

Technischer Bericht

Tempo-30-Zone Gersau West

Anhörung

R+K

Die Raumplaner.

**R+K
Raumplanung AG**

Poststrasse 4
8808 Pfäffikon SZ
T 055 415 00 15

Im Aeuli 3
7304 Maienfeld GR
T 081 302 75 80

Oberalpstrasse 81
6490 Andermatt UR
T 041 887 00 27

info@rkplaner.ch
www.rkplaner.ch



366-17
20. November 2025

Impressum

Auftrag	Bezirk Gersau, Tempo-30-Zone West, Technischer Bericht		
Auftraggeber	Bezirksverwaltung Gersau Ausserdorfstrasse 7 6442 Gersau		
Auftragnehmer	R+K Raumplanung AG Poststrasse 4 8808 Pfäffikon SZ T 055 415 00 15	R+K Raumplanung AG Im Aeuli 3 7304 Maienfeld GR T 081 302 75 80	R+K Raumplanung AG Oberalpstrasse 81 6490 Andermatt UR T 041 887 00 27
Bearbeitung	Marcel Rust, Jan Braun, Lino Ziltener		
Titelbild	Eigenes Foto		
Qualitätsmanagement	SQS ISO 9001		

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Aufgabenstellung	4
1.3	Strassenverzeichnis (Eigentümerverhältnisse)	5
2.	Ziele und Wirkungen	7
2.1	Ziele	7
2.2	Wirkungen	7
3.	Analyse	9
3.1	Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum	9
3.2	Erschliessungsplan	9
3.3	Knotensituation	10
3.4	Fuss- und Veloverkehr	11
3.5	Verkehrsunfälle	12
3.6	Verkehrsmessung	13
4.	Massnahmen Tempo-30-Zone	15
4.1	Massnahmenbedarf	15
4.1.1	Beispiele weiche Massnahmen (Grundausstattung)	15
4.1.2	Beispiele weiche Massnahmen (Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit)	15
4.1.3	Beispiele harte Massnahmen (Bauliche Massnahmen)	15
4.2	Massnahmenkonzept	16
4.2.1	Gestaltung Bachstrasse	16
4.2.2	Eingang Tempo-30-Zone	17
4.2.3	Reminder «30»	18
4.2.4	Knotensituationen	18
4.2.5	Fussgängerstreifen	20
4.2.6	Fussgängerlängsstreifen	21
4.2.7	Beurteilung Massnahmen	21
4.3	Überprüfung der Massnahmen	22
4.4	Auswirkungen	23
5.	Fazit	24

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Auslöser Der Bezirk Gersau beabsichtigt, im westlichen Teil des Dorfzentrums eine Tempo-30-Zone nach Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) einzuführen.

Der betrachtete Perimeter umfasst das gesamte Gebiet westlich des «Inneren Dorfbachs» im Bezirk Gersau, mit Ausnahme der Talstrasse. Die Talstrasse ist über die Kantonsstrasse erschlossen und als Sackgasse ausgebildet. Daher liegt sie ausserhalb des Perimeters der geplanten Tempo-30-Zone.

Perimeter



Abb. 1: Perimeter Tempo-30-Zone, Quelle Hintergrund: Luftbild WebGIS Kanton Schwyz, März 2025

1.2 Aufgabenstellung

Gesetzesänderung per
01.01.2023

Gemäss dem Merkblatt zur Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen des Tiefbauamts des Kantons Schwyz (2023) ist für die Einführung einer Tempo-30-Zone auf nicht verkehrsorientierten Strassen ein technischer Bericht zu erarbeiten. In diesem sind folgende Themen abzuhandeln:

- Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum
- Nachweis aktuelles Geschwindigkeitsniveau (V85)

- Umschreibung der vorgesehenen Massnahmen zur Erreichung der Ziele
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen
- Massnahmenplan des gesamten Perimeters
- Strassenverzeichnis (Auflistung der Strassen bzw. Strassenabschnitte)

Massnahmenplan Beiliegend zum technischen Bericht sind die vorgesehenen baulichen, betrieblichen und gestalterischen Massnahmen in einem Massnahmenplan darzustellen.

1.3 Strassenverzeichnis (Eigentümergehörigkeiten)

Die für die Erschliessung des Quartiers relevanten Strassen liegen im Eigentum des Bezirks Gersau. Daran anschliessend bestehen mehrere untergeordnete Strassen in privatem Eigentum. Gemäss Artikel 113 der Signalisationsverordnung (SSV) kann die zuständige Behörde nach Anhörung der Eigentümer auch auf öffentlich zugänglichen Strassen in privatem Besitz Verkehrsanordnungen erlassen.

Legende

-  Perimeter T30-Zone
-  Kantonsstrasse
-  Bezirksstrasse
-  Strasse im priv. Eigentum

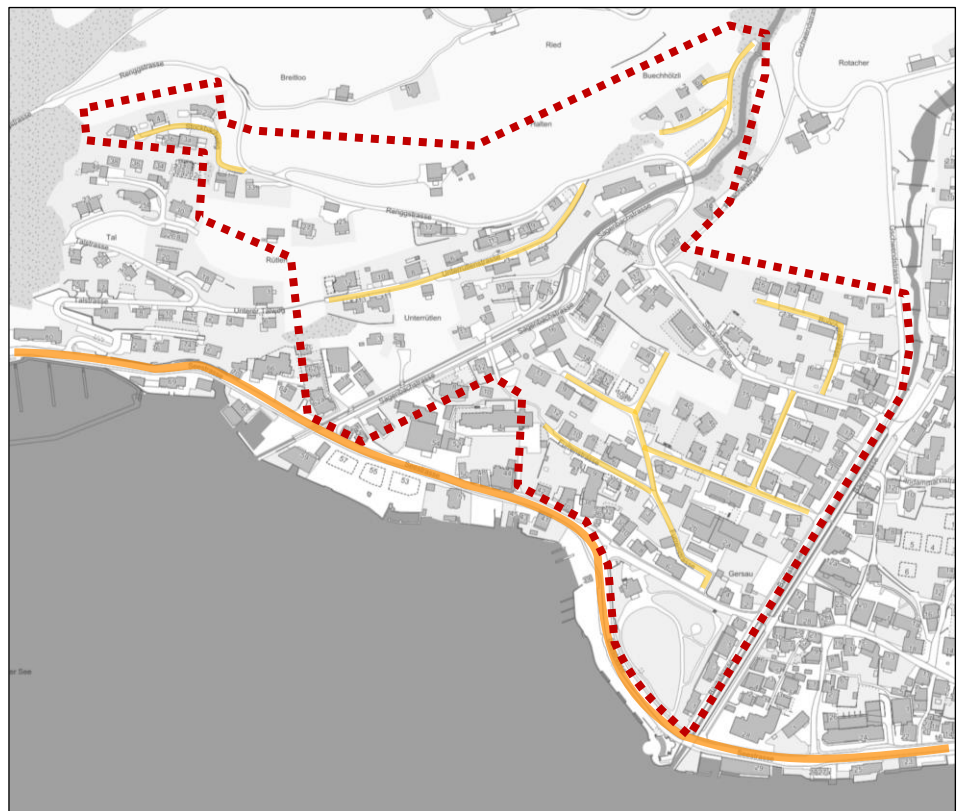


Abb. 2: Eigentumsverhältnisse innerhalb des Perimeters, Quelle: WebGIS Kanton Schwyz

