



**Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr**

# **Verkehrsstudie Orts- durchfahrt Gibswil**

**Gemeinde Fischenthal**

**Version 2.2**

**24. November 2016**



**Auftraggeber**

Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr AFV

Neumühlequai 10  
Postfach  
8090 Zürich

**Urs Günter**  
**Entwicklungsingenieur Gebiet Ost**

**Verfasser**



asa Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG  
Spinnereistrasse 29  
8640 Rapperswil-Jona  
Projektverantwortung: Jan Wenzel, David Reinhard

# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Zusammenfassung</b>	<b>6</b>
<b>2 Ausgangslage</b>	<b>7</b>
2.1 Aufgabenstellung	7
2.2 Projektbeteiligte / Projektteam	7
2.3 Projektperimeter	8
2.4 Planungsgrundlagen	9
2.4.1 Regionaler Richtplan	9
2.4.2 Kantonsstrassennetz	10
2.4.3 Siedlung	11
2.4.4 Velonetzplan	13
2.4.5 SchweizMobil-Routen	14
2.4.6 Regionale Verkehrssteuerung (RVS)	16
2.4.7 Ausnahmetransportroute	16
2.4.8 Kunstbauten (Unter-, Überführungen)	16
2.4.9 Naturgefahrenkartierung/Hochwasserschutz/Grundwasser	17
2.4.10 Belastete Standorte	18
2.4.11 Flora, Fauna, Lebensräume	19
2.4.12 Denkmalschutz/Ortsbildschutz	20
2.4.13 Geplante Hochbauten	20
<b>3 Situationsanalyse</b>	<b>21</b>
3.1 Verkehr	21
3.1.1 MIV	21
3.1.2 Öffentlicher Verkehr	22
3.1.3 Fussverkehr	22
3.1.4 Veloverkehr	23
3.1.5 Unfallauswertung	24
3.2 Erscheinungsbild	25
3.2.1 Eindrücke	25
3.2.2 Städtebau	28
3.3 Fazit aus der Situationsanalyse	29
3.3.1 Südlicher Abschnitt (Ortseingang bis Ghöchstrasse)	29
3.3.2 Nördlicher Abschnitt (Ghöchstrasse bis Ortseingang)	29
<b>4 Zielformulierung</b>	<b>30</b>
4.1 Leitsätze	30
4.2 Konzept	30
4.2.1 Dimensionierung	30
4.2.2 Motorisierter Individualverkehr	30
4.2.3 Öffentlicher Verkehr	30
4.2.4 Fussverkehr	31
4.2.5 Veloverkehr	31
<b>5 Variantenstudium</b>	<b>32</b>
5.1 Vorgehen	32
5.1.1 Gespräch mit Gemeinderat Fischenthal	32

5.1.2	Gespräch mit Pro Velo Kanton Zürich	32
5.1.3	Gespräch mit Grundeigentümern	32
5.1.4	Koordinationssitzung nach Vernehmlassung	32
5.1.5	Gespräch mit Gemeinderat Fischenthal	32
5.2	Ortseingang von Ried	33
5.3	Raadstrasse–Ghöchstrasse	33
5.3.1	Variante «Durchgehende Mittelzone»	33
5.3.2	Variante «Markieren von Radstreifen»	34
5.3.3	Variante «Rad-/Fussweg auf Seite Bahnhof»	34
5.3.4	Variante «Rad-/Fussweg auf Seite Gibswilerstube»	36
5.3.5	Variante «Velos im Mischverkehr auf der Fahrbahn»	38
5.4	Zentrum (Knoten Ghöchstrasse)	39
5.5	Bushaltestelle	40
5.5.1	Geprüfte Varianten	40
5.5.2	Fazit	42
5.6	Ortseingang von Fischenthal	43
5.6.1	Geprüfte Varianten	43
5.6.2	Fazit	46
<b>6</b>	<b>Bestvariante</b>	<b>47</b>
6.1	Verkehrskonzept	47
6.1.1	Ortseingang von Ried	47
6.1.2	Knoten Rosenberg-/Raadstrasse	47
6.1.3	Raad- bis Ghöchstrasse	47
6.1.4	Knoten Ghöchstrasse/Bahnhof	47
6.1.5	Ortseingang von Fischenthal	48
6.2	Gestaltungskonzept	48
6.3	Landerwerb	48
6.4	Umgang mit privaten Vorzonen	49
6.4.1	Restaurant Gibswilerstube und Laden (Parz. Nr. 5021)	49
6.4.2	Post-Gebäude und Bahnhof (Parz. Nrn. 4378 und 3643)	52
6.5	Werkleitungen	53
6.6	Lärm	53
6.7	Etap pierung	53
6.8	Kosten	54
6.8.1	Kostenschätzung Anteil Kanton Zürich	54
6.8.2	Kostenschätzung Anteil Gemeinde Fischenthal	55
6.9	Abweichungen von kantonalen Standards	56
6.10	Klärungsbedarf im Vorprojekt	56
<b>7</b>	<b>Vernehmlassung</b>	<b>57</b>
7.1	Auswertung der Stellungnahmen	57
7.2	Zweite Stellungnahme der Gemeinde	60
<b>8</b>	<b>Externe Kommunikation</b>	<b>61</b>
<b>9</b>	<b>Unterlagen</b>	<b>62</b>

## Glossar

AFV	Amt für Verkehr
AWEL	Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
HVS	Hauptverbindungsstrasse
MIV	Motorisierter Individualverkehr
RVS	Regionale Verbindungsstrasse
TBA	Tiefbauamt
LV	Langsamverkehr

# 1 Zusammenfassung

Die Tösstalstrasse in Gibswil (Gemeinde Fischenthal) ist eine mässig belastete kantonale Hauptverbindungsstrasse. Der Durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) betrug 2014 rund 4'000 Fahrzeuge. Der Projektperimeter der Verkehrsstudie umfasst die Ortsdurchfahrt Gibswil. Auf einem Teilabschnitt verläuft die Veloroute durchs Tösstal (Nebenverbindung) auf einem Rad-/Fussweg entlang der Tösstalstrasse.

Die Verkehrsstudie wurde im Hinblick auf die für 2019 geplante Strasseninstandsetzung erstellt. Die Tösstalstrasse ist in Gibswil aus heutiger Sicht überdimensioniert und in ihrem Erscheinungsbild nicht siedlungsverträglich. Für den Fuss- und Veloverkehr existieren Netzlücken und Sicherheitsmängel.

Im Rahmen der Strasseninstandsetzung soll die Tösstalstrasse mit ökonomischem Mitteleinsatz siedlungsverträglicher gestaltet und die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Im Siedlungsgebiet sollen beidseitig vollwertige Trottoirs und eine zusätzliche Fussgängerquerung erstellt werden. Im Zentrumsbereich soll für den Veloverkehr ein kombinierter Rad-/Fussweg als «Zubringer» zur Veloroute erstellt werden. Beim Bahnhof werden Haltestellen für die zeitweise an Stelle der Bahn verkehrenden Busse erstellt.

Die Realisierung ist weitgehend innerhalb der bestehenden Parzellengrenzen möglich. Zu Gunsten von vollwertigen Trottoirs und für die Erstellung von Bus-Haltekannten beim Bahnhof ist punktuell Landerwerb nötig.

## **2 Ausgangslage**

### **2.1 Aufgabenstellung**

Im Hinblick auf die geplante Strasseninstandsetzung der Tösstalstrasse (2019) soll die Verkehrsstudie aufzeigen, wie die Ortsdurchfahrt Gibswil siedlungsverträglicher gestaltet werden kann.

### **2.2 Projektbeteiligte / Projektteam**

#### **Amt für Verkehr**

Urs Günter, Entwicklungsingenieur Gebiet Ost

Andreas Rupf, Projektleiter

#### **Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung Architektur asa AG**

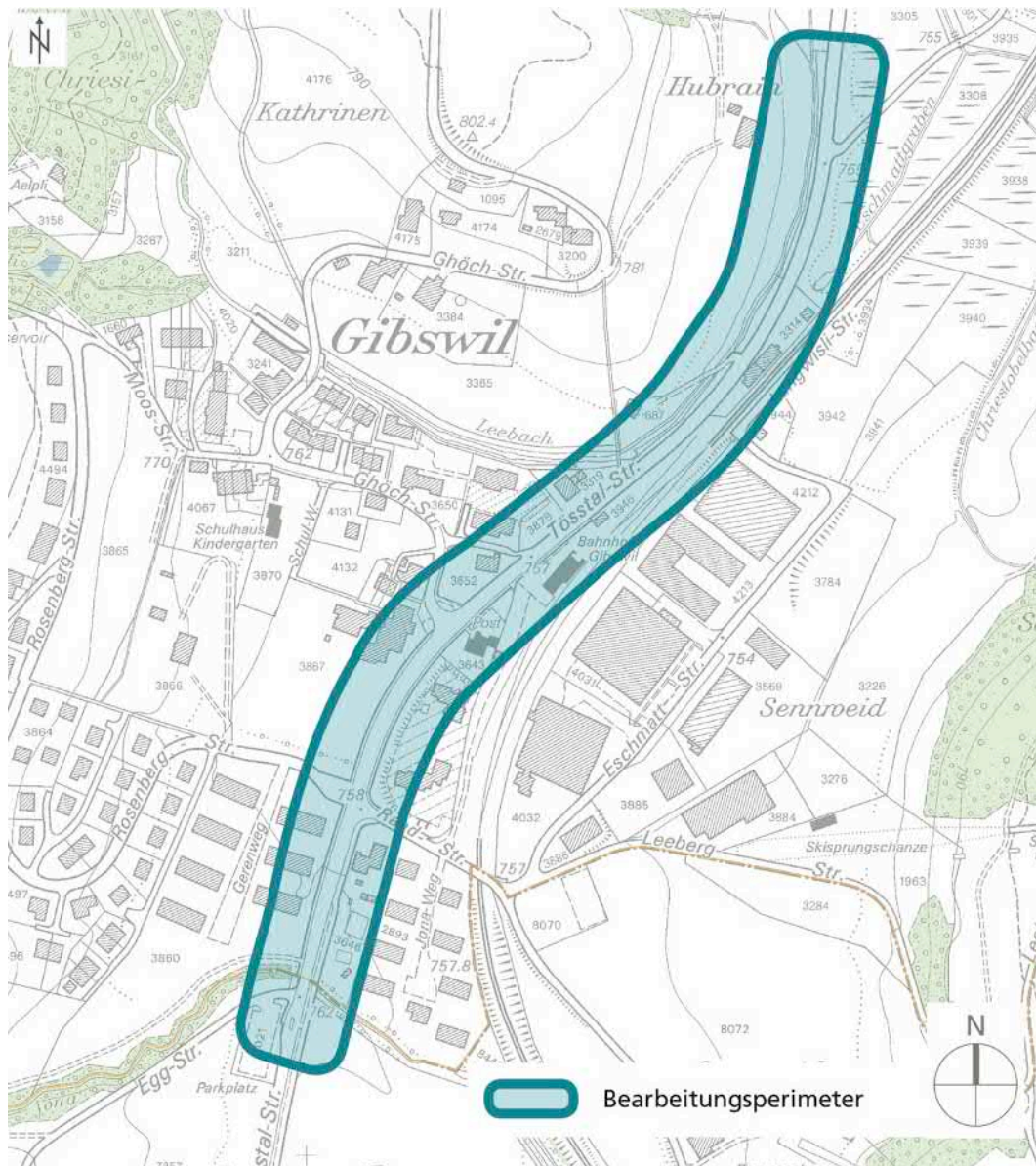
Jan Wenzel, Projektleiter

David Reinhard, Projektleiter Stv.



## 2.3 Projektperimeter

Abbildung 1 Übersichtsplan, Projektperimeter



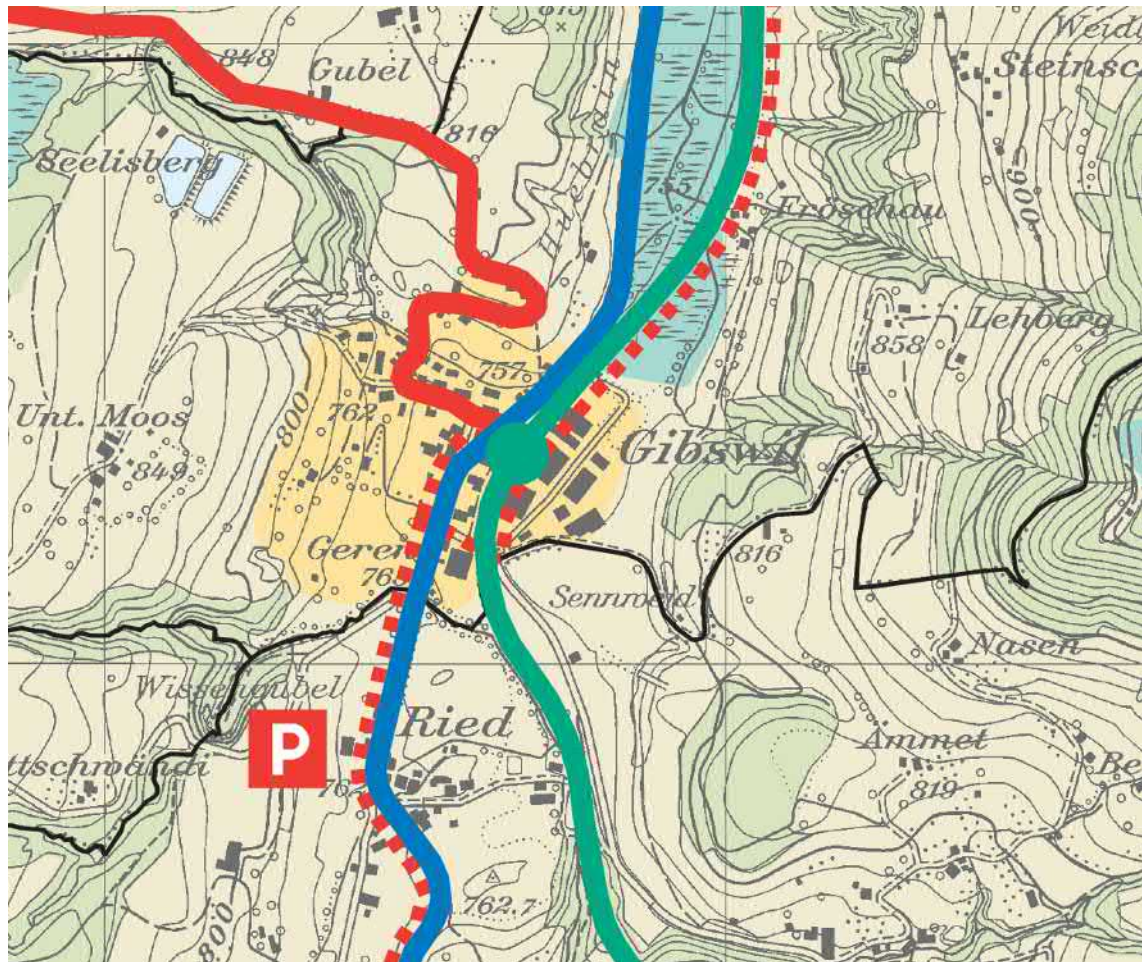
Plangrafik asa AG



## 2.4 Planungsgrundlagen

### 2.4.1 Regionaler Richtplan

Abbildung 2 Regionaler Richtplan Oberland, Teil Verkehr (RRB Nr. 2257 / 1998)

