

Gemeinde Ermatingen

**Tempo-30-Zone  
"Blauort /  
Arenenbergstrasse"  
Gutachten**

ENTWURF

6. Mai 2026

r11 / tb

## **INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>ZIELE UND SITUATIONSANALYSE</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>GESCHWINDIGKEITSNIVEAUS</b>	<b>2</b>
<b>4</b>	<b>EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE</b>	<b>3</b>
<b>5</b>	<b>ABGRENZUNG UND ERFORDERLICHE MASSNAHMEN</b>	<b>4</b>

## **ANHANG**

Anhang 1:      Untersuchungsgebiet und Strassenhierarchie

Anhang 2:      Signalisations- und Massnahmenplan

## 1 EINLEITUNG

Die Gemeinde Ermatingen hat unser Büro beauftragt, die Machbarkeit und Zweckmässigkeit der Tempo-30-Zone "Blauort / Arenenbergstrasse" zu untersuchen und wenn diese gegeben ist, einen Kurzbericht inklusive Massnahmen- und Signalisationsplan zu erstellen. Die Erstellung der Unterlagen richtet sich nach der "Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen", UVEK<sup>1</sup>, vom 28. September 2001.

## 2 ZIELE UND SITUATIONSANALYSE

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone sollen die Verkehrssicherheit insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fussgänger und Kinder auf dem Schulweg) sowie die Wohnqualität verbessert und die Lärmemissionen reduziert werden.

Im Anhang 1 sind das Untersuchungsgebiet, die Hierarchie der Strassen und die Messquerschnitte dargestellt.

Die Strassen im Untersuchungsgebiet liegen innerorts. Sie sind siedlungsorientierte Nebenstrassen. Die Salensteiner- und die Arenenbergstrasse sind von der Funktion und dem Erscheinungsbild eher verkehrsorientiert (vgl. auch Kap. 4). Die bestehenden Strassen sind mehrheitlich beidseitig bebaut und Erschliessungsstrassen, die Arenenbergstrasse ist eine Sammelstrasse, die Salensteinerstrasse eine Lokalverbindungsstrasse.

Folgende Strassen verfügen einseitig über ein Trottoir:

- Arenenbergstrasse (nördliche Seite)
- Salensteinerstrasse (nördliche Seite)
- Rebenstrasse, östliche Hälfte (nördliche Seite)
- Blauortstrasse, zwischen der Reben- und der Oberhausstrasse (nordöstliche Seite)

Der Randstein des Trottoirs der Arenenbergstrasse ist leicht überfahrbar. Die übrigen Strassen sind ohne Trottoir.

Entlang der Brünnelstrasse befindet sich von ihrem nördlichen Ende bis zur Einmündung der Oberhausstrasse ein Fussgängerlängsstreifen. Weiter südlich verfügt sie über zwei seitliche Einengungen. Auch an der Salensteinerstrasse gibt es mehrere seitliche Einengungen.

Auf der Blauortstrasse sind in der Nähe ihres südlichen Endes zwei Parkfelder markiert. Auf der Arenenbergstrasse bestehen für Fussgängerquerungen zwei Vertikalversätze, einer davon mit Mittelinsel.

Auf der Blauortstrasse besteht etwas westlich der Einmündung der Oberhausstrasse eine Sperrung mit drei Pfosten.

Eine Wanderroute verläuft über einige der Strassen (siehe Anhang 1).

Im Gebiet befinden sich neben Wohnhäusern auch ein Tagungszentrum und der Friedhof.

