



Gemeinde Thalheim an der Thur

Fassung für die Festsetzung nach § 15 StrG

Gutachten Tempo-30-Zonen



Kloten, 28. November 2022 / tt.1002 / Wei



Gossweiler Ingenieure AG
Lindenstrasse 23
8302 Kloten
Telefon 044 815 51 00
www.gossweiler.com



usio mitglied
beratende schweizer ingenieure

Auftraggeber Gemeindeverwaltung Talheim an der Thur.
Thurtalstrasse 19
8478 Thalheim an der Thur
Gossweiler Ingenieure AG

Bearbeitung
Version 1.1

Versionsverlauf

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.0	04.07.2022	Wei	Entwurf
1.1	28.11.2022	Wei	Anpassung T30-Perimeter (Im Hasensprung)

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Inhalt des Gutachtens	5
2	Gesetzliche Grundlagen, Ziele und Anforderungen	6
3	Grundlagen- und Situationsanalyse	8
3.1	Übergeordnete Planungsgrundlagen	8
3.1.1	Regionaler Richtplan	8
3.2	Beschreibung des Gemeindegebiets	9
3.3	Analyse des Strassennetzes (Strassenhierarchie)	10
3.4	Privatstrassen	11
4	Unfälle und Schwachstellen	12
4.1	Unfälle	12
4.2	Schwachstellen	14
5	Auswertung Verkehrsdaten	18
6	Beurteilung der Gebiete	20
7	Eignungsgebiete	22
7.1	Thalheim	22
7.1.1	Geplante Tempo-30-Zone Thalheim	23
7.2	Dorf	25
7.2.1	Geplante Tempo-30-Zone Dorf	26
7.3	Im Buck	28
7.3.1	Geplante Tempo-30-Zone Im Buck	29
7.4	Luegi	31
7.4.1	Geplante Tempo-30-Zone Luegi	32
8	Grundsätze Signalisation, Markierung und bauliche Massnahmen	33
8.1	Signalisation	33
8.2	Gestaltung der Eingangstore	34
8.3	Markierungen	34
9	Verfahren	35

1 Ausgangslage

Einleitung

Das Thema Tempo-30 ist, wie in vielen Gemeinden im Kanton Zürich, auch in Thalheim an der Thur ein aktuelles Thema. Oft erhält die Gemeinde Anfragen aus der Bevölkerung. Um die Anfragen qualifiziert zu beantworten, ist es zielführend, wenn eine Gesamtübersicht vorliegt. Die Gemeinde hat aus diesem Grund dieses Gutachten in Auftrag gegeben. Es bildet die Grundlage gemäss Art. 32 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetz (SVG) bzw. eine Gesamtbeurteilung nach Art. 108 Abs. 4 der Signalisationsverordnung (SSV) des Bundes.

Eine ganzheitliche Analyse soll darüber Aufschluss geben, wo Tempo-30-Zonen eine Verbesserung der Verkehrssituation ergeben. Neben der Prüfung von Tempo-30-Zonen, sind aber auch allgemeine Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu prüfen z. B. Überprüfung von Sichtverhältnissen.

Das Gutachten beinhaltet die Prüfung der Verkehrssituation der verschiedenen Quartiere in Thalheim und Gütighausen. Mögliche Tempo-30-Zonen werden empfohlen und die Kosten für eine Umsetzung jeweils geschätzt. Das Gutachten erlaubt einen ganzheitlichen Blick auf die Verkehrssituation der Gemeinde und ermöglicht so die Definition der nächsten Schritte.

Auftrag

Für das Gemeindegebiet Thalheim an der Thur wird ein Gutachten erstellt, welches die Verkehrssituation beurteilt und eine Gesamtbeurteilung nach Art. 108 Abs. 4 SSV vornimmt.

Mit dem Begriff "Gemeindegebiet" ist das Siedlungsgebiet der beiden Ortsteile Gütighausen und Thalheim gemeint, wobei die Kantonsstrassen ausgenommen werden.

In einem ersten Schritt werden die relevanten Grundlagen beschafft und analysiert. Wichtiger Bestandteil bildet dabei eine Begehung vor Ort. Im Rahmen der Grundlagenbeschaffung werden bei den definierten Standorten Verkehrsmessungen durchgeführt und analysiert.

Neben der Begehung vor Ort und den Verkehrsmessungen, werden die Unfallschwerpunkte ausgewertet und beurteilt.

1.1 Inhalt des Gutachtens

Das vorliegende Gutachten ist folgendermassen gegliedert und beinhaltet die folgenden Resultate:

- ◆ Beschreibung der gesetzlichen Grundlagen, Ziele und Anforderungen von Tempo-30-Zonen
- ◆ Darstellung und Definition der Strassenhierarchie, Beschrieb und Beurteilung der Verkehrserschliessung
- ◆ Beurteilung der in den letzten 5 Jahren registrierten Unfälle (anhand des Unfallregisters)
- ◆ Beurteilung des Geschwindigkeitsniveaus
- ◆ Beurteilung der Notwendigkeit von Tempo-30 Zonen in geeigneten Gebieten
- ◆ Definition möglicher Zonenabgrenzung pro Gebiet
- ◆ Beschreibung der Ausgestaltung, möglicher Massnahmen die Umsetzung von Tempo-30-Zone

2 Gesetzliche Grundlagen, Ziele und Anforderungen

Gesetzliche Grundlagen

Tempo-30-Zonen sind vom Gesetzgeber klar definiert. Nachstehende Gesetze und Verordnungen sind bei der Prüfung und Einführung von Tempo-30-Zonen zu beachten:

- ◆ Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 1. Januar 2020
- ◆ Signalisationsverordnung (SSV) vom 15. Januar 2017
- ◆ Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen vom 1. Januar 2002

Die massgebliche Rechtsgrundlage für eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ist Art. 32 Abs. 3 SVG i. V. m. Art. 108 SSV. In den erwähnten Gesetzen und Verordnungen wird abschliessend geregelt, unter welchen Bedingungen die Höchstgeschwindigkeit beschränkt werden kann.

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn (Art. 108 SSV):

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist mit einem Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

Ziele

Das Hauptziel der Tempo-30-Zone ist die Reduktion von Nachteilen, welche sich aufgrund unserer motorisierten Mobilität ergeben, zugunsten des Fussverkehrs und umliegender Wohnnutzungen. Folgende Ziele werden meist mit der Einführung von Tempo-30-Zonen verfolgt:

- ◆ Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere für Schulkinder und/oder Anwohner erhöhen
- ◆ Unfallhäufungsstellen beseitigen / Unfallschwere vermindern
- ◆ Sicheres Queren ermöglichen
- ◆ Verkehrsfluss auf tiefem Geschwindigkeitsniveau verstetigen
- ◆ Trennwirkung der Strasse reduzieren (insbesondere im Basisnetz)
- ◆ Aufenthaltsqualität / Wohnqualität verbessern

Bedingungen

Nachstehend werden gestützt auf die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen die wichtigsten Rahmenbedingungen für die Installation von Tempo-30-Zonen in Kürze aufgelistet:

- ◆ Tempo-30-Zonen können nur innerorts, in der Regel auf siedlungsorientierten Strassen, angeordnet werden. Einzelne Häusergruppen genügen nicht zur Signalisation von Tempo-30-Zonen.
- ◆ Fussgänger sollen aufgrund des tiefen Geschwindigkeitsniveaus die Strasse da überqueren, wo sie sich am sichersten fühlen und wo die Sichtverhältnisse am besten sind.
- ◆ Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung ist nur zulässig, wenn die Verkehrssicherheit dies erfordert.
- ◆ Die zur Verfügung stehenden Signalisationen werden abschliessend durch die Signalisationsverordnung geregelt.
- ◆ Die zur Verfügung stehenden Markierungen werden abschliessend durch die VSS 40 851; 2019 geregelt.
- ◆ In der Wahl von verkehrsberuhigenden Elementen sind die Gemeinden unter Wahrung der Verkehrssicherheit weitgehend frei.

Weitere Bedingungen für die Einführung einer Tempo-30-Zone gemäss Vorgaben der Kantonspolizei Zürich (Verkehrstechnische Abteilung):

- ◆ Signal "Generell 50" ist per Gesetz (Art. 22 Abs. 3 SSV) am Ortseingang, wo die dichte Überbauung auf einer Strassenseite beginnt, positioniert. Die Zonensignalisation mit Signal "Tempo-30-Zone" kann in einem Abstand von ca. 40 Metern zum "Generell 50" erstellt werden.
- ◆ Bei untergeordneten Strassen (z.B. Flurstrassen) reicht eine Zonensignalisation mit Signal "Tempo-30-Zone" gemäss Anhang 2 SSV zur Kennzeichnung aus. Dieses darf ausserhalb des Strassenprofils liegen.
- ◆ Torsituationen müssen den Verkehr abbremsen und den Eingang in die Tempo-30-Zone verdeutlichen. Sie sind zwingend im Strassenraum mit entsprechender verkehrsberuhigender Wirkung zu positionieren.
- ◆ Privatstrassen mit richterlichem Fahrverbot können nicht in Tempo-30-Zonen integriert werden. Privatstrassen ohne richterliche Verbote können mit Zustimmung der Eigentümer in die Tempo-30-Zone integriert werden. Fehlt die Zustimmung, ist die Tempo-30-Zone ordentlich zu signalisieren.
- ◆ Pflasterlinien bei Einmündungen haben keine verkehrsrechtliche Bedeutung und können belassen werden.
- ◆ Allfällige Vortrittsregime sind aufzuheben und nötigenfalls durch die Markierung "Rechtsvortritt" zu ersetzen.
- ◆ Bei gemessener Geschwindigkeit v_{85} (die von 85% der Fahrzeuge eingehaltene Geschwindigkeit) unterhalb von 38 km/h sind keine baulichen Massnahmen für die Reduktion der Geschwindigkeit nötig. Liegt das Geschwindigkeitsniveau höher, müssen bauliche Massnahmen erstellt werden (Geschwindigkeitsmessungen erfolgen ein Jahr nach Einführung durch die Kantonspolizei).
- ◆ An offiziellen Signalen dürfen keine Infotafeln angebracht werden.