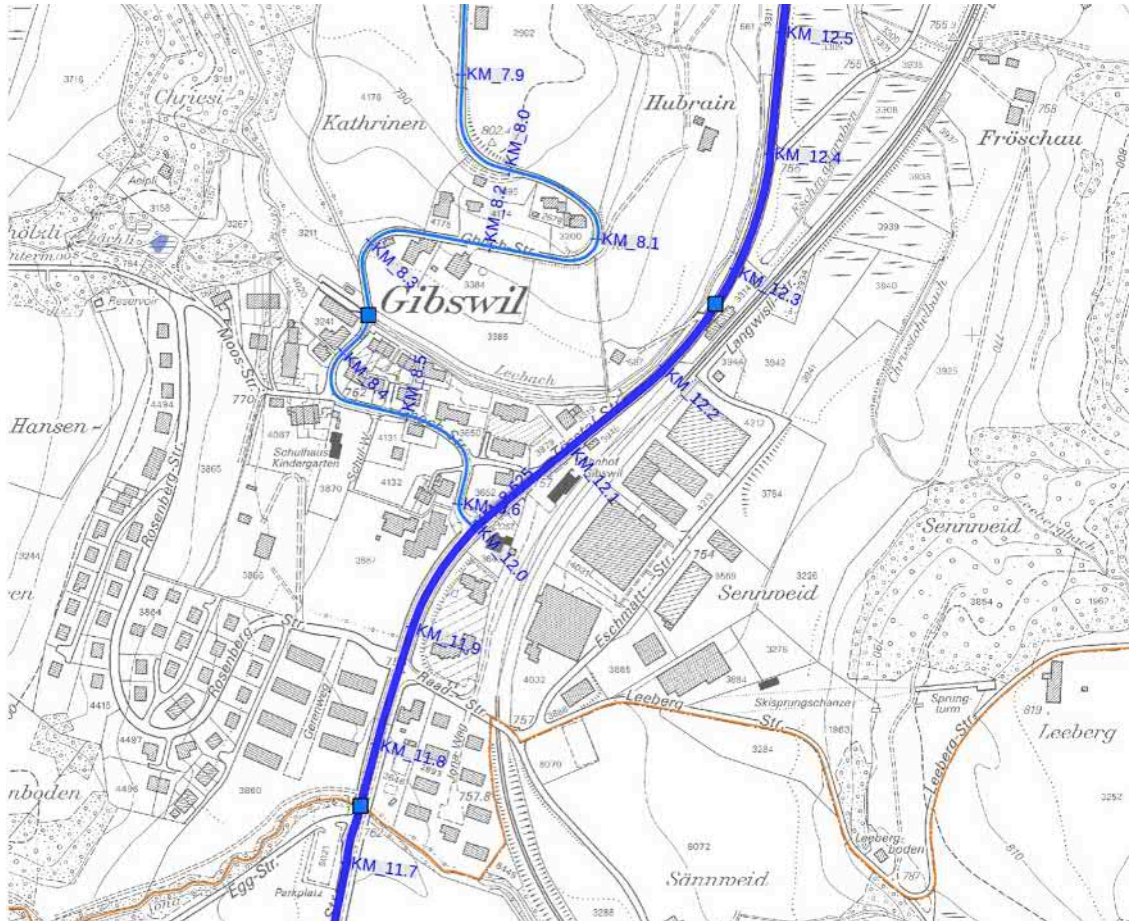


Datenquelle: Region Oberland

Die Tösstalstrasse (blau) und die Ghöchstrasse (rot) sind im Regionalen Richtplan als Staatsstrassen eingetragen. Die Tösstalstrasse ist übergeordnet, die Ghöchstrasse regional festgelegt. Der Parkplatz an der Einmündung der Eggstrasse ist als regionale Parkierungsanlage eingetragen. Die Tösstallinie (S26) hat eine Haltestelle in Gibswil. Der regionale Radweg (rot gestrichelt) wird teilweise auf der Tösstalstrasse, teilweise entlang der Bahnlinie geführt.

## 2.4.2 Kantonsstrassennetz

Abbildung 3 Kantonsstrassennetz



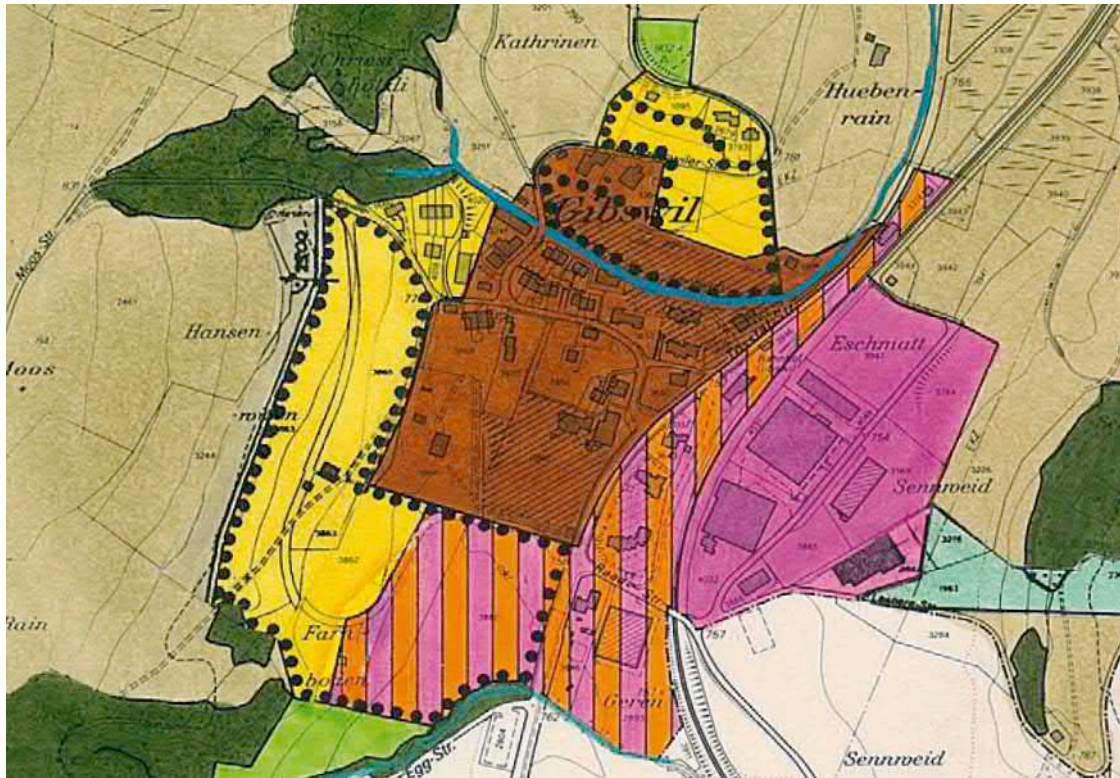
Datenquelle: maps.zh.ch

Die Tösstalstrasse (dunkelblau) ist als Hauptverbindungsstrasse (HVS) klassiert. Der Verkehrslastklassenplan weist die Tösstalstrasse als T3 aus. Die von Westen in die Tösstalstrasse einmündende Ghöchstrasse (hellblau) ist eine regionale Verbindungsstrasse (RVS). Im Bearbeitungsperimeter befinden sich zwei Bachdurchlässe (blaue Kästchen).



### 2.4.3 Siedlung

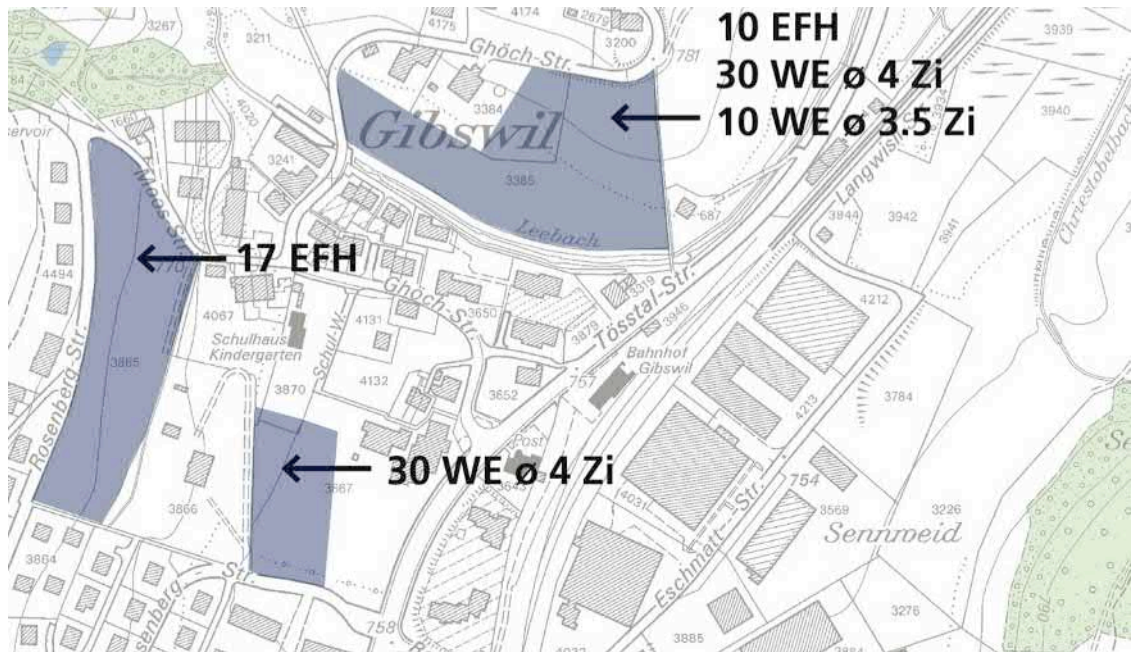
Abbildung 4 Zonenplan-Ausschnitt Gibswil (Stand 2010)



Datenquelle: Gemeinde Fischenthal

Basierend auf der aktuellen Bau- und Zonenordnung (2010) werden in den nächsten zwei Jahren in Gebieten mit Gestaltungsplanpflicht ca. 100 Wohneinheiten (EFH und 3.5 bis 4 Zimmerwohnungen) realisiert. Diese Entwicklung bringt zusätzliche Fussgänger und Querungsbedürfnisse entlang der Tösstalstrasse mit sich.

**Abbildung 5 Siedlungsentwicklung 2015 bis 2016**



Plangrafik asa AG, Datenquelle: Gemeinde Fischenthal

## 2.4.4 Velonetzplan

Die Route durch Gibswil ist im Velonetzplan Zürcher Oberland als Nebenverbindung klassiert. Eine Radwegstudie, um das fehlende Teilstück zwischen Wald und Ried zu schliessen, ist in Erarbeitung.

Abbildung 6 Velonetzplan Zürcher Oberland

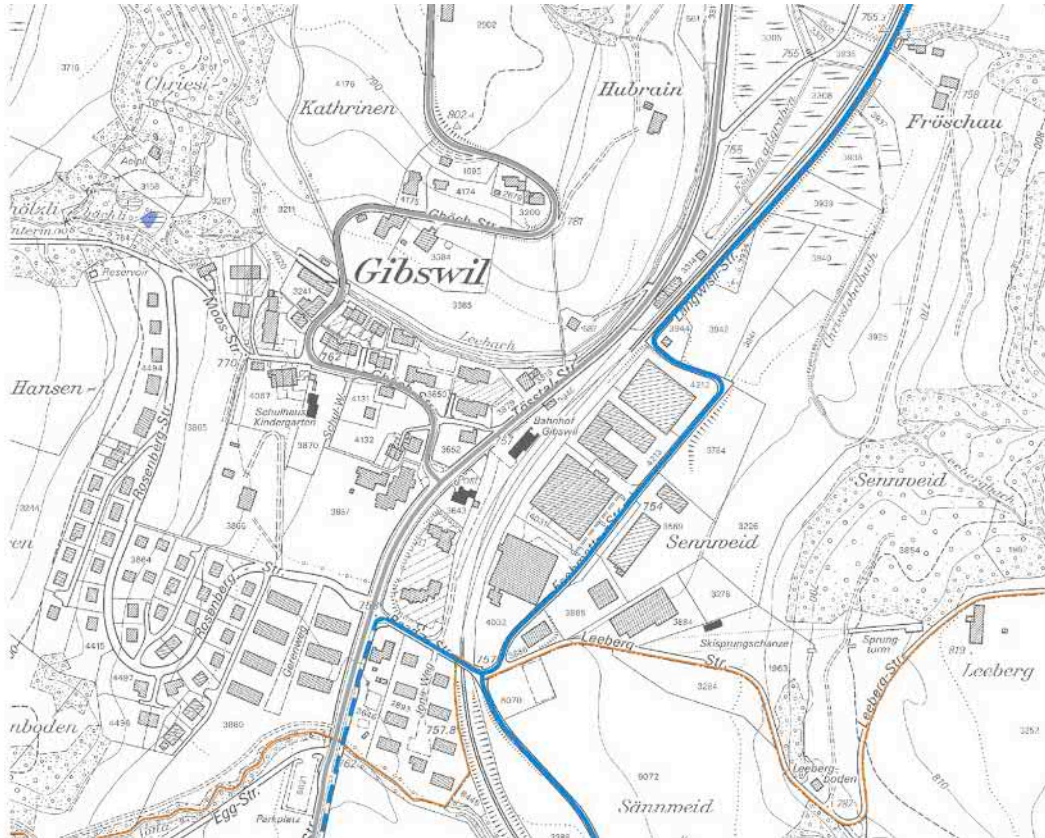


Datenquelle: AFV (Entwurf Februar 2016)



## 2.4.5 SchweizMobil-Routen

Abbildung 7 Veloland Schweiz



Datenquelle: maps.zh.ch

Die Veloland-Routen Nr. 53 (Töss-Jona-Route) und Nr. 99 (Herzroute) führen durch Gibswil. Von Ried her wird der Veloverkehr entlang der Tössstalstrasse auf einem kombinierten Rad-/Gehweg (blau gestrichelt) bis zur Raadstrasse geführt. Dort zweigen die Routen ab und führen separiert von der Kantonsstrasse nach Fischenthal bzw. Raad (blau ausgezogen).

**Abbildung 8 Wanderland Schweiz**



Datenquelle: maps.zh.ch

Durchs Tösstal verläuft die Wanderland-Route Nr. 4 ViaJacobi, die Pilger aus dem Raum Bodensee zum Kloster Einsiedeln und weiter nach Santiago de Compostela führt. In Gibswil verläuft der Jakobsweg entlang der Kantonsstrasse. Daneben führen verschiedene Wanderwege ohne Routenbezeichnung von Gibswil aus in die Höhe.

Teile der Schweizmobil-Routen sind als örtliche Schulwegverbindungen für den Ort Gibswil von zentraler Bedeutung. Die Unter- und MittelstufenschülerInnen besuchen die Primarschule im Schulhaus Ried in der südlich angrenzenden Gemeinde Wald zu Fuss. Die OberstufenschülerInnen fahren mit dem Velo zum Schulhauskomplex Burghalden-Schmittenbach in Fischenthal. Um die Routen von allen Siedlungsgebieten her zu erreichen, sind sichere Querungsstellen über die Tösstalstrasse an günstigen Lagen nötig.

#### **2.4.6 Regionale Verkehrssteuerung (RVS)**

Der betroffene Strassenabschnitt liegt in keinem RVS-Gebiet.

