenden Gebiet oder der Strecke, wird eine Beurteilung bezüglich möglichem Potenzial für eine Geschwindigkeitsreduktion vorgenommen. Die Gebiete oder Strecken mit einem entsprechenden Potenzial werden in den nachfolgenden Kapiteln detaillierter beschreiben und es wird eine konkrete Anpassung des Geschwindigkeitsregimes vorgeschlagen.

8 Beurteilung Gebiete bezüglich Geschwindigkeitsreduktion

8.1 Gebiete ohne Potenzial für Geschwindigkeitsreduktion

Gemäss der Beurteilung weisen die nachstehenden sieben Gebiete kein Potenzial für eine Geschwindigkeitsreduktion auf. Die Details zur jeweiligen Beurteilung können den beiliegenden Steckbriefen entnommen werden.

Nr.	Gebietsbezeichnung	Begründung
A	Tannenbach Nord	Privatstrasse
C	See-Spital	Bereits 30 km/h signalisiert
D	Oberdorf	Hüsliweg kurzer Strassenabschnitt
F	Ebnet	Bereits 30 km/h signalisiert
G	Käpfnach	Privatstrasse (Zufahrt untersagt)
H	Allmend	Privatstrasse
J	Glärnisch	Glärnischstrasse mit mehrheitlich verkehrsorientiertem Charakter (Tempo 30-Strecke abschnittsweise bei Schulhaus jedoch zweckmässig)

Tab. 3 Gebiete ohne Potenzial für Geschwindigkeitsreduktion

8.2 Gebiete mit Potenzial für Geschwindigkeitsreduktion

Insgesamt ergaben die Beurteilungen drei Gebiete mit Potenzial für eine Geschwindigkeitsreduktion. Die Details zur jeweiligen Beurteilung können den beiliegenden Steckbriefen entnommen werden, während die einzelnen Gebiete in den nachfolgenden Kapiteln detaillierter beschrieben werden.

8.2.1 Gebiet B: Tannenbach Süd

Bestehende Situation

Das Gebiet B umfasst gemäss der untenstehenden Abbildung die Quartierserschliessungsstrassen Sântisstrasse sowie den Rigi- und Paradiesweg.

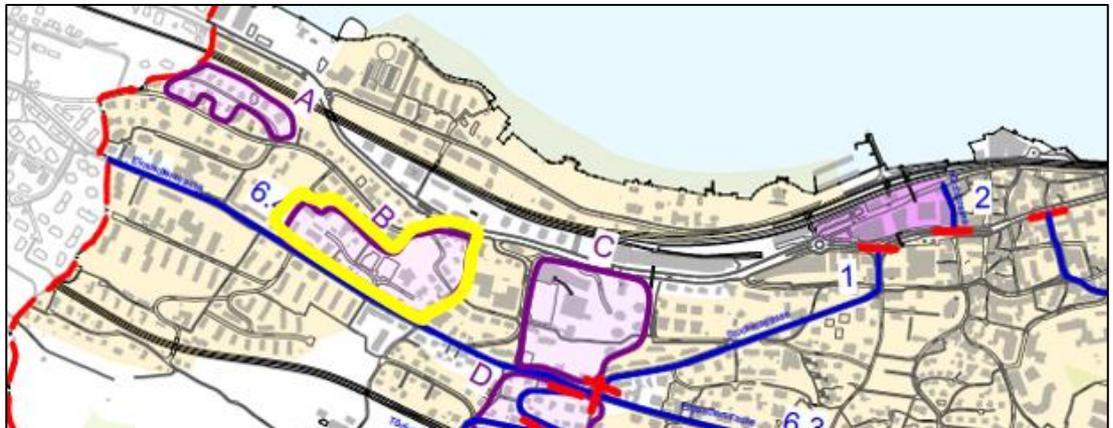


Abb. 27 Perimeter Gebiet B (gelb)

Säntisstrasse / Rigiweg

Von der Einsiedlerstrasse zweigen die Säntisstrasse und der Rigiweg ab. Die Säntisstrasse und der Rigiweg haben eine Breite von ca. 5.00 m und dient ausschliesslich zur Erschliessung einzelner Wohnbauten. Der Fussverkehr wird im Mischverkehr geführt. Die Strassen enden in einer Sackgasse, wodurch nur Verkehr mit Ziel oder Quelle im Quartier vorhanden ist.



Abb. 28 / 29 Säntisstrasse



Rigiweg

Paradiesweg

Der Paradiesweg dient ausschliesslich zur Erschliessung einzelner Wohnbauten. Die Quartierstrasse steigt von der Plattenstrasse steil an und hat eine Breite von ca. 4.00 – 4.50 m. Der Fussverkehr wird ohne separate Infrastruktur im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund der Nutzungen im Perimeter herrscht der übliche Quartierverkehr vor.



Abb. 30 / 31 Paradiesweg



Sicherheitsdefizite

Die Fussverkehrsführung erfolgt im Mischverkehr. Durch den grossen Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Fussverkehr kann bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h auf potenzielle Konflikte nicht rechtzeitig reagiert werden.

Im gesamten Wohnquartier ist mit Kindern und Jugendlichen auf und entlang der Strassen zu rechnen. Insbesondere Kinder können aufgrund reduzierter kognitiver Fähigkeiten nicht rechtzeitig oder nicht richtig auf die Gefahren des motorisierten Verkehrs reagieren und die Geschwindigkeiten von Fahrzeugen schlecht abschätzen.

Beurteilung und Empfehlung

Durch eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf den siedlungsorientierten Quartierstrassen können die Verkehrssicherheit erhöht sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität verbessert werden. Daher sollen die Quartierstrassen im Gebiet B zukünftig in eine Tempo 30-Zone eingebunden werden. Da es sich um reine Wohnzonen handelt, ist es sinnvoll den Paradiesweg in die direkt angrenzende Tempo 30-Zone (Plattenstrasse) einzubinden. Mit der Einführung einer Tempo 30-Zone kann zudem ein einheitlicheres Geschwindigkeitsregime in den Wohnquartieren der Gemeinde Horgen erreicht werden.

Auswirkungen

- | | |
|--------------------|--|
| Ausweichverkehr | Es bestehen keine Umfahrungsmöglichkeiten des betreffenden Gebietes für den Ziel- und Quellverkehr, weshalb nicht mit Ausweichverkehr zu rechnen ist. |
| Zeitverlust | Aufgrund der geringen Ausdehnung des Gebiets sind die theoretischen Zeitverluste gering. |
| Fehlende Akzeptanz | Um die Akzeptanz der Tempo 30-Zone durch die Verkehrsteilnehmenden zu prüfen, ist nach einem Jahr eine Nachkontrolle durchzuführen. Sollte sich herausstellen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten ($v_{85\%}$) höher als 37 km/h liegen, so sind zusätzliche Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit umzusetzen. |

8.2.2 Gebiet E: Oberdorf

Bestehende Situation

Das Gebiet E umfasst gemäss der untenstehenden Abbildung die Erschliessungsstrassen Dammstrasse, Neugasse und Spätzstrasse. Sie erschliessen das Gewerbegebiet im Oberdorf. Die Spätzstrasse sowie ein Teil der Neugasse sind Privatstrassen.