3 Grundlagen- und Situationsanalyse

3.1 Übergeordnete Planungsgrundlagen

3.1.1 Regionaler Richtplan

Strassennetz	Der regionale Richtplan bezeichnet die regionalen Verbindungsstrasse (vgl. Kapitel 3.3). Die Thurtalstrasse ist zudem für eine Umgestaltung des Strassenraums vorgesehen.
Wanderwege	Die regionalen Wanderwege führen in Gütighausen durch die Mitteldorfstrasse und die Dätwilerstrasse und in Thalheim entlang dem Weg "Grüt", der Oberdorfstrasse und weiter entlang der Reservoirstrasse.
Velowege	Die Velowege sind entlang der Thurtalstrasse, der Stationstrasse sowie mehreren Feldwegen eingezeichnet.
Bahnlinie	Die einspurige Bahnlinie aus dem kantonalen Richtplan wie auch der Bahnhof Thalheim-Altikon sind im Richtplan ersichtlich.

Regional	Verkehr
bestehend	Verbindungsstrasse
geplant	Umgestaltung Strassenraum
	Radweg
	bei Ersatz aufzuhebender Radweg
	Fuss- / Wanderweg
	Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag

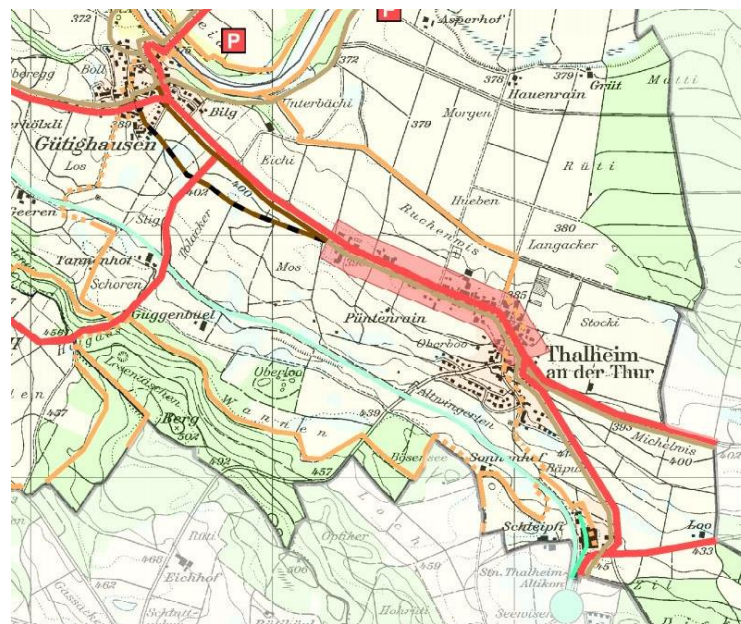


Abbildung 1 Ausschnitt aus dem regionalen Richtplan Verkehr

3.2 Beschreibung des Gemeindegebiets

Siedlungsgebiet

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Thalheim an der Thur besteht aus den zwei Ortschaften: Thalheim und Gütighausen. In beiden Ortschaften sind mehrheitlich Wohnbauten anzutreffen. Oft handelt es sich dabei um grössere ehemalige Bauernhäuser mit Umschwung. In Thalheim ist ein Volg vorhanden. Ausserhalb der Wohngebiete befinden sich einzelne Höfe, das Schulhaus Thalheim-Gütighausen sowie ein Gewerbegebiet mit dem nahegelegenen Bahnhof Thalheim-Altikon.

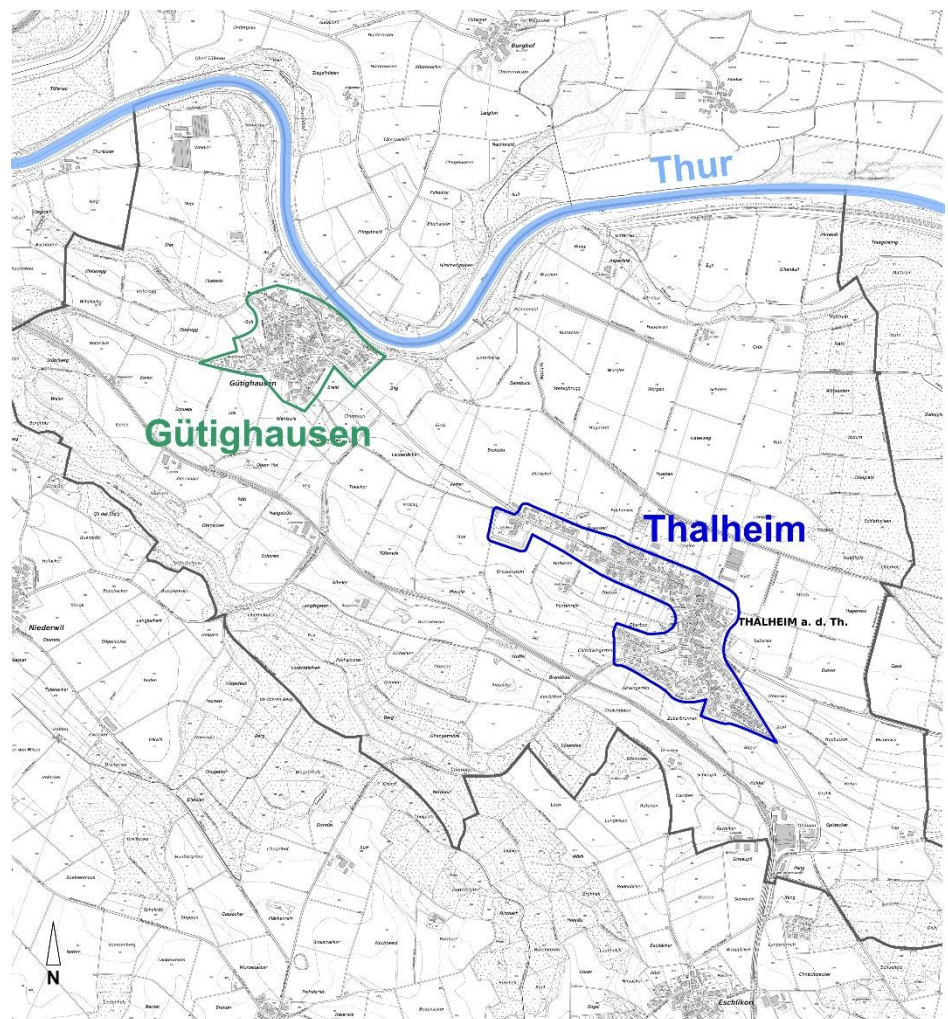


Abbildung 2 Übersicht des Siedlungsgebiets

3.3 Analyse des Strassennetzes (Strassenhierarchie)

Das Strassennetz besteht aus zwei Arten von Strassen (siedlungsorientierte und verkehrsorientierte). Das "Basisnetz" hat die Funktion den Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr aufzunehmen und mit geringstmöglichem Zeitverlust abzugeben (Verbindungsstrassen). Das sogenannte "Ergänzende Netz" besteht aus Strassen, welche mehrheitlich der Siedlung bzw. den angrenzenden Nutzungen dienen und aufgrund der verschiedenen Nutzungsansprüche mit angepasstem Verhalten befahren werden (Erschliessungsstrassen).

Das Strassennetz wurde aus Daten des kantonalen Strassennetzes erarbeitet. Ergänzend dazu wurden die erfassten Gemeindestrassen dargestellt. Die Strassenhierarchie ist im Analyseplan ersichtlich.

Neben dem motorisierten Verkehr, sind auch die Interessen des Langsamverkehrs wie z. B. Wander-, Schul- und Reitwege zu berücksichtigen. Ihre Linienführung wird bei der Festlegung und Ausgestaltung der einzelnen Tempo-30-Zone berücksichtigt.