Strassenverzeichnis

Strassenname	Eigentum	Klassierung (siehe Kapitel 3.2)
Ausserdorfstrasse	Bezirk	Basiserschliessung
Bachstrasse	Bezirk	Basiserschliessung
Sagenbachstrasse	Bezirk	Basiserschliessung
Stückistrasse	Bezirk	Groberschliessung
Renggstrasse	Bezirk	Groberschliessung
Gschwendstrasse	Bezirk	Feinerschliessung
Fidmenstrasse	Privat	Feinerschliessung
Wyssgerbistrasse	Privat	Feinerschliessung
Furrenstrasse	Privat	Feinerschliessung
Buochenstrasse	Privat	Feinerschliessung
Buochhölzli	Privat	Feinerschliessung
Unterrütlenstrasse	Privat	Feinerschliessung
Stockbachweg	Privat	Feinerschliessung

2. Ziele und Wirkungen

2.1 Ziele

Ziele Tempo 30 Mit der Einführung der Tempo-30-Zone wird beabsichtigt, folgende Ziele zu erreichen:

- Senkung der gefahrenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Allgemeinen sowie die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr im Speziellen;
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, da tiefere Geschwindigkeiten zu ruhigerem Fahrverhalten und reduzierten Verkehrsemissionen führen;
- Reduktion der Anzahl, sowie insbesondere auch die Schwere von Unfällen.

2.2 Wirkungen

Kürzerer Anhalteweg Innerhalb von Tempo-30-Zonen nimmt grundsätzlich die Unfallschwere gegenüber Tempo 50 ab. Der Anhalteweg beträgt bei 50 km/h nahezu 40 m und bei 30 km/h rund 20 m, was einer Halbierung entspricht.

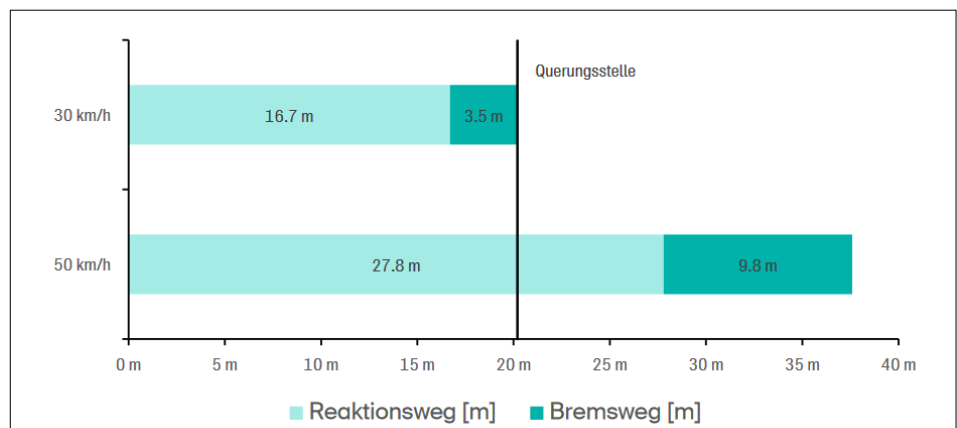


Abb. 3: Anhaltewege bei 30 km/h und 50 km/h bei trockener Fahrbahn. Quelle: bfu (2020): Mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöhen.

Reduziertes Unfallrisiko Das Unfallrisiko nimmt durch die erheblich kürzeren Anhaltewege deutlich ab. Während das Fahrzeug bei trockener Fahrbahn und einer Vollbremsung mit 30 km/h bereits nach rund 20 Metern stillsteht, beginnt bei einer Vollbremsung mit 50 km/h bei knapp 28 Meter erst der Bremsweg. Das Fahrzeug kommt bei einer Vollbremsung mit Tempo 50 erst nach rund 37 Metern zum Stillstand. Kommt es trotz der niedrigen Geschwindigkeit und dem kürzeren Anhalteweg zu einer Kollision, so ist die Unfallschwere deutlich geringer, da die kinetische Energie deutlich kleiner ist.

Aufprallgeschwindigkeit und
Mortalität

Das Sterberisiko für Fussgängerinnen und Fussgänger ist bei einer Kollision mit einem 50 km/h schnellen Fahrzeug um das Sechsfache höher als bei 30 km/h.

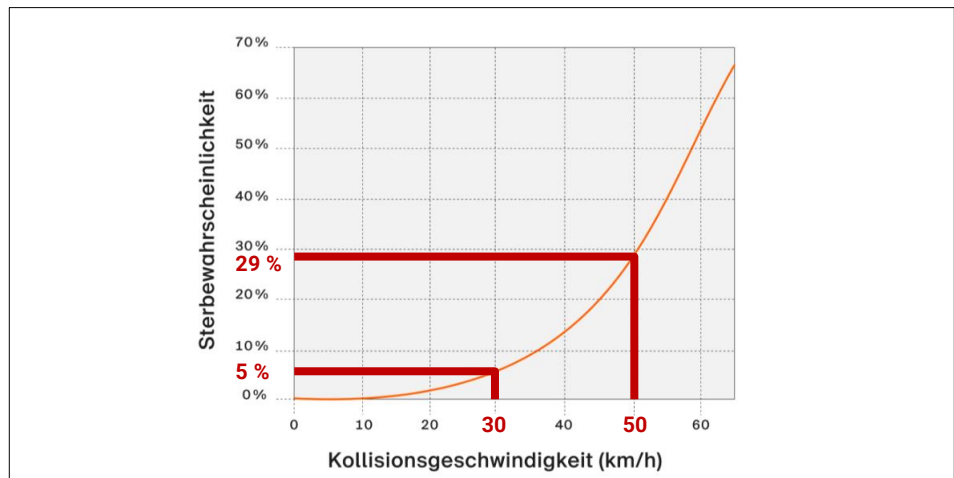


Abb. 4: Wahrscheinlichkeit, als Fussgänger/-in bei einer Frontalkollision mit einem Motorfahrzeug zu sterben. Quelle: Hussain et al. (2019) aus bfu (2020)

Grösseres Sichtfeld

Je langsamer gefahren wird, desto grösser ist das Sichtfeld, welches vom Fahrer wahrgenommen wird. Die Wahrscheinlichkeit, Gefahrensituationen im Randbereich früher zu erkennen, steigt deutlich.