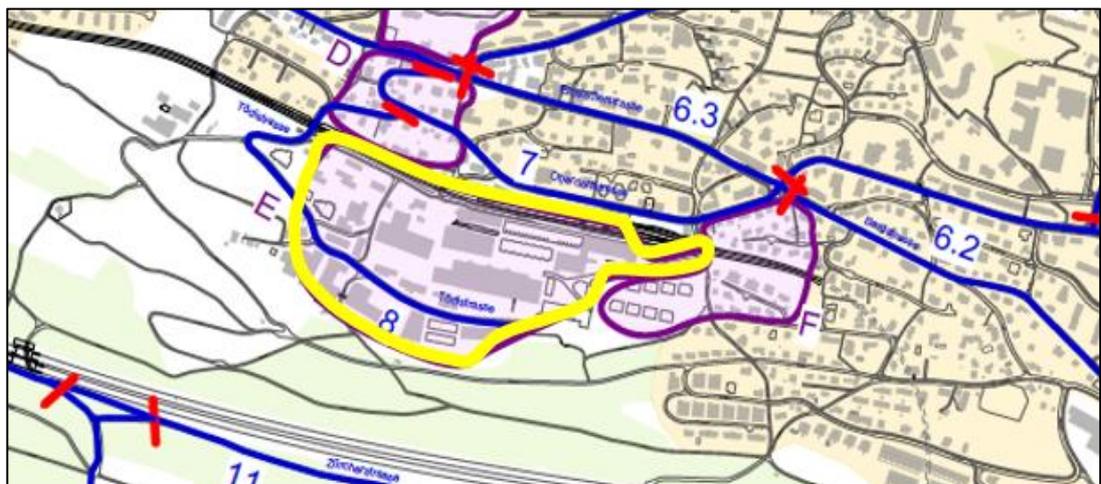


Abb. 32 Perimeter Gebiet E (gelb)

Dammstrasse Die Dammstrasse liegt auf der «Rückseite» resp. oberhalb des Bahnhofs Oberdorf. Auf dem Abschnitt zwischen der Rotbühlstrasse und der Neugasse erschliesst sie direkt das Gewerbegebiet. Die Dammstrasse hat eine Länge von rund 400 m und die Fahrbahnbreite beträgt zwischen 5.00 und 6.00 m. In diesem Abschnitt wird der Fussverkehr auf einem einseitigen Trottoir geführt. Entlang der Dammstrasse sind diverse Parkfelder vorhanden.



Abb. 33 / 34 Dammstrasse (Seite Tödistrasse)



Dammstrasse (Seite Neugasse)

Neugasse Die Neugasse erschliesst das obere Industrie- und Gewerbegebiet und endet als Sackgasse. Im Bereich der Unterführung wechselt die einseitige Fussverkehrsführung die Seite. Zum Queren der Strasse ist ein Fussgängerstreifen vorhanden. Ab der Abzweigung Dammstrasse, ist die Neugasse als Privatstrasse gekennzeichnet. Aufgrund der Nutzungen im Perimeter herrscht der übliche Arbeitspendlerverkehr vor.

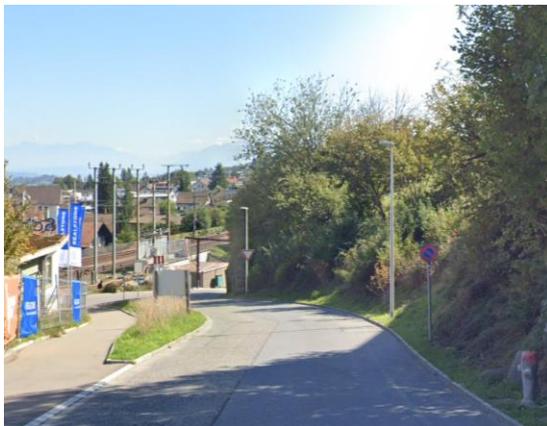


Abb. 35 / 36 Neugasse (Privatstrasse)



Unterführung Neugasse

Sicherheitsdefizite

Die Sichtverhältnisse im Bereich der Querungsstelle sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eingeschränkt und herannahende Fussgänger können dadurch erst spät erkannt werden. Aufgrund der neuen Nutzungen ist im Perimeter mit erhöhtem Fuss- und Veloverkehrsaufkommen zu rechnen. Die Mischverkehrsführung stellt bei einem zu hohen Geschwindigkeitsunterschied ein potenzielles Sicherheitsdefizit dar.

Beurteilung und Empfehlung

Durch die Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h kann bei diversen potenziellen Gefahrenstellen die Verkehrssicherheit verbessert werden. Die Dammstrasse zwischen der Tödistrasse und der Neugasse sowie die Neugasse zwischen der Oberdorfstrasse und dem Beginn der Privatstrasse sollen daher in eine Tempo 30-Zone eingebunden werden. Mit einer Geschwindigkeitsreduktion kann das potenzielle Sicherheitsdefizit entschärft werden und das flächige Queren sicherer erfolgen. Zudem entsteht damit eine zusammenhängende Tempo 30-Zone mit der Tödi- und der Oberdorfstrasse.

Auswirkungen

- | | |
|--------------------|--|
| Ausweichverkehr | Es bestehen keine Umfahrungsmöglichkeiten des betreffenden Gebietes, weshalb nicht mit Ausweichverkehr zu rechnen ist. |
| Zeitverlust | Mit der Einführung einer Tempo 30-Zone sinkt das Geschwindigkeitsniveau leicht, wodurch sich die Fahrzeiten geringfügig verlängern. |
| Fehlende Akzeptanz | Um die Akzeptanz der Tempo 30-Zone durch die Verkehrsteilnehmenden zu prüfen, ist nach einem Jahr eine Nachkontrolle durchzuführen. Sollte sich herausstellen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten ($v_{85\%}$) höher als 37 km/h liegen, so sind zusätzliche Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit umzusetzen. |

8.2.3 Gebiet I: Hirzel

Bestehende Situation

Das Gebiet I umfasst gemäss der untenstehenden Abbildung die Quartierserschliessungsstrasse Brämenhalden im Ortsteil Hirzel.