---

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

Im Zonenplan der Gemeinde Ermatingen ist das Untersuchungsgebiet den folgenden Zonen zugewiesen:

- Wohnzone W2a
- Wohnzone W2b
- Wohnzone W2c
- Dorfzone Da
- Dorfzone Db
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen Oe

### 3 GESCHWINDIGKEITSNIVEAUS

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

Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

*Tabelle 1: Gemessene Geschwindigkeitsniveaus*

	Messort	Richtung	Zeitraum	V <sub>d</sub> [km/h]	V <sub>85</sub> [km/h]
1	Arenenbergstrasse 6	Osten	03.09. - 17.09.2013	31	41
		Westen		32	39
2	Arenenbergstrasse 12	Osten	17.06. - 30.06.2013	33	38
		Westen		33	40
3	Lankenbergstrasse 20	Osten	05.12. - 26.12.2014	19	25
		Westen		20	27
4	Salensteinerstrasse 10	beide	03.09. - 10.09.2025	34	42

V<sub>d</sub>: Durchschnittliche Geschwindigkeit.

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

An der Arenenbergstrasse 6 liegt das Geschwindigkeitsniveau V<sub>85</sub> bei 41 km/h in östlicher und bei 39 km/h in westlicher Richtung, an der Arenenbergstrasse 12 bei 38 km/h in östlicher und bei 40 km/h in westlicher Richtung. An der Salensteinerstrasse 10 lag der V<sub>85</sub> bei 42 km/h in beiden Richtungen. Für die Einführung von Tempo-30 sind auf diesen Abschnitten zumindest in einer ersten Phase keine flankierenden baulichen Massnahmen vorzusehen.

An der Lankenbergstrasse 20 liegt das Geschwindigkeitsniveau V<sub>85</sub> bei 25 km/h in östlicher und 27 km/h in westlicher Richtung. Flankierende bauliche Massnahmen sind hier für die Einführung von Tempo-30 nicht vorzusehen.

Auf den übrigen Strassen im Untersuchungsgebiet schätzen wir das Geschwindigkeitsniveau V<sub>85</sub> aufgrund des Erscheinungsbildes des Strassenraumes (Erfahrungswert) auf ≤ 40 km/h. Für die Einführung von Tempo-30 sind damit auf diesen Strassenabschnitten keine baulichen Massnahmen notwendig.

## 4 EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE

Keine der Strassen im Untersuchungsgebiet hat eine übergeordnete Funktion im Strassennetz, so dass alle Strassen als nicht verkehrsorientiert betrachtet werden können<sup>2</sup>. Auch bei der Beurteilung basierend auf dem Punkteschema des Kantons Thurgau (Quelle Merkblatt "Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen") können alle für die Tempo-30-Zone geplanten Strassenabschnitte als nicht verkehrsorientiert eingestuft werden.

Gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG kann die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf nicht verkehrsorientierten Strassen reduziert werden, wenn dies aus beliebigen, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erforderlich ist, sei es z.B. zum Schutz der Bewohner vor Lärm und Luftverschmutzung oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Gemäss Bundesrat können Tempo-30-Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität eingeführt werden. Im Untersuchungsgebiet befinden sich neben Wohnhäusern das Tagungszentrum Lilienberg und der Friedhof.

In den Jahren 2013 – 2025 wurden im Untersuchungsgebiet zwei Unfälle polizeilich registriert. Eine vom Lilienbergweg über die Trottoirüberfahrt in die Blauortstrasse einmündende Velofahrerin nahm einem von links kommenden Personenwagen den Vortritt, wurde seitlich angefahren und dabei leicht verletzt. Auf der Arenenbergstrasse kam es zu einer Streifkollision zwischen einem mit zwei Rädern auf dem Trottoir fahrenden Personenwagen und einer entgegenkommenden Radfahrerin, welche dabei stürzte und leicht verletzt wurde.

Die Begehungen des Untersuchungsgebietes haben gezeigt, dass diverse Sicherheitsdefizite resp. Gefahrenstellen vorhanden sind. Viele der für Tempo-30 in Frage kommenden Strassen verfügen über kein Trottoir. Ohne Trottoir führen die Ausgänge und Ausfahrten von Liegenschaften ungeschützt und von Hecken, Gebüsch, Mauern und Zäunen verdeckt direkt auf die Strasse. Teilweise sind auch die notwendigen Knotensichtweiten bei den Ausfahrten nicht gegeben. Die Fahrbahn wird auf vielen Abschnitten von Fussgängern benützt.