#### **2.4.7 Ausnahmetransportroute**

Die Tösstalstrasse ist als Ausnahmetransportroute Typ II klassiert:

- Lichte Höhe mind. 4.80 m
- Lichte Breite mind. 6.50 m
- Totalgewicht max. 240 t
- Achslast max. 20 t

Datenquelle: maps.zh.ch

#### **2.4.8 Kunstbauten (Unter-, Überführungen)**

Die Bachdurchlässe sind gemäss Daniel Mühlethaler, Projektleiter der Sektion Kunstbauten beim TBA nicht sanierungsbedürftig. Es handelt sich um folgende Objekte:

Objektnummer 114-013 / Bezeichnung: Durchl HWE Leebach (AWEL S59)

Objektnummer 114-014 / Bezeichnung: Durchl Weissenbach Geren

Datenquelle: maps.zh.ch, Anlagen des Tiefbauamts



## 2.4.9 Naturgefahrenkartierung/Hochwasserschutz/Grundwasser

Abbildung 9 Naturgefahrenkarte

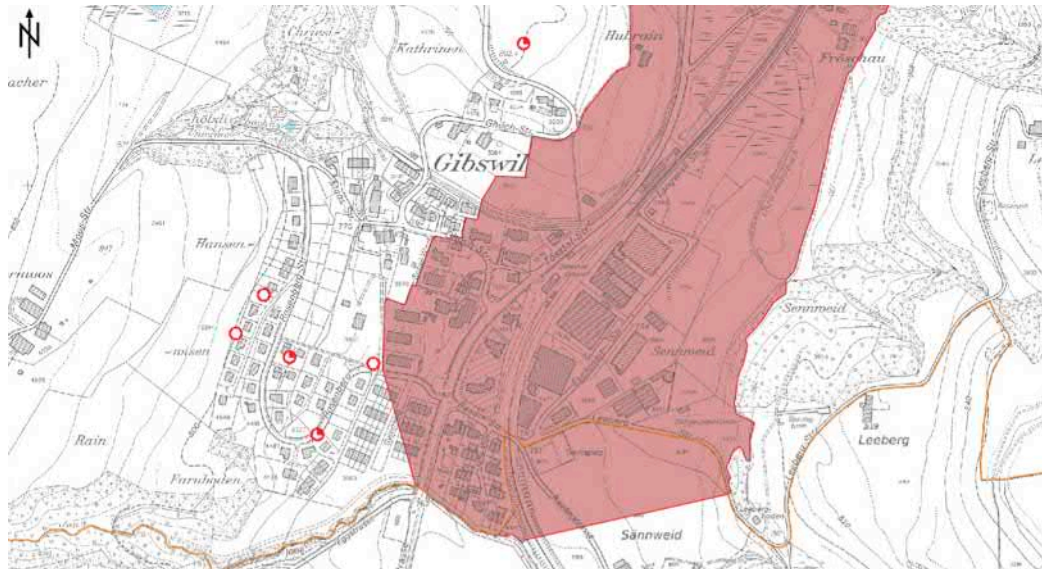


Datenquelle: maps.zh.ch

Gemäss Gefahrenkarte ist beim Durchlass der Jona unter der Tösstalstrasse (Objektnummer 114-014, Bezeichnung: Durchl Weissenbach Geren) ab einem 30-jährlichen Hochwasserereignis mit Ausuferungen zu rechnen. Beim 100-jährlichen Hochwasserereignis sind mehrere Gebäude sowie die Tösstalstrasse von Überflutungen betroffen (siehe Abbildung). Gemäss Schutzzielmatrix des Kantonalen Richtplans besteht ein Schutzdefizit.

Für den Durchlass des Leebachs unter der Tösstalstrasse (Objektnummer 114-013, Bezeichnung: Durchl HWE Leebach) wurde keine Gefährdung ausgewiesen.

**Abbildung 10 Gewässerschutzkarte**

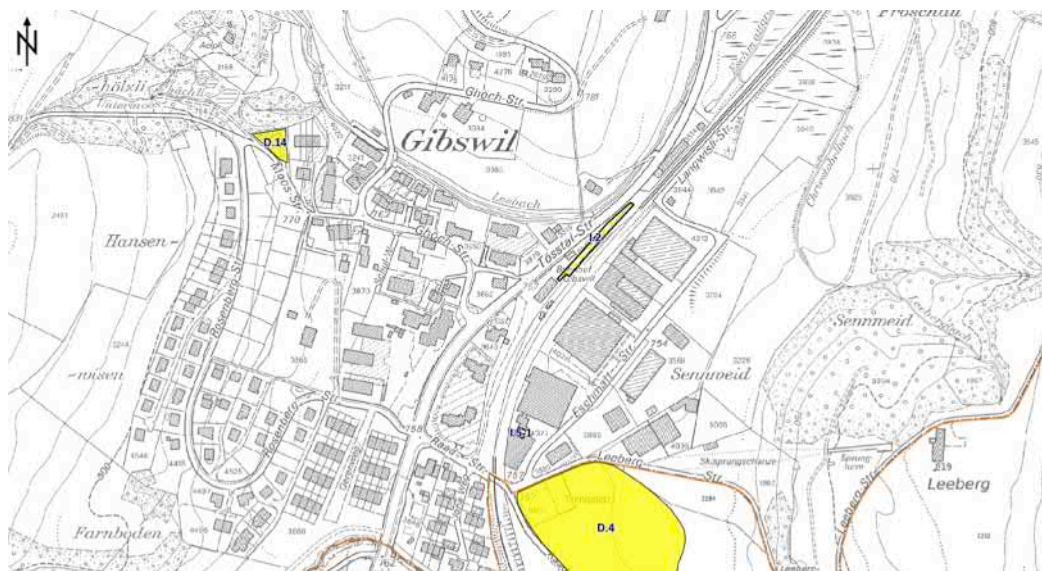


Datenquelle: maps.zh.ch

Das Projekt liegt grösstenteils im Gewässerschutzbereich Au. Das Grundwasser wird nicht tangiert. Oberflächengewässer sind im Bereich der erwähnten Bachdurchlässe tangiert.

## 2.4.10 Belastete Standorte

**Abbildung 11 Kataster der belasteten Standorte**



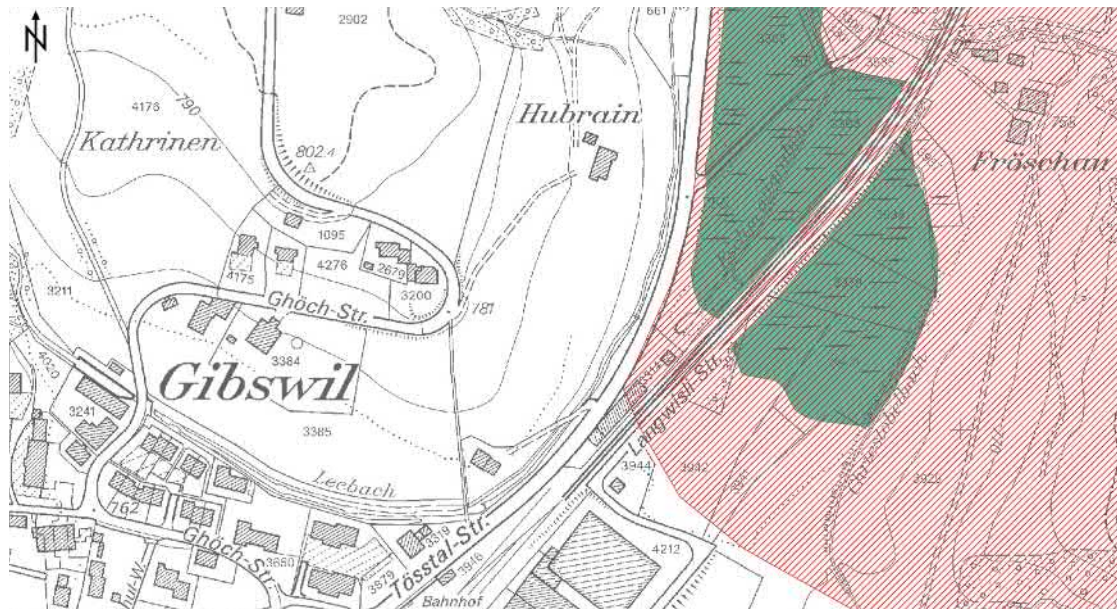
Datenquelle: maps.zh.ch

Nördlich des Bahnhofs Gibswil liegt ein belasteter Betriebsstandort (Standortnummer 0114/I.0002-000). Es sind keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten.



## 2.4.11 Flora, Fauna, Lebensräume

Abbildung 12 Bundesinventare



Datenquelle: maps.zh.ch

Das Fischenthaler Riet, das am nördlichen Dorfrand von Gibswil beginnt, ist Teil des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN-Gebiet Nr. 1420 Hörnli-Bergland, rot schraffiert). Das Fischenthaler Riet ist zudem im Flachmoor-Inventar nationaler Bedeutung (grün) eingetragen.

Der chaussierte Gehweg entlang der Tösstalstrasse tangiert das BLN-Gebiet. Die Fortsetzung durchs Riet tangiert das BLN-Gebiet und das Flachmoor.

**Abbildung 13    Überkommunale Natur- und Landschaftsschutzverordnung**



Datenquelle: maps.zh.ch

Das Fischenthalerriet ist als Naturschutzgebiet von kantonaler Bedeutung unter Schutz gestellt (SVO vom 18. September 1987). Der chaussierte Gehweg entlang der Tösstalstrasse und die Fortsetzung durchs Riet tangieren die Naturschutzzone I (rot).

Es werden keine Wildtierkorridore tangiert.

#### **2.4.12    Denkmalschutz/Ortsbildschutz**

Vom Projekt sind keine Denkmalschutzobjekte oder schutzwürdige Ortsbilder tangiert.

Datenquelle: maps.zh.ch, ARE

#### **2.4.13    Geplante Hochbauten**

Es sind keine Bauvorhaben bekannt.

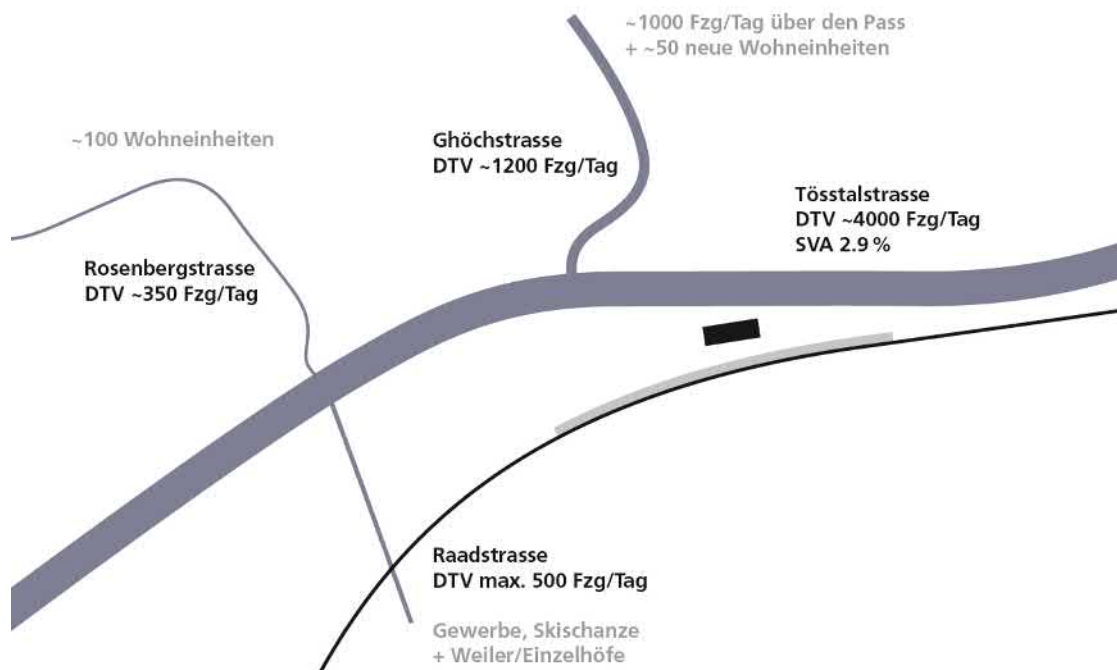
## 3 Situationsanalyse

### 3.1 Verkehr

#### 3.1.1 MIV

An der kantonalen Verkehrsmessstelle Nr. 2691 bei der südlichen Dorfeinfahrt wurde 2014 ein durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) von 4'020 Fahrzeugen und ein Schwerververkehrs-Anteil von 2.9 % gemessen. Der Anteil der lärmintensiven Fahrzeuge (Schwerverkehr und Motorräder) betrug 10 %.

Abbildung 14 Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)



Plangrafik asa AG, Quelle: Gesamtverkehrsmodell ZH und geschätzte Verkehrserzeugung

Die einmündenden Strassen sind klar untergeordnet und weisen geringe Verkehrsbelastungen auf.

Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt innerorts 50 km/h und ausserorts 80 km/h. Der signalisierte Innerortsbereich wird zwischen Ried und Gibswil (im Süden) nicht unterbrochen. Im Norden steht das Innerorts-Signal in der Innenkurve vor den ersten Häusern. Zum tatsächlichen Geschwindigkeitsniveau liegen keine Messungen vor. Die gefahrenen Geschwindigkeiten dürften auf Grund der wenig in Erscheinung tretenden Bebauung und dem verkehrsorientierten Strassenausbau teilweise höher als erlaubt liegen.

Grössere Parkieranlagen gibt es beim Bahnhof (Park+Ride), beim Restaurant Gibswilerstube und am südlichen Ortseingang (TCS-Parkplatz für Wanderer, Gleitschirmflieger, Langläufer, etc.).

Bei der Ausfahrt aus der Eggstrasse (TCS-Parkplatz) verdeckt die Brüstungsmauer des Bachdurchlasses die Sicht auf den Verkehr aus dem Dorf. Bei der Ausfahrt der Poststelle ist die Sicht in Richtung Süden ungenügend.

Die Raadstrasse erschliesst das Gewerbegebiet hinter dem Bahnhof. Am Knoten Raadstrasse ist regelmässig mit Abbiege- und Einbiegemanövern von LKWs mit Anhänger oder Sattelzügen zu rechnen.

### 3.1.2 Öffentlicher Verkehr

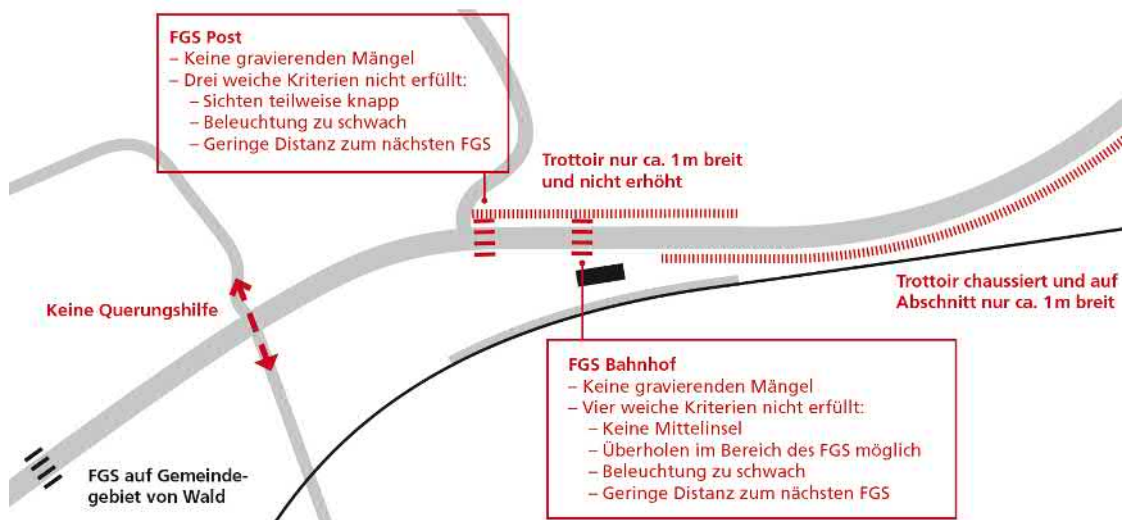
Die S26 (Winterthur–Rüti ZH) bedient den Bahnhof Gibswil von 06:00 bis 20:00 Uhr im Stundentakt. Während der Randzeiten verkehren zwischen Bauma und Rüti ZH Busse statt Züge: 1 Kurs frühmorgens und 4 Kurspaare nach 20. Die Busse halten in beiden Richtungen auf dem Bahnhofvorplatz. Es gibt keine Halteketten. Die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) setzen heute Gelenkbusse ein, dies aber nicht aus Frequenz- sondern aus Umlaufgründen. Auch bei Bahnersatzfahrten kommen Gelenkbusse zum Einsatz.

Die Haltestellenfrequenzen betrugen 2014 rund 2'500 Einsteiger und 4'500 Aussteiger pro Jahr. Die Aussteigerfrequenzen sind fast doppelt so hoch, da die Fahrgäste abends vor allem nach Hause fahren. Für die S-Bahnen wurden die Frequenzzahlen nicht recherchiert.

Ab 2018 wird das S-Bahnangebot auf den Halbstundentakt verdichtet.

