

Gemeinde Ermatingen

Tempo-30-Zone "Staad"

Gutachten

ENTWURF

06. Mai 2026

r11 / tb

INHALTSVERZEICHNIS

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

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 "Staad" 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", UVEK¹, 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 bis auf den westlichen Teil der Westerfeldstrasse beim Strandbad innerorts. Sie sind siedlungsorientierte Nebenstrassen. Die Strassen sind mehrheitlich beidseitig bebaut und Erschliessungsstrassen, mit Ausnahme der Schiffländestrasse, welche eine Sammelstrasse ist. Der westliche Abschnitt der Westerfeldstrasse führt durch unbebautes Gebiet, ebenso die Riedstrasse nördlich des Bahnüberganges, welche danach über eine längere Strecke nur auf ihrer westlichen Seite von Häusern gesäumt wird.

Die Schiffländestrasse verfügt auf ihrer Westseite über ein Trottoir, die Poststrasse auf ihrer nördlichen Seite von ihrem mittleren Abschnitt bis zu ihrem östlichen Ende. Der Westerfeldstrasse entlang führt von der Einmündung des Bügenweges an in westlicher Richtung auf ihrer nördlichen Seite ein Trottoir. Die übrigen Strassen sind ohne Trottoir.

Die Untere Seestrasse verfügt vom Bahnübergang bis zur Brücke über den Bach auf ihrer nordwestlichen Seite über einen Fussgängerlängsstreifen.

Auf der Poststrasse und der nördlichen Schiffländestrasse bestehen markierte Parkfelder. Westlich des Baches und nördlich der Bahnlinie ist heute bereits die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h signalisiert (siehe Anhang 2).

Im Untersuchungsgebiet verlaufen zahlreiche Wander- und Velorouten (siehe Anhang 1).

Im Untersuchungsgebiet befinden sich mehrheitlich Wohnhäuser, aber auch Geschäfte, Gewerbebetriebe, Restaurants, Hotels, eine Fabrik, ein Kindergarten, der Bahnhof, die reformierte Kirche, der Hafen, die Schiffsanlegestelle und das Strandbad.

¹ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation

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

- Wohnzone W1
- Wohnzone W2b
- Wohnzone W2c
- Wohnzone W3
- Wohn- und Arbeitszone WA2
- Wohn- und Arbeitszone WA3
- Wohn- und Arbeitszone Möbelfabrik WAM
- Dorfzone Da
- Dorfzone Db
- Arbeitszone Gewerbe AG
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen Oe
- Freihaltezone Fh

3 GESCHWINDIGKEITSNIVEAUS

An sieben Zählstellen (siehe Abbildung 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_d [km/h]	V_{85} [km/h]
1	Schiffländestrasse 34	Norden	17.09. - 27.09.2013	32	40
		Süden		29	37
2	Schiffländestrasse 26	Norden	13.08. - 23.08.2013	34	41
		Süden		34	43
3	Hofackerstrasse 8	Norden	22.10. - 05.11.2013	32	39
		Süden		31	39
4	Bahnhofstrasse 12	Osten	23.10. - 06.11.2015	32	41
		Westen		34	43
5	Bahnhofstrasse 20c	Osten	06.10. - 20.10.2013	31	38
		Westen		33	40
6	Poststrasse 15a	Osten	10.09 - 24.09.2015	21	29
		Westen		22	29
7	Westerfeldstrasse 20	Osten	21.08. - 28.08.2014	20	24
		Westen		20	24

V_d : Durchschnittliche Geschwindigkeit.

V_{85} : 85% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 15% darüber.

An der Schiffländestrasse 34 liegt das Geschwindigkeitsniveau V_{85} bei 40 km/h resp. 37 km/h, an der Schiffländestrasse 26 liegt es bei 41 km/h resp. 43 km/h. Für die Einführung von Tempo-30 sind damit auf der Schiffländestrasse zumindest in einer ersten Phase keine flankierenden baulichen Massnahmen notwendig.

An der Hofackerstrasse 8 liegt das Geschwindigkeitsniveau V_{85} bei 39 km/h in beiden Richtungen. Flankierende bauliche Massnahmen sind damit für die Einführung von Tempo-30 auf der Hofackerstrasse nicht vorzusehen.

An der Bahnhofstrasse 12 liegt das Geschwindigkeitsniveau V_{85} bei 41 km/h resp. 43 km/h, an der Bahnhofstrasse 20c liegt es bei 38 km/h resp. 40 km/h. Auf der Bahnhofstrasse sind damit für die Einführung von Tempo-30 zumindest in einer ersten Phase keine flankierenden baulichen Massnahmen notwendig.