Die Arenenbergstrasse verläuft in unübersichtlichen Kurven und ist relativ schmal, so dass Autofahrer gelegentlich auf das leicht befahrbare Trottoir ausweichen, was für Fussgänger eine Gefahr darstellt. Zudem verlaufen weitere Strassen (die Lankenberg-, die Blauort-, die Setzi-, die Oberdorf- und die Adlerstrasse) in unübersichtlichen Kurven und es gibt schwer einsehbare Einmündungen und Knoten.

Zudem sind die Strassen im Untersuchungsgebiet Teil des Schulweges vom/zum nahe gelegenen Schulhaus. Somit werden die Strassen von Schulkindern – also von Strassenbenützern, die eines besonderen Schutzes bedürfen – genutzt. Über einige der Strassen verläuft eine Wanderroute.

Aufgrund der Auswertung der Geschwindigkeiten kann davon ausgegangen werden, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten teilweise nicht ausreichend den örtlichen Verhältnissen angepasst werden. Mit der Tempo-30-Zone wird das Geschwindigkeitsniveau reduziert. Durch die tieferen gefahrenen Geschwindigkeiten wird die Verkehrssicherheit

---

<sup>2</sup> Gemäss Bundesrat handelt es sich bei verkehrsorientierten Strassen um Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie bilden das übergeordnete Netz.

aller Verkehrsteilnehmer u.a. aufgrund des geringeren Anhaltewegs erhöht und die Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Anwohner verbessert sowie der Lärm vermindert.

Im separaten Teilgebiet Ringstrasse dürften die gefahrenen Geschwindigkeiten aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (kurze Strassenabschnitt, geringe Strassenbreite) bereits heute kaum über 30 km/h liegen. Dementsprechend wird die Einführung von Tempo-30 nur eine geringe Wirkung erzielen. Im Sinne des von der BFU empfohlenen "Modells 30/50", welches auf allen siedlungsorientierten Strasse abseits des übergeordneten Netzes vorsieht, soll hier ebenfalls eine Tempo-30-Zone signalisiert werden.

Somit sind die Gründe für die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG gegeben.

Verkehrsverlagerungen auf andere Quartierstrassen sind, trotz des Durchgangsverkehrs auf der Arenenberg- und der Salensteinerstrasse und allenfalls der Brünnelstrasse, infolge der Tempo-30-Zone nicht zu erwarten. Mit der Einführung der Tempo-30-Zone könnte allfälliger Durchgangsverkehr von der Brünnelstrasse auf die übergeordnete Fruthwilerstrasse, welche eine verkehrsorientierte Kantonsstrasse ist, wie erwünscht verlagert werden.

Der öffentliche Verkehr fährt nur auf der Arenenbergstrasse durch die geplante Tempo-30-Zone. In diesem Abschnitt liegen die von den Bussen gefahrenen Geschwindigkeiten kaum über 30 km/h, so dass Tempo-30 keine negativen Auswirkungen auf deren Betrieb hat.

## 5 ABGRENZUNG UND ERFORDERLICHE MASSNAHMEN

Die Abgrenzung der Tempo-30-Zone "Blauort / Arenenbergstrasse" ist im Signalisations- und Massnahmenplan im Anhang 2 dargestellt.

Die Signale "Beginn/Ende der Zone mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h" (Signal 2.59.1, Rückseite 2.59.2) sind an den im Massnahmen- und Signalisationsplan (siehe Anhang 2) eingezeichneten Standorten (ungefähre Lage, genauer Standort vor Ort festlegen) aufzustellen. Die Signale werden mit einem Sockel auf die Fahrbahn platziert und einem Leitpfeil ergänzt. Sie sind so anzuordnen, dass bei der Einfahrt in die Tempo-30-Zone eine Torwirkung erzielt wird (Durchfahrtsbreite 4.0 m).

