

Gemeinde Wiesendangen

# **Tempo-30-Zone "Mühle"**

## **Gutachten**

20. August 2019

T03 / ms

# **INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>SITUATIONSANALYSE</b>	<b>1</b>
2.1	Strassenhierarchie	1
2.2	Strassenraum, Trottoir	1
2.3	Fussgänger und Radfahrer	1
2.4	Bestehende Vortrittsregelungen und Fussgängerstreifen	1
2.5	Öffentlicher Verkehr	1
<b>3</b>	<b>GESCHWINDIGKEITSNIVEAUS</b>	<b>2</b>
<b>4</b>	<b>BESTEHENDE UND ABSEHBARE SICHERHEITSDEFIZITE</b>	<b>3</b>
4.1	Unfallstatistik	3
4.2	Situationsspezifische Gefahrenstellen	3
4.3	Sicherheitsdefizite und besondere Schutzbedürfnisse bestimmter Benutzergruppen	3
<b>5</b>	<b>ANGESTREBTE QUALITÄT ALS WOHN- UND LEBENSRAUM</b>	<b>3</b>
<b>6</b>	<b>EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE</b>	<b>3</b>
<b>7</b>	<b>ABGRENZUNG</b>	<b>4</b>
<b>8</b>	<b>MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN DER ZONE</b>	<b>4</b>
<b>9</b>	<b>ERFORDERLICHE MASSNAHMEN</b>	<b>4</b>
9.1	Signalisation	4
9.2	Markierung	4
9.3	Weitere Flankierende verkehrsberuhigende Massnahmen	5
<b>10</b>	<b>NACHKONTROLLE</b>	<b>5</b>

## 1 EINLEITUNG

Die Gemeinde Wiesendangen hat unser Büro beauftragt, die Machbarkeit der Tempo-30-Zone "Mühle" zu untersuchen und das gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG für die Einführung von Tempo-30-Zonen erforderliche Fachgutachten in der Form eines Kurzberichtes zu erstellen. Die Erstellung des Gutachtens richtet sich nach der "Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen", UVEK<sup>1</sup>, vom 28. September 2001.

## 2 SITUATIONSANALYSE

### 2.1 STRASSENHIERARCHIE

Im Anhang 1 sind das Untersuchungsgebiet und die Hierarchie der Strassen dargestellt. Die Strassen im Untersuchungsgebiet liegen innerorts und sind siedlungsorientierte Nebenstrassen. Sie sind bis auf einen Teil der Mühlestrasse beidseitig bebaut. Alle Strassen sind gemäss dem kommunalen Verkehrsplan I Erschliessungsstrassen.

### 2.2 STRASSENRAUM, TROTTOIR

Folgende Strassen verfügen über ein Trottoir:

- die Mühlestrasse auf ihrem westlichen Abschnitt auf der Südseite
- die Weidstrasse auf der Südseite

Auf den übrigen Strassenabschnitten im Untersuchungsgebiet ist kein Trottoir vorhanden.

Entlang der Weidstrasse bestehen zur Verkehrsberuhigung zwei seitliche Einengungen ("Horizontalversätze").

### 2.3 FUSSGÄNGER UND RADFAHRER

Gemäss dem kommunalen Verkehrsplan II führt ein Fuss- und Wanderweg über die Weier- und einen Teil der Mühlestrasse (siehe Anhang 1).

Im kommunalen Verkehrsplan III sind die Weid- und der westliche Abschnitt der Mühlestrasse als "Radwege" bezeichnet (siehe Anhang 1).

Selbstverständlich dienen auch alle übrigen Strassenabschnitte im Untersuchungsgebiet sowohl den Fussgängern als auch den Velofahrern.

### 2.4 BESTEHENDE VORTRIITSREGELUNGEN UND FUSSGÄNGERSTREIFEN

Auf dem westlichen Abschnitt der Mühlestrasse bestehen bei zwei Einmündungen Trottoirüberfahrten. Im Übrigen gilt im Untersuchungsgebiet Rechtsvortritt.

Im Untersuchungsgebiet sind keine Fussgängerstreifen vorhanden.

### 2.5 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Über die Mühle- und die Weidstrasse verkehrt die Buslinie 611. Es besteht eine beidseitige Bushaltestelle.

---

<sup>1</sup> Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

### 3 GESCHWINDIGKEITSNIVEAUS

An einer Messstelle (siehe Anhang 1) wurden durch die Gemeinde die Geschwindigkeiten mit einem automatischen Radargerät, welches unauffällig am Strassenrand montiert wird und die Geschwindigkeit jedes durchfahrenden Fahrzeuges registriert, gemessen.

Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

*Tabelle 1: Gemessene Geschwindigkeitsniveaus*

	Messort	Fahrtrichtung	Zeitraum der Messung	Anzahl Messwerte	Geschwindigkeitsniveau [km/h]	
					V <sub>50</sub>	V <sub>85</sub>
1	Weidstrasse	Osten	12. – 19.04.2016	1205	42	50
		Westen	12. – 19.04.2016	1065	43	52

V<sub>50</sub>: 50% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 50% darüber.

V<sub>85</sub>: 85% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 15% darüber.

Die maximalen Geschwindigkeiten liegen teilweise deutlich über dem Geschwindigkeitsniveau V<sub>85</sub> (Geschwindigkeiten bis 73 km/h).

Nach unserer Beurteilung scheinen die Messresultate an der Weidstrasse eher zu hoch zu liegen. Die tatsächlichen Geschwindigkeitsniveaus V<sub>85</sub> dürften aufgrund unseres bei den Augenscheinen gewonnenen Eindrucks und unserer Erfahrung tiefer sein, aber immer noch in einem Bereich liegen, in dem für die Einführung von Tempo-30 flankierende bauliche Massnahmen notwendig sind. Auf der westlichen Mühlestrasse dürfte das Geschwindigkeitsniveau V<sub>85</sub> aufgrund des Erscheinungsbildes des Strassenraumes ungefähr gleich hoch sein wie auf der Weidstrasse, so dass auch hier flankierende verkehrsberuhigende Massnahmen notwendig sind.

Auf den übrigen Strassen im Untersuchungsgebiet dürfte der V<sub>85</sub> tiefer als 40 km/h sein. Hier kann Tempo-30 – mindestens in einer ersten Phase – ohne flankierende bauliche Massnahmen eingeführt werden.

## **4 BESTEHENDE UND ABSEHBARE SICHERHEITSDEFIZITE**

### **4.1 UNFALLSTATISTIK**

In der Zeit vom 01.02.2013 – 31.01.2018 wurde im Untersuchungsgebiet kein Unfall polizeilich registriert.

### **4.2 SITUATIONSSPEZIFISCHE GEFAHRENSTELLEN**

Anlässlich der durchgeführten Augenscheine wurden keine örtlich begrenzten Gefahrenstellen festgestellt, welche mit Einzelmassnahmen entschärft werden könnten.

### **4.3 SICHERHEITSDEFIZITE UND BESONDERE SCHUTZBEDÜRFNISSE BESTIMMTER BENUTZERGRUPPEN**

Im Untersuchungsgebiet befinden sich fast ausschliesslich Wohnhäuser, aber auch ein Bauernhof. An vielen Strassenabschnitten ist kein Trottoir vorhanden. Die Ausgänge von Liegenschaften führen so meistens ungeschützt und teilweise von Hecken oder Mauern verdeckt direkt auf die Fahrbahn. Dadurch entstehen Gefahren, welche nur schwer oder nicht rechtzeitig erkannt werden können. Zudem verlaufen der südliche Ast der Mühle- und der östliche Ast der Weidstrasse in unübersichtlichen Kurven.

Die Fahrbahnen werden von Radfahrern und Fussgängern benützt oder überquert, auch von vielen Kindern auf dem Schulweg, also einer Benutzergruppe mit einem besonderen Schutzbedürfnis. Zudem führen ein wichtiger Fuss- und Wanderweg sowie eine Veloroute (siehe Kapitel 2.3 und Anhang 1) durch das Untersuchungsgebiet.

Die ungeschützten und verdeckten Liegenschaftsausgänge sowie die Querung und Benutzung der Fahrbahnen durch Fussgänger und Velofahrer stellen insbesondere bei den festgestellten höheren Geschwindigkeiten eine schwer oder nicht rechtzeitig erkennbare Gefahr dar, die nicht mit Einzelmassnahmen behoben werden kann. Mit der Einführung von Tempo-30 können diese Sicherheitsdefizite reduziert werden.

## **5 ANGESTREBTE QUALITÄT ALS WOHN- UND LEBENSRAUM**

Beim Untersuchungsgebiet handelt es sich um ein ausgesprochenes Wohngebiet mit einem Bauernhof.

Mit der Anordnung von Tempo-30 sollen die Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fussgänger und Kinder auf dem Schulweg) sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöht werden.