Abb. 5: Sichtfeld bei 30 km/h und 50 km/h. Quelle: VCS (2014): Tempo 30 im Ortszentrum

Reduktion Lärmemission

Neben der Zunahme der Verkehrssicherheit nimmt die Schadstoff- und die Lärmbelastung ab. Die Lärmemission nimmt bei 30 km/h in der Grössenordnung von rund 2 dB(A) gegenüber 50 km/h ab. Eine Differenz von 3 dB(A) entspricht rund der Halbierung der Lärmemissionen.

3. Analyse

3.1 Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum

Überwiegend Wohnnutzung

Entlang der Bachstrasse befindet sich die Dorfkernzone, in der vereinzelte Gewerbebetriebe angesiedelt sind. Im übrigen Perimeter dominiert die Wohnnutzung. Ebenfalls im Perimeter liegt die Bezirksverwaltung innerhalb der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen.

Legende

-  Perimeter T30-Zone
-  Dorfkernzone
-  Wohnzone 2 Geschosse
-  Wohnzone 3 Geschosse
-  Wohn- und Gewerbezone 3 Geschosse
-  Zone für öff. Bauten und Anlagen
-  Wohnzone 4 Geschosse
-  Landwirtschaftszone

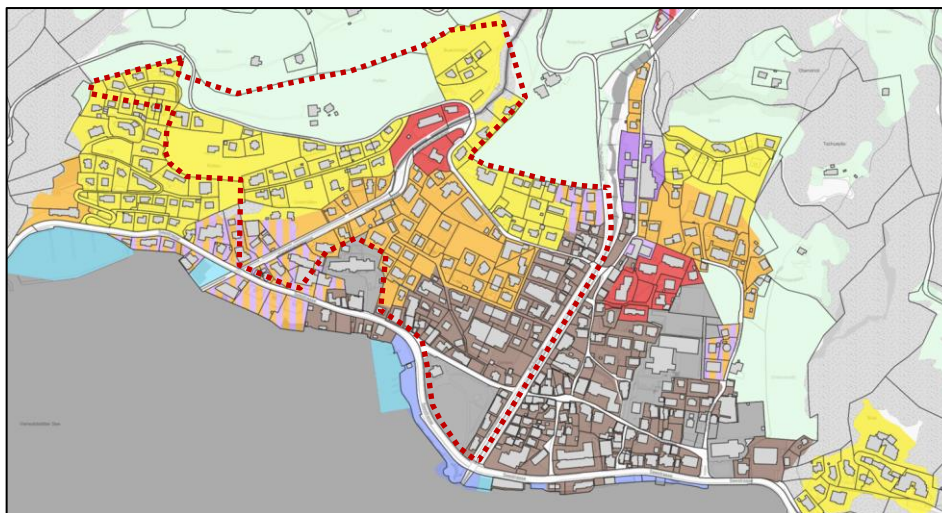


Abb. 6: Ausschnitt Zonenplan Bezirk Gersau, Quelle: WebGIS Kanton Schwyz

3.2 Erschliessungsplan

Basis- und Groberschliessung

Gemäss dem Erschliessungsplan des Bezirks Gersau (vom Regierungsrat mit RRB Nr. 574 am 1. Juni 2010 genehmigt) sind die Sagenbachstrasse, die Bachstrasse und die Ausserdorfstrasse als Basiserschliessungsstrassen festgelegt. Sie bilden die zentralen Erschliessungsachsen im Perimeter. Die Stückstrasse und die Renggstrasse sind den Groberschliessungsstrassen zugeordnet. Die übrigen Strassen dienen der Feinerschliessung.

Legende

-  Basiserschliessung
-  Groberschliessungsstrasse

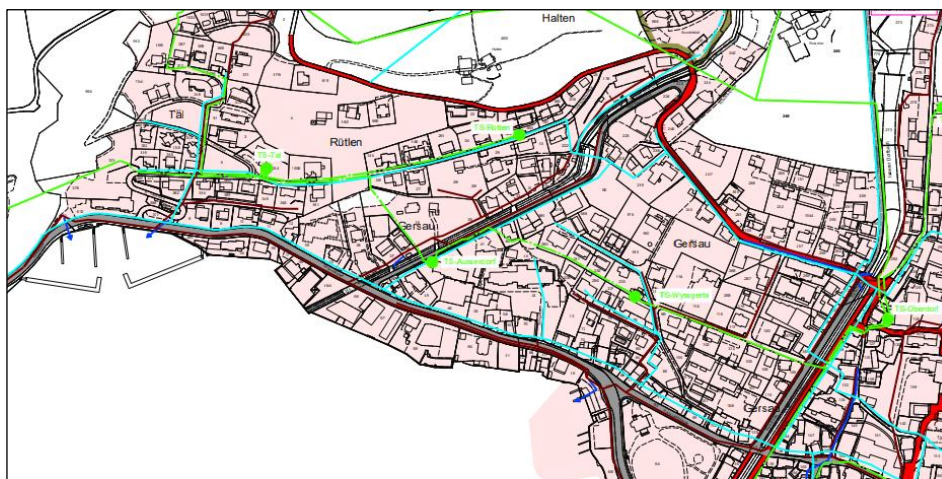


Abb. 7: Ausschnitt Erschliessungsplan, angenommen an der Urnenabstimmung am 17.05.2009

3.3 Knotensituation

Vortrittverhältnisse

An den meisten Knoten (6 Knoten) gilt im vorliegenden Perimeter trotz der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bereits heute Rechtsvortritt. Zudem befinden sich zwei Trottoirüberfahrten im Perimeter. Die eine ist baulich ausgebildet, die andere durch einen Fussgängerlängsstreifen markiert. Der Knoten Bachstrasse/Stückistrasse ist mit «Kein Vortritt» geregelt. An fünf Knoten ist die Vortrittssituation nicht eindeutig. Die Knotenbereiche sind durch eine Wasserrinne oder einen Wasserstein von der Fahrbahn abgetrennt. Rechtlich beeinflussen diese Elemente den Vortritt nicht. In der Praxis kann die physische Abgrenzung jedoch zu unklaren Vortrittssituationen führen.