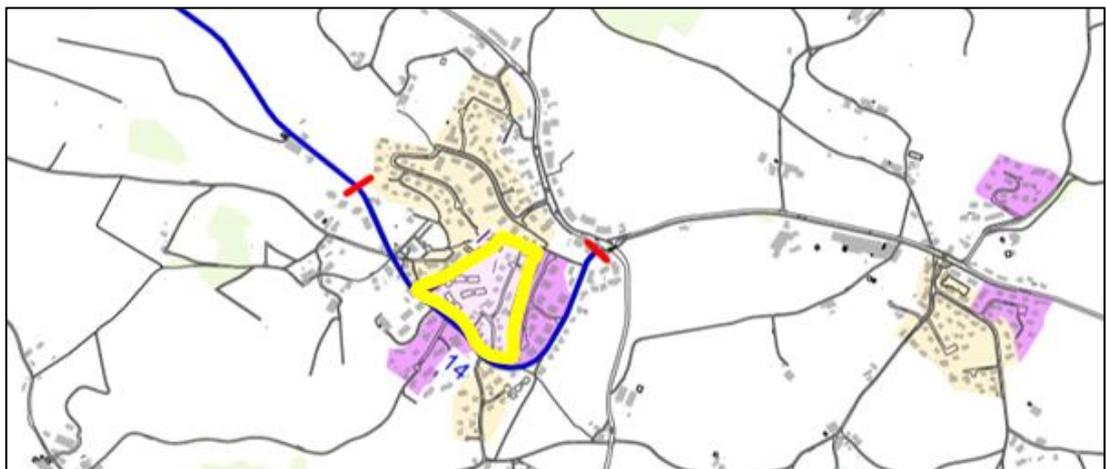


Abb. 37 Perimeter Gebiet I (gelb)

Brämenhalden Die Brämenhalden zweigt von der Dorfstrasse ab und hat eine siedlungsorientierte Funktion. Sie erschliesst mehrere Wohnbauten und endet in einer Sackgasse. Die Quartierstrasse weist durchgehend eine Breite von ca. 5.00 m auf und der Fussverkehr wird im Mischverkehr geführt. Aufgrund der Nutzungen im Perimeter herrscht der übliche Quartierverkehr vor. Auf die Anwesenheit von Kindern wird zudem zu Beginn des Quartieres mit selbstgemachten Elementen "Achtung Kinder" hingewiesen.



Abb. 38 / 39 Hinweislelemente "Achtung Kinder"



Strassenraum Brämenhalden

Sicherheitsdefizite

Die Fussverkehrsführung erfolgt im Perimeter im Mischverkehr. Durch den grossen Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Fussverkehr kann bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h auf potenzielle Konflikte nicht rechtzeitig reagiert werden. Von den potenziellen Konflikten sind vor allem spielende Kinder betroffen.

Eine S-Kurve schränkt zudem die Übersichtlichkeit ein und die Strasse ist in diesem Bereich teilweise schlecht einsehbar (Sichtweiten nicht ausreichend). Für den motorisierten Verkehr sind die herannahende Fahrzeuge oder Fussgänger nicht rechtzeitig erkennbar.

Beurteilung und Empfehlung

Durch eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf den siedlungsorientierten Quartierstrassen können die Verkehrssicherheit erhöht sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität verbessert werden. Die Quartierstrasse Brämenhalden soll daher in eine Tempo 30-Zone eingebunden werden. Mit der Einführung einer Tempo 30-Zone kann der motorisierte Verkehr bezüglich der Anwesenheit von spielenden Kindern auf und neben der Strasse sensibilisiert werden. Mit der Einführung einer Tempo 30-Zone wird zudem ein einheitlicheres Geschwindigkeitsregime in den Wohnquartieren der Gemeinde Horgen inklusive dem Ortsteil Hirzel erreicht.

Auswirkungen

- | | |
|--------------------|---|
| Ausweichverkehr | Es bestehen keine Umfahrungsmöglichkeiten des betreffenden Gebietes für den Ziel- und Quellverkehr, weshalb nicht mit Ausweichverkehr zu rechnen ist. |
| Zeitverlust | Mit der Einführung einer Tempo 30-Zone sinkt das Geschwindigkeitsniveau, wodurch sich die Fahrzeit geringfügig verlängert. |
| Fehlende Akzeptanz | Die Akzeptanz für tiefere Geschwindigkeiten wird aufgrund des vorhandenen Strassenraums sowie des bestehenden Hinweislelemente als hoch eingeschätzt. |

8.2.4 Gebiet K: Lerchen / Kottenrain

Das Gebiet K umfasst gemäss der untenstehenden Abbildung einen Teil des Lerchenquartiers. Der Kottenrainweg steigt von der Zugerstrasse steil an und hat eine Breite von ca. 3.50 m. Der Kottenrainweg endet in einer Sackgasse, wodurch nur Verkehr mit Ziel oder Quelle im Quartier vorhanden ist. Der Fussverkehr wird ohne separate Infrastruktur im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Im Zusammenhang mit dem Quartierplan «Lerchen», welcher am 08. Juli 2024 festgesetzt wurde, soll die Lücke in den Tempo 30-Zonen zwischen dem Kottenrain- und dem Lerchenweg geschlossen werden. Daher soll der Kottenrainweg in die bestehende Tempo 30-Zone integriert werden. Da es sich um eine Lückenschliessung zur Vervollständigung der bereits bestehenden Tempo 30-Zonen handelt und das Gebiet sehr klein sowie die Situation klar ist, wird auf die Erstellung eines Steckbriefes für das Gebiet K verzichtet.

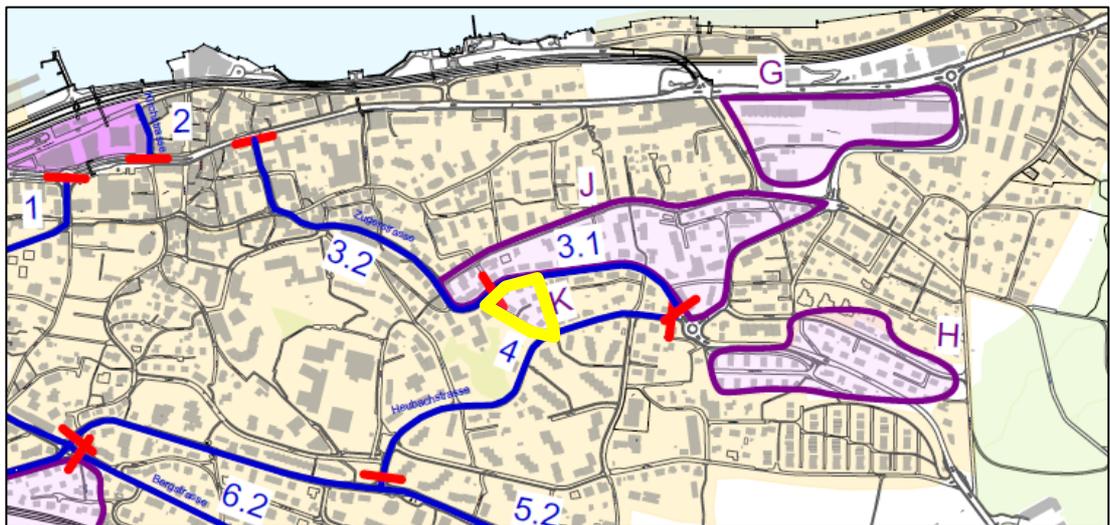


Abb. 40 Perimeter Gebiet K (gelb)

9 Beurteilung Strecken bezüglich Geschwindigkeitsreduktion

9.1 Strecken ohne Potenzial für Geschwindigkeitsreduktion

Gemäss der Beurteilung weisen die nachstehenden 12 Strecken kein Potenzial für eine Geschwindigkeitsreduktion auf. Die Details zur jeweiligen Beurteilung können den beiliegenden Steckbriefen entnommen werden.