### 3.1.3 Fussverkehr

Abbildung 15 Beurteilung Fussgänger-Infrastruktur



Plangrafik asa AG, Quelle: Beurteilung Fussgängerstreifen TBA

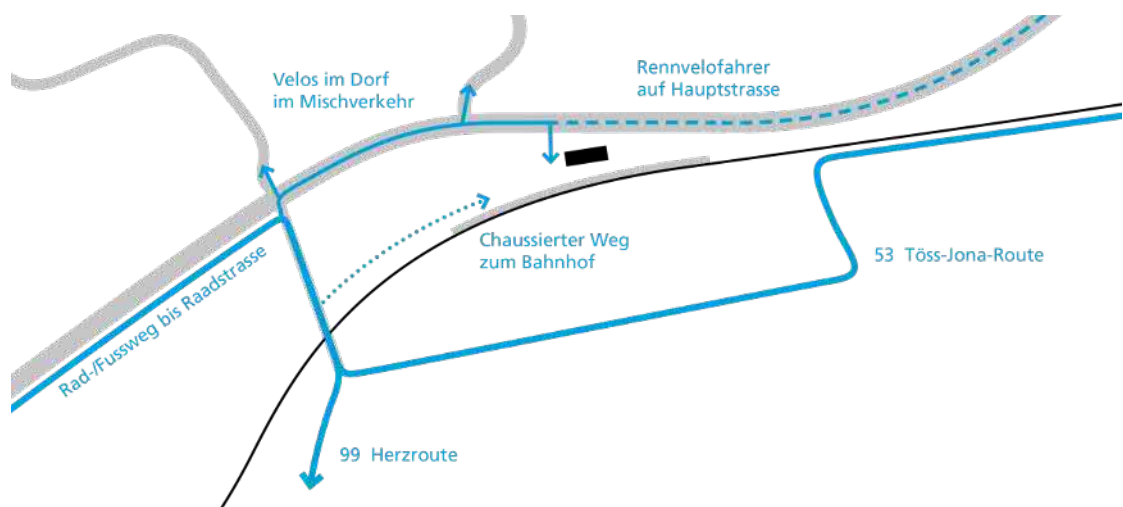
Auf der Bahnhofseite führt eine durchgehende Fusswegverbindung der Tösstalstrasse entlang (Schul- und Wanderweg). Auf der anderen Strassenseite gibt es nur im Bereich der Siedlung Fusswege. Die Trottoirs sind im nördlichen Ortsteil teilweise chaussiert und auf Abschnitten nur ca. 1 m breit. Im südlichen Ortsteil existieren beidseitig gut ausgebaute Trottoirs bzw. Rad-/Gehwege.

Da das Siedlungsgebiet hauptsächlich auf der anderen Strassenseite liegt als der Bahnhof und die durchgehende Fusswegverbindung, sind Querungen auf den Wunschlinien der Fussgänger sehr wichtig. Im Bereich des Bahnhofs werden diese gut abgedeckt. Im Bereich des Knotens Raadstrasse fehlt eine Querungshilfe. Die mehrspurige Strasse kann hier nicht sicher überquert werden.

Die Fussgängerstreifen (FGS) bei Post und Bahnhof weisen gemäss Erhebung des Tiefbauamts keine gravierenden Mängel auf.

### 3.1.4 Veloverkehr

Abbildung 16 Beurteilung Velo-Infrastruktur



Plangrafik asa AG

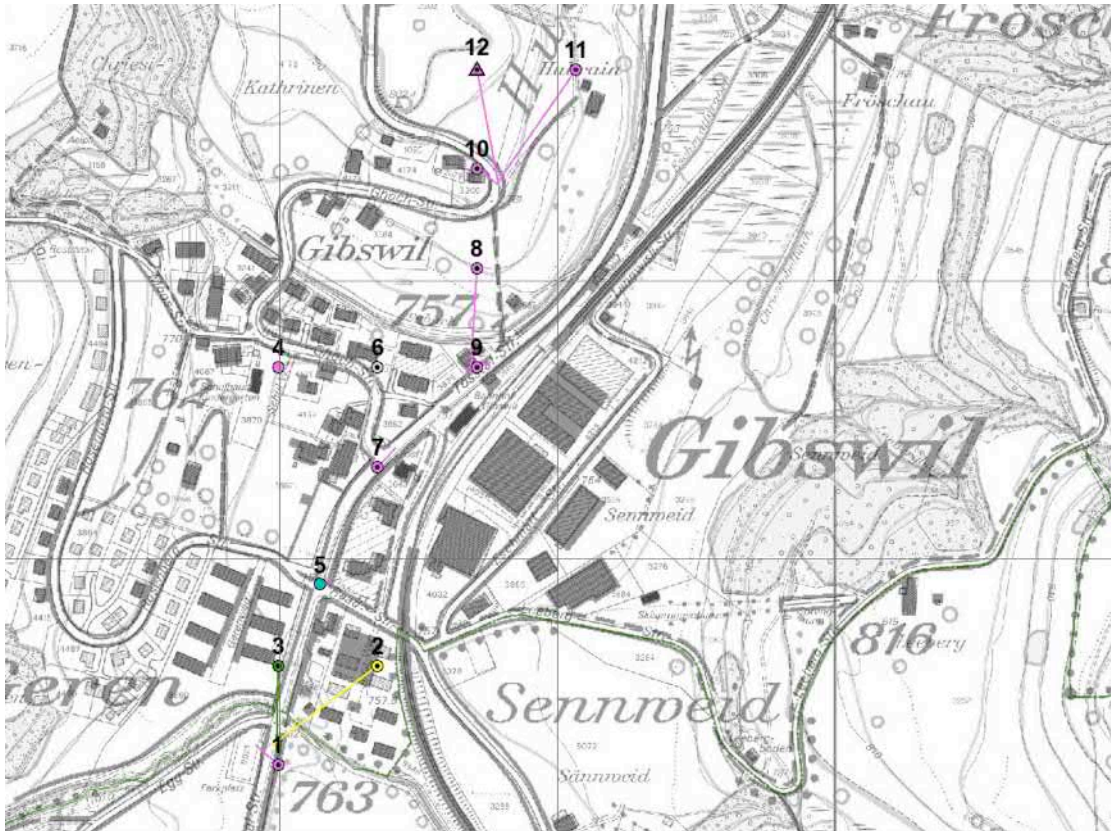
Die touristischen Velorouten werden in Gibswil getrennt von der Tössstrasse geführt. Diese Routen und den Bahnhof erreichen Velofahrer aus den Wohngebieten, indem sie im Mischverkehr auf der Tössstrasse fahren. Oft werden dafür auch die Trottoirs benutzt. Das Abbiegen oder Queren am Knoten Raadstrasse ist für ungeübte Velofahrer kritisch. Es existiert keine geschützte Querung- oder Abbiegehilfe.

Ab dem Bahnhof weiter auf der Tössstrasse in Richtung Fischenthal verkehren vor allem Rennvelofahrer. Die beschilderte Route entlang der Bahnlinie wäre ebenfalls durchgehend asphaltiert. Am Bahnhof Gibswil existiert eine gedeckte Veloabstellanlage.



### 3.1.5 Unfallauswertung

Abbildung 17 Übersichtskarte Unfallauswertung



Quelle: Kantonspolizei Zürich

In der Unfallstatistik VUGIS sind auf der Tösstalstrasse (Projektperimeter) im Zeitraum 2010 bis 2014 sieben polizeilich registrierte Unfälle aufgeführt. Es gab vier Schleuder- und Selbstunfälle, einen Auffahrunfall, einen Fussgängerunfall und einen Einbiegeunfall. Dabei entstand lediglich Sachschaden. Drei Unfälle ereigneten sich im Bereich des Fussgängerstreifens am südlichen Ortseingang. Die Unfallstatistik gibt keinen Hinweis auf sanierungsbedürftige Strassenabschnitte oder Knoten.

## 3.2 Erscheinungsbild

### 3.2.1 Eindrücke

Abbildung 18 Impressionen Bestandesaufnahme (März 2015)



Ortseingang aus Richtung Ried



Knoten Raadstrasse/Rosenbergstrasse





Knoten Ghöchstrasse, Denner, Restaurant Gibswilerstube



Bahnhof und Bushaltestelle



Fussweg über Leebach (zur Ghöschstrasse)



Ortseingang aus Richtung Fischenthal





### 3.2.2 Städtebau

Die Ortsdurchfahrt ist vor allem durch Grünstrukturen geprägt. Nur wenige historische Gebäude nehmen in ihrer Stellung Bezug zur Tösstalstrasse. Die meisten neueren Bauten liegen hinter einem «Filter» aus Hecken, Böschungen und Bäumen.

Abbildung 19 Siegfriedkarte (ca. 1900)



Quelle: maps.zh.ch

Im Bereich um den Knoten Ghöchstrasse liegt der historische Kern von Gibswil. Unterstützt durch die öffentlichen Nutzungen (Restaurant Gibswilerstube und Laden auf der einen und Bahnhof/Post auf der anderen Strassenseite) wird dieser Bereich als Zentrum wahrgenommen. Hier liegen folgerichtig auch die zwei Fussgängerstreifen über die Tösstalstrasse.

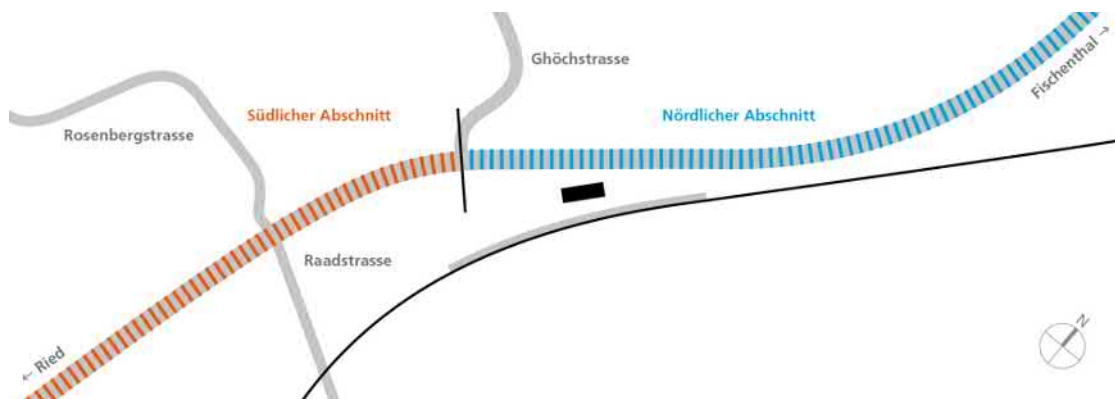
Die Trennwirkung der Tösstalstrasse ist insbesondere im südlichen Bereich mit den Abbiegespuren in der Fahrbahnmitte gross.



### 3.3 Fazit aus der Situationsanalyse

Fürs Fazit wird die Tösstalstrasse in zwei Abschnitte unterteilt. Der Knoten Ghöchstrasse bildet die Grenze zwischen dem südlichen und nördlichen Abschnitt.

Abbildung 20 Abschnittbildung



Plangrafik asa AG

#### 3.3.1 Südlicher Abschnitt (Ortseingang bis Ghöchstrasse)

Der strassenbegleitende Rad-/Gehweg bis zur Raadstrasse und der Ortseingang mit der Fussgängerquerung beim TCS-Parkplatz entsprechen den Bedürfnissen. Beim Bachdurchlass der Jona besteht Handlungsbedarf (Hochwasserschutz und Sichtverhältnisse).

Die Tösstalstrasse ist in Relation zur zu bewältigenden Verkehrsmengen überdimensioniert. Die Abbiegespuren zur Raad-, Rosenberg- und Ghöchstrasse sind aus verkehrlicher Sicht nicht notwendig, erhöhen aber die Trennwirkung und die gefahrenen Geschwindigkeiten. Für den Veloverkehr ist der Anschluss aus den Siedlungsgebieten zur Veloroute an der Raadstrasse ungünstig. Von der Rosenberg- zur Raadstrasse fehlt eine Querungshilfe für den Fuss- und Veloverkehr. Dank dem grosszügigen Strassenquerschnitt in diesem Bereich steht Raum für eine Umnutzung/Umgestaltung zur Verfügung.

#### 3.3.2 Nördlicher Abschnitt (Ghöchstrasse bis Ortseingang)

Die Trottoirs sind in diesem Bereich meist zu schmal und ab dem Bahnhof in Richtung Fischenthaler Riet lediglich chaussiert. Der Kiesbelag ist vor dem Hintergrund, dass es sich um eine Wanderroute handelt, die im Alltag kaum begangen wird angemessen. Im Bereich des Bahnhofs bis zum Fussweg zur Ghöchstrasse sollten beidseitig vollwertige Trottoirs zur Verfügung stehen.

Die Lage der beiden Fussgängerstreifen beim Bahnhof ist korrekt. Die ausgewiesenen Mängel können im Rahmen der Instandsetzung behoben werden. Für den Busbetrieb sind beidseitig Bushaltestellen nötig, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen. Bei der Ausfahrt der Poststelle besteht Handlungsbedarf bezüglich Sicht. Sinnvoll erscheint eine Klärung der Zufahrten und Parkierung im gesamten Zentrumsbereich (Restaurant Gibswilerstube, Laden, Post und Bahnhof).

Der nördliche Ortseingang sollte erkennbarer gestaltet werden.

## 4 Zielformulierung

### 4.1 Leitsätze

- Die Siedlungsverträglichkeit der Ortsdurchfahrt soll erhöht werden
- Die gefahrenen Geschwindigkeiten sollen gesenkt und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erhöht werden
- Die Verkehrssicherheit, insbesondere für Fussgänger und Velofahrer, soll erhöht werden
- Der Ortseingang aus Richtung Fischenthal soll besser erkennbar sein
- Die Mittel sollen ökonomisch eingesetzt werden

### 4.2 Konzept

#### 4.2.1 Dimensionierung

Der Regelquerschnitt der Tösstalstrasse soll auf der Ortsdurchfahrt Gibswil künftig 7.00 m betragen. Dieses Profil erlaubt den Begegnungsfall LW–LW bei 50 km/h. Auch für die südlich anschliessende Ortsdurchfahrt Ried (Gemeinde Wald ZH) wurde ein Querschnitt von 7.00 m gewählt. Der Querschnitt ist so für den gesamten zusammenhängenden Innerortsbereich homogen. Der gemäss dem Leitfaden «Ausbaustandard für Staatstrassen» für die Verkehrslastklasse T3 vorgesehene Regelquerschnitt von 6.50 m ist für Velos im Mischverkehr ungünstig. Obwohl auf Teilabschnitten eine separate Infrastruktur für Velos bereitgestellt wird, ist mit Velofahrenden auf der Fahrbahn zu rechnen.

Die Durchfahrtsbreite bei Inseln soll grundsätzlich 3.75 m betragen. Dies erlaubt PWs das Überholen von Velos mit genügend seitlichem Abstand. LWs können Velos im Inselbereich nicht überholen. Die lichte Breite von mind. 6.50 m (Ausnahmetransportroute Typ II) kann unter Zuhilfenahme des Trottoirs oder mit demontierbaren Pfosten auch in Inselbereichen gewährleistet werden.

#### 4.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Auf separate Linksabbiegestreifen soll verzichtet werden. Der Knoten Raadstrasse soll für LKWs mit Anhänger befahrbar sein. Die Zufahrten und die Parkierung im Zentrumsbereich sollen gemeinsam mit den betroffenen Grundeigentümern geklärt und optimiert werden.

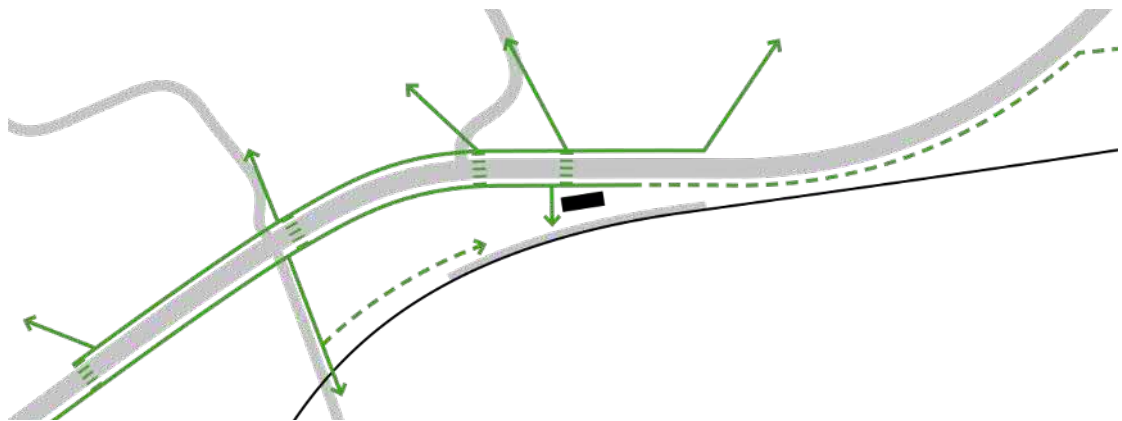
#### 4.2.3 Öffentlicher Verkehr

Möglichst direkt beim Bahnhof sollen beidseitig normgerechte Haltestellen gebaut werden, die den hindernisfreien Ein- und Ausstieg ermöglichen. Die Ausbildung als nicht überholbare Fahrbahn-Haltestellen ist auf Grund der geringen Verkehrsmengen und der Nutzung zu Tagesrandzeiten verträglich. Die jeweils zwei nächsten Haltestellen in beiden Fahrtrichtungen (Wald ZH: Riet und Jonathal bzw. Fischenthal: Fistel und Bahnhof) sind ebenfalls als Fahrbahn-Haltestellen ausgeführt, haltende Busse können aber überholt werden.