## **6 EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE**

Die Analyse der bestehenden Situation zeigt, dass die Voraussetzungen für die Einführung einer Tempo-30-Zone "Mühle" und die in der "Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen" gestellten Anforderungen erfüllt sind.

Das Untersuchungsgebiet umfasst gemäss den Erfordernissen von Art. 2a der Signalisationsverordnung SSV nur Nebenstrassen innerorts, welche alle siedlungsorientiert sind und einen ähnlichen Charakter aufweisen.

Die Strassen sind mehrheitlich ohne Trottoir. Die Querung und Benutzung der Fahrbahn, die teilweise unübersichtlichen Ausgänge von Grundstücken direkt auf die Fahrbahn und schlecht überblickbare Kurvenbereiche führen zusammen mit hohen Geschwindigkeiten zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko (siehe Kapitel 4.3), welches durch tiefere Geschwindigkeiten reduziert werden kann.

Die Gefahren sind schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und sie können nicht anders als mit einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit behoben werden. Die Strassen dienen zudem als Schulwege für den Kindergarten und die Schulhäuser, so dass besonders hohe Anforderungen an die Verkehrssicherheit gestellt werden müssen. Mit der Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit können die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Damit sind die im Art. 108 der Signalisationsverordnung SSV verlangten Gründe zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten gegeben.

## **7 ABGRENZUNG**

Die Abgrenzung der Tempo-30-Zone "Mühle" ist im Signalisations- und Massnahmenplan im Anhang 2 dargestellt, ebenso die mögliche neue Tempo-30-Zone "Gässli" und die bestehende Tempo-30-Zone "Dorf".

Wenn auch die Zone "Gässli" umgesetzt wird, soll sie zusammen mit den Zonen "Mühle" und "Dorf" eine zusammenhängende Tempo-30-Zone bilden.

## **8 MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN DER ZONE**

Auf den Strassen im Untersuchungsgebiet ist heute kaum Durchgangsverkehr vorhanden. Mit spürbaren Verkehrsverlagerungen infolge der Einführung der Tempo-30-Zone ist nicht zu rechnen. Dies gilt auch dann, wenn die Zone zusammen mit der neuen Zone "Gässli" und der Zone "Dorf" zu einer grossen Tempo-30-Zone zusammengefasst wird.

## **9 ERFORDERLICHE MASSNAHMEN**

### **9.1 SIGNALISATION**

Die Signale "Beginn/Ende der Zone mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h" (Signal 2.59.1, Rückseite 2.59.2) sind an den im Signalisations- und Massnahmenplan (siehe Anhang 2) eingezeichneten Standorten (ungefähre Lage, genauer Standort vor Ort festzulegen) aufzustellen. Die Signale werden an einem Standrohr neben der Fahrbahn befestigt.

Bei der Einmündung der Mühle- in die Wybergstrasse wird das Signal "kein Vortritt" (Signal 3.02) entfernt.

### **9.2 MARKIERUNG**

Die Eingänge zur Tempo-30-Zone werden zur Verdeutlichung mit der Bodenmarkierung "ZONE 30" ergänzt (siehe Anhang 2). Zur Erinnerung der Verkehrsteilnehmer an die geltende Höchstgeschwindigkeit wird an den im Signalisations- und Massnahmen-

plan (Anhang 2) eingezeichneten Stellen die Zahl "30" auf die Fahrbahn markiert. Die genauen Lagen sind vor Ort festzulegen.

Bei der Einmündung der Mühle- in die Wybergstrasse wird die Wartelinie demarkiert.

An der im Anhang 2 eingezeichneten Stelle wird eine Rechtsvortritt-Markierung gemäss der Norm VSS 40 851 "Besondere Markierungen" zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit der Vortritts-Regelung angebracht.

An der Mühle- und der Weidstrasse werden neue Längsparkfelder markiert, welche auch der Geschwindigkeitsreduktion dienen.

### **9.3 WEITERE FLANKIERENDE VERKEHRSBERUHIGENDE MASSNAHMEN**

Weitere flankierende verkehrsberuhigende Massnahmen sind – mindestens in einer ersten Phase – für die Einführung von Tempo-30 nicht notwendig.

