

Gemeinde Ermatingen

Tempo-30-Zone "Triboltingen Süd"

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 Süd" 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.

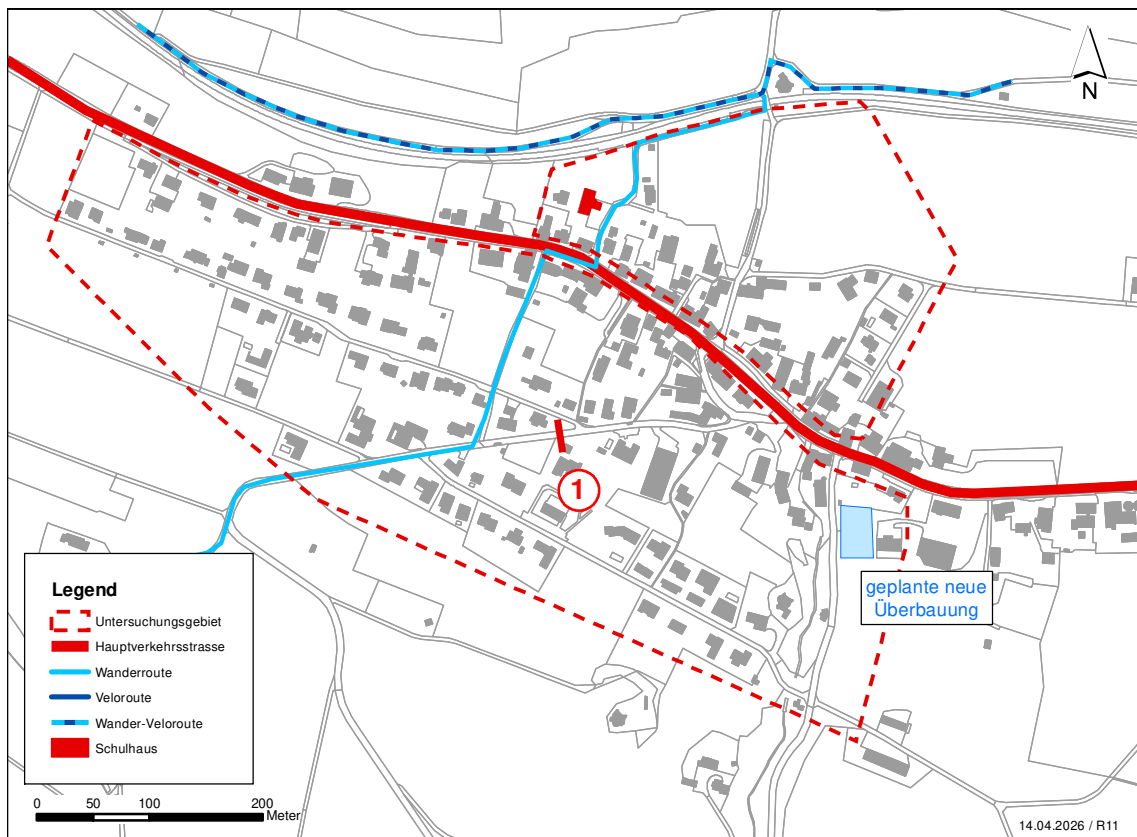


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet mit Hierarchie und Messstelle

Die Strassen im Untersuchungsgebiet liegen grossmehrheitlich innerorts. Sie sind siedlungsorientierte Nebenstrassen. Die bestehenden Strassen sind mehrheitlich beidseitig bebaut und Erschliessungsstrassen. Die Weinbergstrasse führt im südlichen Abschnitt durch Landwirtschafts- und Waldzone und ist hier nicht bebaut. Im nördlichen Abschnitt ist eine neue Überbauung geplant.

¹ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation

Alle Strassen im Untersuchungsgebiet sind ohne Trottoir. Entlang der Neustrasse gibt es zur Verkehrsberuhigung an 3 Stellen seitliche Einengungen in Form von Rabatten mit einem Baum.