#### 4.2.4 Fussverkehr

Auf der Bahnhofseite soll durchgehend ein Trottoir angeboten werden (Wanderweg ab Bahnhof in Richtung Fischenthalerriet nur chaussiert). Im Kernbereich (TCS-Parkplatz bis Fussweg zur Ghöchstrasse) sollen beidseitig vollwertige Trottoirs (2.00 m und asphaltiert) angeboten werden. Am Knoten Raadstrasse soll ein zusätzlicher Fussgängerstreifen erstellt werden. Alle Fussgängerstreifen sollen mit Mittelinseln gesichert werden.

Abbildung 21 Konzeptschema Fussverkehr

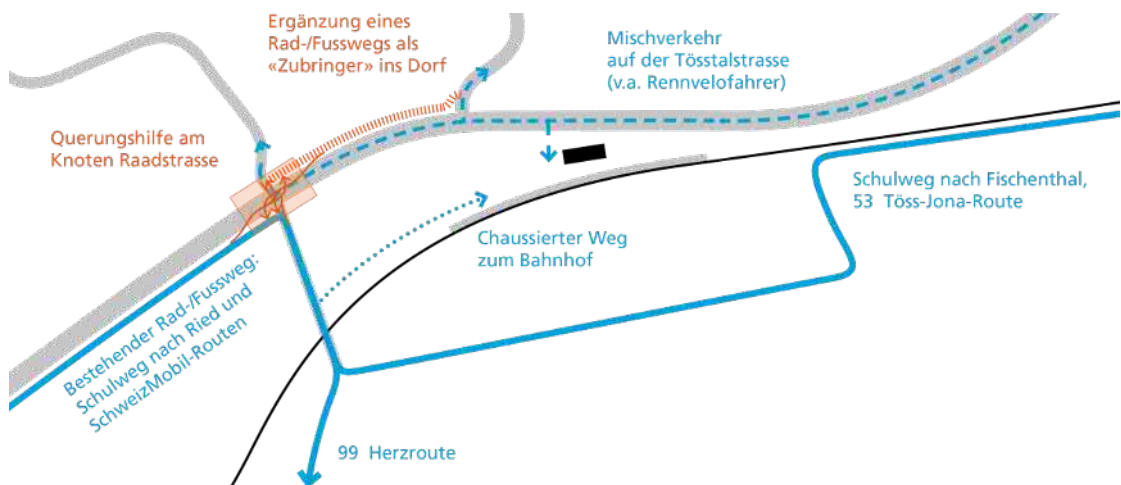


Plangrafik asa AG

#### 4.2.5 Veloverkehr

Zwischen Raadstrasse und Ghöchstrasse soll ein Rad-/Fussweg ergänzt werden. Am Knoten Raadstrasse soll eine Querungs- und Abbiegehilfe den neuen Rad-/Fussweg mit dem bestehenden verbinden. Zum Bahnhof existiert ein chaussierter Weg der Bahn entlang.

Abbildung 22 Konzeptschema Veloverkehr



Plangrafik asa AG

# 5 Variantenstudium

## 5.1 Vorgehen

Die im Folgenden dargelegten Varianten wurden zwischen dem AFV als Auftraggeber und der asa AG als Auftragnehmerin entwickelt. Im Rahmen der Projektentwicklung fanden verschiedene Gespräche mit Dritten statt. Die Planausschnitte zeigen den jeweiligen Entwurfsstand der diskutierten Varianten.

### 5.1.1 Gespräch mit Gemeinderat Fischenthal

Am 25. August 2015 fand eine Projektpräsentation und Diskussion mit Vertretern des Gemeinderats Fischenthal statt. Teil nahmen Guido Gerber, Gemeinderat Ressort Tiefbau und Mirko Sennhauser, Gemeinderat Ressort Sicherheit.

### 5.1.2 Gespräch mit Pro Velo Kanton Zürich

Am 3. Februar 2016 fand ein Gespräch mit Monika Hungerbühler vom Verband Pro Velo Kanton Zürich statt. Dabei wurden vor allem die verschiedenen Varianten zur Veloführung diskutiert (⇒ 5.3 Raadstrasse–Ghöchstrasse).

### 5.1.3 Gespräch mit Grundeigentümern

Am 14. März 2016 fand ein Gespräch mit zwei Grundeigentümern im Zentrumsbereich statt (Rest. Gibswilerstube und Post-Liegenschaft). Weiter nahm Guido Gerber, Gemeinderat Fischenthal teil. Thema waren die Chancen, die sich aus der Strasseninstandsetzung ergeben können und ein allfälliger Einbezug der privaten Vorzonen ins Projekt (⇒ 6.4 Umgang mit privaten Vorzonen).

### 5.1.4 Koordinationssitzung nach Vernehmlassung

Im Anschluss an die Vernehmlassung (April/Mai 2016) fand am 20. September 2016 eine Koordinationssitzung mit den kantonalen Fachstellen statt, an der die überarbeitete Verkehrsstudie vorgestellt und diskutiert wurde. Teil nahmen Markus Walt (TBA P+R), Kurt Rohner (TBA Unterhalt) und Roger Brändle (Kantonspolizei). Thema war vor allem die Führung des Veloverkehrs.

### 5.1.5 Gespräch mit Gemeinderat Fischenthal

Am 11. Oktober 2016 fand nochmals ein Gespräch mit Vertretern des Gemeinderats Fischenthal statt. Die Änderungen aufgrund der Vernehmlassung wurden mit der Gemeinde nochmals diskutiert. Teil nahmen Guido Gerber, Gemeinderat Ressort Tiefbau und der Gemeindeschreiber Martin Weilenmann.

## 5.2 Ortseingang von Ried

Keine Varianten (⇒ 6.1 Verkehrskonzept).

## 5.3 Raadstrasse–Ghöchstrasse

Für die Umgestaltung des heute überdimensionierten Strassenraums mit Linksabbiegestreifen wurden verschiedene Ansätze geprüft. Eine zentrale Herausforderung in diesem Bereich war die Wahl einer geeigneten Führung für den Veloverkehr.

### 5.3.1 Variante «Durchgehende Mittelzone»

Die Fahrbahnränder würden in etwa bestehen bleiben und in der Fahrbahnmitte eine durchgehende Mittelzone eingesetzt. Dieser farblich und teilweise baulich abgetrennte Bereich würde zum Abbiegen und Queren dienen. Velofahrer würden im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren. Das Überholen von Velos wäre durch die befahrbare Mittelzone erleichtert.

Abbildung 23 Planausschnitt «Durchgehende Mittelzone»



Stand Planausschnitt: 18.07.2015

Eine Mittelzone passt eher zu städtischen Boulevards und würde in Gibswil als Fremdkörper wirken. Die verkehrsberuhigende Wirkung wird als geringer eingeschätzt als bei Lösungen mit schmaler Fahrbahn. Querungsbedarf ist in Gibswil nicht flächig vorhanden.

⇒ Dieser Ansatz wurde nicht weiterverfolgt.



Stand Planausschnitt: 21.03.2016

**Abbildung 25 Planausschnitt B «Rad-/Fussweg auf Seite Bahnhof»**



Stand Planausschnitt: 21.03.2016

Am Knoten Ghöschstrasse würde eine Abfahrt und eine Querungshilfe erstellt für die Verbindung mit der Ghöschstrasse bzw. die Fortsetzung auf der Fahrbahn in Richtung Fischenthal. Der Rad-/Fussweg würde auf dem Vorplatz des Bahnhofs enden.

Diese Variante wäre eine logische Fortführung der bestehenden Veloinfrastruktur und könnte die Velofahrenden zu den relevanten Querungsstellen im Ort und zum Bahnhof führen. Er wurde als Bestvariante in die Vernehmlassung geschickt.

Verschiedene eingegangene Stellungnahmen äusserten sich kritisch zur vorgesehenen Lösung (siehe Kapitel 7.1 Auswertung der Stellungnahmen). Dies führte zu einer nochmaligen Überarbeitung der Pläne und einer Verlegung des Rad-/Fusswegs auf die gegenüberliegende Strassenseite (Seite Gibswilerstube). Gegen die Weiterführung des Rad-/Fusswegs sprechen vor allem die als kritisch eingeschätzte vortrittsberechtigten Radwegführung über den Knoten Raadstrasse, die irreführende Situation bezüglich Führung der Veloroute und der notwendige Landerwerb.

#### 5.3.4 Variante «Rad-/Fussweg auf Seite Gibswilerstube»

Ein Rad-/Fussweg könnte auch als isolierte Lösung auf Seite der Gibswilerstube erstellt werden. Der neue Rad-/Fussweg würde vom Knoten Raadstrasse bis zur Ghöchstrasse führen und wäre gut 120 m lang. Am Knoten Raadstrasse würden Querungshilfen (via Mittelzone) erstellt, um die neue Velo-Infrastruktur an den bestehenden Rad-/Fussweg und an die Veloroute via Raadstrasse anzubinden.

Abbildung 26 Planausschnitt A «Rad-/Fussweg auf Seite Gibswilerstube»



Stand Planausschnitt: 13.01.2016

**Abbildung 27 Planausschnitt B «Rad-/Fussweg auf Seite Gibswilerstube»**



Stand Planausschnitt: 13.01.2016

Das Ende des Rad-/Gehwegs am Knoten Ghöchstrasse stünde in Konkurrenz zu einer allfälligen Umgestaltung der Vorzone von Restaurant und Laden und der Bahnhof würde vom Rad-/Fussweg nicht erschlossen.

Diese Variante wurde im in die Vernehmlassung geschickten Entwurf nicht weiterverfolgt. Aufgrund der ablehnenden Haltung gegenüber einer Fortsetzung des Rad-/Fusswegs auf Seite Bahnhof wurde eine Verlegung auf die andere Strassenseite aber erneut geprüft. Da mangels Interesse der betroffenen Grundeigentümerin von einer Platzgestaltung beim Knoten Ghöchstrasse abgesehen wird (siehe auch Kapitel 6.4 Umgang mit privaten Vorzonen), ist der Raum für einen Rad-/Fussweg auf Seite der Gibswilerstube vorhanden. Das entstehende Stück Rad-/Fussweg ist zwar isoliert, aber sehr geeignet den Schülerverkehr aus dem gesamten Siedlungsgebiet sicher zur Veloroute an der Raadstrasse zu bringen. Der Anschluss an den Bahnhof wird als weniger relevant erachtet.

- ⇒ Dieser Ansatz wurde in der definitiven Fassung als Bestvariante ausgearbeitet. Gegenüber den oben abgebildeten Entwurfsständen wurden insbesondere die Querungs-/Abbiegehilfe am Knoten Raadstrasse und die Einmündung in die Ghöchstrasse nochmals überarbeitet.



### 5.3.5 Variante «Velos im Mischverkehr auf der Fahrbahn»

Abbildung 28 Planausschnitt «Velos im Mischverkehr»



Stand Planausschnitt: 13.01.2016

Der Veloverkehr könnten (wie heute) ab dem Knoten Raadstrasse im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren. Diese Lösung wird der Bedeutung der Verbindung im Schülerverkehr und dem Sicherheitsbedürfnis der teilweise ungeübten Velofahrer nicht gerecht. Zudem ist unklar, wie der nach der Verschmälerung der Fahrbahn überschüssige Raum sinnvoll genutzt werden kann.

⇒ Dieser Ansatz wurde nicht weiterverfolgt.

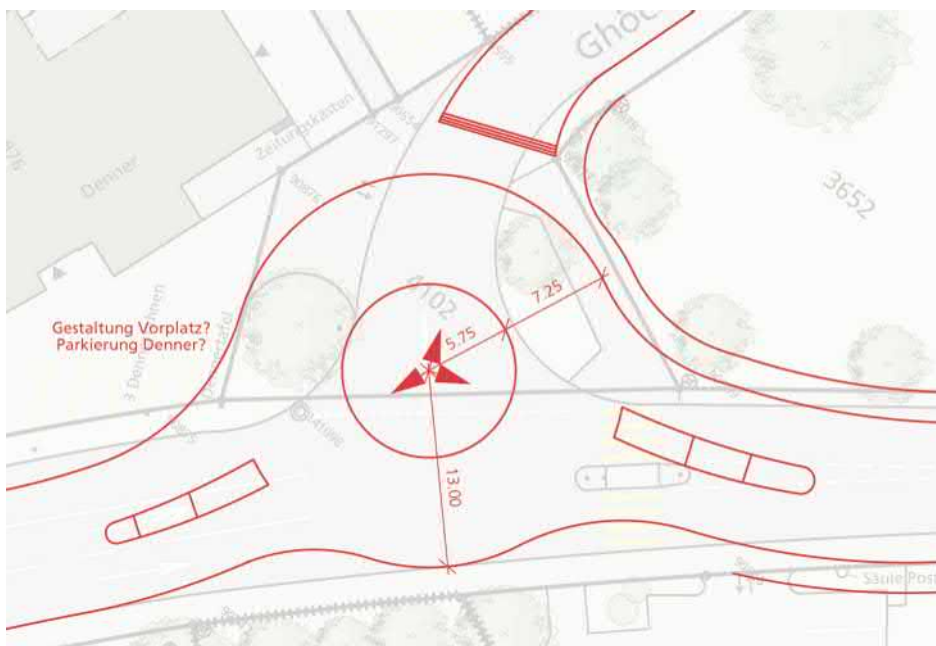
## 5.4 Zentrum (Knoten Ghöchstrasse)

Am Knoten Ghöchstrasse soll die Fahrbahn wieder auf die heutige Breite aufgeweitet und eine baulich geschützte Mittelzone eingebaut werden. ⇒ siehe 6.1 Verkehrskonzept

Im Rahmen der Verkehrsstudie wurden auch Überlegungen zu den private Vorzonen rund um den Knoten Ghöchstrasse angestellt. Sie könnten teilweise in die Sanierung des Strassenabschnitts einbezogen werden. ⇒ 6.4 Umgang mit privaten Vorzonen

In einer Prinzipskizze wurde zudem der Umbau zu einem Kreisel geprüft:

**Abbildung 29** Prinzipskizze Kreisel am Knoten Ghöchstrasse



Stand Planausschnitt: 17.08.2015

Der Umbau des Knotens zu einem Kreisel würde viel zusätzliche Verkehrsfläche beanspruchen. Die Rabatten und Bäume sowie Teile der umliegenden Gärten müssten dafür weichen. Der Vorplatz vor dem Laden würde reduziert und es bliebe kaum mehr Raum für Parkierung.

Von den Fahrgeometrien her wäre der Kreisel ungünstig (kaum bremsende Wirkung in Richtung Fischenthal, dafür sehr grosser Ablenkwinkel in Richtung Ried). Die Bedeutung und die Verkehrsbelastung der Ghöch- und Tösstalstrasse sind sehr unterschiedlich und ein Kreisel würde das verkehrsorientierte Erscheinungsbild des Ortsdurchfahrts verstärken.