## **10 NACHKONTROLLE**

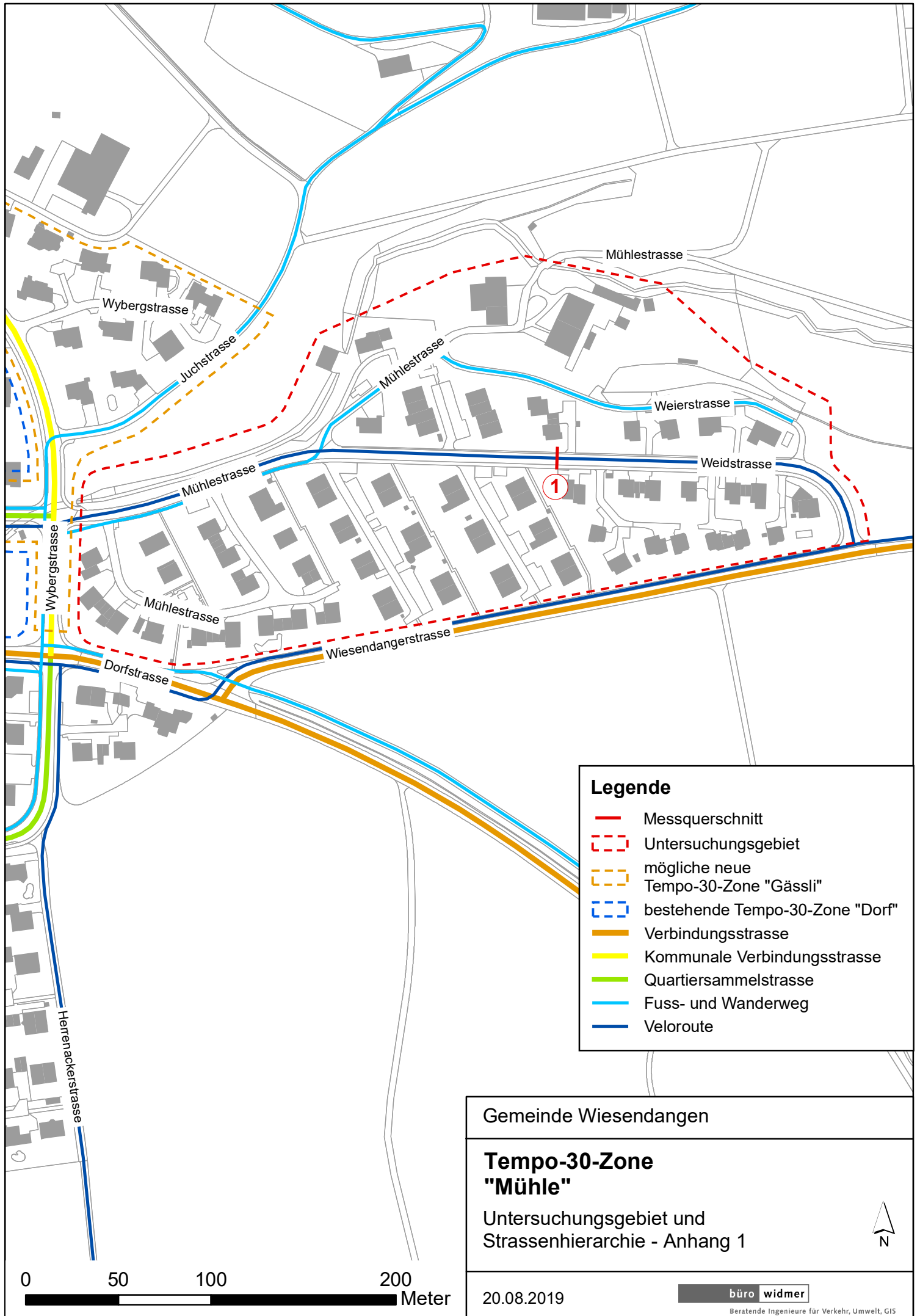
Spätestens ein Jahr nach Inbetriebnahme müssen das Geschwindigkeits- und Sicherheitsniveau in der Tempo-30-Zone überprüft werden.