Legende

- Gemeindegrenze
- Siedlungsgebiet
- Verbindungsstrassen
- Erschliessungsstrassen
- Privatstrassen

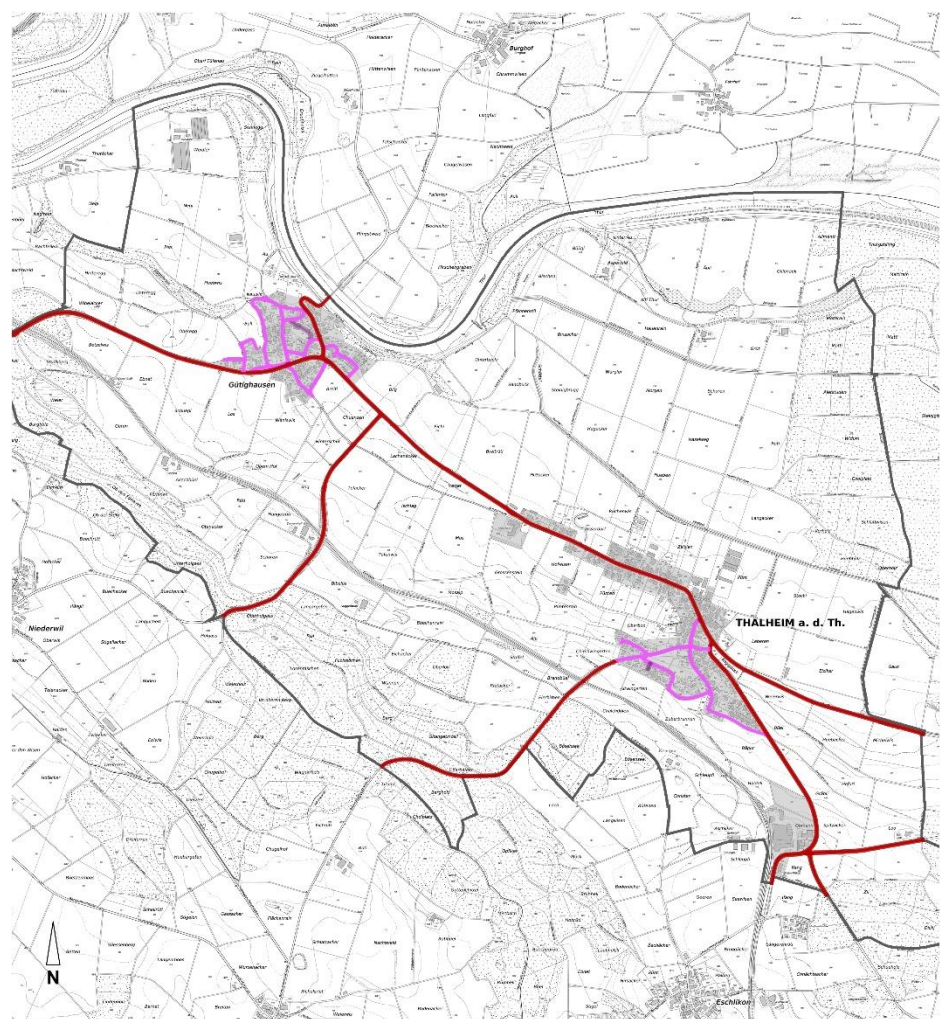


Abbildung 3 Übersichtsplan der Strassenhierarchie der Gemeinde Thalheim

Strassentypisierung nach Richtplan

<u>Regionale Verbindungsstrasse (VS, Basisnetz):</u>	Thurtalstrasse Stationsstrasse Ossingerstrasse Loostrasse Rickenbacherstrasse
<u>Kommunale Verbindungsstrasse (VS, ergänzendes Netz)</u>	Bergstrasse (ausserorts.)
<u>Erschliessungsstrasse (ES, ergänzendes Netz)</u>	Bergstrasse (innerorts) Übriges Strassennetz (innerorts)

Feld-, Flur- und Waldwege wurden nicht erhoben und in der Strassenhierarchie dargestellt, weil sie für das Vorgutachten nicht von hoher Relevanz sind.

Fazit Strassenhierarchie

Das Basisnetz in der Gemeinde Thalheim an der Thur besteht aus der Thurtalstrasse, der Stationsstrasse, der Ossingerstrasse der Loostrasse und der Rickenbacherstrasse.

Die Bergstrasse ist teilweise eine kommunale Verbindungsstrasse, welche neben der Erschliessung vom Siedlungsgebiet auch als Verbindung zu Höfen und zur Ortschaft Berg (Gemeinde Dägerlen) dient. Verbindungsstrassen sind primär nicht in eine Tempo-30-Zone zu integrieren.

Die Bergstrasse ist innerhalb des Siedlungsgebiets als Erschliessungsstrasse zu qualifizieren. Es sind bereits Ansätze in der Strassenraumgestaltung zu erkennen, welche die funktionale Unterteilung der Bergstrasse hervorheben.

Verkehrsberuhigung und die Einführung von Tempo-30-Zonen sind vorwiegend auf siedlungsorientierten Strassen bzw. dem ergänzenden Netz vorzusehen. Die siedlungsorientierten Strassen werden von Wohnnutzungen und Landwirtschaftsnutzungen gemeinsam verwendet. Die beiden Nutzungen haben unterschiedliche Erschliessungsansprüche und unterschiedliches Verkehrsverhalten.

3.4 Privatstrassen

Auf dem Gemeindegebiet befinden sich zwei Privatstrassen, wobei eine Privatstrasse (Grundstücke Kat.-Nrn. 31 und 35, Gütighausen) aufgrund eines Baugesuchs demnächst aufgehoben wird. Beide Privatstrassen sind im Analyseplan dargestellt. Gemäss Aussagen der Gemeinde sind alle Flurwege ebenfalls Privatstrassen, befinden sich jedoch im Eigentum der Gemeinde. Für eine erste Beurteilung möglicher Gebiete für Tempo-30-Zonen, werden die Privatstrassen ausgeklammert.

Privatstrassen können in die Tempo-30-Zonen integriert werden, wenn die Eigentümer zustimmen.

4 Unfälle und Schwachstellen

4.1 Unfälle

Unfälle, welche sich in den letzten 5 Jahre ereignet haben

Das Unfallgeschehen auf dem Gemeindegebiet Thalheim wurde für den Zeitraum vom 1. Januar 2016 bis 31. Dezember 2020 anhand der VUGIS Unfallübersicht ausgewertet. Unfälle auf kantonalen Verkehrsflächen, welche sich im Siedlungsgebiet ereignet haben, wurden ebenfalls mitberücksichtigt. Während diesem Zeitraum sind 24 Unfälle registriert worden, vier davon (16.67 %) auf Gemeindestrassen. Die Standorte der Unfälle sind im Analyseplan ersichtlich.

Die meisten Unfälle sind auf dem Basisnetz verzeichnet worden. Dabei handelt es sich um Schleuder-/ Selbstunfälle (54.17%) und Einbiegeunfälle (16.67%). Grösstenteils ist bei den Unfällen nur Sachschaden entstanden.

Jene Unfälle, welche sich auf Gemeindestrassen und zudem auf dem "Ergänzenden Netz" ereignet haben, wurden genauer anhand der Unfallprotokolle und einer Begehung vor Ort beurteilt.

Selbstunfall bei der Reservoirstrasse 6



Abbildung 5 Situation Reservoirstrasse 6

Aufgrund von erhöhten Geschwindigkeiten und einem Ausweichmanöver entstand Sachschaden am Robidog-Container.

Selbstunfall bei der Bergstrasse 18



Abbildung 6 Situation Bergstrasse 18

Aufgrund von Unachtsamkeit wurde ein abgestelltes Fahrzeug gestreift.

Selbstunfall bei "Im Buck" 5



Abbildung 7 Situation "Im Buck" 5

Aufgrund von Unachtsamkeit kollidierte der Fahrzeuglenker mit einem Geländer.

Einbiegeunfall Im Boll



Abbildung 8 Situation Im Boll

Anhand der Schilderungen aus dem Unfallprotokoll ist festzustellen, dass die schlechten Sichtverhältnisse beim Knoten zum Unfall geführt haben. Aufgrund der Neigung ist die Fahrgeschwindigkeit erhöht. Nicht nur Autos, auch Velofahrer sind aufgrund der Längsneigung und der schlechten Sichtverhältnisse gefährdet.

Fazit der Unfallanalyse

Es wird festgestellt, dass sich die Abbiegeunfälle auf den übergeordneten Strassen "Basis Netz" häufen.

Im Siedlungsgebiet auf dem "Ergänzenden Netz" handelte es sich meist um kleinere Selbstunfälle mit Sachschaden.

4.2 Schwachstellen

Beurteilung des Basisnetzes

Auf den Strassen des "Basisnetzes", welche in Thalheim vorwiegend Kantonsstrassen ausmachen, wurden mehrfach fehlende oder unzureichende Sichtverhältnisse festgestellt. Vor allem bei privaten Zufahrten, welche in die Thurtal- oder Stationsstrassen münden, sind die Sichtverhältnisse zu überprüfen. Bei einigen Kurven wird die Überprüfung der Fahrbahnbreite sowie der Bau von Absturzsicherungen empfohlen. Aufgrund des Eintrags im regionalen Richtplan sollen entlang der Thurtalstrasse Aufwertungsmassnahmen umgesetzt werden.

Beurteilung des Ergänzenden Netzes

Die Strassen der Gemeinde Thalheim an der Thur erfüllen unterschiedliche Funktionen und dienen vermehrt der Erschliessung von Wohnnutzungen. Die für die landwirtschaftliche Nutzung dimensionierten Strassen(-breiten) werden von einzelnen Autofahrern zu schnell befahren. Bestehende Engstellen (Bauten nahe am Strassenraum), Strassenneigungen und gewachsene Verwinklungen der Strasse sprechen jedoch gegen ein Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h.

Fussgänger und Velofahrer teilen sich auf den Gemeindestrassen gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr die Strassenfläche. Es ist ein Fehlen von Fussgängerinfrastruktur festzustellen, was jedoch aufgrund der tiefen Verkehrsmenge (DTV unter 300 Fz/d) kein schwerwiegender Mangel ist. Mit Tempo-30-Zonen kann die Sicherheit für Fussgänger erhöht werden.

Verortung im Analyseplan

Einzelne Schwachstellen sind im Analyseplan verortet und in der Schwachstellenliste beschrieben. Auffällige Schwachstellen werden in den nächsten Abschnitten beschrieben.