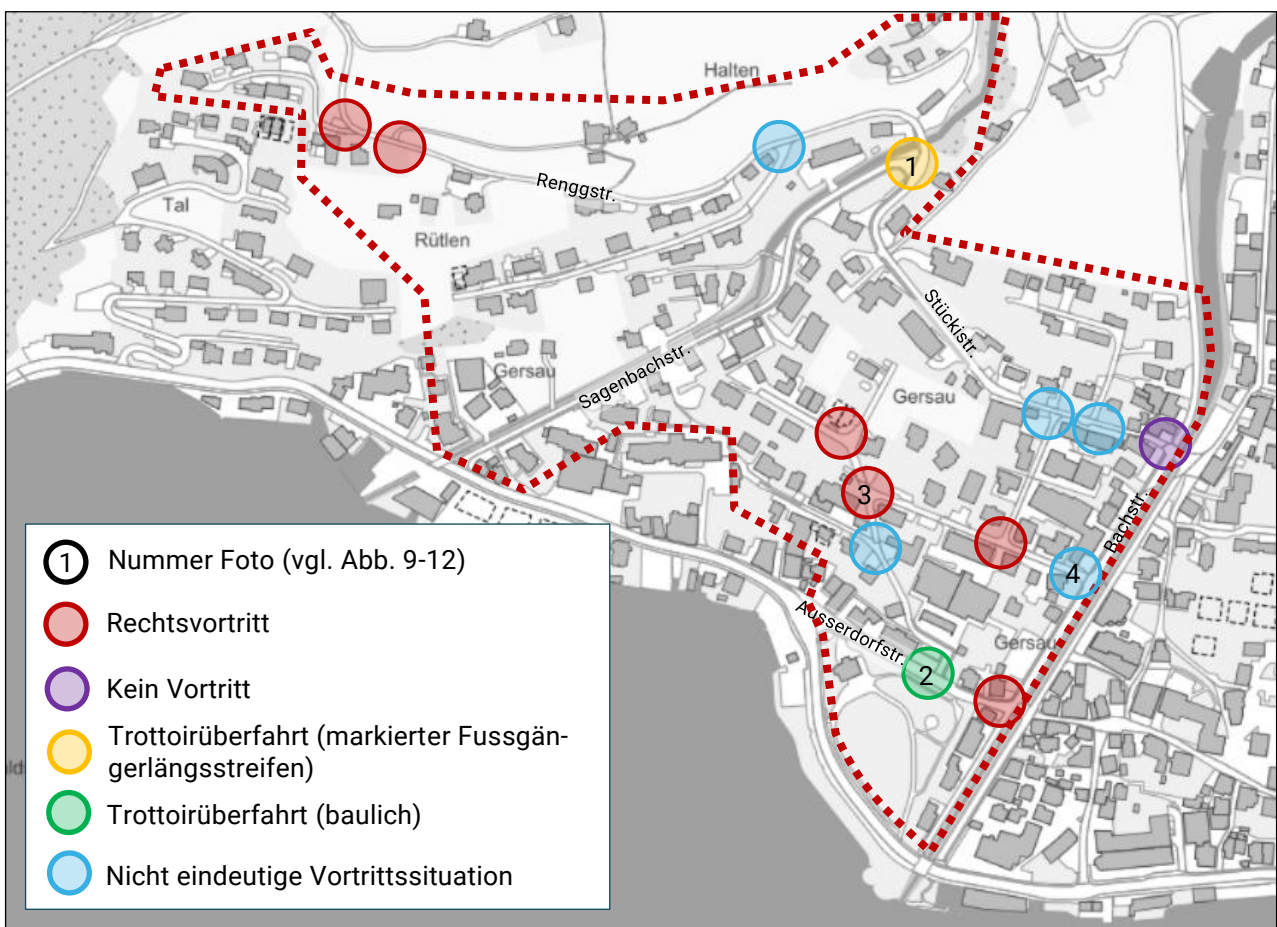


Abb. 8: Knotensituation im Perimeter, Quelle: WebGIS Kanton Schwyz



Abb. 9: Markierter Fussgängerlängstreifen über Knoten, Foto R+K



Abb. 10: Bauliche Trottoirüberfahrt, Foto R+K



Abb. 11: Rechtsvortritt, Foto R+K



Abb. 12: Abtrennung Knoten durch Wasserstein, Foto R+K

3.4 Fuss- und Veloverkehr

Fussverkehrsrouten im Perimeter	Innerhalb des Perimeters verlaufen auf der Stückistrasse und der Renggstrasse Wanderwege. Diese setzen sich ausserhalb des Perimeters auf der Bachstrasse östlich des Inneren Dorfbachs sowie auf der Seestrasse fort (vgl. Abb. 13).
Fussverkehrsinfrastruktur	Der Fussverkehr wird überwiegend entweder im Mischverkehr oder auf einseitigen Trottoirs geführt. Die Trottoirbreiten variieren je nach Strasse. Entlang der Bachstrasse und der Stückistrasse beträgt die Trottoirbreite jeweils 1.60 m, an der Sagenbachstrasse 1.50 m und an der Ausserdorfstrasse 1.25 m (vgl. Abb. 13).
Velorouten und Veloinfrastruktur	Innerhalb des Perimeters verlaufen keine kommunalen oder kantonalen Velorouten. Der Veloverkehr wird im Perimeter im Mischverkehr geführt.

Legende

- Perimeter T30-Zone
- Wanderweg
- Trottoir ca. 1.25 m
- Trottoir ca. 1.60 m
- Trottoir ca. 1.50 m



Abb. 13: Übersicht Fuss- und Veloverkehr im Perimeter, Darstellung: R+K, Quelle: GeoGIS Kanton Schwyz

3.5 Verkehrsunfälle

Drei Unfälle Im Perimeter ereigneten sich in den letzten zehn Jahren (2015 bis 2025) drei Unfälle, welche polizeilich registriert wurden. Die Unfälle werden in der untenstehenden Tabelle aufgelistet.

Nr.	Datum	Unfalltyp Gruppe	Unfallschwere	Beteiligung
1	Dezember 2016	Schleuder- oder Selbstunfall	Leichtverletzte	Personenwagen
2	Dezember 2022	Schleuder- oder Selbstunfall	Keine Verletzte	Personenwagen & Lastwagen
3	Juni 2018	Schleuder- oder Selbstunfall	Keine Verletzte	Personenwagen

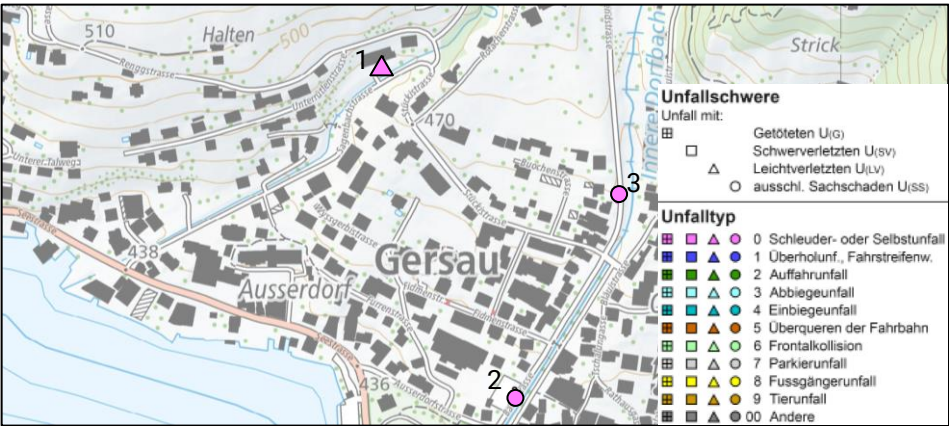


Abb. 14: Übersicht Unfälle, Quelle: Kantonspolizei Schwyz

3.6 Verkehrsmessung

Methodik Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrssituation in Gersau West wurden drei Verkehrsmessungen durch das Büro R+K Raumplanung AG durchgeführt.