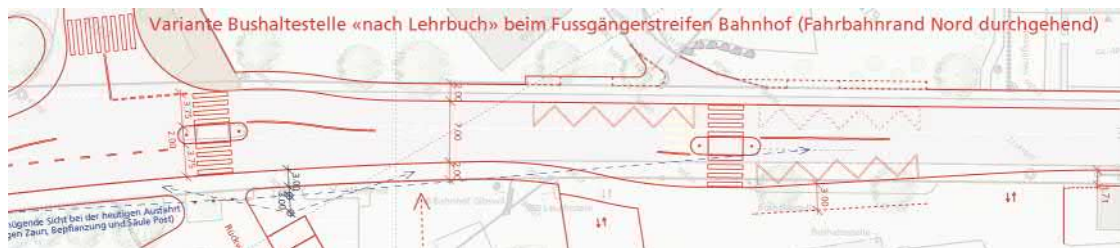
- ⇒ Ein Kreisel ist eine ungeeignete Knotenform für diese Kreuzung. Der teure Umbau wäre auf Grund der geringen Verkehrsbelastung zudem nicht zu rechtfertigen.

## 5.5 Bushaltestelle

Um die geeignetste Anordnung der nötigen Bushaltestellen zu finden, wurden verschiedene Varianten geprüft und gemeinsam mit Gemeindevertretern diskutiert (Stand der folgenden Planausschnitte: August 2015).

### 5.5.1 Geprüfte Varianten

Abbildung 30 Bushaltestelle «nach Lehrbuch»



Stand Planausschnitt: 17.08.2015

Die beiden Haltekanten würden beim Fussgängerstreifen Bahnhof angeordnet und dieser mit einer Mittelinsel gesichert. Diese Mittelinsel würde gleichzeitig das Überholen von haltenden Bussen verhindern.

In Fahrtrichtung Wald wäre die Anordnung auch vor dem Fussgängerstreifen möglich. Auf Grund der geringen Frequenzen ist nicht von massgeblichen Behinderungen des Busses durch weggehende Passagiere auszugehen.

Abbildung 31 Bushaltestelle «nach Lehrbuch» mit beidseitigem Versatz

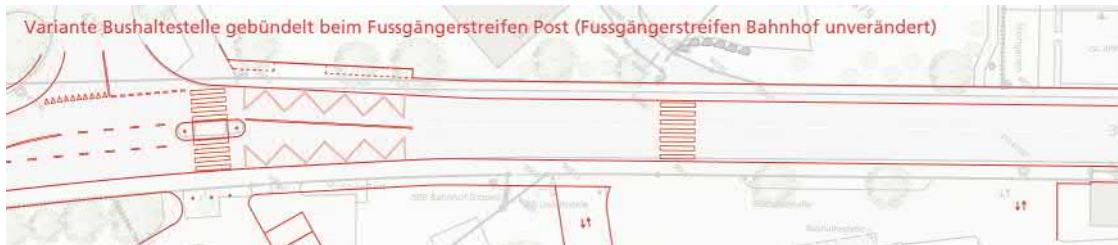


Stand Planausschnitt: 17.08.2015

In Abweichung zur vorangehenden Variante würde der Versatz beidseitig angeordnet. Daraus würde ein grösserer Landerwerb zu Lasten der zwei Privatparzellen gegenüber dem Bahnhof resultieren.



**Abbildung 32 Bushaltestelle beim Fussgängerstreifen Post**



Stand Planausschnitt: 17.08.2015

Die beiden Halteketten würden beim Fussgängerstreifen Post angeordnet. Dort existiert bereits eine Mittelinsel. Für diese Variante müsste die Post-Liegenschaft zwingend rückwärtig erschlossen werden, da die Haltkante im Bereich der heutigen Ein-/Ausfahrt liegt. Die Lage in Bezug zum Bahnhof wäre nicht ideal.

**Abbildung 33 Bushaltestelle verteilt zwischen beiden Fussgängerstreifen**



Stand Planausschnitt: 17.08.2015

Die beiden Halteketten würden jeweils in Fahrtrichtung nach dem Fussgängerstreifen angeordnet. Dies ist die einzige Variante, die ohne Landerwerb gegenüber dem Bahnhof auskommt. Auf Bahnhofseite würde dafür ein umso grösserer Landbedarf resultieren. Die vor- und zurückspringenden Fahrbahnrande ergäben zudem ein sehr unruhiges Bild.

**Abbildung 34 Bushaltestelle mit Mittelperron auf dem Bahnhofplatz**



Stand Planausschnitt: 17.08.2015

Das Trottoir am Rand des Bahnhofplatzes würde als Mittelperron ausgebaut. In Fahrtrichtung Fischenthal würden die Busse auf der Fahrbahn halten. In Richtung Wald würden sie die Strasse queren und das Perron vom Bahnhofplatz her anfahren.

Die Variante überzeugt insgesamt nicht. Der Raumbedarf wäre sehr gross und das nötige Fahrmanöver beim Halten in Richtung Wald ungünstig.

**Abbildung 35 Bushaltestelle in beiden Richtungen auf dem Bahnhofplatz**



Stand Planausschnitt: 17.08.2015

Auf dem Bahnhofplatz würden zwei Haltekanten ausgebildet und die Busse würden in beiden Richtungen in die schmale, dazwischen liegende Fahrgasse fahren. Die Variante überzeugt insgesamt nicht. Die Anlage würden den gesamten Bahnhofplatz füllen, der anderweitig nicht mehr nutzbar wäre und die nötigen Fahrmanöver wären ungünstig.

### 5.5.2 Fazit

Die erste gezeigte Variante «nach Lehrbuch» soll weiterverfolgt werden. Die Gemeindevertreter bevorzugen die Anordnung beider Haltekanten auf der Fischenthaler Seite des Fussgängerstreifens.

## 5.6 Ortseingang von Fischenthal

Zur Verdeutlichung des Übergangs vom Ausserorts- zum Innerortsbereich wurden verschiedene Varianten zur Errichtung eines «Eingangstors» geprüft und gemeinsam mit den Gemeindevertretern diskutiert (Stand der folgenden Planausschnitte: August 2015). Gemäss den Richtlinien des Kantons Zürich sind die Erstellungskosten für eine solche Verkehrsberuhigungsmassnahme von der Gemeinde zu tragen.

Die geeignetste Lage für ein Eingangstor ist vor dem Beginn des hangseitigen Trottoirs beim Fussweg über den Leebach. Der Standort der Innerorts-Tafel liegt zwar heute weiter aussen, frühestens ab hier tritt aber die Siedlung beidseits der Strasse in Erscheinung. Ein Eingangstor am heutigen Standort der Innerorts-Tafel würde zudem in Konflikt zum an die Strasse grenzenden Natur- und Landschaftsschutzgebiet stehen.

Die Tösstalstrasse liegt in der gesamten Kurve ganz oder teilweise innerhalb des Gewässerraums des Leebachs. Zwischen der Strasse und dem höher liegenden Leebach befindet sich eine Böschung (siehe Querprofil).

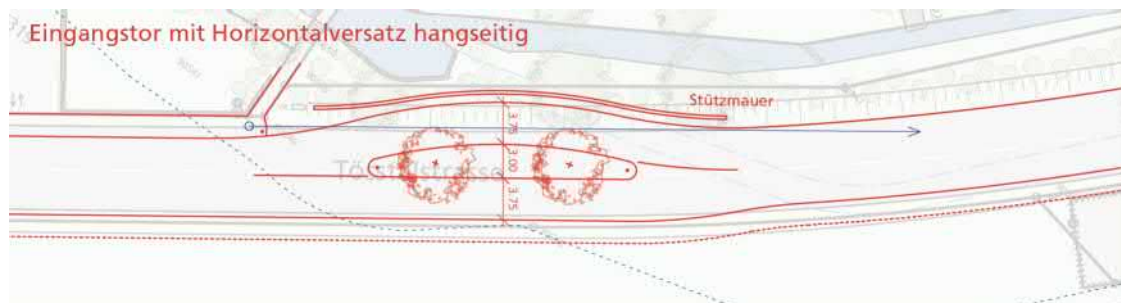
**Abbildung 36 Querprofil 4 (Bestand)**



Stand Querprofil: 24.09.2015

### 5.6.1 Geprüfte Varianten

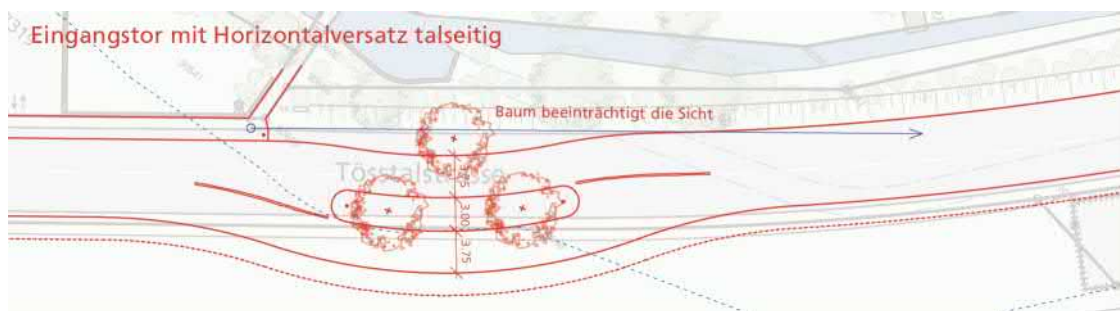
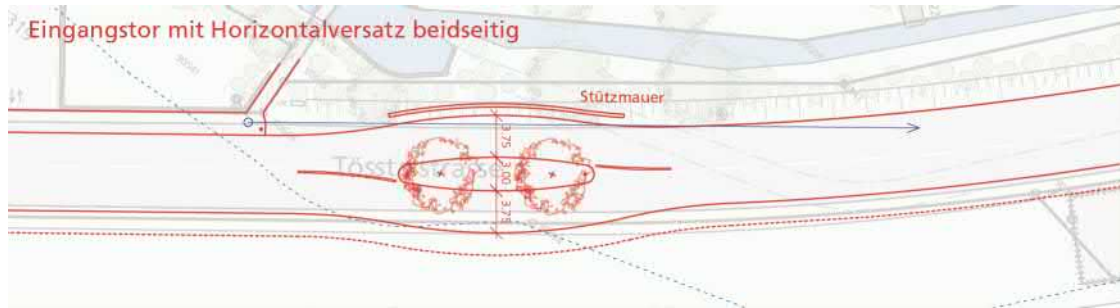
**Abbildung 37 Eingangstor mit Horizontalversatz hangseitig**



Stand Planausschnitt: 17.08.2015

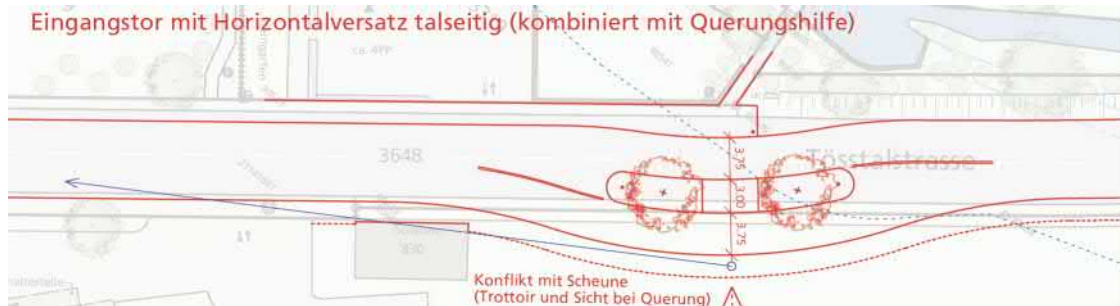
Ein hangseitiger Horizontalversatz würde den einfahrenden Verkehr am effektivsten bremsen (Bestvariante aus verkehrlicher Sicht), bedingt aber den Bau einer langen Stützmauer in unmittelbarer Nähe zum Leebach.





Ein felseitiger Horizontalversatz würde vor allem den ausfahrenden Verkehr bremsen. Um auch bezüglich einfahrendem Verkehr eine Wirkung zu erzielen, müsste die Anlage zusätzlich vom Hang weggerückt werden. Zwar tangiert diese Lösung den Gewässerraum am wenigsten, das Ergebnis überzeugt aber insgesamt nicht.

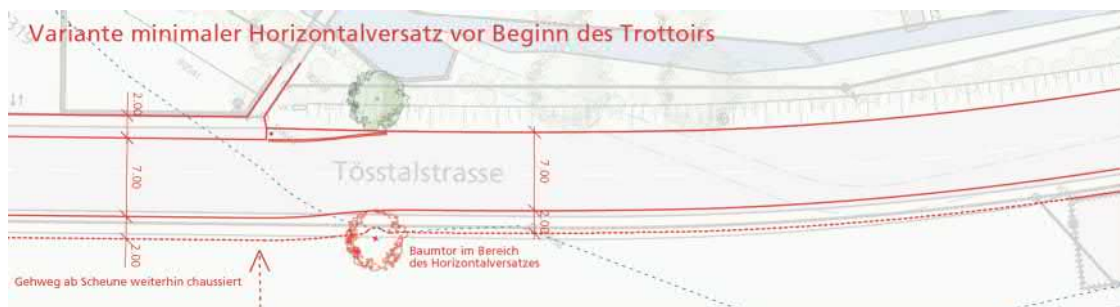
**Abbildung 40 Eingangstor mit Horizontalversatz talseitig (kombiniert mit Querungshilfe)**



Stand Planausschnitt: 17.08.2015

Ein talseitiger Horizontalversatz könnte auch im Bereich des Fusswegs errichtet und mit einer Querungshilfe für Fussgänger ergänzt werden (direktester Weg zum Bahnperon). Wartende Fussgänger wären aber hinter der Scheune versteckt, weshalb die Lösung insgesamt kontraproduktiv wäre.

**Abbildung 41 Minimaler Horizontalversatz vor Beginn des Trottoirs**



Stand Planausschnitt: 17.08.2015

An Stelle eines Eingangstors mit Mittelinsel könnte der Ortseingang auch lediglich mit einem minimalen Horizontalversatz vor dem Beginn des Trottoirs und einem Baumtor angezeigt werden. Da hangseitig bereits ein markanter Baum steht, könnte dies mit der Pflanzung eines einzelnen Baumes erreicht werden.

### 5.6.2 Fazit

Auf den Bau eines eigentlichen Eingangstors soll verzichtet und die Variante mit minimalem Horizontalversatz weiterverfolgt werden. Gründe dafür sind die Kosten, welche die Gemeinde zu übernehmen hätte und das hohe Prozessrisiko auf Grund der Lage im Gewässerraum.

**Abbildung 42 Foto Bestand im Bereich des künftigen Baumtors**



Quelle: Google / Aufnahmedatum: Oktober 2013



## 6 Bestvariante

### 6.1 Verkehrskonzept

⇒ Plan 1622-02 «Gesamtkonzeption»

#### 6.1.1 Ortseingang von Ried

Der Fussgängerstreifen am Ortseingang bleibt wie heute bestehen. Der baumbesetzte Trennstreifen wird verbreitert und die Fahrbahn verschmälert. Für den in Richtung Dorf fahrenden Verkehr entsteht so am Ortseingang ein verkehrsberuhigender Horizontalversatz.

#### 6.1.2 Knoten Rosenberg-/Raadstrasse

Im Bereich des Knotens wird die Fahrbahn wieder aufgeweitet und eine mit Inseln geschützte Mittelzone eingefügt. Sie dient zum Abbiegen und Queren. Für den Fussverkehr wird ein neuer Fussgängerstreifen mit Mittelinsel erstellt. Um das Abbiegen mit grossen Fahrzeugen zu gewährleisten muss der Fussgängerstreifen vom Knoten abgesetzt werden.

Der Rad-/Fussweg endet wie heute am Knoten und mündet in die Ghöchstrasse. Vor dem Knoten wird eine neue Abfahrt erstellt, um dem Veloverkehr die flüssige Weiterfahrt auf der Tösstalstrasse und das Abbiegen zur Rosenbergstrasse oder zum neuen Rad-/Fussweg auf der gegenüberliegenden Seite zu erleichtern. Die Trottoirüberfahrt an der Rosenbergstrasse bleibt.

Die Befahrbarkeit für LKWs mit Anhänger wurde geprüft (siehe Planausschnitt).

