

Gemeinde Ermatingen

# **Tempo-30-Zone "Schönhalde"**

**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 "Schönhalde" 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 von Tempo-30 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 bestehenden Strassen sind mehrheitlich beidseitig bebaut und Erschliessungsstrassen, mit Ausnahme der Schönhaldenstrasse, welche eine Sammelstrasse ist.

Die Schönhaldenstrasse verfügt von ihrem nördlichen Ende bis zur Einmündung der Immenstallstrasse über ein Trottoir auf ihrer östlichen bzw. nördlichen Seite. Die übrigen Strassen sind ohne Trottoir. Bei der Einmündung des Bergweges besteht eine Trottoirüberfahrt.

Der Berggasse entlang verläuft auf der nördlichen Seite ein Fussgängerlängsstreifen, zudem befindet sich im mittleren Bereich ein Betonsockel als seitliche Einengung.

Im Untersuchungsgebiet verlaufen Wanderrouen (siehe Anhang 1).

Auf der Schönhaldenstrasse gilt vom südlichen Ortseingang bis zur Einmündung der Strasse "Auf dem Berg" die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h, ebenso von etwas südlich der Einmündung in die Hauptstrasse bis zur Einmündung der Drovettisbergstrasse.

Im Gebiet befinden sich fast ausschliesslich Wohnhäuser, aber auch Gewerbebetriebe, eine Bank, das Primarschulhaus Ermatingen und die Mehrzweckhalle.

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

- Wohnzone W2a
- Wohnzone W2c
- Wohn- und Arbeitszone WA3
- Dorfzone Da
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen Oe
- Freihaltezone Fh
- Wald

---

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

### 3 GESCHWINDIGKEITSNIVEAUS

An drei 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	Schönhaldenstrasse 6	beide	08.10. - 15.10.2025	30	41
2	Schönhaldenstrasse Parzelle Nr. 1328	beide	31.03. - 07.04.2016	35	43
3	Schönhaldenstrasse 7	beide	25. 03 - 31.03.2026	28	37

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

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

An der Schönhaldenstrasse 6 liegt das Geschwindigkeitsniveau V<sub>85</sub> in beiden Richtungen bei 41 km/h. An der Schönhaldenstrasse, Parzelle Nr. 1328 liegt das Geschwindigkeitsniveau V<sub>85</sub> bei 43 km/h. An der Schönhaldenstrasse 6 liegt das Geschwindigkeitsniveau V<sub>85</sub> in beiden Richtungen bei 37 km/h (bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h).

Demnach sind für die Einführung von Tempo-30 auf diesen Strassenabschnitten zumindest in einer ersten Phase keine flankierenden baulichen Massnahmen nicht vorzusehen

Auf den übrigen Strassen im Untersuchungsgebiet schätzen wir das Geschwindigkeitsniveau V<sub>85</sub> auf ≤ 40 km/h. Somit sind auf diesen Strassenabschnitten auch 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 Zeitraum vom 01.01.2013 bis 31.12.2025 wurde im Untersuchungsgebiet ein Unfall polizeilich registriert. Dabei handelte es sich um eine Kollision mit einem parkierten Auto an der Schönhaldenstrasse im Jahre 2025.

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

Zudem verlaufen einige der Strassen, darunter die Berggasse und die Schönhaldenstrasse, in unübersichtlichen Kurven und es gibt schwer einsehbare Einmündungen und Knoten. Die Drovettisbergstrasse mündet in schiefem Winkel und mit mittlerem Gefälle in die Schönhaldenstrasse, was den Knoten unübersichtlich macht. Die Einmündungen der Berghalden- und der Immenstall- in die Schönhaldenstrasse sind mit einer Vortrittsregelung mit Stop-Signalisation versehen, verfügen aber nicht über die notwendigen Sichtweiten von 50 Metern für eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Entlang des mittleren kurvenreichen Abschnittes der Schönhaldenstrasse befinden sich auf der südlichen Seite Längs- und Querparkfelder. Vor allem Autos, welche rückwärts aus den querliegenden Parkfeldern auf die Strasse fahren, stellen dabei ein Sicherheitsrisiko dar.

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. Bei der Einmündung der Berggasse in die Schönhaldenstrasse wird die Strasse zudem von vielen Schülern überquert, welche von und zur Mehrzweckhalle unterwegs sind.

Über einzelne Strassenabschnitte führen Wanderrouten (siehe Anhang 1).

---

<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.