Nr.	Streckenbezeichnung	Abschnitt	Begründung
1	Stockerstrasse	See- bis Einsiedlerstrasse	übergeordnete Netzfunktion
3.1	Zugerstrasse	Weidlistrasse – Kottenrainweg	übergeordnete Netzfunktion
3.2	Zugerstrasse	Kottenrainweg – Lindenstrasse	übergeordnete Netzfunktion
5.1	Einsiedlerstrasse	Zuger- bis Gehrenstrasse	übergeordnete Netzfunktion
5.2	Einsiedlerstrasse	Gehrenstrasse bis Kreisverkehr	übergeordnete Netzfunktion
6.1	Bergstrasse	Waldegg- bis Ebnetstrasse	Gewerbegebiet
6.3	Einsiedlerstrasse	Berg- bis Stockerstrasse	übergeordnete Netzfunktion
6.4	Einsiedlerstrasse	Stockerstrasse – Plattenstrasse	übergeordnete Netzfunktion
9	Einsiedlerstrasse	Zugerstrasse bis Gemeindegrenze	ausserorts und übergeordnete Netzfunktion; Abschnitt Bockenweg bis Gemeindegrenze von 50 km/h auf 60 km/h erhöhen.
10	Bergstrasse	Zugerstrasse bis Hirzel	ausserorts, Landwirtschaft
14	Dorfstrasse (Hirzel)	Zuger- bis Bergstrasse	übergeordnete Netzfunktion; T50 beibehalten, jedoch Umsetzung tempo-reduzierender Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit empfohlen

Tab. 4 Strecken ohne Potenzial für Geschwindigkeitsreduktion

9.2 Strecken mit Potenzial für Geschwindigkeitsreduktion

Die Beurteilungen ergaben acht Strecken mit Potenzial für eine Geschwindigkeitsreduktion. Die Details zur jeweiligen Beurteilung können den beiliegenden Steckbriefen entnommen werden, während die einzelnen Strecken in den folgenden Kapiteln beschrieben werden.

9.2.1 Kirchstrasse (Strecke 2)

Bestehende Situation

Die Kirchstrasse ist eine Erschliessungsstrasse und zweigt von der Seestrasse ab. Sie hat eine Länge von rund 80 m, wird im Einbahnregime geführt und ist einseitig bzw. abschnittsweise zweiseitig mit einem Trottoir ausgestattet. Beidseits der Strasse sind öffentliche und private Parkfelder angeordnet. Angrenzend befindet sich die Bahnhofstrasse, welche als Tempo 30- respektive überwiegend als Begegnungszone signalisiert ist.



Abb. 41 / 42 Strassenraum Kirchstrasse



angrenzende Begegnungszone (Bahnhofstrasse)

Sicherheitsdefizite

Die Kirchstrasse ist die einzige Zufahrtsmöglichkeit für den motorisierten Verkehr von der Seestrasse zum Bahnhof Horgen sowie zum Parkhaus Schinzenhof. Dementsprechend ist entlang der Kirchstrasse mit einer gewissen Verkehrsbelastung zu rechnen. Gleichzeitig ist aber auch ein hohes Fuss- und Veloverkehrsaufkommen zu erwarten.

Beurteilung und Empfehlung

Die Kirchstrasse ist als Strasse mit tieferen Nutzungsansprüchen gekennzeichnet. Auf solchen Strassen sollen Tempo 30-Zonen geschaffen werden [7]. Angesichts der vorherrschenden Strassenbedingungen und dem angrenzenden Geschwindigkeitsregime wird die Einführung einer Tempo 30-Zone als geeignet erachtet.

Grundsätzlich kann aufgrund der Strassengeometrie und des Strassenumfeldes bereits im bestehenden Zustand nicht die gesamte Strecke mit 50 km/h befahren werden. Mit tieferen Geschwindigkeiten können weitere positive Effekte wie zum Beispiel die Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch geringere Immissionen (Lärm, Luft) erzielt werden. Zudem ergibt sich dadurch ein besserer Übergang zwischen der Seestrasse (mit Geschwindigkeitsregime «50 generell») und der Begegnungszone auf der Bahnhofstrasse.

Auswirkungen

Ausweichverkehr Da grundsätzlich keine gleichwertigen Umfahrungsmöglichkeiten bestehen, ist mit keinem Ausweichverkehr zu rechnen.

Zeitverlust Der betreffende Abschnitt ist mit einer Länge von rund 80 m kurz und wird auch im bestehenden Zustand nicht über die ganze Länge mit 50 km/h befahren. Daher resultiert höchstens ein sehr geringer Zeitverlust.

Fehlende Akzeptanz Die Akzeptanz für tiefere Geschwindigkeiten wird aufgrund des vorhandenen Strassenraums und des Umfeldes als hoch eingeschätzt.

9.2.2 Heubachstrasse (Strecke 4)

Bestehende Situation

Die Heubachstrasse ist eine Erschliessungsstrasse und verläuft etwas kurvig. Über die Heubachstrasse werden mehrere Wohngebiete sowie die Parkieranlagen der Sekundarschule erschlossen. Die Heubachstrasse hat eine Länge von rund 600 m und steigt ab der Zugerstrasse an. An einzelnen Einmündungen sind zur Verbesserung der Sichtverhältnisse Spiegel vorhanden. Innerhalb des Perimeters ist die Heubachstrasse einseitig mit einem Trottoir ausgestattet. Im Bereich des Schulhauses ist beidseitig ein Trottoir vorhanden. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 6.00 m.



Abb. 43 / 44 Private Vorplätze



Ausbaustandard Heubachstrasse

Verkehrserhebung

Das Verkehrsaufkommen sowie das Geschwindigkeitsniveau auf der Heubachstrasse wurden während einer Woche vom 04. – 11.04.2024 am Standort im Bereich der Liegenschaft Heubachstrasse 59 gemäss den folgenden Abbildungen erhoben.



Abb. 45 / 46 Standort Verkehrserhebung Heubachstrasse



Die resultierenden Kennwerte der durchgeführten Verkehrserhebung sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Der durchschnittliche werktägliche Verkehr (DWV) ist mit rund 2'900 Fahrzeugen im Querschnitt gegenüber dem DTV mit ca. 2'500 Fahrzeugen etwas höher. Somit ist die Heubachstrasse unter der Woche stärker belastet als am Wochenende.

Die Geschwindigkeitsmessung zeigt, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten im bestehenden Zustand unter der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegen. Rund 15% der Fahrzeuge passieren den Erhebungsquerschnitt mit einer Geschwindigkeit von ≥ 35 km/h ($v_{85\%}$). Die tiefen Geschwindigkeiten in beide Fahrtrichtungen können mit der kurvigen Linienführung der Strasse zusammenhängen.

	FR Zugerstrasse	FR Einsiedlerstrasse	Querschnitt
DTV	1'256	1'225	2'481
DWV	1'474	1'416	2'890
MSP 07.00 – 08.00 Uhr	92	74	166
ASP 17.00 – 18.00 Uhr	157	140	297
$v_{50\%}$ (km/h)	31	30	31
$v_{85\%}$ (km/h)	36	35	35

Tab. 5 Kennwerte Verkehrserhebung Heubachstrasse

Sicherheitsdefizite

Die Strasse ist kurvig und teilweise schlecht einsehbar. In kurzen Abständen gibt es viele Zufahrten zu Parkplätzen und Garagen. Für Fahrzeuge, welche von den Quartierstrassen in die Heubachstrasse einmünden, sind im Kurvenbereich die Sichtweiten auf die Fahrbahn nicht ausreichend. Mehrere Spiegel bei Einmündungen weisen ebenfalls auf eingeschränkte Sichtbeziehungen hin. Bei herannahenden Fahrzeugen besteht die Gefahr, dass von den Grundstücken mit zu knappen Zeitlücken in die Heubachstrasse eingemündet wird.