- Legende**
- Sichtverhältnisse bei Zufahrt prüfen ●
 - Schlechte Sichtverhältnisse ●
 - Unsicherer Fusswegquerungsstandort ●
 - Unfallstandorte ●
 - Messstandorte ●
 - Gemeindegrenze
 - Siedlungsgebiet
 - Verbindungsstrassen
 - Erschliessungsstrassen
 - Fehlender Fussgängerschutz
 - Enge Fahrbahn
 - Siedlungsfremder Durchgangsverkehr

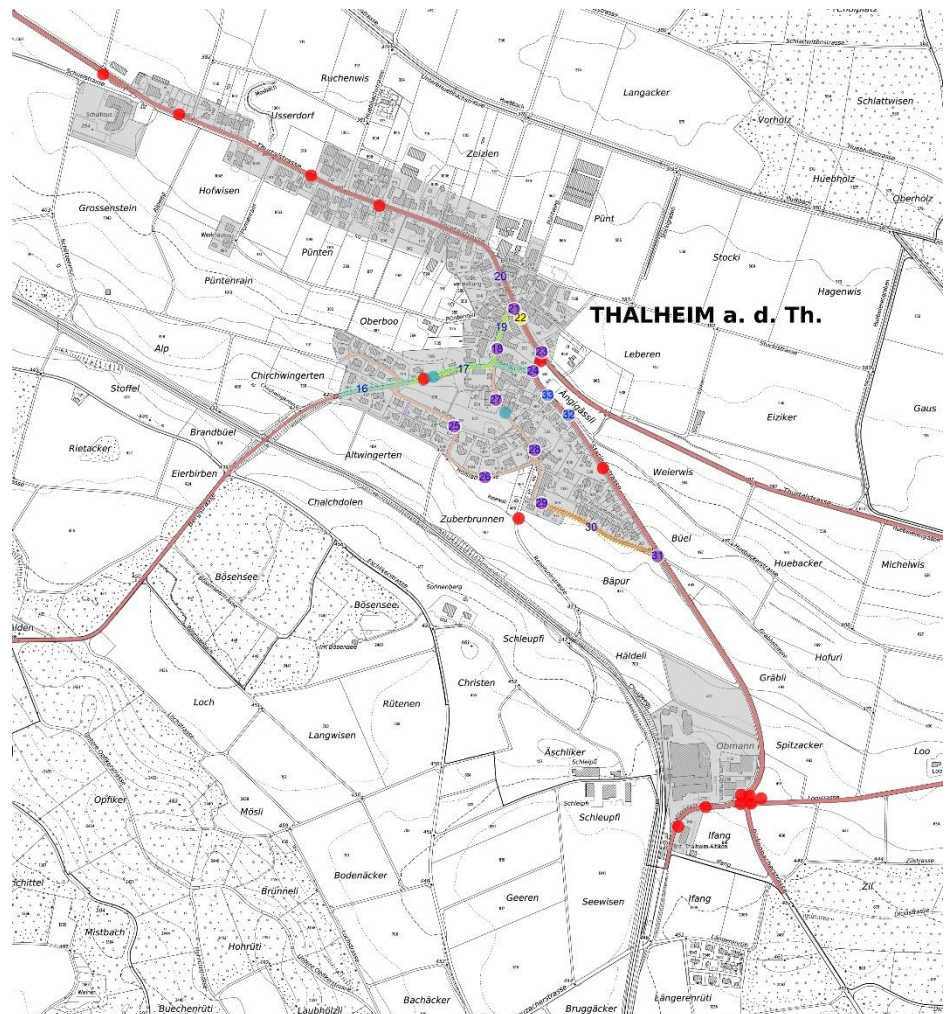


Abbildung 9 Ausschnitt des Analyseplans, Ortschaft Thalheim

Auffällige Schwachstellen in der Ortschaft Thalheim

Sichtverhältnisse sind wichtig, um rechtzeitig reagieren zu können und Unfälle zu vermeiden. Die blauen Punkte im Analyseplan sind jene Stellen, bei welchen das Fehlen der Sichtverhältnisse bei Zufahrten festgestellt werden konnte. Dabei handelt es sich um die Zufahrt der Gemeindeverwaltung in die Thurtalstrasse, welche mit einem Spiegel verbessert wurden und die privaten Zufahrten der Liegenschaften Stationsstrasse 2, 4, 6 und 8.

Schlechte Sichtverhältnisse in Kurven, bei Einmündungen und bei Engstellen sind mit violetten Punkten im Analyseplan gekennzeichnet. Engstellen und unübersichtliche Kurven bestehen vor allem auf der Oberdorfstrasse, "Im Hasensprung" und entlang der Hofstattstrasse.

Der südliche Abschnitt der Oberdorfstrasse, welcher in die Stationsstrasse mündet, ist eng bemessen. Velofahrer und Autofahrer können bei 3 Meter Fahrbahnbreite nicht kreuzen. Beim Kreuzen wird auf das Feld ausgewichen.

Da die Bergstrasse ebenfalls als Verbindung zur Ortschaft Berg genutzt werden kann, entsteht siedlungsfremder Durchgangsverkehr. Dies kann in Zukunft zur Verschlechterung der Wohn- und Aufenthaltsqualität führen.

Legende

- Schlechte Sichtverhältnisse
- Unsicherer Fusswegquerungsstandort
- Unfallstandorte
- Messstandorte
- Gemeindegrenze
- Siedlungsgebiet
- Verbindungsstrassen
- Erschliessungsstrassen
- Fehlender Fussgängerschutz

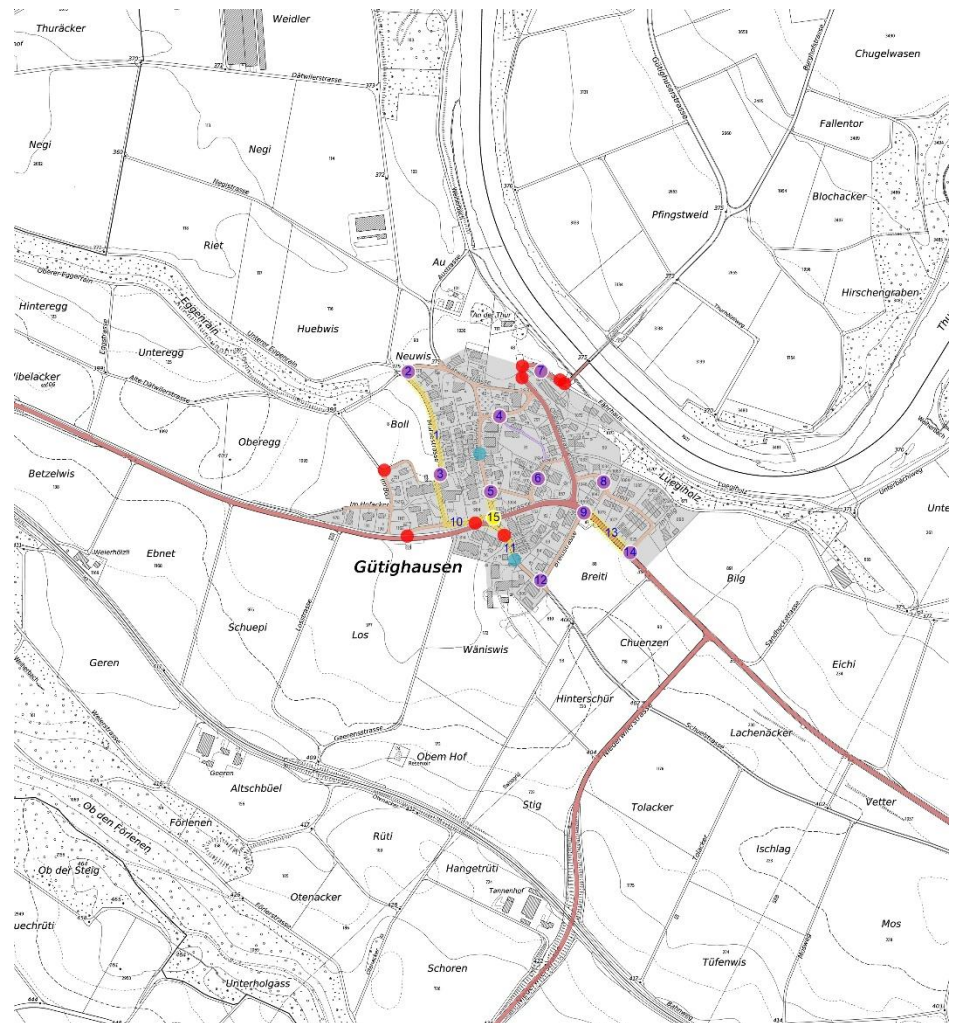


Abbildung 10 Ausschnitt des Analyseplans, Ortschaft Gütighausen

Auffällige Schwachstellen in der Ortschaft Gütighausen

Wie in Thalheim ist auch in Gütighausen die Aufmerksamkeit auf die Sichtverhältnisse zu richten. Die violetten Punkte im Analyseplan kennzeichnen schlechte Sichtverhältnisse in Kurven, bei Einmündungen und bei Engstellen. Die Mühlestrasse hat gleich zu Beginn ein Sichthindernis mit einer direkt dahinter befindlichen Zufahrt.

Unübersichtliche Kurven bestehen auf der Mühlestrasse, auf der Mitteldorfstrasse und auf der "Luegi". Die Kreuzungen "Im Buck" / Breitistrasse, Breiti-/ Thurtalstrasse, "Luegi"/Thurtalstrasse und Mitteldorf-/ Thurtalstrasse (parallele Nebenstrasse) weisen schlechte Sichtverhältnisse auf.