Diese Sicherheitsdefizite stellen insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten eine Gefahr dar, die nicht mit Einzelmassnahmen behoben werden kann.

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

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

Auf den Strassen im Untersuchungsgebiet ist kaum Durchgangsverkehr vorhanden. Verkehrsverlagerungen auf andere Quartierstrassen sind infolge der Tempo-30-Zone nicht zu erwarten. Der öffentliche Verkehr ist nicht davon betroffen.

## 5 ABGRENZUNG UND ERFORDERLICHE MASSNAHMEN

Die Abgrenzung der Tempo-30-Zone "Schönhalde" 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 Signalisations- und Massnahmenplan (siehe Anhang 2) eingezeichneten Standorten (ungefähre Lage, genauer Standort vor Ort festlegen) aufzustellen. Bei der südlichen Einfahrt an der Schönhaldenstrasse und der westlichen Einfahrt an der Berggasse werden die Signale 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).

Beim der nördlichen Einfahrt an der Schönhaldenstrasse gibt es keine geeigneten Stelle auf der Fahrbahn. Direkt neben des Fussgängerstreifens würde das Signal auf Sockel die Sicht auf den Wartebereich einschränken, weiter südlich gibt es überall private Parkfelder neben der Fahrbahn. Am Oberweg ist die Strassenbreite nicht ausreichend. Somit werden die Signale an diesen beiden "Eingangstoren" ohne Sockel neben die Strasse gestellt.

An der Berggasse werden die Signale "Beginn/Ende der Zone mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h" mit dem bestehenden Signal "Verbot für Motorwagen und Motorräder" (Signal 2.13) mit dem Zusatz "Anlieger gestattet" kombiniert.

An der nördlichen Schönhaldenstrasse werden die Signale "Höchstgeschwindigkeit 40 km/h" und "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" (Signal 2.30, Rückseite 2.30.1) entfernt, am östlichen Ende der Berggasse das Signal "Höchstgeschwindigkeit 40 km/h" (Signal 2.30) ebenfalls.

Beim Ortseingang auf der südlichen Schönhaldenstrasse wird das bestehende Signal "Höchstgeschwindigkeit 40 km/h" (Signal 2.30) entfernt und durch die Signale "Beginn/Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell" (Signal 2.30.1, Rückseite 2.53.1) ersetzt und das Signal "Ortsbeginn auf Nebenstrassen" (Signal 4.29) mit dem Signal "Ortsende auf Nebenstrassen" (Signal 4.30) auf der Rückseite ergänzt.

Bei den Einmündungen der Berghalden- und der Immenstall- in die Schönhaldenstrasse 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 2). 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.

Bei der Einmündung der Berggasse in die Schönhaldenstrasse werden die Leit- und die Führungslinie demarkiert und zur Verdeutlichung des künftigen Vortrittsregimes eine Rechtsvortrittsmarkierung erstellt.

Bei den Einmündungen der Berghalden- und der Immenstall- in die Schönhaldenstrasse werden die bestehenden "STOP"-Markierungen, die Halte- und die Führungslinien demarkiert und zur Verdeutlichung des künftigen Vortrittsregimes Rechtsvortrittsmarkierungen erstellt.

An der Berggasse wird der bestehende Fussgängerlängsstreifen demarkiert.

Weitere flankierende verkehrsberuhigende Massnahmen sind aufgrund des heutigen Geschwindigkeitsniveaus, zumindest in einer ersten Phase, nicht erforderlich. Wir empfehlen, spätestens ein Jahr nach Inbetriebnahme das Geschwindigkeits- und Sicherheitsniveau in der Tempo-30-Zone zu überprüfen.

An den im Signalisations- und Massnahmenplan (Anhang 2) eingezeichneten Stellen wird die Bepflanzung zurückgeschnitten, um die erforderlichen Sichtweiten einhalten zu können.