Beurteilung und Empfehlung

Bei der Heubachstrasse handelt es sich um eine Strasse mit mittleren Nutzungsansprüche, dabei sind Siedlungs- und mischverkehrsverträgliche Geschwindigkeitsregime zu gewährleisten [7]. Mit einer Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit kann die Heubachstrasse als Rückgrat des Quartiers sicher und attraktiv gestaltet werden.

Insbesondere bei Strassenquerungen mit beispielweisen geringen Sichtweiten wird die Verkehrssicherheit erhöht. Mit tieferen Geschwindigkeiten können weitere positive Effekte wie zum Beispiel die Verbesserung der Aufenthaltsqualität erzielt werden.

Auswirkungen

- | | |
|--------------------|--|
| Ausweichverkehr | Die angrenzenden Quartierstrassen sind Bestandteil von Tempo 30-Zonen. Durch die siedlungsorientierte Ausgestaltung (Vortrittsreglung, Verkehrsberuhigung) ist das Ausweichen auf untergeordnete Strassen nicht attraktiv. |
| Zeitverlust | Das bestehende Geschwindigkeitsniveau ist bereits tief. Aufgrund des bestehenden Geschwindigkeitsniveaus $v_{85\%}$ von 35 km/h wird sich die Fahrzeit für die Strecke von ca. 600 m nur unwesentlich verlängern. |
| Fehlende Akzeptanz | Durch die bereits tiefen Geschwindigkeiten sind keine negativen Auswirkungen bezüglich Fahrzeit zu erwarten und dient primär dazu punktuell erhöhte Geschwindigkeiten (Ortsfremde, Fahrten bei Nacht etc.) zu reduzieren. |

9.2.3 Bergstrasse, Horgen (Strecke 6.2)

Bestehende Situation

Die Bergstrasse verläuft parallel zur Einsiedlerstrasse und dient als Sammelstrasse. Der Strassenraum ist geradlinig und Grundstückerschliessungen sind direkt an die Bergstrasse angeschlossen. Die Bergstrasse steigt von der Einsiedlerstrasse steil an und hat eine Breite von ca. 5.00 m. Der Strassenabschnitt verfügt über ein einseitiges Trottoir. Zudem ist die Bergstrasse mit punktuellen verkehrsberuhigenden Elementen ausgestattet.



Abb. 47 / 48 Strassenraum mit Fahrbahnverengungen



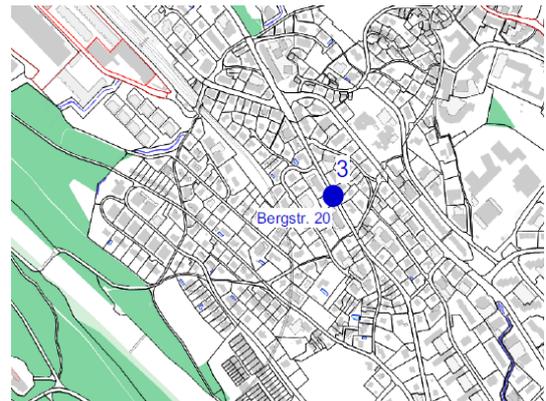
Fussverkehrsführung

Verkehrserhebung

Das Verkehrsaufkommen sowie das Geschwindigkeitsniveau auf der Bergstrasse wurden während einer Woche vom 04. – 11.04.2024 am Standort im Bereich der Liegenschaft Bergstrasse 20 gemäss den folgenden Abbildungen erhoben.



Abb. 49 / 50 Standort Verkehrserhebung Bergstrasse



Die resultierenden Kennwerte der durchgeführten Verkehrserhebung sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Der durchschnittliche werktägliche Verkehr (DWV) ist mit rund 2'050 Fahrzeugen im Querschnitt gegenüber dem DTV mit ca. 1'950 Fahrzeuge etwas höher. Somit gibt es auf der Bergstrasse unter der Woche ähnlich viel Verkehr wie am Wochenende. Dies deutet auf geringen Durchgangsverkehr hin.

Die Geschwindigkeitsmessung zeigt, dass rund 15% der Fahrzeuge den Erhebungsquerschnitt mit einer Geschwindigkeit von ≥ 46 km/h ($v_{85\%}$) passieren. Talwärts sind die Fahrzeuge in der Regel schneller unterwegs als bergwärts. Die Geschwindigkeiten können mit der geradlinigen Strassenführung und dem Gefälle zusammenhängen.

	FR bergwärts	FR talwärts	Querschnitt
DTV	918	1'018	1'936
DWV	964	1'082	2'046
MSP 07.00 – 08.00 Uhr	42	63	105
ASP 17.00 – 18.00 Uhr	91	117	208
$v_{50\%}$ (km/h)	37	41	39
$v_{85\%}$ (km/h)	45	48	46

Tab. 6 Kennwerte Verkehrserhebung Bergstrasse

Sicherheitsdefizite

Die privaten Parkierungen auf den anliegenden Grundstücken sind teilweise direkt an die Strasse angebunden, wobei üblicherweise vorwärts ein- und rückwärts ausgefahren wird. Beim rückwärts Ausfahren ist die Sicht auf die dahinterliegende Strasse generell schlecht. Die Sicht wird oftmals zusätzlich durch Mauern oder Hecken eingeschränkt. Für die vortrittsberechtigten Fahrzeuge auf der Strasse sind Fahrzeuge, welche das Grundstück verlassen, zudem nur schwer erkennbar.

Durch die einseitige Fussverkehrsführung muss der Fussverkehr an beliebigen Stellen entlang der Strasse die Fahrbahn queren, um an das entsprechende Ziel zu gelangen. Die gefahrenen Geschwindigkeiten stellen dabei ein potenzielles Sicherheitsdefizit dar. Insbesondere Kinder können aufgrund eingeschränkter kognitiver Fähigkeiten die gefahrenen Geschwindigkeiten schlecht einschätzen. Bei herannahenden Fahrzeugen besteht die Gefahr, dass von den Grundstücken mit zu knappen Zeitlücken gequert wird.

Beurteilung und Empfehlung

Trotz der sehr hohen Nutzungsansprüchen auf der Bergstrasse wurden bereits flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt. Somit steht die Verkehrsfunktion nicht mehr allein im Vordergrund. Mit einer Geschwindigkeitsreduktion können potenzielle Sicherheitsdefizite des Fuss- und Veloverkehrs entschärft werden.

Mit einer Reduktion von 50 km/h auf 30 km/h kann bei Grundstückerschliessungen mit zu geringen Sichtweiten die Sicherheit durch kürzere Bremswege und längere Reaktionszeiten verbessert werden. Für die Strecke von ca. 620 m wird sich die Fahrzeit etwas verlängern, wovon auch der Ortsbus betroffen ist. Die tieferen Geschwindigkeiten können zudem auch Auswirkungen auf die Routenwahl haben und das Quartier könnte dadurch von lokalem Durchgangsverkehr entlastet werden.