#### 6.1.3 Raad- bis Ghöchstrasse

In der Aussenkurve (Seite Gibswilerstube) wird zwischen den beiden Knoten ein fahrbahn-anliegender Rad-/Fussweg angelegt. Die Fahrbahn wird verschmälert und in Richtung Innenkurve verschoben. Die durch die Verschmälerung entstehende Restfläche entlang dem Parkplatz Gibswilerstube wird begrünt. Auf- und Abfahrten erlauben dem Veloverkehr das Queren und Abbiegen via Mittelzone.

Der Rad-/Fussweg soll nicht mit dem Signal 2.63.1 «Gemeinsamer Rad- und Fussweg» signalisiert werden, dann daraus würde eine Benutzungspflicht resultieren, was insbesondere für Velofahrende auf der Tösstalstrasse nicht sinnvoll ist. Sinnvoller ist das Signal 2.61 «Fussweg» mit der Zusatztafel «Velos gestattet». Die Voraussetzungen für eine solche Signalisation (ausgewiesener Schulweg, relativ stark befahrene Strasse und relativ schwach begangenes Trottoir) dürften erfüllt sein. Die Situation ist übersichtlich und das Trottoir wird von keinen Ein- oder Ausfahrten gequert.

#### 6.1.4 Knoten Ghöchstrasse/Bahnhof

Der Rad-/Fussweg endet am Knoten Ghöchstrasse. Er mündet nicht direkt in den Einmündungsbereich, sondern wird um die Kurve bis zur Ein-/Ausfahrt weitergezogen. Die Que-

rung für Fussgänger und Velofahrer findet vom Knoten zurückversetzt statt. Die Bereiche beidseitig der Ghöchstrasse, die im Eigentum des Kantons sind, werden umgestaltet. Die grosse Linde zwischen Knoten und Restaurant ist gemäss Art. 7 Ziff. 5 BZO zu erhalten. Anlässlich der Gespräche mit Gemeindevertretern und Grundeigentümern wurde der Gesundheitszustand des Baumes als schlecht bezeichnet. Falls der Baum nicht erhalten werden kann, muss eine Ersatzpflanzung für diesen das Ortsbild prägenden Baum ins Auge gefasst werden.

Gemeinsam mit der Grundeigentümerin wäre auch eine gemeinsame Gestaltung des Knotenbereichs möglich, die eine Optimierung der Verkehrsführung und Parkierung erlaubt (siehe dazu auch Ausführungen unter 6.4 Umgang mit privaten Vorzonen).

Vor dem Bahnhof werden beidseitig Bushaltestellen erstellt. Eine Mittelinsel sichert den Fussgängerstreifen und verhindert das Überholen der Busse. Wartehäuschen sind nicht vorgesehen, da die Haltestelle hauptsächlich von Aussteigern genutzt wird.

Das Trottoir zwischen der Ghöchstrasse und dem Fussweg über den Leebach wird auf 2.00 m verbreitert. Auf der Bahnhofseite wird der Fussweg ab dem Bahnhof ebenfalls auf 2.00 m verbreitert, aber lediglich chaussiert.

#### **6.1.5 Ortseingang von Fischenthal**

Vor dem Beginn des Trottoirs beim Fussweg über den Leebach verdeutlicht ein Horizontalversatz mit Baumtor den Ortseingang. Auf der Strassenseite zur Bahnlinie hin soll dafür ein neuer Baum gepflanzt werden. Der Fussweg wird zu Lasten der Fahrbahn auf rund 1.50 m ausgebaut. Ein hoher Randstein zwischen Fahrbahn und Fussweg erhöht die Sicherheit für Fussgänger. Da die Fahrbahn in der gesamten Kurve über Schächte in der Innenkurve entwässert wird, stellt dies technisch kein Problem dar.

## **6.2 Gestaltungskonzept**

Die Ausführung erfolgt nach den Normalien des Kantons Zürich. Es sind keine ortsspezifischen Gestaltungselemente vorgesehen.

## **6.3 Landerwerb**

Parz. Nr.	Adresse, Bezeichnung	Fläche
3652	Ghöchstrasse 2/4, bei Einmündung Ghöchstrasse	15 m <sup>2</sup>
3643	Tösstalstrasse 465, Post-Liegenschaft	1 m <sup>2</sup>
3879	Unbebaute Parzelle gegenüber Bahnhof	4 m <sup>2</sup>
4378	Tösstalstrasse 461, Bahnhof SBB	155 m <sup>2</sup>
	Teil des chaussierten Gehwegs (SBB-Areal)	89 m <sup>2</sup>
3314	Tösstalstrasse 451/453, Gleitschirm-Flugschule	2 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>		<b>266 m<sup>2</sup></b>

## 6.4 Umgang mit privaten Vorzonen

Im Zentrumsbereich um den Knoten Ghöchstrasse könnten private Vorzonen in die Sanierung des Strassenabschnitts einbezogen werden. Es handelt sich zum einen um den Vorplatz vor dem Gebäude Tösstalstrasse 466 (Restaurant Gibswilerstube und Laden) und zum anderen um den Bereich zwischen den Gebäuden Tösstalstrasse 461 (Bahnhof SBB) und 465 (Post-Gebäude). Diese Flächen sind der zentrale öffentliche Raum und in diesem Sinn auch das «Gesicht» von Gibswil.

Im März 2016 fand ein Gespräch zwischen Kanton, Gemeinde und den betroffenen Grundeigentümern statt, in der die Möglichkeiten aufgezeigt und Entwicklungsabsichten erfragt wurden. Seitens der Grundeigentümer besteht derzeit kein Wunsch nach Veränderungen oder einer gemeinsamen Umgestaltung.

Im Folgenden werden der Vollständigkeit halber die untersuchten Möglichkeiten/Varianten aufgezeigt:

### 6.4.1 Restaurant Gibswilerstube und Laden (Parz. Nr. 5021)

Auf dem Vorplatz sind heute Parkfelder für den Laden angeordnet. Da in diesem Bereich kein Trottoir besteht, verläuft die öffentliche Fusswegführung ebenfalls über das Privatgrundstück. Das AFV möchte diese Lücke im Fusswegnetz schliessen. Ob bereits ein eingetragenes Wegrecht besteht, war anlässlich des Gesprächs unklar. Ein Verzicht auf ein durchgehendes Trottoir im Eigentum des Kantons würde ein eingeräumtes Wegrecht auf Privatgrund voraussetzen.

Aus den Schrägparkfeldern muss entweder rückwärts in die Ghöchstrasse gefahren werden oder vorwärts über einen hohen Randstein direkt in die Tösstalstrasse. Zeitweise ist auch die Durchfahrt vor der Aussenterrasse in Richtung Parkplatz des Restaurants Gibswilerstube möglich. Zum Schutz der Gäste wird die Durchfahrt während der warmen Saison mit einem mobilen Pfosten verhindert.

Im Bereich der Gibswilerstube wäre der Fahrbahnrand im in die Vernehmlassung geschickten Entwurf um rund einen Meter zurückgerückt. Die gewonnene Fläche hätte zur Realisierung einer besseren Vorzone zur Verfügung gestellt werden können. Die heutige Ausfahrt rückwärts auf die Ghöchstrasse wäre (als Neuanlage) nicht mehr bewilligungsfähig.

Im Rahmen der Verkehrsstudie wurden mehrere Varianten für eine gemeinsame Umgestaltung des Vorplatzes, der teilweise auch im Eigentum des Kantons ist, aufgezeigt. Eine zusammenhängende Umgestaltung ist nur gemeinsam möglich. Die untenstehenden Variantenpläne (Stand März 2016) waren Grundlage des Gesprächs mit den betroffenen Grundeigentümern:

**Abbildung 43 Variante Platzgestaltung P1**



Stand Planausschnitt: 02.03.2016

Ein- und Ausfahrt Ghöchstrasse, durchgehender Gehbereich entlang Fassade.

**Abbildung 44 Variante Platzgestaltung P1a**



Stand Planausschnitt: 02.03.2016

Ein- und Ausfahrt Ghöchstrasse, Gehbereich würde zu Gunsten der Senkrechtparkierung unterbrochen.



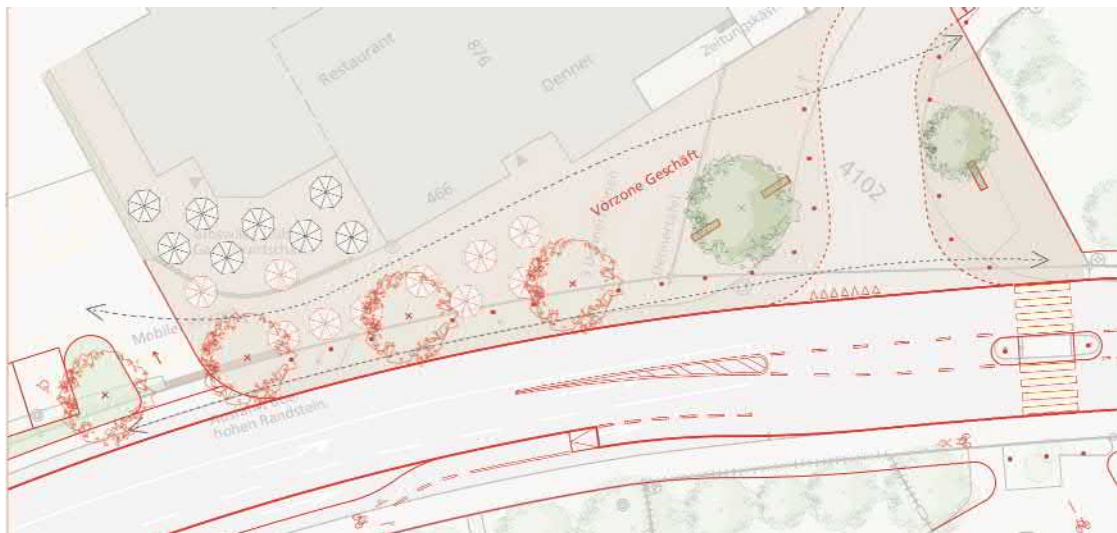
**Abbildung 45 Variante Platzgestaltung P2**



Stand Planausschnitt: 02.03.2016

Einfahrt Ghöchstrasse, Schrägparkierung, Ausfahrt via grosser Parkplatz, kritische Durchfahrt vor Gartenwirtschaft, kein durchgehender Gehbereich.

**Abbildung 46 Variante Platzgestaltung P3**



Stand Planausschnitt: 02.03.2016

Durchgehende platzartige Gestaltung (inkl. Einmündungsbereich Ghöchstrasse), grosszügige verkehrsfreie Vorzone, sämtliche Parkierung auf dem grossen Parkplatz.

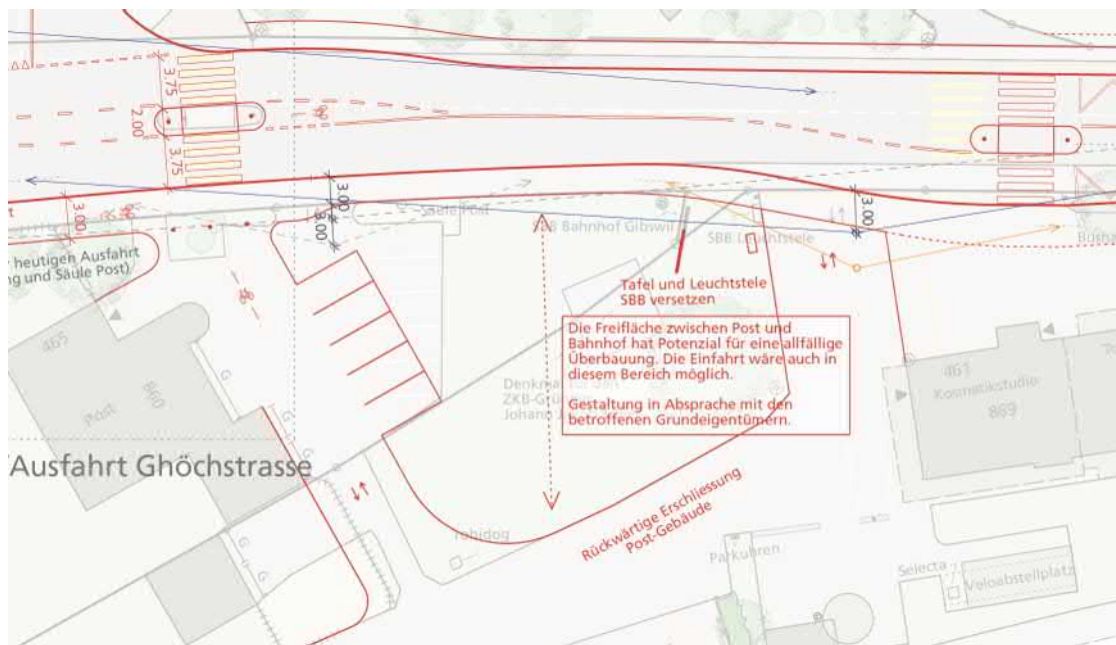
#### 6.4.2 Post-Gebäude und Bahnhof (Parz. Nrn. 4378 und 3643)

Die heutige Ein- und Ausfahrt des Grundstücks Nr. 3643 (Post-Gebäude) ist ungünstig. Kritisch sind die Sichtverhältnisse und die Nähe zum Fussgängerstreifen mit Mittelinsel. Zwischen Post-Gebäude und Bahnhof liegt heute eine grösstenteils ungenutzte Freifläche. Sie gehört zu den Grundstücken Nrn. 3643 (Post-Liegenschaft) und 4378 (SBB). Vorgesprochen wird eine rückwärtige Erschliessung des Post-Gebäudes via SBB-Areal. Im Rahmen einer baulichen Entwicklung auf der Freifläche könnte die gemeinsame Ein-/Ausfahrt auch an eine günstigere Lage verschoben werden.

Zur Realisierung des Rad-/Gehwegs hätte im in die Vernehmlassung geschickten Entwurf vom Knoten Ghöchstrasse bis zur Ein-/Ausfahrt Bahnhof ein Streifen von rund einem Meter Breite zu Lasten der Parz. Nr. 3643 (Post-Liegenschaft) erworben werden müssen. Die direkteste Verbindung vom Ende des vorgesehenen Rad-/Gehwegs zu den Veloabstellplätzen am Bahnhof würde nicht der Tösstalstrasse entlang, sondern über die Parz. Nr. 3643 (Post-Liegenschaft) führen.

Eine koordinierte Planung würde sich anbieten, um für diesen Bereich eine für die Öffentlichkeit und die Grundeigentümer möglichst gute Lösung zu finden.

**Abbildung 47** Planausschnitt rückwärtige Erschliessung Post-Gebäude



Stand Planausschnitt: 02.03.2016

Im Gegensatz zur im beiliegenden Plan dargestellten Variante hätte der Rad-/Fussweg am Knoten Ghöchstrasse geendet. Velos und Fussgänger wären via Privatgrund zum Bahnhof gelangt. Dies hätte ein entsprechendes Wegrecht vorausgesetzt. Der betroffene Grundeigentümer lehnt ein solches Wegrecht vor dem Hintergrund, dass die Poststelle demnächst geschlossen wird ab.

## **6.5 Werkleitungen**

Von Seiten der Gemeinde Fischenthal besteht bezüglich Werkleitungen kein Handlungsbedarf.

## **6.6 Lärm**

Durch das Projekt wird kein Mehrverkehr generiert.

## **6.7 Etappierung**

Eine mögliche Etappierung wurde im Rahmen der Verkehrsstudie nicht untersucht.