Swissradar Um verlässliche Aussagen zum bestehenden Geschwindigkeitsniveau und Verkehrsaufkommen innerhalb des Perimeters machen zu können, wurde der Verkehr während einer Woche mittels Verkehrsmessgerät (Swissradar) elektronisch erfasst. Die Verkehrserhebung erfolgte im Zeitraum vom 5. bis 11. März 2025.

Messstandorte Das Verkehrsaufkommen wurde an drei Standorten im Perimeter gemessen. Es wurden an den drei wichtigsten Strassenzügen, welche eine längere gerade Strecke aufweisen (Bach-, Stücki- und Sagenbachstrasse) ein Messgerät installiert. Die genauen Lagen können der nachfolgenden Abbildung (Abb. 15) entnommen werden.

Übersicht Messstandorte



Abb. 15: Übersicht Standorte Querschnittsmessung, Quelle Luftbild: GIS-SZ

Messresultate Neben der Geschwindigkeit wurde auch die Verkehrsmenge pro Fahrzeugkategorie (2-Räder, Personenwagen, Lastwagen und Lastenzug) gemessen. Die Messung wurde anhand der Jahresganglinie der VSS-Norm 40 005b auf den Jahresdurchschnitt hochgerechnet.

Standorte 2 und 3: 5. – 11. März 2025 Standort 1: 10. – 16. April 2025	Messstandorte					
	1 Bachstrasse 15		2 Stückistrasse 11		3 Sagenbachstrasse 12	
	+	-	+	-	+	-
	Richtung bergwärts	Richtung talwärts	Richtung Sagen- bachstr.	Richtung Bachstrasse	Richtung bergwärts	Richtung talwärts
Geschwindigkeiten						
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		50 km/h		50 km/h	
V85% (Geschwindigkeit, die von 85 % aller Fahrzeuge nicht überschritten wird)	40 km/h	39 km/h	32 km/h	34 km/h	39 km/h	39 km/h
V50% (Geschwindigkeit, die von 50 % aller Fahrzeuge nicht überschritten wird)	33 km/h	33 km/h	27 km/h	27 km/h	32 km/h	30 km/h
Höchstgeschwindigkeit	64 km/h	65 km/h	46 km/h	48 km/h	50 km/h	70 km/h
Verkehrsmenge						
DTV ¹ (durchschnittlicher täglicher Verkehr)	1'320		175		310	
DWV (durchschnittlicher werktäglicher Verkehr)	1'450		180		325	
Abendspitzenstunde (Fz/h)	140		15		25	
Fahrzeuge						
Anteil Zweiräder und FÄG (fahrzeugähnliche Geräte)	6 %		8 %		5 %	
Anteil Personenwagen	93 %		90 %		92 %	
Anteil Lastwagen/Lastzüge	1 %		2 %		3 %	

Tab. 1: Ergebnisse der Querschnittsmessung vom 5. - 11. März 2025

¹ Für die Ermittlung des DTV wurden die Tages- und Monatsganglinie gemäss VSS-Norm 40 005b berücksichtigt. Zweiräder und FÄG sind in den DTV-Berechnungen nicht enthalten.

Fazit Die gemessenen Geschwindigkeiten zeigen, dass die V85% zwischen 30 km/h und 40 km/h liegen. Das höchste Verkehrsaufkommen ist auf der Bachstrasse zu verzeichnen, während die Stückistrasse und die Sagenbachstrasse nur gering frequentiert sind.

4. Massnahmen Tempo-30-Zone

4.1 Massnahmenbedarf

Massnahmen Der Massnahmenbedarf wird zwischen weichen und harten Massnahmen differenziert. Je nach Resultat der Geschwindigkeitsmessung und den örtlichen Verhältnissen wird der Massnahmenbedarf konzipiert.

V85%	Massnahmenbedarf
≤42 km/h	Weiche Massnahmen (Grundausstattung und Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit)
≥42 km/h	Harte Massnahmen (Zusätzlich bauliche Massnahmen)

Tab. 2: Massnahmenwahl in Abhängigkeit vom V85%-Geschwindigkeitsniveau. Quelle: bfu (2022): Tempo-30-Zonen

4.1.1 Beispiele weiche Massnahmen (Grundausstattung)



Torelement



*Signalisationsschild
«Zone 30»*



Knoten mit Rechtsvortritt

4.1.2 Beispiele weiche Massnahmen (Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit)



*Besondere Markierung
«Zone 30»*



*Besondere Markierung
«30» (Reminder)*



*Besondere Markierung
zur Verdeutlichung des
Rechtsvortritts*

4.1.3 Beispiele harte Massnahmen (Bauliche Massnahmen)



*Seitliche Einengung
(Horizontalversatz)*



*Asphaltkissen
(Vertikalversatz)*



Abweisfläche mit Pflanztrog

Aufgrund der Analyse und der Geschwindigkeitsmessungen (Messperiode vom 5.03. – 11.03.2025) ergibt sich folgender Massnahmenbedarf:

Strasse	Geschwindigkeit ¹ V85%	Massnahmenbedarf	
		Weiche Massnahmen	Harte Massnahmen
Bachstrasse 15	40 km/h	X	(X)
Stückistrasse 11	34 km/h	X	
Sagenbachstrasse 12	39 km/h	X	

Tab. 3: Massnahmenbedarf Tempo-30-Zone Gersau West

¹ Der höhere V85%-Wert der beiden gemessenen Richtungen

Strassen ohne Geschwindigkeitsmessung

Die Geschwindigkeitsmessungen wurden auf Strassenabschnitten durchgeführt, auf denen höhere Fahrgeschwindigkeiten zu erwarten sind. Bei den übrigen Strassen handelt es sich um untergeordnete Erschliessungsstrassen, auf denen tiefere Geschwindigkeiten anzunehmen sind und kein höheren Massnahmenbedarf besteht.

4.2 Massnahmenkonzept

4.2.1 Gestaltung Bachstrasse

Auf der Bachstrasse sind aufgrund der unterschiedlichen Knotensituationen sowie der bestehenden Fussgängerstreifen, Markierungen und Signalisationen im Zusammenhang mit der Tempo-30-Zone grössere Anpassungen erforderlich. Eine einheitliche Gestaltung der Knoten wird entlang der gesamten Strasse empfohlen.

Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen (FGSO)

An den Knoten Bachstrasse/Ausserdorfstrasse, Bachstrasse/Fidmenstrasse sowie Bachstrasse/Stückistrasse sind sämtliche Markierungen und Signalisationen aufzuheben. Anstelle der bisherigen Fussgängerstreifen sowie der «Stop» und «Kein Vortritt» Signalisationen sollen die Knoten gemäss VSS-Norm 20 214 durch eine farbliche Gestaltung der Strassenoberflächen (FGSO) ausgebildet werden. Dadurch erhalten alle Knoten eine einheitliche Gestaltung.

Liegenschaftskommission

Dieser Vorschlag wurde am 17. Juni 2025 in der Liegenschaftskommission des Bezirks Gersau besprochen und abgelehnt. Als Gründe wurden unter anderem die Aufhebung der Fussgängerstreifen sowie die Einfärbung sehr grosser Flächen genannt. Daher wurde der Vorschlag nicht weiterverfolgt. Es wurden alternative Massnahmen vorgesehen. Die Massnahmen werden in den nachfolgenden Kapiteln 4.3.4 Knotensituationen und 4.3.5 Fussgängerstreifen beschrieben.

Mögliche Gestaltung von der
Liegenschaftskommission
abgelehnt

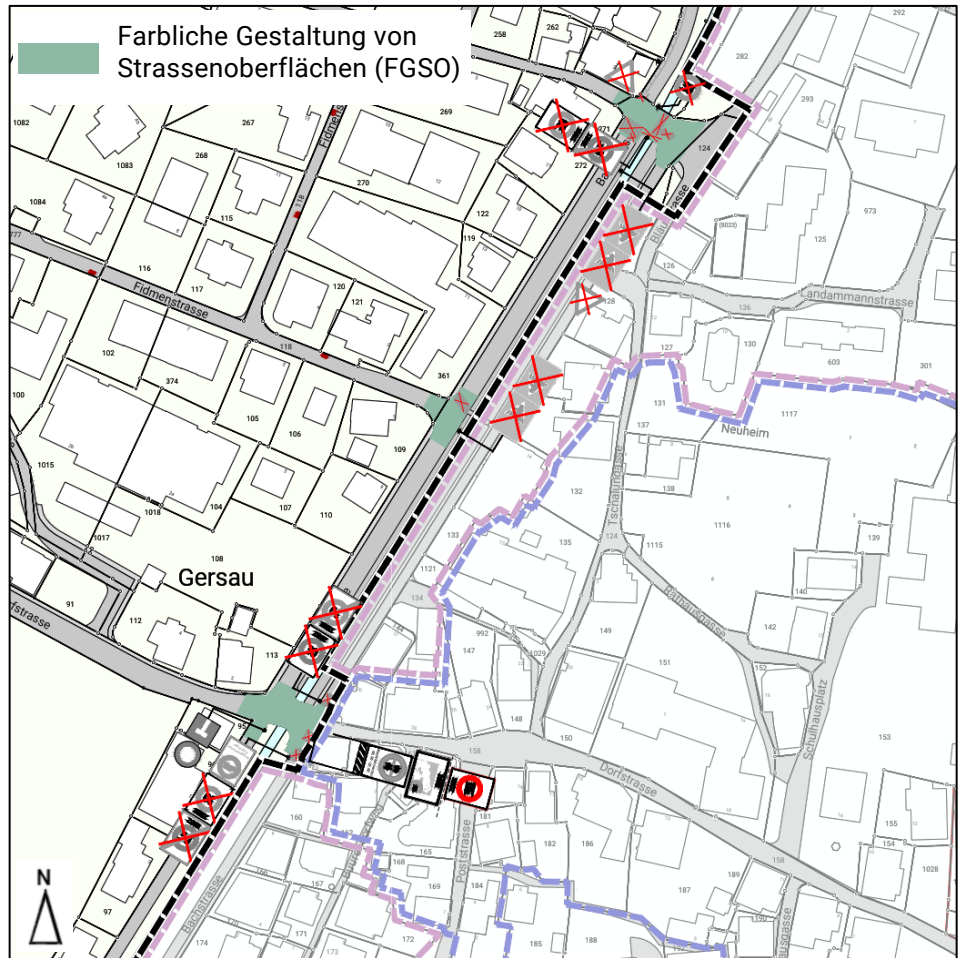


Abb. 16: Mögliche Gestaltung Tempo-30-Zone, Knoten Bachstrasse, Abgelehnt Liegenschaftskommission, Darstellung R+K Raumplanung AG

4.2.2 Eingang Tempo-30-Zone

Die Eingänge zur Tempo-30-Zone an der Ausserdorfstrasse und der Gschwendstrasse werden mit einem Torelement aus einer Stele und dem Signal «Zone 30» gekennzeichnet. Bei den Fahrbahnverengungen ist eine Durchfahrtsbreite von 3.80 m sicherzustellen, wodurch der Begegnungsfall Personenwagen/Velo gemäss VSS Norm 40 201 gewährleistet ist. An den Eingangstoren bei der Renggstrasse und der Sagenbachstrasse wird aufgrund der engen Fahrbahn auf eine Stele verzichtet und lediglich eine Signalisation am Strassenrand angebracht.

Beim Übergang von der Begegnungszone in die Tempo-30-Zone wird in Rücksprache mit dem Tiefbauamt des Kantons Schwyz auf eine Aufhebungssignalisation der Begegnungszone beziehungsweise der Tempo-30-Zone verzichtet. Dadurch bleibt die jeweils relevante Signalisation (Eingang Tempo-30-Zone/Begegnungszone) im Fokus der Verkehrsteilnehmenden.

4.2.3 Reminder «30»

Zur Verdeutlichung des Zonencharakters und der geltenden Höchstgeschwindigkeit werden entsprechende Bodenmarkierungen vorgesehen. An den Zonen-
eintritten wird der Schriftzug «ZONE 30» aufgebracht. Innerhalb der Zone erfolgt zur Erinnerung an das geltende Tempolimit in regelmässigen Abständen eine Markierung mit der Zahl «30».

4.2.4 Knotensituationen

In Tempo-30-Zonen gilt grundsätzlich für jeden Knoten der Rechtsvortritt. Eine davon abweichende Regelung ist zulässig, wenn die Verkehrssicherheit dies erfordert.

Ausserdorfstrasse/Bachstrasse/Dorfstrasse

Am Knoten Ausserdorfstrasse/Bachstrasse/Dorfstrasse ist die Fahrbahnbreite der Bachstrasse von lediglich 3.10 m sehr schmal. Das Begegnen zweier Personewagen ist bei dieser Breite gemäss VSS-Norm 40 201 nicht möglich. Die erforderlichen Knotensichtweiten gemäss VSS-Norm 40 273 können von der Bachstrasse Nord und Süd in Richtung Dorfstrasse nicht eingehalten werden. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite sowie der eingeschränkten Sichtverhältnisse kann aus Gründen der Verkehrssicherheit von der Rechtsvortrittsregelung abgewichen werden. Stattdessen soll beidseitig der Bachstrasse die Signalisation und Markierung «Stop» gelten. An der südlichen Bachstrasse ist diese Signalisation und Markierung bereits vorhanden, allerdings ohne gültige Verfügung. Auf der gegenüberliegenden Seite (Nord) befindet sich zurzeit keine Signalisation oder Markierung. Daher soll auf beiden Seiten der Bachstrasse die Markierung und Signalisation «Stop» verfügt werden.