Auswirkungen

Ausweichverkehr	Mit einer Geschwindigkeitsreduktion im unteren Bereich der Bergstrasse kann allenfalls ein Teil des Verkehrsaufkommens, welches über die Bergstrasse verkehrt auf die verkehrsorientierte Einsiedlerstrasse verlagert werden.
Zeitverlust	Mit der Einführung einer Tempo 30-Strecke wird die Fahrzeit verlängert. Ausgehend vom bestehenden Geschwindigkeitsniveau $v_{85\%}$ von 46 km/h wird sich die Fahrzeit über die Strecke von rund 620 m theoretisch um bis zu 27 s verlängern.
Fehlende Akzeptanz	Um die Akzeptanz der Tempo 30-Strecke durch die Verkehrsteilnehmenden zu überprüfen, ist nach einem Jahr eine Nachkontrolle durchzuführen.

9.2.4 Oberdorfstrasse (Strecke 7)

Bestehende Situation

Die Oberdorfstrasse führt von der Einsiedlerstrasse aus am Bahnhof Oberdorf entlang und wieder zur Einsiedlerstrasse. Sie bietet Zugang zum Entwicklungsgebiet an der Tödistrasse und erschliesst weitere kleine Wohngebiete. Sie weist eine Breite von ca. 6.00 m auf. Für den Fussverkehr gibt es ein Trottoir, welches vor dem Bahnhof und östlich auf beiden Seiten besteht und ab dem Park+Ride nur noch einseitig geführt wird. Einrichtungen für den Veloverkehr sind nicht vorhanden. Vor dem Bahnhof Oberdorf gibt es eine Bushaltestelle, welche als Fahrbahnhaltestelle ausgeführt ist. Die Oberdorfstrasse weist westlich eine enge Kurve auf.

Die SBB plant einen Umbau des Bahnhofs Oberdorf. Das entsprechende Projekt sieht ein neues Bahnhofsgebäude vor, welches zu einem grossen Teil Wohnnutzungen beinhaltet. Im Zuge dieses Projekts soll auch die Oberdorfstrasse im Bereich des Bahnhofs umgestaltet werden, wobei auch eine Anpassung des Geschwindigkeitsregimes vorgesehen wird.



Abb. 51 / 52 Strassenraum beim Bahnhof Oberdorf



Strassenraum im Osten der Oberdorfstrasse

Sicherheitsdefizite

Vor allem die enge Krue im Westen der Oberdorfstrasse stellt ein Sicherheitsdefizit dar. Sie ist sehr eng und dadurch schlecht einsehbar. Direkt nach der Kurve befindet sich die Einmündung zur Einsiedlerstrasse, was zu stehenden Fahrzeugen führt, welche aufgrund der Kurve schlecht respektive spät sichtbar sind. Ebenfalls befinden sich Grundstückszufahrten im Kurvenbereich, eine davon sogar am Scheitelpunkt auf der Kurveninnenseite.

Beurteilung und Empfehlung

In Bereich der Bahnhöfe werden siedlungsverträgliche beziehungsweise reduzierte Geschwindigkeiten angestrebt [8]. Auch im Zusammenhang mit den Planungen am Bahnhof Oberdorf und der Situation mit der engen Kurve am anderen Ende der Strasse wird empfohlen die Geschwindigkeit auf der Oberdorfstrasse zu reduzieren. Daher soll die Oberdorfstrasse zukünftig in eine zusammenhängende Tempo 30-Zone mit dem Gebiet E und der Tödistrasse eingebunden werden. Im Rahmen des Umbaus und der Aufwertung des Bahnhofsareals soll der Abschnitt beim Bahnhof Oberdorf in eine Begegnungszone umgestaltet werden.

Auswirkungen

Ausweichverkehr	Es bestehen keine Umfahrungsmöglichkeiten des betreffenden Gebietes, weshalb nicht mit Ausweichverkehr zu rechnen ist.
Zeitverlust	Für die Strecke von ca. 800 m wird sich die Fahrzeit etwas verlängern, wovon auch der Ortsbus betroffen ist. Basierend auf der derzeit signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h würde sich die Fahrzeit theoretisch um ca. 30 – 40 s verlängern. Der Wert dürfte aber aufgrund der effektive gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich geringer ausfallen.
Fehlende Akzeptanz	Um die Akzeptanz der Tempo 30-Zone durch die Verkehrsteilnehmenden zu überprüfen, ist nach einem Jahr eine Nachkontrolle durchzuführen.

9.2.5 Tödistrasse (Strecke 8)

Bestehende Situation

Die Tödistrasse steigt von der Oberdorfstrasse an und hat eine Breite von ca. 6.00 m. Im oberen Bereich der Tödistrasse werden diverse Wohnnutzungen sowie ein Kindergarten und ein Altersheim erschlossen. Die Tödistrasse weist zudem eine enge Kurve auf. Der gesamte Strassenabschnitt verfügt über ein einseitiges Trottoir. Fussgängerstreifen mit Querungshilfen sind nur im unteren Bereich der Tödistrasse vorhanden. In kurzen Abständen gibt es viele Zufahrten zu Parkplätzen und Garagen.



Abb. 53 / 54 Strassenraum im oberen Bereich der Tödistrasse



Strassenraum im mittleren Bereich der Tödistrasse

Verkehrserhebung

Das Verkehrsaufkommen sowie das Geschwindigkeitsniveau auf der Tödistrasse wurden während einer Woche vom 04. – 11.04.2024 am Standort im Bereich der Liegenschaft Tödistrasse 3 gemäss den folgenden Abbildungen erhoben.

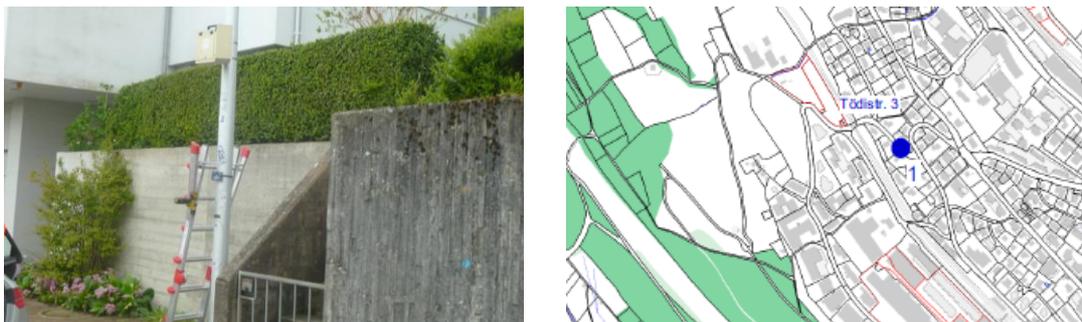


Abb. 55 / 56 Standort Verkehrserhebung Tödistrasse 3

Die Geschwindigkeitsmessung zeigt, dass rund 15% der Fahrzeuge den Erhebungsquerschnitt mit einer Geschwindigkeit von ≥ 40 km/h ($v_{85\%}$) passieren. Talwärts sind die Fahrzeuge in der Regel schneller unterwegs als bergwärts. Die Geschwindigkeiten können mit der geradlinigen Strassenführung und dem Gefälle zusammenhängen.