Bei der Einfahrt in die Setzstrasse, der nördlichen Einfahrt in die Brünnelstrasse und der westlichen Einfahrt in die Lankenbergstrasse werden die Signale "Beginn/Ende der Zone mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h" an einem Rohr neben der Fahrbahn befestigt.

Bei der westlichen Ortseinfahrt auf der Arenenbergstrasse werden die bestehenden Signale "Beginn/Ende Höchstgeschwindigkeit 40 km/h" (Signal 2.30, Rückseite 2.53) entfernt und durch die Signale "Beginn/Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell" (Signal 2.30.1, Rückseite 2.53.1) ersetzt und um ca. 25 bis 30 m nach Westen (westlich der Einmündung der Lankenbergstrasse) verschoben.

Bei der Einmündung der Arenenbergstrasse in die Hauptstrasse werden die Signale "Höchstgeschwindigkeit 40" (Signal 2.30) und "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" (Signal 2.30.1) entfernt.

Bei den Einmündungen der Oberhaus- und der Seeblickstrasse in die Brünnelstrasse werden die bestehenden Signale "Stop" (Signal 3.01) entfernt.

Die "Eingangstore" zur Tempo-30-Zone werden zur Verdeutlichung mit der Bodenmarkierung "ZONE 30" sowie einer Randlinie um das Signal ergänzt (siehe Anhang). Zur Erinnerung der Verkehrsteilnehmer an die geltende Höchstgeschwindigkeit soll an den im Signalisationsplan (Anhang) eingezeichneten Stellen die Zahl "30" auf die Fahrbahn markiert werden. Die genauen Lagen sind vor Ort festzulegen.

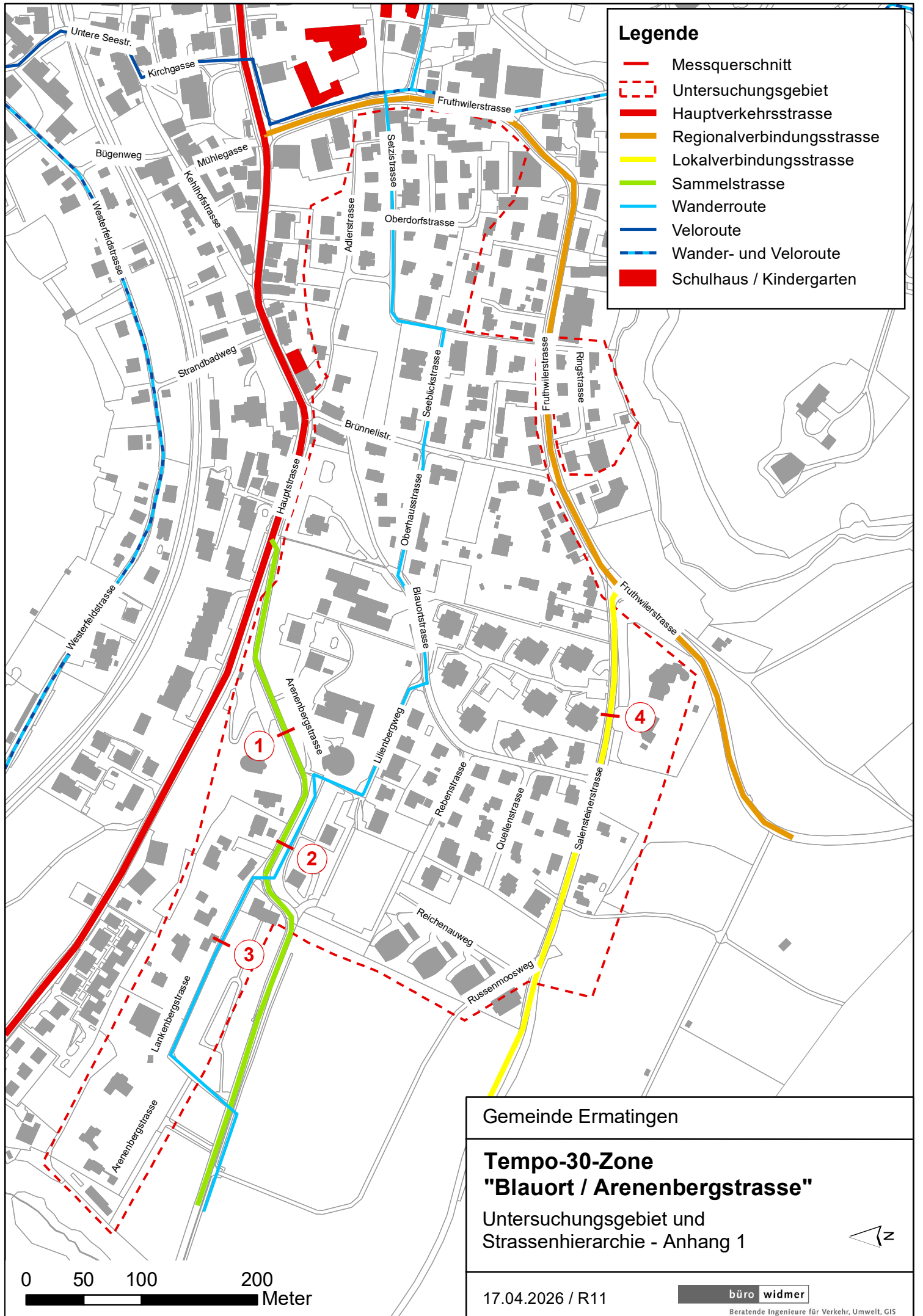
An der südlichen Blauortstrasse werden die zwei Parkfelder demarkiert, an der nördlichen Brünnelistrasse der bestehende Fussgängerlängsstreifen.

