

Gemeinde Ermatingen

Tempo-30-Zone "Triboltingen Nord"

Gutachten

ENTWURF

6. 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: Signalisations- und Massnahmenplan

1 EINLEITUNG

Die Gemeinde Ermatingen hat unser Büro beauftragt, die Machbarkeit und Zweckmässigkeit der Tempo-30-Zone "Triboltingen Nord" 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.

In der folgenden Abbildung sind das Untersuchungsgebiet, die Hierarchie der Strassen und der Messquerschnitt dargestellt.

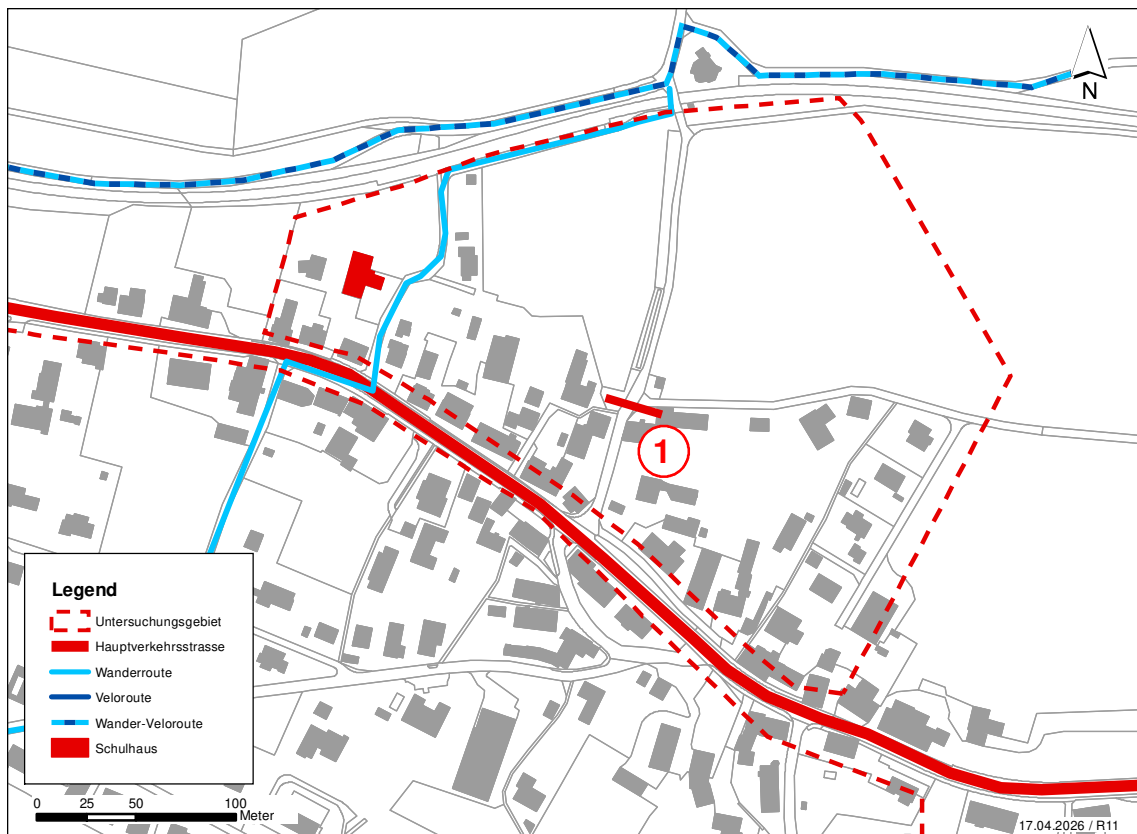


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet mit Hierarchie und Messstelle

Die Strassen im Untersuchungsgebiet sind siedlungsorientierte Nebenstrassen resp. Erschliessungsstrassen. Teilweise liegen sie ausserhalb des Siedlungsgebietes. Der östliche Abschnitt des Schulhausweges und der nördliche Abschnitt der Seestrasse dienen als Verbindungen zwischen dem Ortszentrum und dem Bodenseeradweg resp. dem

¹ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation

Bahnhof. Entlang des Schuhhausweges führt zudem eine Wanderroute (siehe Abbildung 1). Alle Strassen im Untersuchungsgebiet sind ohne Trottoir.

Im Gebiet befindet sich das Schulhaus, der Bahnhof und sonst vornehmlich Wohnhäuser.

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

- Dorfkerzone
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
- Landwirtschaftszone

3 GESCHWINDIGKEITSNIVEAUS

An einer Zählstelle (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	Seestrasse 5	beide	19.09. - 26.09.2.2025	17	23

V_d: Durchschnittliche Geschwindigkeit.

V₈₅: 85% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 15% darüber.

Die Messung an der Seestrasse hat gezeigt, dass das bestehende Geschwindigkeitsniveau heute schon tief ist. Dementsprechend wären für die Einführung der Tempo-30-Zone keine baulichen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung erforderlich. Die Geschwindigkeiten liegen in einem Bereich, wo die Einführung von Tempo-30 nur eine geringe Wirkung erzielen würde. In erster Linie dürfte Tempo-30 bei den Verkehrsteilnehmenden, die mit Geschwindigkeiten über 30 km/h fahren, wirken.