	FR talwärts	FR bergwärts	Querschnitt
DTV	905	997	1'902
DWV	1'096	1'202	2'298
MSP 07.00 – 08.00 Uhr	53	112	165
ASP 17.00 – 18.00 Uhr	137	88	225
$v_{50\%}$ (km/h)	36	33	34
$v_{85\%}$ (km/h)	41	39	40

Tab. 7 Kennwerte Verkehrserhebung Tödistrasse

Sicherheitsdefizite

Direkt im Bereich der Kurve befindet sich der Kindergarten, die S-Kurve schränkt die Übersichtlichkeit ein und die Strasse ist in diesem Bereich teilweise schlecht einsehbar. Im gesamten Strassenabschnitt ist mit Kindern und Senioren entlang der Strassen zu rechnen. Insbesondere Kinder können aufgrund reduzierter kognitiver Fähigkeiten nicht rechtzeitig oder nicht richtig auf die Gefahren Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs reagieren und die Geschwindigkeiten von Fahrzeugen schlecht abschätzen.

Beurteilung und Empfehlung

Durch eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf der Tödistrasse können die Verkehrssicherheit erhöht sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität verbessert werden. Zudem sinken die erforderlichen Sichtweiten bei Strassenquerungen oder in Kurven, so dass vorhandene Gefahrenstellen reduziert werden. Dadurch erhöht sich insbesondere auch die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr, im Speziellen für Kinder auf dem Schulweg. Daher soll die Tödistrasse zukünftig in eine zusammenhängende Tempo 30-Zone mit dem Gebiet E und der Oberdorfstrasse eingebunden werden.

Auswirkungen

Ausweichverkehr	Es bestehen keine Umfahrungsmöglichkeiten des betreffenden Gebietes, weshalb nicht mit Ausweichverkehr zu rechnen ist.
Zeitverlust	Mit der Einführung einer Tempo 30-Zone wird die Fahrzeit verlängert. Ausgehend vom bestehenden Geschwindigkeitsniveau $v_{85\%}$ von 40 km/h wird sich die Fahrzeit über die Strecke von rund 850 m theoretisch um bis zu 26 s verlängern.
Fehlende Akzeptanz	Um die Akzeptanz der Tempo 30-Zone durch die Verkehrsteilnehmenden zu überprüfen, ist nach einem Jahr eine Nachkontrolle durchzuführen.

9.2.6 Zürcherstrasse (Strecke 11)

Bestehende Situation

Die Zürcherstrasse verläuft parallel zur Autobahn A3 und weist eine Breite von ca. 5.00 m auf, womit das Kreuzen von zwei Fahrzeugen nur mit reduzierter Geschwindigkeit möglich. Der Strassenraum ist über weite Strecken sehr gradlinig. Die Zürcherstrasse verläuft entlang des Waldgebietes «Landforst», welches zum Naherholungsgebiet Sihlwald gehört und daher den Freizeitnutzungen dient. Für den Fussverkehr und die ausgeschilderte Veloroute ist entlang der gesamten Zürcherstrasse keine separate Infrastruktur vorhanden.

Es ist hingegen ein dreiteiliges Fahrverbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder (SSV 2.14) signalisiert, welches an Samstagen, Sonn- und allgemeinen Feiertagen gilt (Land- und Forstwirtschaft ausgenommen). Mit den Geltungszeiten dieses Verbotes wird die Bedeutung der Freizeitnutzungen unterstrichen. Das Fahrverbot ist an einigen Stellen unterbrochen, wo seitlich zuführende Strassen (Vordere und Hintere Bergstrasse) das Gebiet erschliessen, und sich teilweise auch Parkplätze befinden. Zwischen der Forst- und der Bergstrasse ist kein Verbot zudem kein Fahrverbot signalisiert.



Abb. 57 / 58 Strassenraum nahe Bergstrasse



Strassenraum Abzweigung Forstrasse

Sicherheitsdefizite

Die Zürcherstrasse wird aufgrund des Naherholungsgebietes und der Radroute stark für Freizeitaktivitäten, insbesondere auch das Velofahren, genutzt. Durch den potentiell sehr grossen Geschwindigkeitsunterschied zwischen Motorfahrzeugen sowie dem Fuss- und Veloverkehr bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausserorts kann auf potenzielle Konflikte nicht rechtzeitig reagiert werden und es besteht ein entsprechendes Unfallrisiko, welches ein Sicherheitsdefizit darstellt.

Beurteilung und Empfehlung

Die Zürcherstrasse ist als Verbindung in die Landschaft und Landschaftsrouten gekennzeichnet. Dabei ist die Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr sicherzustellen. Mit einer Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit kann die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, welcher im Mischverkehr geführt wird, durch kürzere Reaktions- und Bremswege verbessert werden.

Empfohlen wird daher, anstelle der regulären Ausserortshöchstgeschwindigkeit von 80 km/h, eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Dadurch ergibt sich zudem ein besserer Übergang auf die angrenzende Strecke der Forstrasse.

Auswirkungen

Ausweichverkehr	Es bestehen keine Umfahrungsmöglichkeiten des betreffenden Gebietes, weshalb nicht mit Ausweichverkehr zu rechnen ist.
Zeitverlust	Basierend auf der derzeit signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h würde sich die Fahrzeit theoretisch um ca. 20 – 30 s verlängern. Der Wert dürfte aber aufgrund der effektive gefahrenen Geschwindigkeiten geringer ausfallen.
Fehlende Akzeptanz	Um die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmenden zu prüfen und insbesondere einzelne Ausreisser zu erkennen, soll nach einem Jahr eine Erfolgskontrolle durchgeführt werden.

9.2.7 Forstrasse (Strecke 12)

Bestehende Situation

Im unteren Bereich erschliesst die Forstrasse den Campingplatz. Sie weist eine Breite von ca. 4.00 m auf, womit das Kreuzen von zwei Fahrzeugen nur mit sehr stark reduzierter Geschwindigkeit möglich ist. Auf der Brücke über die Sihl gilt eine Gewichtsbeschränkung auf 8 Tonnen. Die Forstrasse weist zudem eine starke Längsneigung auf. Für den Fussverkehr und die ausgeschilderte Wanderroute ist entlang der gesamten Forstrasse keine separate Infrastruktur vorhanden, womit der Fussverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird.

Im oberen Bereich der Forstrasse ist der Strassenraum eher geradlinig. Das Kreuzen von zwei Fahrzeugen ist ebenfalls nur mit reduzierter Geschwindigkeit möglich. Entlang der Forstrasse sind zudem verschiedene Freizeitnutzungen vorzufinden und es bestehen diverse seitliche Zugänge zum resp. aus dem Wald.