## 6.8 Kosten

### 6.8.1 Kostenschätzung Anteil Kanton Zürich

Grobkostenschätzung mit Genauigkeit +/- 30 % basierend auf Einheitspreisen AFV und Referenzpreisen asa AG. Preise inkl. MWST. Nicht inbegriffen: Beleuchtung, allfällige Arbeiten an Werkleitungen, Verbreiterung des Jona-Bachdurchlasses

Kostenelemente	Massenauszug	Einheit	Einheitspreis	Gesamtpreis
auf Fr. 1'000.- gerundet				
<b>Strassenbau</b>				
Neubau Trottoir	42	m²	200.00	8'000.00
Erneuerung Trottoir	1083	m²	150.00	162'000.00
Neubau Rad-/Fussweg	366	m²	250.00	92'000.00
Erneuerung Rad-/Fussweg	482	m²	200.00	96'000.00
Neubau Fahrbahn	134	m²	300.00	40'000.00
Erneuerung Fahrbahn	5319	m²	250.00	1'330'000.00
Chaussierter Fussweg	495	m²	150.00	74'000.00
Anpassungen Grünflächen	123	m²	50.00	6'000.00
Abfahrten Rad-/Fussweg	2	Stk.	5'000.00	10'000.00
Bushaltestelle Fahrbahn	2	Stk.	35'000.00	70'000.00
Mittelinsel	2	Stk.	30'000.00	60'000.00
Fussgängerschutzinsel	3	Stk.	50'000.00	150'000.00
<b>Total Strassenbau</b>				<b>2'098'000.00</b>
<b>Diverses/Unvorhergesehenes</b>	10%	von Total Strassenbau		<b>210'000.00</b>
<b>Honorarkosten/Baunebenkosten</b>	15%	von Total Strassenbau		<b>315'000.00</b>
<b>Landgeschäfte</b>				
Landerwerb Bauzone	266	m²	400.00	106'000.00
<b>Total Landgeschäfte</b>				<b>106'000.00</b>
<b>Grobkosten Total</b>	+/- 30 %, gerundet auf 100'000.-			<b>2'700'000.00</b>



## 6.8.2 Kostenschätzung Anteil Gemeinde Fischenthal

Von der Gemeinde Fischenthal sind voraussichtlich lediglich die Kosten für die neuen Bäume am Ortseingang und an der Einmündung Ghöchstrasse zu tragen. Der definitive Kostenteiler wird aufgrund des Vorprojektes zwischen dem AFV und der Gemeinde Fischenthal ermittelt.

Grobkostenschätzung mit Genauigkeit +/- 30 % basierend auf Einheitspreisen AFV und Referenzpreisen asa AG. Preise inkl. MWST. Nicht inbegriffen: Beleuchtung, allfällige Arbeiten an Werkleitungen oder an Kunstbauten.

Kostenelemente	Massenauszug	Einheit	Einheitspreis	Gesamtpreis
auf Fr. 1'000.- gerundet				
Baum neu (in Grünfläche)	2	Stk.	3'000.00	6'000.00
<b>Total</b>				<b>6'000.00</b>
<b>Diverses/Unvorhergesehenes</b>	10%	von Total Strassenbau		<b>600.00</b>
<b>Honorarkosten/Baunebenkosten</b>	15%	von Total Strassenbau		<b>900.00</b>
<b>Grobkosten Total</b>	+/- 30 %, gerundet auf 1'000.-			<b>8'000.00</b>

## 6.9 Abweichungen von kantonalen Standards

Entgegen dem Grundsatz 3 in der Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich», der besagt, dass für den Veloverkehr innerorts beidseitige Radstreifenlösungen vorzusehen sind, soll in Gibswil ein Rad- und Fussweg erstellt werden. Dies aus folgenden Gründen:

- Der Rad-/Fussweg dient als Verbindung zwischen der bestehenden Veloroute und den Siedlungsgebieten.
- Die Separatführung entspricht den Sicherheitsbedürfnissen der Velofahrenden. Der Radweg wird auch als Schulweg benutzt.
- Eine Führung der Velofahrenden im Mischverkehr auf nur gut 100 Metern widerspricht dem Grundsatz der zusammenhängenden und einheitlichen Gestaltung.
- Die für den Rad-/Fussweg benötigten Flächen stehen zur Verfügung.

Der Leitfaden «Ausbaustandard für Staatstrassen» gibt als Regelquerschnitt für Staatstrassen der Verkehrslastklasse T3 6.50 m vor (innerorts und ausserorts). Abweichend davon soll der Querschnitt der Tösstalstrasse in Gibswil künftig 7.00 m betragen. Dies aus folgenden Gründen:

- Auch für die Ortsdurchfahrt Ried wurde bereits ein Querschnitt von 7.00 m gewählt. Der Querschnitt wäre so für den gesamten zusammenhängenden Innerortsbereich homogen.
- Ein Querschnitt von 6.50 m wäre für Velos im Mischverkehr ungünstig.

## 6.10 Klärungsbedarf im Vorprojekt

Die wegen des Hochwasserschutzes empfohlene Vergrösserung des Bachdurchlasses der Jona soll ins Vorprojekt integriert werden. In diesem Zusammenhang ist auch die Sicht aus der Eggstrasse in Richtung Dorf zu verbessern, die heute durch die Brüstungsmauer behindert wird.

Der durch die Fahrbahnversmälnerung entstehende Grünstreifen entlang dem Parkplatz des Restaurants Gibswilerstube könnte abgetreten werden. Die Grundeigentümerin zeigte anlässlich eines Gesprächs im März 2016 allerdings kein Interesse daran.

## 7 Vernehmlassung

Die Vernehmlassung dauerte vom 25. April bis 27. Mai 2016. Folgenden Stellen wurde die Bestvariante zur Stellungnahme zugestellt:

- Amt für Verkehr, Bauen an Staatsstrassen, Martina Ott, Abteilungsleiterin
- Tiefbauamt, P+R, Markus Walt, Sektionsleiter Ost
- Unterhaltsregion III, Kurt Rohner, Leiter
- Kantonspolizei, Roger Brändle, Verkehrstechnische Abteilung
- Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Christoph Zemp, Amtschef
- Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland, René Bauert, Bereichsleiter Betrieb
- Gemeinde Fischenthal, Guido Gerber, Gemeinderat Ressort Tiefbau

### 7.1 Auswertung der Stellungnahmen

Verfasser/Anmerkungen	Übernahme ins BGK	Entscheid AFV
<b>Gemeinde Fischenthal (Auszug aus dem GR-Protokoll)</b>		
Die Verkehrsstudie wird positiv zur Kenntnis genommen. Einer Projektierung steht aus Sicht der Gemeinde nichts im Weg.	–	
Der voraussichtliche Gemeindeanteil von Fr. 15'000.– wird in die Finanzplanung eingestellt.	–	
<b>Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft AWEL (Christoph Zemp)</b>		
Die Führung des Veloverkehrs via einen neuen Bahnübergang nördlich des Bahnhofs soll geprüft werden.	Nein	Den hohen Kosten steht zu wenig Nutzen gegenüber.
Für linksabbiegende Velofahrer zum Bahnhof aus Richtung Fischenthal soll ein zusätzlicher Aufstellbereich angeboten werden.	Nein	Kein Bedarf. Die offiziellen Velorouten werden via Eschmattstrasse geführt. Auf der Tösstalstrasse verkehren im Ausserortsbereich lediglich geübte Velofahrer.
<b>Kantonspolizei, Verkehrstechnische Abteilung (Adj Daniel Schiess)</b>		
Der Rad-/Fussweg soll aus Sicherheitsgründen vortrittsbelastet über die Raadstrasse geführt werden, da der Knoten auch der Erschliessung der Industrie Eschmatt dient. Da die Radroute an der Raadstrasse abzweigt fahren zudem nur wenige Velofahrer geradeaus weiter.	Ja	Der Rad-/Fussweg soll ab dem Knoten Raadstrasse auf der Seite Gibswilerstube weitergeführt werden (Seitenwechsel).

Zusätzliche Abfahrt am Ende des Rad-/Fusswegs beim Bahnhof, damit Velofahrer nicht auf dem Trottoir weiterfahren.	Nein	Von einem Rad-/Fussweg auf Seite Bahnhof wird abgesehen (siehe vorherige Zeile). Die Forderung wird damit hinfällig.
Die Variante P2 zur Platzgestaltung vor der Gibswilerstube (Einbahnsystem) wird abgelehnt.	Ja	Mangels Interesse der Grundeigentümerin wird von einer Umgestaltung des Platzbereichs abgesehen.
Der Knoten Ghöchstrasse soll analog zum Knoten Raadstrasse ausgestaltet werden. Die vorgesehene Knotengestaltung mit Sperrfläche und (zu) kurzem Mehrzweckstreifen wird als nicht sinnvoll erachtet.	Ja	Mit der Führung des Rad-/Fusswegs auf Seite Gibswilerstube und dem Verzicht auf eine Umgestaltung des Platzbereichs ist Raum für den Einbau eines zusätzlichen Inselkopfes vorhanden.
Bei allen Einmündungen, Ausfahrten und Fussgängerquerungsstellen sind die notwendigen Sichtweiten zu gewährleisten.	Ja	Die Sichtweiten sind im Plan dort ausgewiesen, wo sie nicht offensichtlich eingehalten werden.
Die Fussgängerquerungsstellen sind normgerecht zu beleuchten.	–	Die Beleuchtung wird erst in der weiteren Projektierung behandelt.
Die mit der Studie verbundenen Verkehrsanordnungen werden bei Vorliegen eines Bauprojektes detaillierter geprüft bzw. erlassen.	–	

Tiefbauamt, Projektieren und Realisieren, Sektion Ost (Markus Walt)		
Die Zielformulierungen und die vorgesehenen Regelquerschnitte sind in Relation zum Verkehrsaufkommen und zur Funktion der Strasse plausibel. Bei Mittelinseln sind Durchfahrtsbreiten von mind. 3.75 m vorzusehen.	Ja	3.75 m Durchfahrtsbreite ist bei allen Einbauten gewährleistet.
Variantenstudien sind empfehlenswert, sollten aber erst vertieft im Rahmen der Projektierung ausgearbeitet werden. Varianten bei Verkehrskonzepten sind nur Ideen «ohne Tiefgang».	–	
Am Ortseingang aus Richtung Ried ist eine Strassenbreite von 7 m angemessen.	Ja	So vorgesehen.
Im Bereich Raadstrasse bis Ghöchstrasse ist eine Reduktion auf 7 m Strassenbreite vernünftig. Die Reduktion der Linksabbiegespuren auf eine durchgehende Mittelzone ist zu begrüssen.	Ja	So vorgesehen.
Der kombinierte Rad-/Fussweg ist mit 3 m zu grosszügig bemessen. Eine Breite von 2.50 m mit Verbreiterungen um 0.25 m in Steigungsbereichen wäre angemessen.	Nein	Der aufgrund des grosszügig ausgebauten Fahrbahnprofils vorhandene Raum soll als Rad-/Fussweg umgenutzt und nur punktuell als Grünstreifen gestaltet werden.



Gegen einen Kreisel am Knoten Ghöschstrasse sprechen die Fahrgeometrie, der übermässige Landbedarf und das sehr ungleiche Verkehrsaufkommen an den Kreiselarmen.	Ja	Die Variante Kreisel soll nicht weiterverfolgt werden.
Die vorgeschlagenen Varianten zur Anordnung der Bushaltestellen sind alle sicher, da sie nicht überholbar sind. Alle Varianten auf der Fahrbahn sind denkbar. Die Varianten auf dem Bahnhofplatz sind zu aufwändig und verhindern eine anderweitige Nutzung des Platzes.	Ja	Das AFV empfiehlt die Variante «nach Lehrbuch» zur Übernahme ins Bauprojekt.
Ein Eingangstor am Ortseingang von Fischenthal her könnte den Verkehr zwar etwas abbremesen, die erforderlichen Massnahmen dafür sind aber zu aufwändig.	Ja	Ein kleiner Horizontalversatz vor dem Beginn des Trottoirs kombiniert mit einem Baumtor soll den Ortseingang anzeigen.
Prinzipiell gelten die Standards des Kantons Zürich und der dazu vorgesehene Kostenteiler. Bauliche Gestaltungselemente können das Verhalten der Verkehrsteilnehmer günstig beeinflussen, liegen aber meist ausserhalb der Standards und sind teuer.	Ja	Es sind keine speziellen Gestaltungselemente vorgesehen. Die Baumpflanzungen sollen von der Gemeinde übernommen werden.
Die ausgewiesenen Kosten sind nachvollziehbar, scheinen aber eher hoch.	–	
Die Verkehrsstudie kann prinzipiell als gut bezeichnet werden. Von Seiten Projektieren kann sie aber nicht einfach 1:1 umgesetzt werden. Die einzelnen Elemente werden im Lauf der weiteren Projektierung objektiv beurteilt und entsprechend ins Bauprojekt übernommen oder nicht.	–	

Tiefbauamt, Strasseninspektorat, Unterhaltsregion III (Kurt Rohner)		
Die im Bericht erwähnte «überdimensionierte» Tösstalstrasse ist aus Sicht des Winterdienstes auf fast 800 m.ü.M zu relativieren. Heute kann der Schnee im Strassenraum liegengelassen werden. Eine Abfuhr ist nicht wirtschaftlich und unerwünscht.	–	Der Winterdienst ist im vorliegenden Projekt gewährleistet. Das Liegenlassen von Schnee ist im Projektperimeter auf diversen Flächen möglich
Das Strasseninspektorat fordert für Gibswil 4.00 m Durchfahrtsbreite	Nein	3.75 m Durchfahrtsbreite entsprechen dem im Kanton Zürich üblichen Kompromiss zwischen den diversen Ansprüchen an den Strassenraum.

Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland VZO		
In Gibswil verkehrt nur noch die Buslinie 854 (abends ab 20 Uhr), der Nachtbus wurde gestrichen. Den Entscheid, ob die S-Bahn ab 2018 im Stundentakt verkehrt fällt der ZVV noch dieses Jahr.	Ja	Wir gehen davon aus, dass es in allen möglichen Szenarien Bushaltestellen braucht.
Die VZO begrüßen die vorgesehene Anordnung der Bushaltestellen «nach Lehrbuch».	Ja	So vorgesehen.

## 7.2 Zweite Stellungnahme der Gemeinde

Das aufgrund der Vernehmlassung überarbeitete Projekt wurde am 11. Oktober 2016 der Gemeinde Fischenthal erneut vorgestellt. Der Gemeinderat äusserte sich dazu in einer Stellungnahme (Auszug aus dem GR-Protokoll vom 2. November 2016). Entgegen der bisherigen Annahme ist der Baum an der Einmündung der Ghöchstrasse gemäss Art. 7 Ziff. 5 BZO zu erhalten. Die Lage des Rad-/Fusswegs und der Fahrbahnkante wurden im Einmündungsbereich aufgrund dieser geänderten Ausgangslage nochmals verändert. Diese geringfügige Änderung wurde in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt. Die Kosten für eine allfällige Ersatzpflanzung sind im Gemeindeanteil enthalten.

Verfasser/Anmerkungen	Übernahme ins BGK	Entscheid AFV
Gemeinde Fischenthal (Auszug aus dem GR-Protokoll)		
Das angepasste Projekt wird nach wie vor begrüsst, insbesondere auch in Bezug auf die neue Linienführung des Veloverkehrs.	–	
Der Baum auf Kat. Nr. 5021 ist gemäss Art. 7 Ziff. 5 BZO zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen. Sofern die ordentliche Grundstücknutzung übermässig erschwert ist, kann eine Ersatzpflanzung in veränderter Lage erfolgen.	Ja	Der Kanton begrüsst den Erhalt des raumwirksamen Baumes. Die Lage des Rad-/Fusswegs und der Fahrbahnkante werden im Einmündungsbereich entsprechend angepasst.
Es wird davon ausgegangen, dass die Hinweise gemäss «Gefahrenkartierung/Naturgefahren» der Baudirektion des Kantons Zürich (AWEL) im Strassenprojekt berücksichtigt werden.	Ja	Der Sanierungsbedarf des Bachdurchlasses der Jona ist bekannt. Die Eindolung soll im Rahmen des Bauprojekts vergrössert werden.

## 8 Externe Kommunikation

Bisher fanden zur Verkehrsstudie folgende Gespräche mit externer Beteiligung statt:

- Gespräch mit Gemeinde Fischenthal am 25. August 2015
- Gespräch mit Pro Velo Kanton Zürich am 3. Februar 2016
- Gespräch mit Grundeigentümern und Gemeinde Fischenthal am 14. März 2016
- Gespräch mit Gemeinde Fischenthal am 11. Oktober 2016

## 9 Unterlagen

- Plan 1622-01 Bestand, Situation 1:500, datiert 21. März 2016
- Plan 1622-02 Gesamtkonzeption, Situation 1:500, datiert 24. November 2016
- Plan 1622-03 Querprofile Bestand, Schnitte 1:50, datiert 24. September 2016