Auf den anderen Strassen im Untersuchungsgebiet dürften die gefahrenen Geschwindigkeiten in einem ähnlichen Bereich wie an der Seestrasse liegen, teilweise vielleicht sogar etwas höher (z.B. an der Hofgasse).

In jedem Fall liegt das Geschwindigkeitsniveau V₈₅ unter 40 km/h, wo für die Einführung einer Tempo-30-Zone keine baulichen Massnahmen notwendig sind.

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 Untersuchungsgebiet befindet sich ein Schulhaus, der Bahnhof und viele Wohnnutzungen.

In den Jahren 2013 – 2025 wurde im Untersuchungsgebiet kein relevanter Unfall polizeilich registriert.

Die Begehungen des Untersuchungsgebietes haben aber gezeigt, dass gewisse Sicherheitsdefizite (z.B. Ausgänge und Ausfahrten von Liegenschaften führen ungeschützt und von Hecken, Gebüsch, Mauern und Zäunen verdeckt direkt auf die Strasse, ungenügende Sichtweiten bei Knoten, Kurven und Liegenschaftsausfahrten, senkrechte Parkfelder direkt neben der Fahrbahn, keine Trottoirs) vorhanden sind, welche dann eine Gefahr bedeuten, wenn die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht ausreichend den örtlichen Verhältnissen angepasst werden.

Die meisten Fahrzeuge fahren heute schon nicht schneller als 30 km/h. An einzelnen etwas längeren geraden Strassenabschnitten wird vereinzelt auch schneller gefahren. So wurde während der Erhebungsperiode an der Messstelle die maximale Geschwindigkeit von 34 km/h festgestellt. Diese kann durchaus aber auch höher liegen.

Dementsprechend wird die Einführung von Tempo-30 in diesem Gebiet 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.

Zudem sind die Strassen im Untersuchungsgebiet Teil des Schulweges vom/zum Schulhaus. Somit werden die Strassen von Schulkindern – also von Strassenbenützern, die eines besonderen Schutzes bedürfen – genutzt. Eine Wanderroute verläuft ebenfalls über den Schulhausweg.

Mit der Tempo-30-Zone kann zumindest ein Teil der Geschwindigkeiten reduziert werden. 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.

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.

Somit sind die Gründe für die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG gegeben. Zudem entspricht die Tempo-30-Zone "Triboltingen Nord" dem von der Beratungsstelle für Unfallverhütung empfohlenen Modell 30/50.

Im Untersuchungsgebiet gibt es kaum Durchgangsverkehr. Verkehrsverlagerungen infolge der Tempo-30-Zone auf andere Quartierstrassen sind nicht zu erwarten. Der öffentliche Verkehr ist nicht davon betroffen.

5 ABGRENZUNG UND ERFORDERLICHE MASSNAHMEN

Die Abgrenzung der Tempo-30-Zone "Triboltingen Nord" ist im Signalisations- und Massnahmenplan im Anhang dargestellt. Die Zone soll das gesamte Gebiet zwischen der Bahnlinie und der Hauptstrasse umfassen, auch wenn der nördliche Abschnitt der Seestrasse und der östliche Abschnitt des Schulhausweges ausserhalb des Siedlungsgebietes liegen. Auf beiden Abschnitten gibt es verhältnismässig viel Fuss- und Veloverkehr (Wanderroute, Spazierende von/zum See, Verbindung von/zum Bodenseeradweg). Mit dem Einbezug der beiden Abschnitte kann eine für die Verkehrsteilnehmenden nachvollziehbare flächendeckende Tempo-30-Zone abseits der übergeordneten Strassen, gemäss dem von der Beratungsstelle für Unfallverhütung empfohlenen Modell 30/50, geschaffen werden.

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) eingezeichneten Standorten (ungefähre Lage, genauer Standort vor Ort festlegen) aufzustellen. Beim südlichen Eingang in die Zone auf der Seestrasse ist die Fahrbahn ausreichend breit, dass die Signale (ergänzt mit einem Leitpfeil) auf einem Sockel auf die Fahrbahn platziert werden können. Sie sind so anzuordnen, dass bei der Einfahrt in die Tempo-30-Zone eine Torwirkung erzielt wird (Durchfahrtsbreite 4.0 m). Das Signal wird mit einer Randlinie ergänzt.

Bei den anderen Zoneneingängen ist die Fahrbahn so schmal, dass die Signale "Beginn/Ende der Zone mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h" an einem Rohr neben der Fahrbahn befestigt werden.

Die "Eingangstore" zur Tempo-30-Zone werden zur Verdeutlichung mit der Bodenmarkierung "ZONE 30". 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 den Knoten Seestrasse / Hofgasse und Hofwiesenweg / Hofgasse sind neu Rechtsvortrittsmarkierungen anzubringen, um das geltende Vortrittsregime zu verdeutlichen.




Aufgrund der heutigen Geschwindigkeitsniveaus V_{85} sind keine baulichen Massnahmen für die Einführung von Tempo-30 notwendig.

ANHANG

Tempo-30-Zone "Triboltingen Nord"



Legende

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