An der Poststrasse 15a liegt das Geschwindigkeitsniveau V_{85} bei 29 km/h in beiden Richtungen, an der Westerfeldstrasse 20 bei 24 km/h in beiden Richtungen. Flankierende bauliche Massnahmen sind damit für die Einführung von Tempo-30 auf diesen beiden Strassen nicht vorzusehen.

Aufgrund des Erscheinungsbildes des Strassenraumes (Erfahrungswert) schätzen wir das Geschwindigkeitsniveau V_{85} auf den übrigen Strassen im Untersuchungsgebiet auf ≤ 40 km/h. Somit sind auch 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 verkehrorientiert betrachtet werden können². Auch bei der Beurteilung basierend auf dem Punkteschema des Kantons Thurgau (Quelle Merkblatt "Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf nicht verkehrorientierten Nebenstrassen") können alle für die Tempo-30-Zone geplanten Strassenabschnitte als nicht verkehrorientiert eingestuft werden.

Gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG kann die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf nicht verkehrorientierten 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 01.01.2016 – 31.12.2025 wurden im Untersuchungsgebiet 11 Unfälle polizeilich registriert (ohne Parkierunfälle). Dabei handelte es sich um 5 Selbstunfälle, einen Fussgängerunfall, 2 Frontalkollisionen 2 beim Queren der Fahrbahn und ein Unfall beim Überholen. Daran beteiligt waren neben Personen- und Lastwagen 2 Velo, 2 Motorräder und ein Fussgänger. Insgesamt gab es dabei 7 Leichtverletzte und einen Schwerverletzten (bei der Frontalkollision zwischen einem Velo und einem Langsamen E-Bike)

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. Teilweise sind auch die notwendigen Knotensichtweiten bei den Ausfahrten nicht gegeben. Die Fahrbahn wird auf vielen Abschnitten von Fussgängern benützt.

² Gemäss Bundesrat handelt es sich bei verkehrorientierten 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.

Zudem verlaufen einige der Strassen in unübersichtlichen Kurven und es gibt schwer einsehbare Einmündungen und Knoten.

An der Bahnhofstrasse stellen Senkrechtparkfelder direkt an der Fahrbahn ein Sicherheitsrisiko dar, weil Autos rückwärts in die Strasse fahren.

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 viele Strassenabschnitte führen auch Wander- und Velorouten (siehe Anhang 1). Zudem ist vor allem das Gebiet entlang des Seeufers im Sommer bei Touristen, welche zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, sehr beliebt.

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.

Verkehrsverlagerungen auf andere Quartierstrassen sind infolge der Tempo-30-Zone nicht zu erwarten. Der öffentliche Verkehr fährt nur auf einem kurzen Streckenabschnitt 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 "Staad" 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. 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 den Einfahrten bei der Kehlhofstrasse, beim Strandbadweg und bei der Westerfeldstrasse beim Strandbad werden die Signale "Beginn/Ende der Zone mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h" an einem Rohr neben der Fahrbahn befestigt.

Am Bügenweg, an der Unteren Seestrasse nördlich des Bahnüberganges und bei der Brücke über den Bach werden die bestehenden Signale "Höchstgeschwindigkeit / Ende der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h" (Signal 2.30, Rückseite 2.53) entfernt.

Bei den Einmündungen des Bügenweges in die Kehlhofstrasse und der Oberstadgasse in die Hornstrasse wird das bestehende Signal "Kein Vortritt" (Signal 3.02) entfernt.

Bei folgenden Einmündungen in die Schiffländestrasse sind andere Vortrittsregelungen als Rechtsvortritt vorhanden und bleiben bestehen:

- Bahnhofparking: kein Vortritt – Ausfahrt aus SBB-Gelände, daher kein Rechtsvortritt möglich
- Gartenstrasse: kein Vortritt – die notwendigen Sichtweiten für einen Rechtsvortritt sind nicht gegeben
- Schöntalweg: Stop-Signalisation – die notwendigen Sichtweiten für einen Rechtsvortritt sind nicht gegeben

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.

Der Fussgängerlängsstreifen an der Unteren Seestrasse wird demarkiert.

An den im Signalisations- und Massnahmenplan eingezeichneten Stellen sind neue Rechtsvortrittsmarkierungen anzubringen, um das geltende Vortrittsregime zu verdeutlichen. Wo notwendig sollen bestehende Rechtsvortrittsmarkierungen erneuert werden. Bei der Einmündung der Oberstadgasse in die Hornstrasse werden die bestehende Warte- und Leitlinien entfernt und eine neue Rechtsvortrittsmarkierung angebracht.

Aufgrund der heutigen Geschwindigkeitsniveaus V_{85} sind vorerst keine baulichen Massnahmen notwendig. Sollte nach der Einführung von Tempo-30 der Zielwert $V_{85} \leq 38$ km/h nicht erreicht werden, müssten zusätzliche Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion ergriffen werden.