Eine Wanderroute verläuft über die Kirch- und die Neustrasse (siehe Abbildung 1).

Im Gebiet befinden sich mehrheitlich Wohnhäuser.

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

- Wohnzonen
- Dorfkernzone
- Waldzone
- 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	Neustrasse 11	beide	04.10. - 11.10.2025	27	34

V_d : Durchschnittliche Geschwindigkeit.

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

Die Messung an der Neustrasse hat gezeigt, dass das bestehende Geschwindigkeitsniveau, u.a. dank der seitlichen Einengungen und den Rechtsvortrittmarkierungen, heute schon verhältnismässig tief ist. Dementsprechend sind für die Einführung der Tempo-30-Zone keine weiteren bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung erforderlich. Allerdings wurden auch Fahrzeuge mit bis zu 62 km/h gemessen, also mit Geschwindigkeiten, welche für die gegebenen Verhältnisse deutlich zu hoch sind.

Auf den übrigen Strassen im Untersuchungsgebiet schätzen wir das Geschwindigkeitsniveau V_{85} 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 können². 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 fast ausschliesslich Wohnnutzungen.

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

Die Begehungen des Untersuchungsgebietes haben aber gezeigt, dass diverse Sicherheitsdefizite resp. Gefahrenstellen vorhanden sind. Alle 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 von Fussgängern benützt. Insbesondere an der sehr schmalen Weinbergstrasse gibt es eine unübersichtliche Kurve infolge hohen Gebüsch auf der Innenseite der Kurve (Waldzone). Im Weiteren gibt es mehrere Knoten, bei denen die gemäss VSS-Norm erforderlichen Sichtweiten nicht gegeben sind.

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. Eine Wanderroute verläuft über die Kirch- und die Neustrasse. Die Weinbergstrasse wird zudem sehr häufig von Spaziergängern genutzt.

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.

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.

² 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.

5 ABGRENZUNG UND ERFORDERLICHE MASSNAHMEN

Die Abgrenzung der Tempo-30-Zone "Triboltingen Süd" ist im Signalisations- und Massnahmenplan im Anhang 1 dargestellt. Die Weinbergstrasse, welche sich im südlichen Abschnitt (ca. 125 m) ausserhalb des Siedlungsgebietes befindet, soll ebenfalls in die Tempo-30-Zone einbezogen werden. Dieser verhältnismässig kurze Abschnitt ist unübersichtlich und wird sehr häufig von Spazierenden benutzt. Gleiches gilt für den 50 m langen östlichen Abschnitt der Obergutstrasse. 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 1) eingezeichneten Standorten (ungefähre Lage, genauer Standort vor Ort festlegen) aufzustellen. Beim östlichen Eingang in die Zone an der Alten Landstrasse 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.

Beim südwestlichen Eingangstor an der Neustrasse müssen die bestehenden Signale "Beginn/Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell" (Signal 2.30.1, Rückseite 2.53.1) inkl. der Ortstafeln um ca. 15 m nach aussen versetzt 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.

Die bestehenden Rechtsvortrittsmarkierungen sind teilweise nicht mehr gut wahrnehmbar und dementsprechend zu erneuern.

An der Neustrasse bestehen seitliche Einengungen 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.

ANHANG

Tempo-30-Zone "Triboltingen Süd"