Abb. 17: Sicht Dorfstrasse Richtung Knoten
Foto R+K Raumplanung AG, 4. März 2025



Abb. 18: Abbiegebeziehung Bachstr./Dorfstr.
Foto R+K Raumplanung AG, 4. März 2025

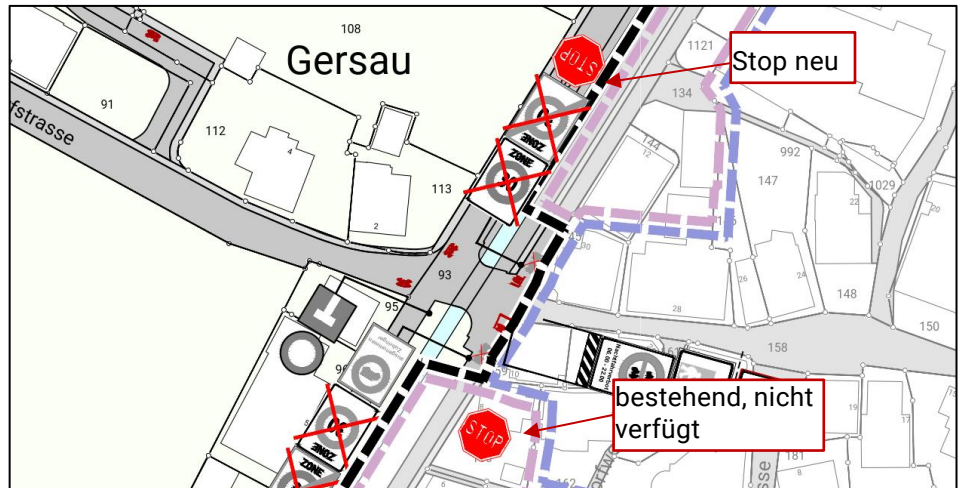


Abb. 19: Signalisation und Markierung Knoten Ausserdorfstrasse/Bachstrasse/Dorfstrasse, , Darstellung R+K Raumplanung AG

Stückistrasse/Bachstrasse/Gschwendstrasse

Der Knoten Stückistrasse/Bachstrasse/Gschwendstrasse ist mit den bestehenden Gebäuden und den Mauern und Geländern entlang des «Inneren Dorfbachs» unübersichtlich. Gemäss Erfahrungen des Bezirks kommen Fahrzeuge aus der Gschwendstrasse in die Bachstrasse ohne der Signalisation «Kein Vortritt» vielfach mit erhöhter Geschwindigkeit (Angaben von Liegenschaftskommission des Bezirks Gersau). Der Bezirk befürchtet, dass ein Rechtsvortritt vielfach missachtet werden würde. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen die Fahrzeuge von der Bachstrasse und der Gschwendstrasse nicht vortrittsberechtigt sein, damit die Fahrzeuge vor dem Knoten abbremesen müssen. Entsprechend soll sowohl bei der Gschwendstrasse als auch bei der Bachstrasse die Signalisation und Markierung «Kein Vortritt» beibehalten werden. Allerdings ist die Markierung auf der Bachstrasse lagebedingt zu verschieben.

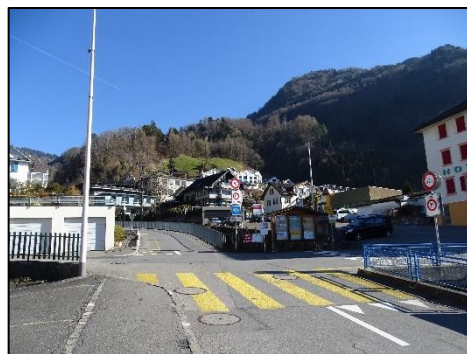


Abb. 20: Sicht Bachstrasse Richtung Knoten
Foto R+K Raumplanung AG, 4. März 2025



Abb. 21: Sicht Gschwendstr. Richtung Knoten
Foto R+K Raumplanung AG, 4. März 2025

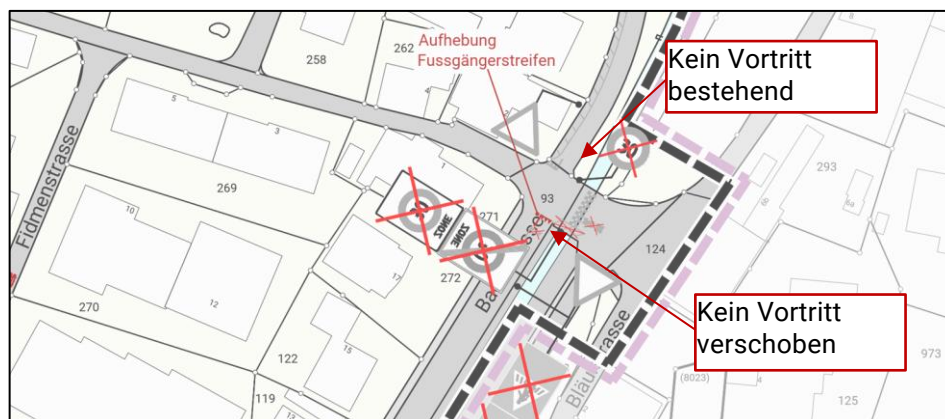


Abb. 22: Signalisation und Markierung Knoten Stückistrasse/Bachstrasse/Gschwendstrasse, Darstellung R+K Raumplanung AG

4.2.5 Fussgängerstreifen

Aufhebung Fussgängerstreifen

In Tempo-30-Zonen dürfen keine Fussgängerstreifen gemäss Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen angebracht werden. Ausnahmen gelten, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen. Entsprechend sollen alle bestehenden Fussgängerstreifen aufgehoben werden, mit Ausnahme desjenigen auf Höhe der Fidmenstrasse, welcher aus Gründen der Schulwegsicherheit beibehalten wird.

Beibehaltung Fussgängerstreifen Fidmenstrasse

Die Bezirksschule Gersau, in welcher der Kindergarten, die Primarschule und die Sekundarschule untergebracht sind, befindet sich im östlichen Teil des Dorfs. Die Brücke auf Höhe der Fidmenstrasse stellt die direkteste Verbindung zwischen den westlich gelegenen Wohngebieten und der Bezirksschule dar. Der Übergang über die beiden Bachstrassen wird daher von zahlreichen Schulkindern genutzt.