Frauenfeld, 20. August 2019

büro widmer ag

## **ANHANG**





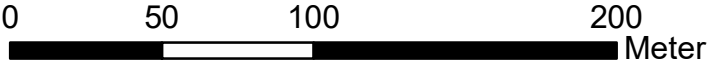
**Legende**

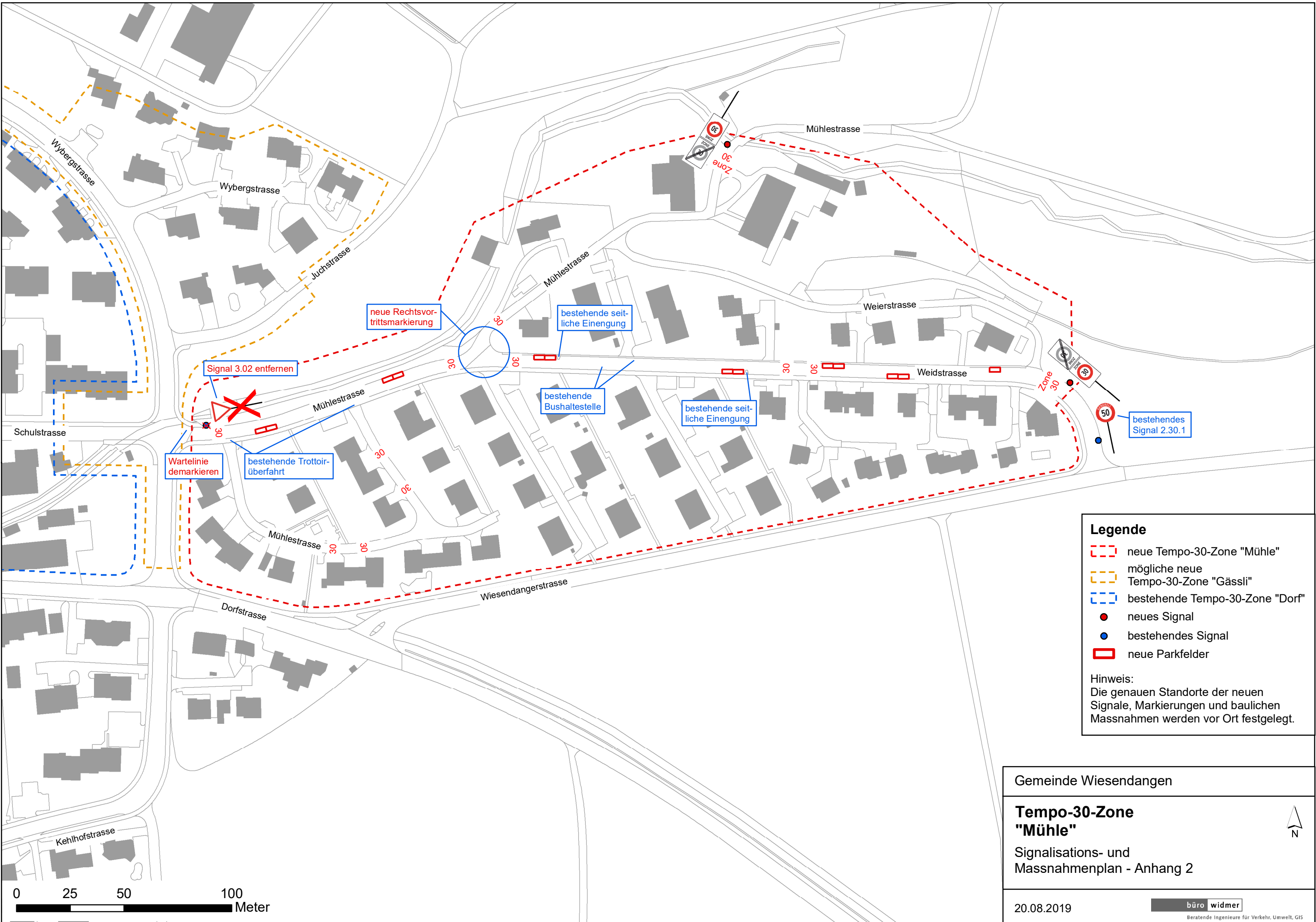
- Messquerschnitt
- - - Untersuchungsgebiet
- - - mögliche neue Tempo-30-Zone "Gässli"
- - - bestehende Tempo-30-Zone "Dorf"
- Verbindungsstrasse
- Kommunale Verbindungsstrasse
- Quartiersammelstrasse
- Fuss- und Wanderweg
- Veloroute

Gemeinde Wiesendangen

**Tempo-30-Zone "Mühle"**

Untersuchungsgebiet und Strassenhierarchie - Anhang 1





**Legende**

- neue Tempo-30-Zone "Mühle"
- mögliche neue Tempo-30-Zone "Gässli"
- bestehende Tempo-30-Zone "Dorf"
- neues Signal
- bestehendes Signal
- neue Parkfelder


Hinweis:  
Die genauen Standorte der neuen Signale, Markierungen und baulichen Massnahmen werden vor Ort festgelegt.

Gemeinde Wiesendangen

**Tempo-30-Zone "Mühle"**

Signalisations- und Massnahmenplan - Anhang 2

20.08.2019


  
Beratende Ingenieure für Verkehr, Umwelt, GIS