Bei den Einmündungen der Oberhaus- und der Seeblick- in die Brünnelistrasse werden die bestehenden "STOP"-Markierungen, die Halte- und die Führungslinien und das Schachbrettmuster demarkiert und zur Verdeutlichung des künftigen Vortrittsregimes Rechtsvortrittsmarkierungen erstellt.

An der Salensteinerstrasse und an der südlichen Brünnelistrasse bestehen seitliche Eingengungen zur Verkehrsberuhigung. Aufgrund der heutigen Geschwindigkeitsniveaus  $V_{85}$  sind auch auf den übrigen Strassenabschnitten keine weiteren baulichen Massnahmen für die Einführung von Tempo-30 notwendig.

Wir empfehlen, spätestens ein Jahr nach Inbetriebnahme das Geschwindigkeits- und Sicherheitsniveau in der Tempo-30-Zone zu überprüfen.

## **ANHANG**



- Legende**
- Messquerschnitt
  - - - Untersuchungsgebiet
  - Hauptverkehrsstrasse
  - Regionalverbindungsstrasse
  - Lokalverbindungsstrasse
  - Sammelstrasse
  - Wanderroute
  - Veloroute
  - - - Wander- und Veloroute
  - Schulhaus / Kindergarten

Gemeinde Ermatingen

**Tempo-30-Zone  
"Blauort / Arenenbergstrasse"**

Untersuchungsgebiet und  
Strassenhierarchie - Anhang 1



0 50 100 200  
Meter

17.04.2026 / R11 büro widmer

Beratende Ingenieure für Verkehr, Umwelt, GIS

# Tempo-30-Zone "Blauort / Arenenbergstrasse"

Signalisations- und  
Massnahmenplan - Anhang 2

1:2000

06.05.2026 / R11

büro widmer  
Beratende Ingenieure für Verkehr, Umwelt, GIS