Abb. 23: Schulwege über Brücke Höhe Fidmenstrasse, Quelle Luftbild: map.geo.sz.ch

Damit die erforderlichen Sichtweiten am Fussgängerstreifen gewährleistet werden können, ist eine Verengung der Fahrbahn auf eine Breite von 3.80 m vorzusehen. Dadurch entsteht für die zu Fuss Gehenden ein Annäherungsbereich nach der Brücke, von dem aus die Strasse gut überblickt werden kann. Das östlich des Fussgängerstreifens verlaufende Trottoir ist abgesenkt. Um zu verhindern, dass Fahrzeuge im Bereich der Fahrbahnverengung auf das Trottoir ausweichen, ist ein Poller vorzusehen. Dabei ist sicherzustellen, dass die Ausfahrt des angrenzenden Vorplatzes weiterhin möglich bleibt (siehe Abb. 24).

Zur Vereinheitlichung soll auf der Bachstrasse Ost, innerhalb der bereits bestehenden Tempo-30-Zone, die bestehende Markierung (FGSO) aufgehoben und stattdessen ein Fussgängerstreifen markiert werden. Ergänzend ist die entsprechende Signalisation «Standort eines Fussgängerstreifens» anzubringen (siehe Abb. 24).

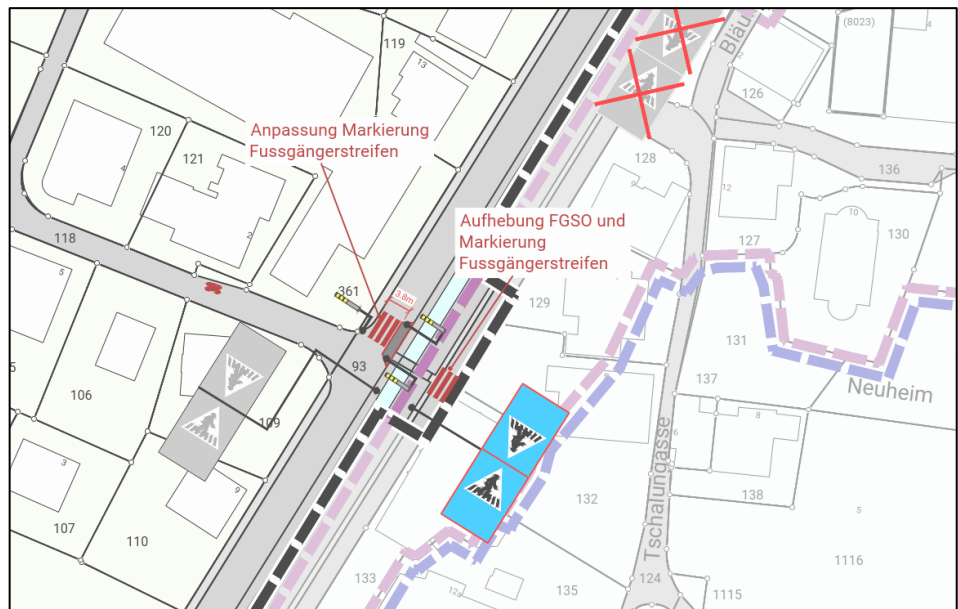


Abb. 24: Markierung Fussgängerstreifen und Anbringen Verengung, Darstellung R+K Raumplanung AG

4.2.6 Fussgängerlängsstreifen

Die bestehenden Fussgängerlängsstreifen über die Brücke Stückistrasse–Bläustrasse sowie die Fussgängerlängsführung am Knoten Sagenbachstrasse/Stückistrasse sind aufzuheben. Der normkonform markierte Fussgängerlängsstreifen entlang der Gschwendstrasse ist beizubehalten.

4.2.7 Beurteilung Massnahmen

Die dargelegten Massnahmen (Kapitel 4.2.2. bis 4.2.6) wurden bereits an der Begehung vom 22. August 2025 mit dem Tiefbauamt und der Kantonspolizei des Kantons Schwyz vorbesprochen. Dabei wurden die Massnahmen unter dem

Vorbehalt einer nachvollziehbaren Begründung als vertretbar und geeignet beurteilt.

4.3 Überprüfung der Massnahmen

Kontrolle der realisierten Massnahmen	Gemäss der bfu-Fachdokumentation «Tempo-30-Zonen» ist nach der Umsetzung der Tempo-30-Zone eine Überprüfung der Situation auf Unfall- und Gefahrenstellen gemäss Art. 6a Abs. 3 SVG durchzuführen. Weiter ist zu prüfen, ob die im technischen Bericht festgelegten Ziele erreicht wurden. Dabei sind die im Folgenden aufgeführten Themen zu klären: ■ Geschwindigkeitsniveau (siehe unten); ■ Unfallgeschehen; ■ Neu entstandene Sicherheitsdefizite; ■ Rückmeldungen aus der Bevölkerung.
Nachträgliche Massnahmen	Dort, wo in einer Tempo-30-Zone bei der Überprüfung die V85%-Geschwindigkeit mehr als 38 km/h beträgt, sind zusätzliche Massnahmen vorzusehen. Die Überprüfung hat im Normalfall spätestens nach einem Jahr zu erfolgen.

4.4 Auswirkungen

Gegenüberstellung

Die Einführung der Tempo 30 im Gebiet Gersau West hat folgende Auswirkungen:

Positive Auswirkungen	Negative Auswirkungen
■ Geringere Lärmemissionen ■ Geringere Wahrscheinlichkeit von Unfällen (infolge des deutlich kürzeren Bremswegs) ■ Geringere Verletzungsschwere und Sterbewahrscheinlichkeit bei Unfällen ■ Grössere wahrgenommene Verkehrssicherheit, insb. für den Fuss- und Veloverkehr (Schulwege)	■ Längere Reisezeit (um wenige Sekunden)

Tab. 1: Auswirkungen der Einführung von Tempo 30 auf der Bächaustrasse.

Fazit

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet Gersau West gilt im Bezirk Gersau nun flächendeckend Tempo 30/Tempo 20. Ausgenommen sind die Kantonsstrasse, das Quartier Talstrasse und kleinerer Sackgassen. Daher sind keine nennenswerten Verkehrsverlagerungen zu erwarten. Die positiven Effekte der Tempo-30-Einführung im Gebiet Gersau West überwiegen die möglichen negativen Auswirkungen.

5. Fazit

Im Gebiet Gersau West ist es aus verkehrstechnischer Sicht zweckmässig, eine Tempo 30-Zone einzuführen. Dies setzt die Umsetzung bestimmter Massnahmen sowie deren nachträgliche Überprüfung voraus (vgl. Kapitel 4).

Wie in Kapitel 4.4 aufgezeigt, überwiegen die positiven Effekte der Einführung der Tempo 30-Zone. Von der erhöhten Verkehrssicherheit im Dorf profitieren alle Personen und insbesondere Schulkinder.

Pfäffikon, 20.11.2025

R+K Raumplanung AG

Marcel Rust

Jan Braun

Beilage

Massnahmenplan, 1:1'000 dat. 15.09.2025