## **ANHANG**

# Tempo-30-Zone "Schönhalde"

Untersuchungsgebiet und  
Strassenhierarchie - Anhang 1



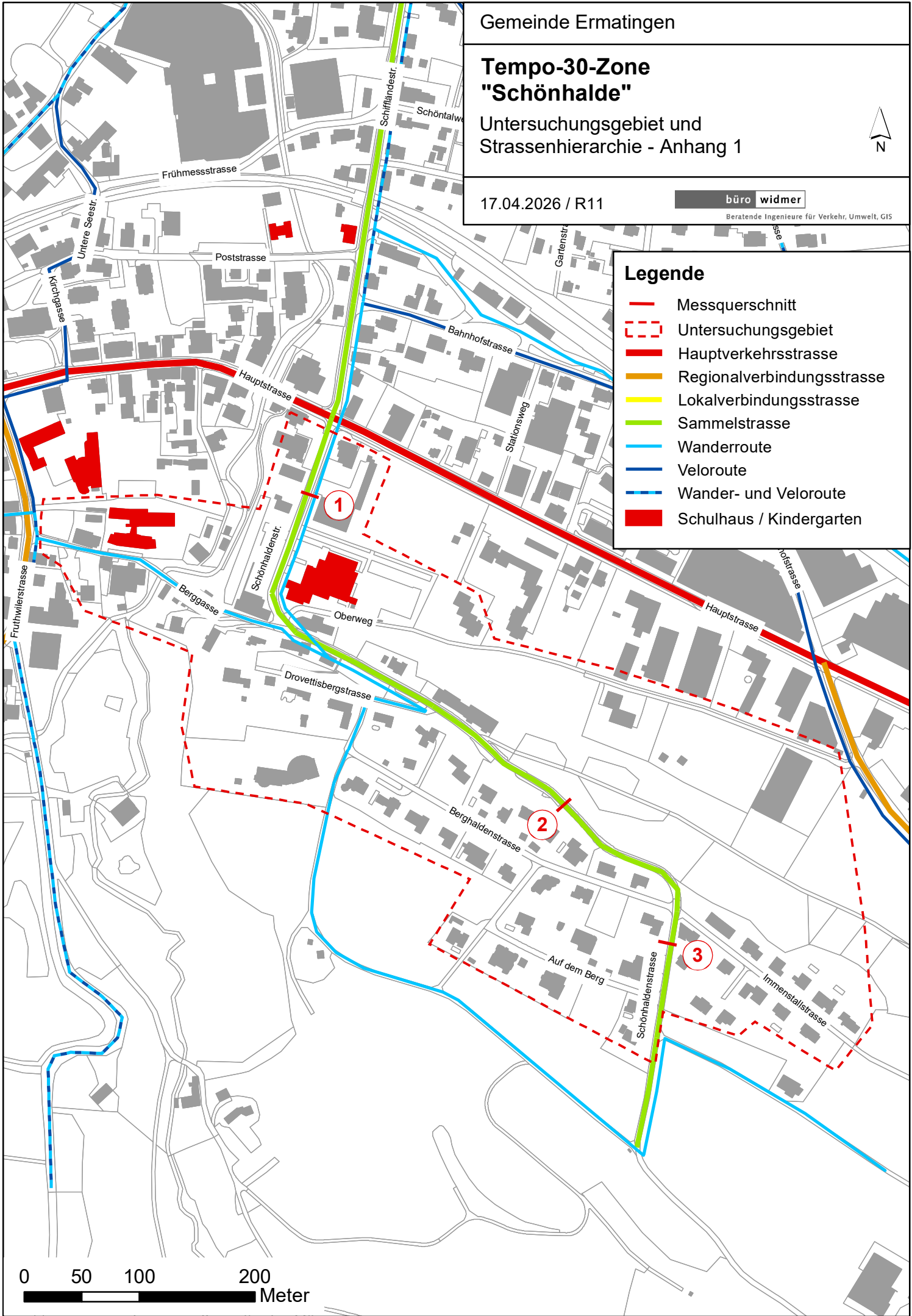
17.04.2026 / R11

büro widmer

Beratende Ingenieure für Verkehr, Umwelt, GIS

## Legende

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



# Tempo-30-Zone "Schönhalde"

Signalisations- und  
Massnahmenplan - Anhang 2

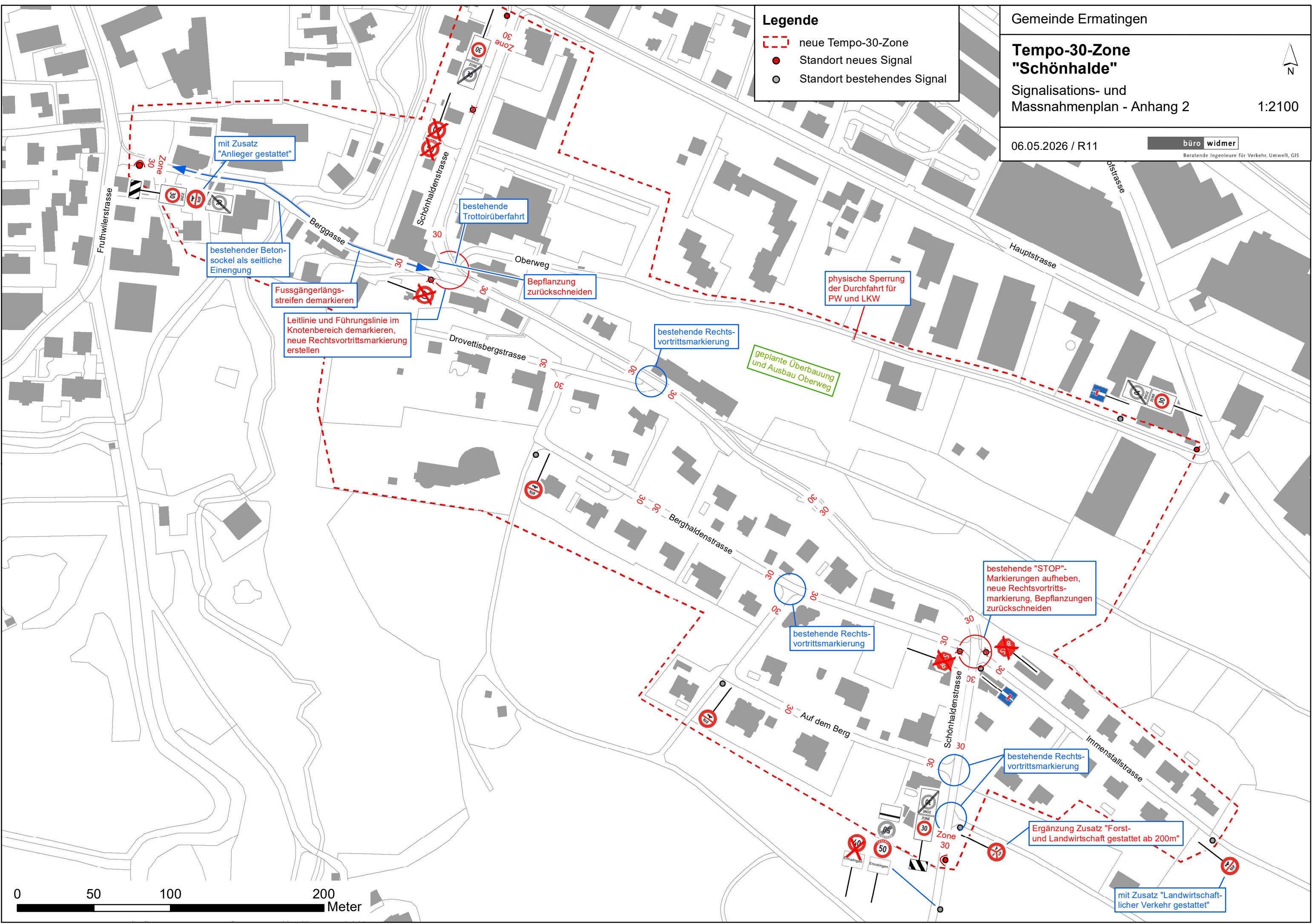
1:2100

06.05.2026 / R11

büro widmer  
Beratende Ingenieure für Verkehr, Umwelt, GIS

## Legende

- neue Tempo-30-Zone
- Standort neues Signal
- Standort bestehendes Signal



mit Zusatz  
"Anlieger gestattet"

bestehender Beton-  
sockel als seitliche  
Einengung

Fussgängerlängs-  
streifen demarkieren

Leitlinie und Führungslinie im  
Knotenbereich demarkieren,  
neue Rechtsvortrittsmarkierung  
erstellen

bestehende  
Trottoirüberfahrt

Bepflanzung  
zurückschneiden

bestehende Rechts-  
vortrittsmarkierung

geplante Überbauung  
und Ausbau Oberweg

physische Sperrung  
der Durchfahrt für  
PW und LKW

bestehende Rechts-  
vortrittsmarkierung

bestehende "STOP"-  
Markierungen aufheben,  
neue Rechtsvortritts-  
markierung, Bepflanzungen  
zurückschneiden

bestehende Rechts-  
vortrittsmarkierung

Ergänzung Zusatz "Forst-  
und Landwirtschaft gestattet ab 200m"

mit Zusatz "Landwirtschaft-  
licher Verkehr gestattet"