Fazit der Schwachstellenanalyse

Der Grossteil der Siedlungsfläche ist durch ringförmige Erschliessungsstrassen erschlossen. Dies ist zum einen sehr komfortabel für den motorisierten Verkehr, kann aufgrund der Geometrie und Längsneigung, zu schneller Fahrgeschwindigkeit animieren. Der Grossteil der Verkehrsflächen sind Mischverkehrsflächen. Vor allem beim Kreuzen mit Velofahrern, bei unübersichtlichen Kurven und bei plötzlich querenden Personen kann dies zu Konflikten führen. Fussgängerinfrastrukturen oder eine tiefer signalisiertes Geschwindigkeitsniveau wird für die Wahrung der Sicherheit auf den Gemeindestrassen empfohlen.

Auf den Gemeindestrassen und bei einigen privaten Zufahrten sind die Sichtverhältnisse ungenügend. Aufgrund fehlender Sichtverhältnisse können Unfälle entstehen. Es wird empfohlen bei den festgestellten Standorten die Sichtverhältnisse zu prüfen und wenn nötig Massnahmen zu ergreifen.

5 Auswertung Verkehrsdaten

Die Standorte der durchgeführter Verkehrsmessungen sind im Analyseplan ersichtlich.

Messdaten

Folgende Verkehrsmessungsdaten liegen zurzeit vor:

- ◆ Oberdorfstrasse vis à vis 23, Thalheim, Zeitraum: 23. Feb. bis 3. März 2021
- ◆ Bergstrasse vis à vis 18, Thalheim, Zeitraum: 23. bis 30. März 2021
- ◆ "Im Buck" 9, Gütighausen, Zeitraum: 16. bis 23. März 2021
- ◆ Mitteldorfstrasse 12, Gütighausen, Zeitraum: 23. bis 30. März 2021

Alle Verkehrsmessungen wurden mit dem Messgerät ViaCount II erhoben. Es ist anzumerken, dass die Verkehrsdaten während der Corona-Pandemie ("Shutdown"-Phase) erhoben wurden. Als Planungsgrundlage reichen sie aus.

Auswertung der Verkehrsmessungen

Mit den Verkehrsmessungen soll das bestehende Geschwindigkeitsniveau eruiert und dadurch die nötigen Massnahmen zur Einhaltung des Tempo-30-Regimes abgeleitet werden. Die Höhe des Geschwindigkeitsniveaus hat neben Effekten auf die Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeit und -schwere) auch Auswirkungen auf die Umwelt (Lärmemissionen und CO₂-Ausstoss) sowie die Aufenthaltsqualität im Strassenraum.

Massnahmenbedarf

Gemäss gängiger Praxis kann bei einer Geschwindigkeit v85 (die von 85% der Fahrzeuge eingehaltene Geschwindigkeit) unterhalb von 38 km/h auf bauliche Massnahmen verzichtet werden.

Glossar Verkehrsmessungen	
v85	Geschwindigkeit, die von 85 % aller Fahrzeuge eingehalten wird
v50	Geschwindigkeit, die von 50 % aller Fahrzeuge eingehalten wird
vMax	Gemessene Höchstgeschwindigkeit
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr [Mo-So]

Standort	Aus Richtung	v85 [km/h]	v50 [km/h]	vMax [km/h]	Anz. Fahrzeuge (DTV)
Thalheim Oberdorfstrasse vis à vis 23	beidseitig	31	25	56	63
Thalheim Bergstrasse vis à vis 18	beidseitig	41	33	55	242
Gütighausen "Im Buck" 9	beidseitig	30	18	45	54
Gütighausen Mitteldorfstrasse 12	beidseitig	31	23	48	130

Geschwindigkeitsniveau

Das signalisierte Geschwindigkeitsniveau wird durch den massgebenden Wert v85 im Grossteil der Messungen eingehalten.

Bei den Messungen auf der Oberdorfstrasse, "Im Buck" und Mitteldorfstrasse liegt der massgebenden Wert v85 unterhalb von 38 km/h. Die Geschwindigkeitsniveaus sind bereits tief und deuten darauf hin, dass ohne bauliche Massnahmen das Geschwindigkeitsniveau für Tempo 30 eingehalten werden kann.

Fazit Geschwindigkeitsniveau

Für die Einführung von Tempo-30-Zonen sind die erforderlichen Werte auf den meisten Strassen bereits eingehalten.

Es können somit auf diesen Strassenabschnitten, unter Einhaltung der vorgeschriebenen Signalisations- und Markierungsmassnahmen, Tempo-30-Zonen eingeführt werden. Bauliche Massnahmen sind (Stand heute) nur in geringem Umfang auf der Bergstrasse notwendig.

6 Beurteilung der Gebiete

Anhand der Erkenntnisse aus der Analyse, der Auswertung der Unfall- und Verkehrsdaten können Gebiete ausgeschieden werden, welche sich für die Umsetzung einer Tempo-30-Zone eignen.

In diesem Kapitel werden die überprüften Gebiete mit den Eignungskriterien für Tempo-30-Zonen verglichen und Eignungsgebiete definiert.



Abbildung 11 Überprüfte Gebiete (orange)

Anzeichen für Tempo 30

Tempo-30-Zonen sind primär in geschlossenem und mehrheitlich dem Wohnen dienendem Siedlungsgebiet zu erstellen. Folgende Anzeichen lassen darauf schliessen, ob sich das Gebiet für die Einführung einer Tempo-30-Zone eignet oder nicht:

- ◆ fehlende Sichtverhältnisse, welche nur durch aufwendige Massnahmen behoben werden können,
- ◆ bestehende Wander- und Schulwegverbindungen und Nähe zu Heimen,
- ◆ erhöhtes Auftreten von siedlungsfremdem Verkehr (Einschränkungen der Wohn- und Lebensqualität),
- ◆ Einschränkungen der Umwelt (erhöhte Lärm- und Schadstoffwerte) aufgrund des Verkehrs

Merkmale

Strassen, die sich für Tempo-30-Zonen eignen, befinden sich grösstenteils im ergänzenden Netz und haben folgende Merkmale:

- ◆ Strasse auf welchen jederzeit mit spielenden Kindern oder Kindern auf dem Schulweg zu rechnen ist.
- ◆ Ein Strassenraum, welcher ein- oder beidseitig durch Bebauungen gefasst wird und überwiegend an Wohnnutzungen grenzt.
- ◆ Verkehrlich untergeordnete Strassen, welche primär der Erschliessung und dem Aufenthalt in Quartieren dienen.
- ◆ Strassen, welche allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehen und in der Regel als Mischverkehrsflächen ausgestaltet sind.

Definierte Eignungsgebiete

Folgende vier Gebiete sind für die Einführung einer Tempo-30-Zone geeignet:

Thalheim	Siedlungsgebiet südlich der Thurtalstrasse und westlich der Stationsstrasse, welches über die Bergstrasse oder die Oberdorfstrasse erschlossen ist.
Gütighausen Dorf	Siedlungsgebiet nördlich der Thurtalstrasse und westlich der Ossingerstrasse, welches über die Mitteldorfstrasse, die Mühlestrasse, die Dätwilerstrasse oder "Beim Schulhaus" erschlossen ist.
Gütighausen Im Buck	Siedlungsgebiet südlich der Thurtalstrasse, welches über "Im Buck" oder die Breitistrasse erschlossen ist.
Gütighausen Luegi	Siedlungsgebiet nördlich der Thurtalstrasse und östlich der Ossingerstrasse, welches über die "Luegi" erschlossen ist.

7 Eignungsgebiete

7.1 Thalheim

Beschreibung

Das Gebiet "Thalheim" hat eine ausreichende Grösse und Dichte an Wohnnutzungen, um es als Wohngebiet zu definieren.

Der Grossteil des Siedlungsgebietes wird durch die Oberdorfstrasse und die Bergstrasse erschlossen. Entlang der Oberdorfstrasse ist zudem gemäss regionalem Richtplan eine Wanderwegroute eingetragen.

Aufgrund bestehender Verengungen und unübersichtliche Kreuzungen können die Verkehrsflächen mit gemässiger Geschwindigkeit und Bremsbereitschaft befahren werden. Vereinzelt Strassenneigungen erschweren die langsame Fahrgeschwindigkeit und verleiten zum Beschleunigen.

Die Fusswegführung erfolgt grösstenteils entlang der Strassenfläche und über einzelne Fusswege. Sie ist zum Teil nicht klar gestaltet. Behindertengerechte Fusswege fehlen.

Aufgrund der Nutzungsmischung, der Strassenlänge und der erhöhten Nutzung als Fussweg, kann davon ausgegangen werden, dass es zu Konflikten zwischen Fussgängern und Autofahrern kommt.

Um die Wohnqualität zu sichern und die Attraktivität der Fusswegverbindung entlang der Oberdorfstrasse und der Bergstrasse zu sichern, wird die Umsetzung einer Tempo-30-Zone empfohlen.



Abbildung 12 Eignungsgebiet Thalheim

7.1.1 Geplante Tempo-30-Zone Thalheim

Abgrenzung

Die geplante Tempo-30-Zone "Thalheim" enthält, mit einer Ausnahme, alle Liegenschaften, welche über die Bergstrasse, die Oberdorfstrasse, die Hofstattstrasse, die Schützenmür sowie Im Hasensprung erschlossen sind. Die Ausnahme bildet die Privatstrasse 'Im Hasensprung', bei welcher die Grundeigentümer nicht einstimmig die Zone angenommen haben. Die Zone erstreckt sich deshalb im Süden entlang der Bergstrasse und Im Hasensprung, im Norden und Osten bis zu den Grenzen jener Grundstücke, welche über die Oberdorfstrasse erschlossen sind und im Westen ebenfalls entlang der Siedlungsgrenze.