Signalisations- und
Massnahmenplan - Anhang 1

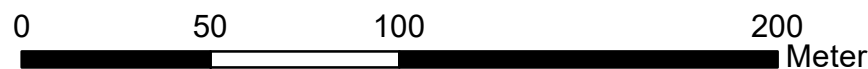
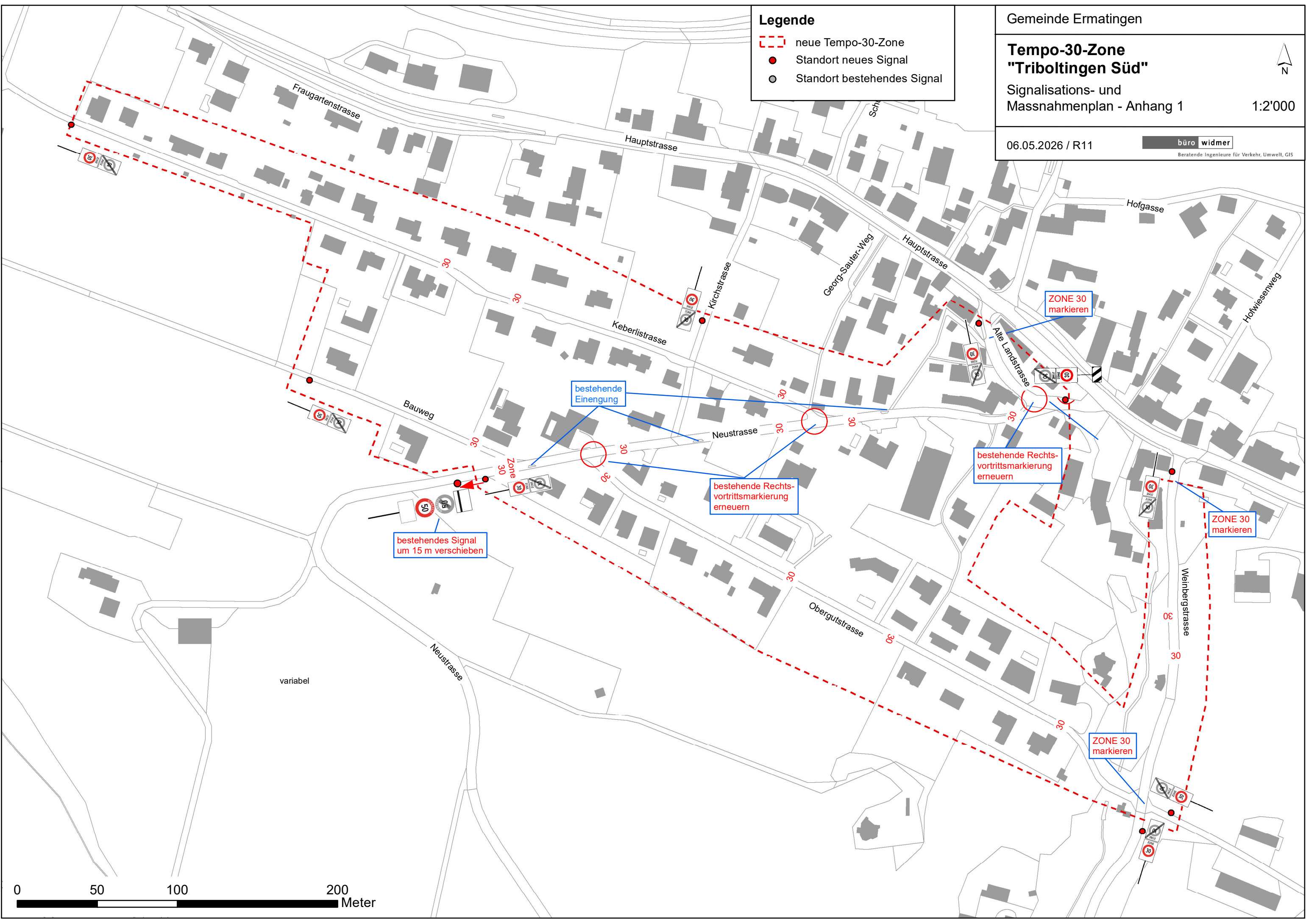
1:2'000

06.05.2026 / R11

büro widmer
Beratende Ingenieure für Verkehr, Umwelt, GIS

Legende

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



variabel

bestehendes Signal
um 15 m verschieben

bestehende
Einengung

bestehende Rechts-
vortrittsmarkierung
erneuern

bestehende Rechts-
vortrittsmarkierung
erneuern

ZONE 30
markieren

ZONE 30
markieren

ZONE 30
markieren