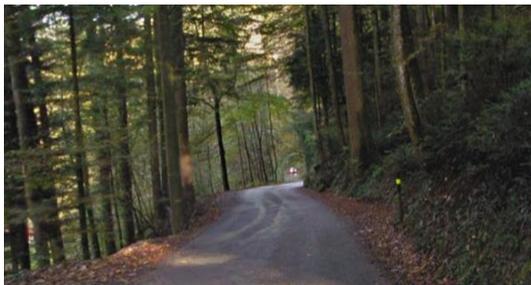


Abb. 59 / 60 Strassenraum im unteren Bereich (talwärts)



Strassenraum im oberen Bereich

Verkehrserhebung

Das Verkehrsaufkommen sowie das Geschwindigkeitsniveau auf der Forstrasse wurden während einer Woche vom 04. – 11.04.2024 am Standort im unteren Bereich der Forstrasse, gegen die Sihl, gemäss den folgenden Abbildungen erhoben.



Abb. 61 / 62 Standort Verkehrserhebung Forstrasse

Die resultierenden Kennwerte der durchgeführten Verkehrserhebung sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Der durchschnittliche werktägliche Verkehr (DWV) ist mit rund 400 Fahrzeugen im Querschnitt gleich hoch wie der DTV.

Die Geschwindigkeitsmessung zeigt, dass rund 15% der Fahrzeuge den Erhebungsquerschnitt mit einer Geschwindigkeit von ≥ 42 km/h ($v_{85\%}$) passieren. Die Fahrzeuge sind bergwärts minimal schneller unterwegs als talwärts.

	FR talwärts	FR bergwärts	Querschnitt
DTV	211	190	401
DWV	207	193	400
MSP 07.00 – 08.00 Uhr	30	8	38
ASP 17.00 – 18.00 Uhr	19	30	49
$v_{50\%}$ (km/h)	33	34	33
$v_{85\%}$ (km/h)	40	42	42

Tab. 8 Kennwerte Verkehrserhebung Forstrasse

Sicherheitsdefizite

Die Forstrasse wird als Freizeitaktivität genutzt, und die Besucherfrequenz wie auch die Zahl der verschiedenen Aktivitäten nehmen zu. Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem motorisierten Verkehr stellt insbesondere durch die Unübersichtlichkeit der Strassenführung ein potentielles Sicherheitsdefizit dar.

Durch den potentiell sehr grossen Geschwindigkeitsunterschied bei einer Ausserorts-Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zwischen Motorfahrzeugen und dem Fussverkehr kann auf potenzielle Konflikte nicht rechtzeitig reagiert werden. Aufgrund des Campingplatzes ist nebst dem ortskundigen Verkehr auch mit ortsfremdem Verkehr zu rechnen. Die Nutzung als Naherholungsgebiete führt zudem zeitweise zu einem grossen Fussverkehrsaufkommen, welches sich auf der Strasse bewegt, sowie diese teilweise unvermittelt über die diversen seitlichen Zugänge betritt. Weiter sind die Sichtverhältnisse durch den kurvigen Strassenverlauf sowie diverse Engstellen reduziert.

Beurteilung und Empfehlung

Die Forststrasse ist als Verbindung in die Landschaft und Landschaftsrouten klassiert. Daher ist die Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr sicherzustellen. Mit einer Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit kann die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, welcher im Mischverkehr geführt wird, durch kürzere Reaktions- und Bremswege verbessert werden.

Aufgrund der ungenügenden Sichtweiten, der engen Strassenverhältnisse und Kurvenradien sowie der diversen Nutzungsansprüche an die Forststrasse wird anstelle der regulären Ausserortshöchstgeschwindigkeit von 80 km/h eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h empfohlen. Zudem ergibt sich ein besserer Übergang auf die angrenzende Strecke der alten Landstrasse sowie eine konsistentere Einbettung in das dicht bewaldete Strassenumfeld.

Auswirkungen

Ausweichverkehr	Es bestehen keine Umfahrungsmöglichkeiten des betreffenden Gebietes, weshalb nicht mit Ausweichverkehr zu rechnen ist.
Zeitverlust	Das bestehende Geschwindigkeitsniveau ist bereits tief. Aufgrund des bestehenden Geschwindigkeitsniveaus $v_{85\%}$ von 42 km/h wird sich die Fahrzeit nicht wesentlich verlängern.
Fehlende Akzeptanz	Das bestehende Geschwindigkeitsniveau zeigt, dass die Akzeptanz für tiefere Geschwindigkeiten auf dem vorliegenden Strassenabschnitt grundsätzlich gegeben ist. Um die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmenden zu prüfen und insbesondere einzelne Ausreisser zu erkennen, soll nach einem Jahr eine Erfolgskontrolle durchgeführt werden.

9.2.8 Alte Sihltalstrasse / Tabletenstrasse (Strecke 13)

Bestehende Situation

Die Alte Sihltalstrasse bzw. die Tabletenstrasse dienen als Zufahrt zum Bahnhof Sihlwald sowie zur Forststrasse und dem damit verbundenen Sihlwald. Dort befindet sich zudem ein Campingplatz. Die Strasse weist eine Breite von ca. 6.00 m auf, wobei auf der Alten Sihltalstrasse die Fahrbahn auch zum Parkieren genutzt wird. Für den Fuss- und Veloverkehr sind keine separaten Einrichtungen vorhanden. Zum Abschnitt gehört auch die Brücke über die Sihl, welche nur im Einrichtungsverkehr und begrenzt auf 8 Tonnen befahren werden kann. Sie weist beidseitig ein schmales mit subtilen Randsteinen und Pfosten abgegrenztes Trottoir auf.

Die Gemeinde Horgen plant eine Weiterführung des Trottoirs zwischen der Brücke und der Bahnstation um den Wanderverkehr besser zu führen. Mit diesem Vorhaben ist eine Reduktion der Fahrbahnbreite auf 4.40 m vorgesehen.



Abb. 63 / 64 Strassenraum Richtung Bahnstation



Brücke über die Sihl

Sicherheitsdefizite

Durch die Planung eines Trottoir auf der Seite der Bahngleise zwischen der Brücke und der bahnstation wird bereits den Sicherheitsbedürfnissen des Fussverkehrs Rechnung getragen. Die damit verbundene Reduktion der Strassenbreite von derzeit ca. 6.00 m auf 4.40 m führt dazu, dass die Kreuzungsmanöver zweier Fahrzeuge bei Gegenverkehr nur mit reduzierter Geschwindigkeit erfolgen können.

Beurteilung und Empfehlung

Im Zusammenhang mit der geplanten Erstellung eines Trottoirs und der Reduktion der Fahrbahnbreite, ist es zweckmässig auch die Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren. Dies ermöglicht einen sichereren Verkehrsablauf im Bereich der schmalen Fahrbahnen auf der Brücke und auf der Alten Sihltalstrasse nach deren Umbau.

Auswirkungen

- | | |
|--------------------|--|
| Ausweichverkehr | Es bestehen keine Umfahrungsmöglichkeiten des betreffenden Gebietes, weshalb nicht mit Ausweichverkehr zu rechnen ist. |
| Zeitverlust | Die betreffende Strecke ist sehr kurz und kann aufgrund des Strassenverlauf und der Geometrie im bestehenden Zustand nicht mit der signalisierten Höchstgeschwindigkeit befahren werden. Somit entstehen bei einer Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit keine relevanten Zeitverluste. |
| Fehlende Akzeptanz | Um die Akzeptanz der Tempo 30-Strecke durch die Verkehrsteilnehmenden zu prüfen, ist nach einem Jahr eine Nachkontrolle durchzuführen. |