Die Haupteingangstore befinden sich im Bereich der Einmündung Oberdorf-/Thurtalstrasse (Norden), im Bereich der Einmündung Berg-/Stationsstrasse (Osten) und auf der Bergstrasse (Westen).

Legende

- Siedlungsgebiet
- Zonenabgrenzung
- Hauptzonentor
- Nebenzonentor
- Markierung "Zone 30"
- Markierung "30"
- Rechtsvortrittsmarkierung

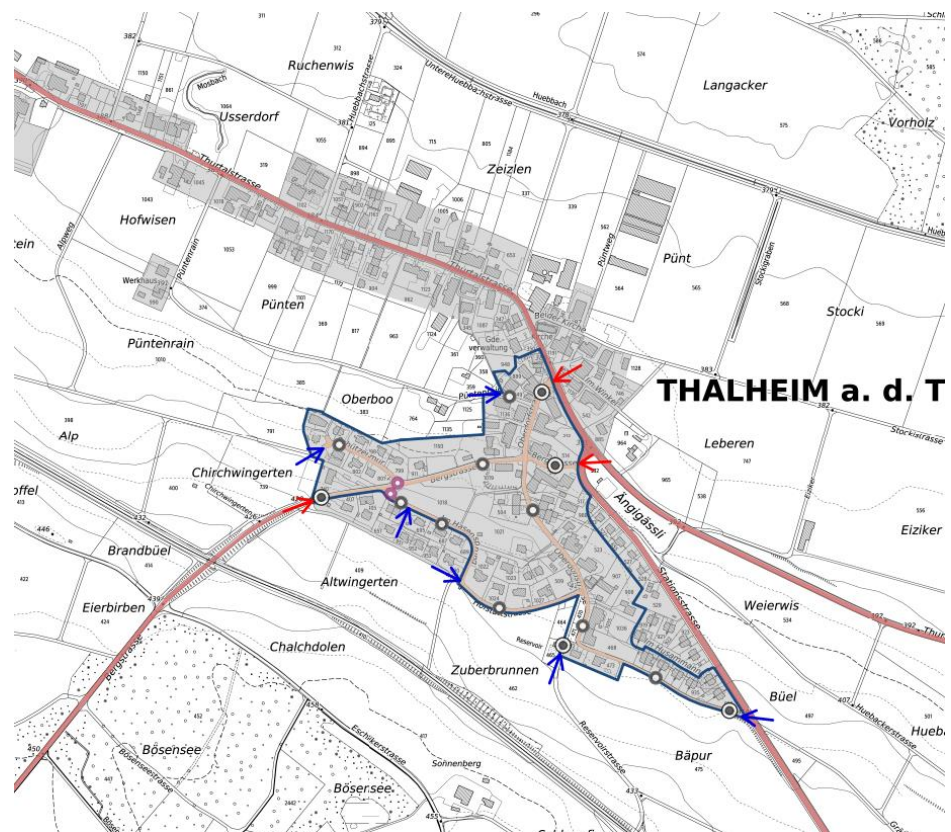


Abbildung 13 Zonenabgrenzung

Ziele

- ◆ Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere für Schulkinder und/oder Anwohner erhöhen
- ◆ Unfallhäufungsstellen beseitigen / Unfallschwere vermindern
- ◆ Sicheres Queren ermöglichen
- ◆ Trennwirkung der Strassen reduzieren
- ◆ Aufenthaltsqualität / Wohnqualität verbessern

Strassenhierarchie

Die Bergstrasse ist eine lange Erschliessungsstrasse, welche innerhalb des Siedlungsgebietes mehrere Zufahrtsstrassen mit der Thurtalstrasse verbindet. Ausserhalb des Siedlungsgebietes dient sie ausserdem als kommunale

Verbindungsstrasse zur Ortschaft Berg (Gemeinde Dägerlen). Die Oberdorfstrasse erschliesst ringförmig das Siedlungsgebiet.

Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite im Gebiet

Die bestehenden Verkehrsflächen sind auf den motorisierten Verkehr und die Landwirtschaftsnutzungen ausgerichtet. Die Längsneigungen der Fahrbahnen führen dazu, dass Autofahrer sowie Velofahrer zu schneller Fahrgeschwindigkeit verleitet werden. Bei der Bergstrasse, welche ausserorts weiterführt, wird auch bergauf beschleunigt. Fussgänger überqueren spontan die Verkehrsflächen. Verengungen und unübersichtliche Kreuzungen sind ein Unfallrisiko, welche mit der Tempo-30-Zone deutlich reduziert werden können. Die Trennwirkung der Strassen wird geschwächt und die Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet wird deutlich erhöht.

Bestehendes Geschwindigkeitsniveau

Es wurden Verkehrsdaten auf der Oberdorfstrasse und auf der Bergstrasse erhoben. Anhand der Daten ist zu erkennen, dass auf der Oberdorfstrasse das Geschwindigkeitsniveau bereits tief ist und keine baulichen Massnahmen für die Einführung einer Tempo-30-Zone notwendig sind. Auf der Bergstrasse besteht siedlungsfremder Verkehr und ein Geschwindigkeitsniveau v85 von 41 km/h. Hier sind neben Signalisation und Markierungen auch Verkehrsberuhigungsmassnahmen umzusetzen, sofern die Geschwindigkeiten nach Umsetzung von T30 immer noch über 38 km/h liegen.

7.2 Dorf

Beschreibung

Das Gebiet "Dorf" besteht aus mehreren Bauernhöfen, umgenutzten Bauernhäusern und neuen Wohnhäusern. Das Gebiet ist zum Teil locker und zum Teil mit Doppelfamilienhäusern bebaut. Entlang der Mitteldorfstrasse, welche beidseitig und mehrheitlich von Bauernhöfen gefasst ist, ist die Verkehrsfläche mit den privaten Aussenräumen verwachsen.

Der Strassenraum wird dadurch von Fassade zu Fassade wahrgenommen. Dies schafft Aufenthaltsqualität.

Die Umsetzung der Tempo-30-Zone wird empfohlen. Die Mühlestrasse dient grösstenteils der Erschliessung der Wohnnutzungen. Sie ist nicht beidseits bebaut.

Entlang der Mitteldorfstrasse und der Dätwilerstrasse ist gemäss regionalem Richtplan eine Wanderwegroute eingetragen. Entlang der Dätwilerstrasse führt zudem eine regionale Veloroute. Die Mitteldorfstrasse und die Dätwilerstrasse sind historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung.



Abbildung 14 Eignungsgebiet "Dorf" (Gütighausen)

7.2.1 Geplante Tempo-30-Zone Dorf

Abgrenzung

Die geplante Tempo-30-Zone "Dorf" enthält alle Liegenschaften, welche über die Mühlestrasse, die Mitteldorfstrasse, die Dätwilerstrasse oder "Beim Schulhaus" erschlossen sind. Die Zone erstreckt sich im Süden bis zur Grenze jener Grundstücke, welche über die Mühlestrasse, die Mitteldorfstrasse oder "Beim Schulhaus" erschlossen sind, im Westen entlang der westlichen Grenze der Mühlestrasse, im Norden entlang der Siedlungsgrenze und im Osten entlang der Ossingerstrasse.

Die Haupteingangstore befinden sich im Süden in dem Einmündungsbereich "Beim Schulhaus" in die Thurtalstrasse sowie im Norden bei der Mitteldorf- / Ossingerstrasse.

Legende

- Siedlungsgebiet
- Zonenabgrenzung
- Hauptzonentor
- Nebenzonentor
- Markierung "Zone 30"
- Markierung "30"

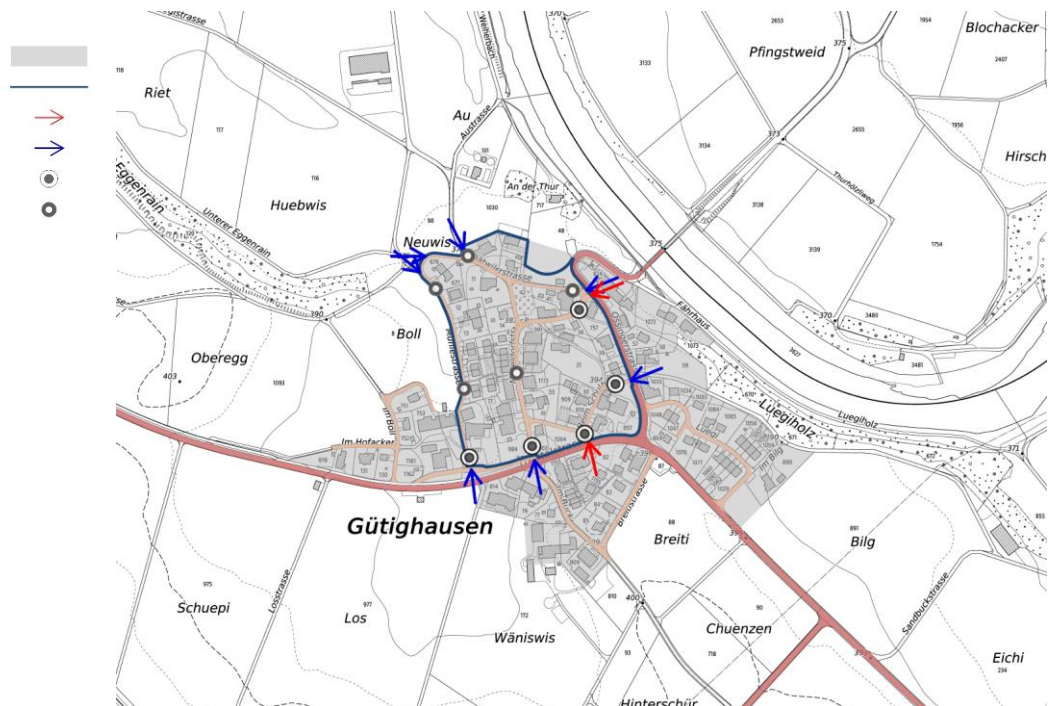


Abbildung 15 Zonenabgrenzung

Ziele

- ◆ Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere für Schulkinder und/oder Anwohner erhöhen
- ◆ Unfallhäufungsstellen beseitigen / Unfallschwere vermindern
- ◆ Trennwirkung der Strassen reduzieren
- ◆ Aufenthaltsqualität / Wohnqualität verbessern

Strassenhierarchie

Die Mitteldorfstrasse ist eine lange Erschliessungsstrasse, welche innerhalb des Siedlungsgebietes den Grossteil der Liegenschaften mit der Thurtalstrasse und der Ossingerstrasse verbindet.

Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite im Gebiet

Die bestehenden Verkehrsflächen sind teilweise eng bemessen. Aufgrund der ringförmigen Ausgestaltung der Erschliessungstrassen, wird angenommen, dass sie mit teilweise erhöhter Geschwindigkeit befahren werden. Da keine Fussweginfrastruktur besteht, müssen Fussgänger ausweichen. Bei Kreuzungen und Kurven sind die Sichtverhältnisse nicht eingehalten. Das Unfallrisiko kann mit der Tempo-30-Zone reduziert und die Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet erhöht werden.

Bestehendes Geschwindigkeitsniveau

Es wurde eine Verkehrsmessung auf der Mitteldorfstrasse durchgeführt. Aus den gewonnenen Daten ist zu erkennen, dass das Geschwindigkeitsniveau (v85 31 km/h) tief ist.

7.3 Im Buck

Beschreibung

Das Gebiet "Im Buck" besteht aus mehreren Bauernhöfen und neuen Wohnhäusern. Das Gebiet ist zwar locker bebaut, wirkt jedoch aufgrund der Häuserumschwünge und Bepflanzungen kompakt. Aufgrund der Nutzungsmischung und der Nähe zu den Feldwegen kann davon ausgegangen werden, dass es zu Konflikten zwischen Fussgängern, Velofahrern und Autofahrern kommen kann. Um die Wohnqualität zu sichern und die Attraktivität der Fuss- und Velowegverbindungen im Gebiet "Im Buck" zu sichern, wird eine Tempo-30-Zone empfohlen.



Abbildung 16 Eignungsgebiet "Im Buck" (Gütighausen)







7.3.1 Geplante Tempo-30-Zone Im Buck

Abgrenzung

Die geplante Tempo-30-Zone "Im Buck" enthält alle Liegenschaften, welche über "Im Buck" oder die Breitistrasse erschlossen sind. Die Zone erstreckt sich im Süden und Osten entlang der Siedlungsgrenze, im Norden entlang der Thurtalstrasse und im Westen bis zur Grenze jener Grundstücke, welche über die "Im Buck" erschlossen sind.

Die Haupteingangstore befinden sich in den Einmündungsbereichen der Breitistrasse und "Im Buck" in die Thurtalstrasse.

Legende

- Siedlungsgebiet 
- Zonenabgrenzung 
- Hauptzonentor 
- Nebenzonentor 
- Markierung "Zone 30" 
- Markierung "30" 

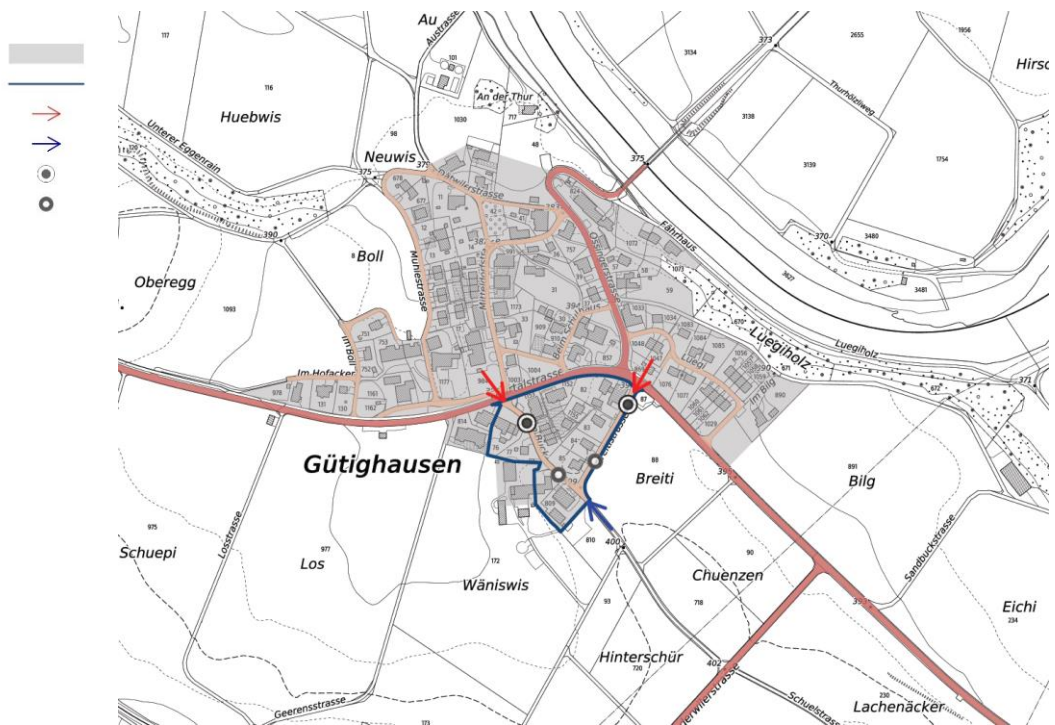


Abbildung 17 Zonenabgrenzung

Ziele

- ◆ Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere für Schulkinder und/oder Anwohner erhöhen
- ◆ Unfallhäufungsstellen beseitigen / Unfallschwere vermindern
- ◆ Trennwirkung der Strassen reduzieren
- ◆ Aufenthaltsqualität / Wohnqualität verbessern

Strassenhierarchie

"Im Buck" ist eine Erschliessungsstrasse, welche innerhalb des Siedlungsgebietes mehrere Wohnnutzungen und Landwirtschaftsbetriebe mit der Thurtalstrasse verbindet. Sie bildet in Verbindung mit der Breitistrasse einen Erschliessungsring. Die Breitistrasse hat die gleichen Funktionen wie die "Im Buck" und mündet in die Thurtalstrasse.

Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite im Gebiet

Die Erschliessungsstrassen sind auf Landwirtschaftsnutzungen und die Erschliessung der umliegenden Felder ausgerichtet. Die Nähe zu den Feldern ist auch für Wanderer und Velofahrer ein Grund die Breitstrasse und "Im Buck" zu nutzen. Die Fusswegführung ist entlang der Strasse klar und übersichtlich. Seitliche Abstellflächen und der Landwirtschaftsverkehr können in Verbindung mit nicht angepasster Fahrgeschwindigkeit zu Konflikten führen. Im Kreuzungsbereich der "Im Buck" / Breitstrasse sind die Sichtverhältnisse nicht eingehalten. Die Strassenbeleuchtung ist auf den Fussgängerkehr ausgerichtet und schafft Aufenthaltsqualität. Aufgrund der Nähe zur Fahrbahn ist das Lichtraumprofil eingeschränkt und es kann beim Kreuzen zu Kollisionen mit Seitenspiegeln kommen.

Bestehendes Geschwindigkeitsniveau

Es wurde eine Verkehrsmessung bei "Im Buck" durchgeführt. Das gemessene Geschwindigkeitsniveau v85 befindet sich unterhalb von 38 km/h. Es wird festgestellt, dass die Anforderungen für die Einführung einer Tempo-30-Zone ohne verkehrsberuhigende Massnahmen eingehalten sind.

7.4 Luegi

Beschreibung

Das Gebiet "Luegi" besteht aus einem Siedlungsgebiet mit Einfamilienhäusern. Das Gebiet ist zwar locker bebaut, ist jedoch aufgrund der begrünten und teilweise befestigten Häuserumschwünge kompakt. An die "Luegi", einer länglichen Erschliessungstrasse, grenzen viele Parkplätze und Garageneinfahrten. Mit geschwungenem Verlauf wurde für die langsamen Fahrweise die Grundlage geschaffen, was sich jedoch auf die Sichtverhältnisse negativ auswirkt. Die Sichtweiten sind bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 50km/h nicht eingehalten.



Abbildung 18 Eignungsgebiet "Luegi" (Gütighausen)





7.4.1 Geplante Tempo-30-Zone Luegi

Abgrenzung

Die geplante Tempo-30-Zone Luegi enthält alle Liegenschaften, welche über die "Luegi" erschlossen sind. Die Zone erstreckt sich im Süden ab der Thurtalstrasse, im Westen ab der Ossingerstrasse, im Norden ab dem Feldweg und im Osten ab der Siedlungsgrenze.

Die Haupteingangstore befinden sich im Bereich der Einmündung in die Ossingerstrasse und in die Thurtalstrasse.