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

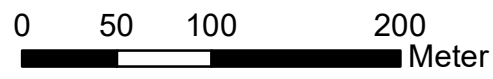
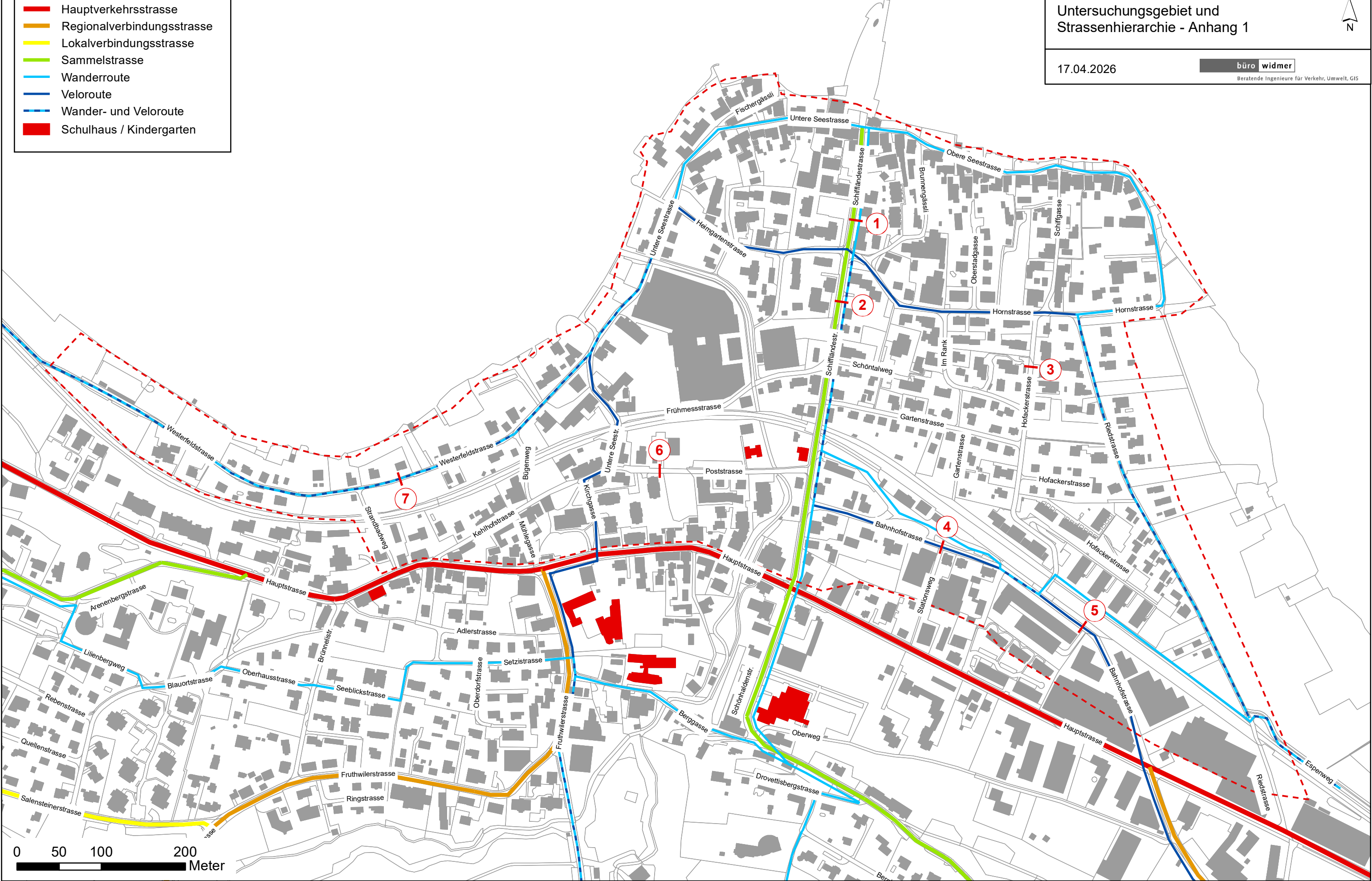
Gemeinde Ermatingen

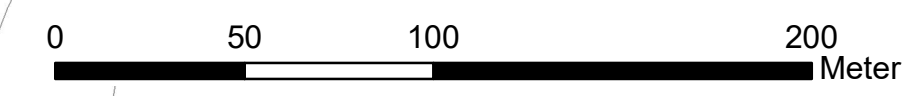
**Tempo-30-Zone
"Staad"**

Untersuchungsgebiet und
Strassenhierarchie - Anhang 1

17.04.2026

büro widmer
Beratende Ingenieure für Verkehr, Umwelt, GIS





Legende

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



mit Zusatz "Landwirtschaftlicher Verkehr gestattet"

genauer Standort in Zusammenhang mit Strassenanpassung