Legende

- Siedlungsgebiet 
- Zonenabgrenzung 
- Hauptzonentor 
- Markierung "Zone 30" 

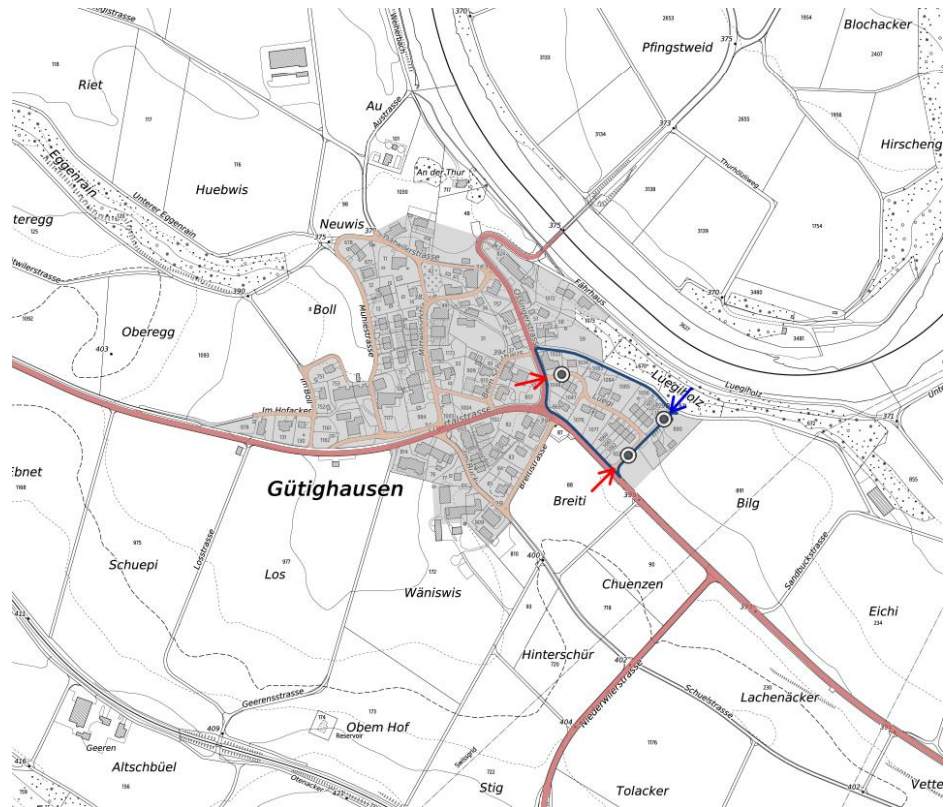


Abbildung 19 Zonenabgrenzung

Ziele

- ◆ Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere für Schulkinder und/oder Anwohner erhöhen
- ◆ Unfallhäufungsstellen beseitigen / Unfallschwere vermindern
- ◆ Trennwirkung der Strassen reduzieren
- ◆ Aufenthaltsqualität / Wohnqualität verbessern

Strassenhierarchie

Die "Luegi" ist eine Erschliessungsstrasse, welche innerhalb des Siedlungsgebietes mehrere Liegenschaften mit der Thurtalstrasse und der Ossingerstrasse verbindet.

Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite im Gebiet

Der Strassenraum der "Luegi" ist eine Mischverkehrsfläche und kann bei erhöhter Geschwindigkeit dazu führen, dass die verfügbaren Sichtweiten nicht ausreichen. Das Unfallrisiko kann mit der Tempo-30-Zone reduziert und die Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet erhöht werden.

Bestehendes Geschwindigkeitsniveau

Zurzeit bestehen keine Verkehrsmessdaten. Es ist anzunehmen, dass die Anforderungen für die Einführung einer Tempo-30-Zone ohne verkehrsberuhigende Massnahmen eingehalten sind. Mit einer Kontrollmessung sind die Annahmen zu belegen.

8 Grundsätze Signalisation, Markierung und bauliche Massnahmen

Für die Umsetzung der Tempo-30-Zonen ist jeweils ein Massnahmenplan zu erstellen, welcher die Signalisation, die Markierungen und allfällige bauliche Massnahmen enthält.

Im folgenden Kapitel werden die Inhalte eines Massnahmenplans beschrieben, um für eine zukünftige Umsetzung als Katalog mit möglichen Objekten zu dienen.

8.1 Signalisation

Grundsatz

Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Tempo-30-Zone müssen deutlich erkennbar sein. Das Verkehrsregime Tempo-30 ist hervorzuheben und mit geschwindigkeitsreduzierenden Elementen (z.B. durch Fahrbahnverengung) zu versehen.

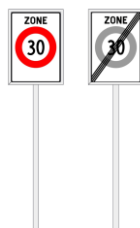
Signalisation nach Bedeutung

Für die Signalisation der Tempo-30-Zone stehen unterschiedliche Elemente zur Verfügung. Eingangstore sind grundsätzlich bei allen Zoneneingängen erforderlich. Bei untergeordneten oder nur für einen eingeschränkten Benutzerkreis zugelassenen Strassen genügt eine Zonensignalisation mittels Signaltafel auf einem einfachen Ständer.

Zonensignalisationen

Zonensignalisationen sind auch dann anzubringen, wenn auf Einfallstrassen Teilfahrverbote vorliegen, die den Verkehr nur für einen eingeschränkten Nutzerkreis zulassen (bspw. "Landwirtschaftlicher Verkehr gestattet").

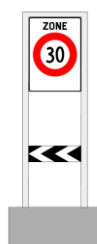
Nachstehend eine Zusammenstellung möglicher Signalisationen:



Einfacher Ständer mit Doppeltafel Tempo-30-Zone



Jochständer mit Doppeltafel Tempo-30-Zone und Leitwinkel



Jochständer mit Doppeltafel Tempo-30-Zone und Leitwinkel auf Betonsockel oder Trog.



"Züri-Poller":
Einfacher Ständer mit Doppeltafel Tempo-30-Zone in
Betonsockel eingelassen und Leitwinkel.

Betonquader kommen als Torsituation dort zur Anwendung, wo Betontrapeze aufgrund der gegebenen Strassenbreite und der Abmessungen des Trapezes die Strassenfunktion erheblich einschränken.

8.2 Gestaltung der Eingangstore

Deutliche Torsituationen an den Zonenein- bzw. -ausgängen mittels Jochständer mit Signaltafel und Leitwinkel sind besonders wichtig. Dabei ist darauf zu achten, dass das Eingangstor in der Strasse am Rand platziert wird, so dass eine genügende Durchfahrtsbreite resultiert (insb. für landwirtschaftlichen Verkehr 3.5 m). Wo die Platzverhältnisse keine Torsituationen zulassen oder die Eingangstore von untergeordneter Bedeutung sind, kann auf eine einfache Ständersignalisation ausgewichen werden.

8.3 Markierungen

Zur Verdeutlichung der Tempo-30-Zone sind vereinzelt sog. besondere Markierungen "Zone 30" und "30" als Erinnerungsmarkierung für die Verkehrsteilnehmer anzubringen (gemäss Weisungen UVEK vom Dezember 2013).



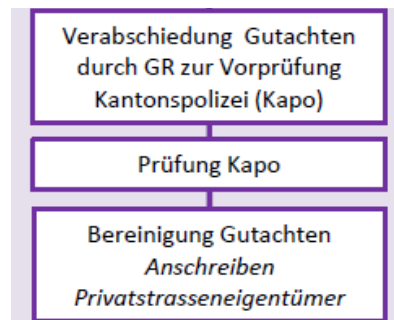
Abbildung 20 Markierung "Zone 30" und "30"

An Kreuzungen mit erheblicherem Konfliktpotenzial ist eine Markierung "Rechtsvortritt" zu prüfen.

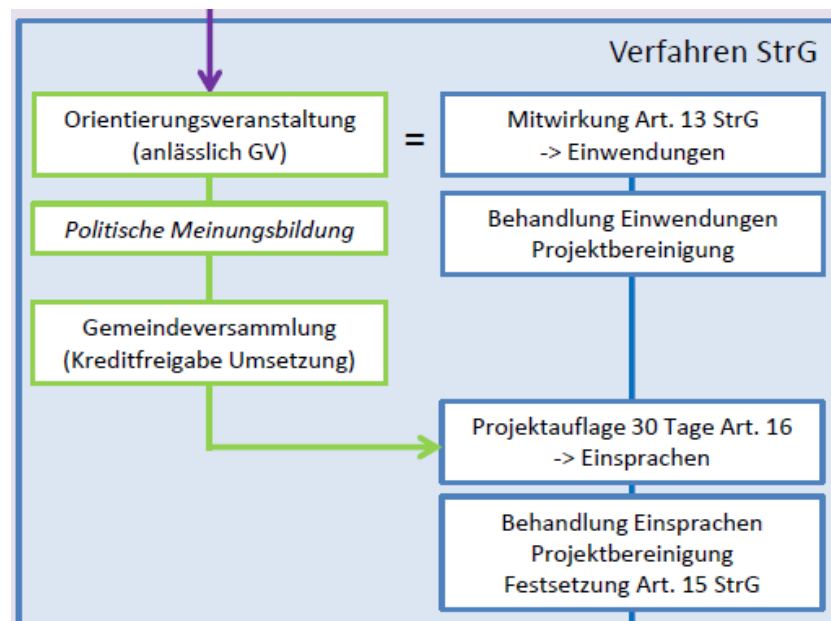
9 Verfahren

Verfahren zur Umsetzung einer Tempo-30-Zone

Für die Einführung von Tempo-30-Zonen muss folgendes Verfahren nach Strassenverkehrsgesetz (SVG) angewendet werden. Die jeweiligen Gutachten sind durch den Gemeinderat zur Vorprüfung an die KaPo (VTA) zu verabschieden.



Für bauliche Massnahmen muss zudem das Verfahren nach Strassengesetz (StrG) durchgeführt werden.



Für die Umsetzung der Tempo-30-Zone ist grundsätzlich folgendes Verfahren anzuwenden:

