
Bauherrschaft

Politische Gemeinde Schänis



Auftragsbezeichnung

Tempo-30-Zone
Maseltrangen

VERKEHRSKONZEPT

Technischer Kurzbericht

Ziegelbrückstrasse 58
8866 Ziegelbrücke
T +41 (0)55 617 27 17

Sytli 211
8762 Schwändi
T +41 (0)55 647 80 20

www.marty-ing.ch
info@marty-ing.ch

Auftrag Nr. 1343

Bericht Nr. 01

Datum Ziegelbrücke, 02. Mai 2025 (Revidiert am 11.07.2025)

TECHNISCHER BERICHT

Inhalt

1.	Ausgangslage	3
1.1	Allgemein	3
1.2	Ziel	3
1.3	Grundlagen.....	3
2.	Analyse	5
2.1	Untersuchungssperimeter	5
2.2	Strassenhierarchie / Langsamverkehr.....	6
2.3	Zonenplan.....	9
2.4	Kommunaler Richtplan	10
2.5	Bestehende Gefahren und Sicherheitsdefizite	11
2.6	Unfallauswertung	12
2.7	Verkehrsmessungen.....	12
3.	Konzept	15
3.1	Ziele und Wirkung	15
3.2	Einführungskriterien Tempo-30-Zone.....	16
3.3	Gewählte Elemente.....	18
4.	Schlussbemerkung	20

Pläne:

- Plan Nr. 1343-001 Situation, Massstab 1:500

1. Ausgangslage

1.1 Allgemein

Am 22. Oktober 2019 wurde durch den Gemeinderat von Schänis der kommunale Richtplan erlassen. Dieser sieht im Bereich von Maseltrangen die Einführung einer Tempo-30-Zone vor.

Ziel ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die Reduktion der Lärmemissionen.

Seit 2023 ist für die Einführung einer Tempo-30-Zonen auf einer nicht verkehrsorientierten Strasse kein vorgängiges Gutachten mehr notwendig. Dieser Bericht dient als Entscheidungsgrundlage über die Zweckmässigkeit einer Tempo-30-Zone.

Die Gemeinde Schänis hat die Marty Ingenieure AG beauftragt, ein Verkehrsgutachten für Maseltrangen betreffend die Einführung einer Tempo-30-Zone zu erstellen. Der Bericht wird gemäss den aktuellen Gesetzen und Normen erstellt.

1.2 Ziel

Durch die Einführung einer Tempo-30-Zone soll das Geschwindigkeitsniveau auf Strassen an die örtlichen Verhältnisse angepasst und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Zudem sollen die Lärmemissionen im Siedlungsgebiet reduziert werden.

1.3 Grundlagen

1.3.1 Rechtsgrundlagen

Für die Beurteilung und Einführung von Tempo-30-Zonen gelten folgende gesetzliche Bestimmungen:

- Strassenverkehrsgesetz SVG vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01), Stand 01. März 2025
- Signalisationsverordnung SSV vom 05. September 1979 (SR 741.21), Stand 01. März 2025
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (SR 741.213.3), Stand 01. Januar 2023
- Strassengesetz StrG vom 12. Juni 1988 (sGS 732.1), Stand 01. Juli 2021

Gemäss Strassenverkehrsgesetz Art. 32 Abs. 3 kann die festgesetzte Höchstgeschwindigkeit nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Der Bundesrat kann jedoch Ausnahmen vorsehen.

Zum 1. Januar 2023 wurde vom Bundesrat beschlossen, dass Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen auch ohne vorgängiges Gutachten eingerichtet werden dürfen.

1.3.2 Allgemeine Grundlagen

Neben den rechtlichen Bestimmungen wurden folgende weiteren Grundlagen zur Ausarbeitung des Gutachtens verwendet:

- Kantonaler Richtplan gesamthaft überarbeitet 23. April 2002, vom Bund genehmigt am 15. Januar 2003
- Kantonaler Richtplan 17. Januar 2017, vom Bund genehmigt am 01. November 2017 (Siedlung)
- Kommunalen Richtplan vom Gemeinderat erlassen am 22. Oktober 2019
- Baureglement der Gemeinde Schänis vom 15. Januar 1996
- Zonenplan Schänis 1:5'000 vom 13. Juni 2012
- Fachdokumentation 2.355 «Tempo-30-Zonen», bfu, 2023

1.3.3 Technische Vorprüfung

Das Verkehrskonzept wurde durch die Kantonspolizei St. Gallen einer technischen Vorprüfung unterzogen. Am 21. Mai 2025 wurde der Gemeinde Schänis die Beurteilung zugestellt. Zusätzlich fand am 09. Juli 2025 gemeinsam mit der Kantonspolizei St. Gallen und der Gemeinde eine Begehung vor Ort statt, um mögliche bauliche Massnahmen zu prüfen und zu definieren.

Die im Rahmen der Prüfung durch die Kantonspolizei geforderten Anpassungen sind in das Konzept und den Massnahmenplan eingeflossen.

2. Analyse

2.1 Untersuchungsperimeter

Der Untersuchungsperimeter umfasst folgende Strassen:

- Dörflistrasse
- Baumgartenstrasse
- Portholzstrasse
- Fuchswinkel
- Fuchswinkelweg
- Ackerstrasse

Im Untersuchungsperimeter befinden sich ausserdem das Schulhaus Maseltrangen (1335) sowie die katholische Kirche St. Nepomuk.

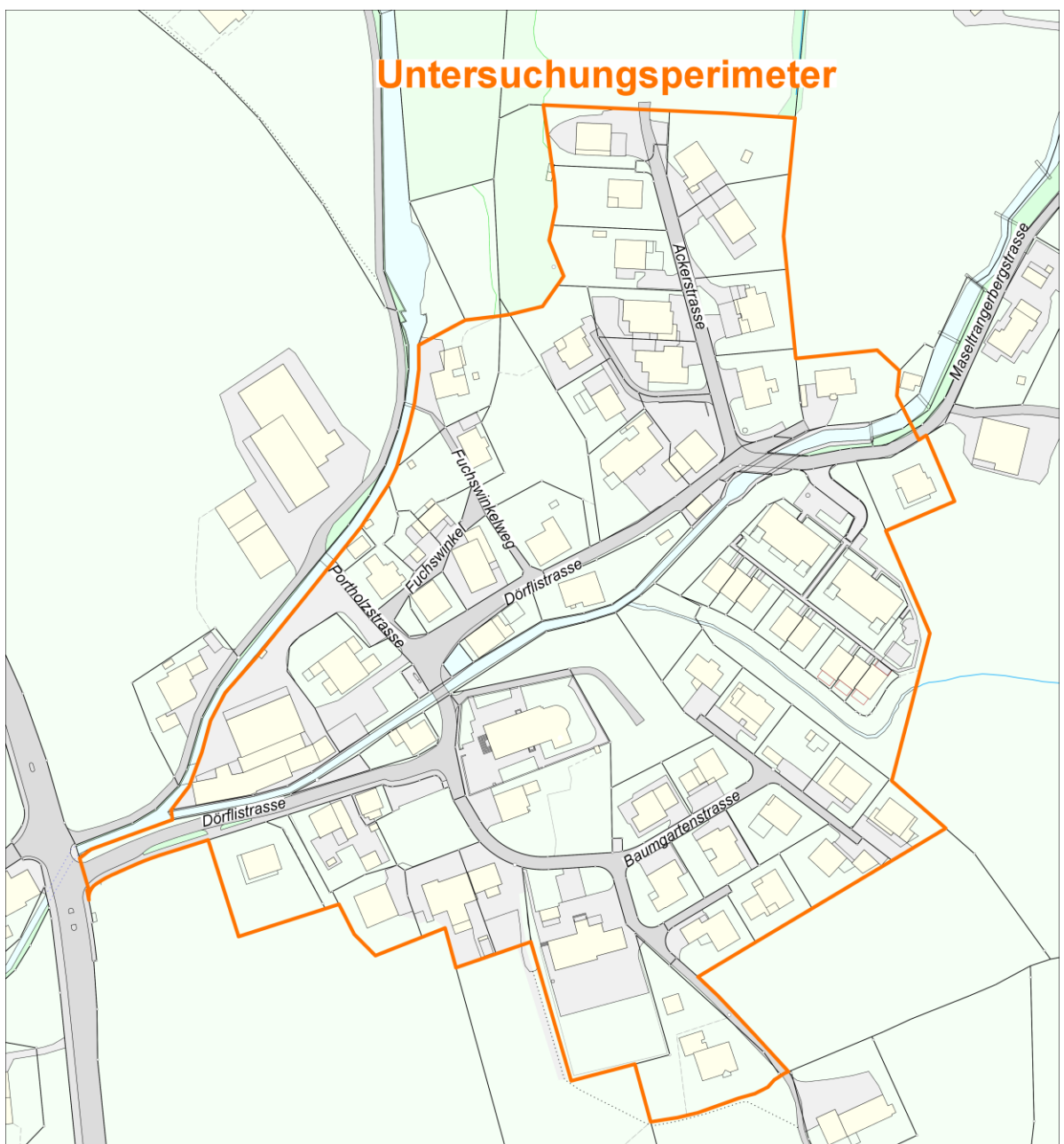


Abb. Nr. 1 Übersichtssituation Untersuchungsperimeter, Marty Ingenieure AG, 09.10.2024

2.2 Strassenhierarchie / Langsamverkehr

2.2.1 Strassenhierarchie

In der Schweiz wird das Strassennetz in die Stufen Hochleistungsstrasse (HLS), Hauptverkehrsstrasse (HVS), Verbindungs- und Sammelstrassen (VS und SS), Erschliessungsstrasse (ES) sowie Zufahrtswege (ZW) unterteilt.

Der Kanton St. Gallen klassiert das Strassen- und Wegenetz zusätzlich wie folgt: Nationalstrassen, Kantonsstrassen, Gemeindestrassen 1. Klasse, Gemeindestrassen 2. Klasse, Gemeindestrassen 3. Klasse, Weg 1. Klasse, Weg 2. Klasse und Weg 3. Klasse.

Bei den Strassen innerhalb des Untersuchungsperimeters handelt es sich um Gemeindestrassen der 1.-3. Klasse.

Realisiert - gebaut

-  Kantonsstrasse (Kanton)
-  Gemeindestrasse 1. Klasse
-  Gemeindestrasse 2. Klasse
-  Gemeindestrasse 3. Klasse
-  Weg 1. Klasse
-  Weg 2. Klasse

Sonstiges

-  Untersuchungsperimeter

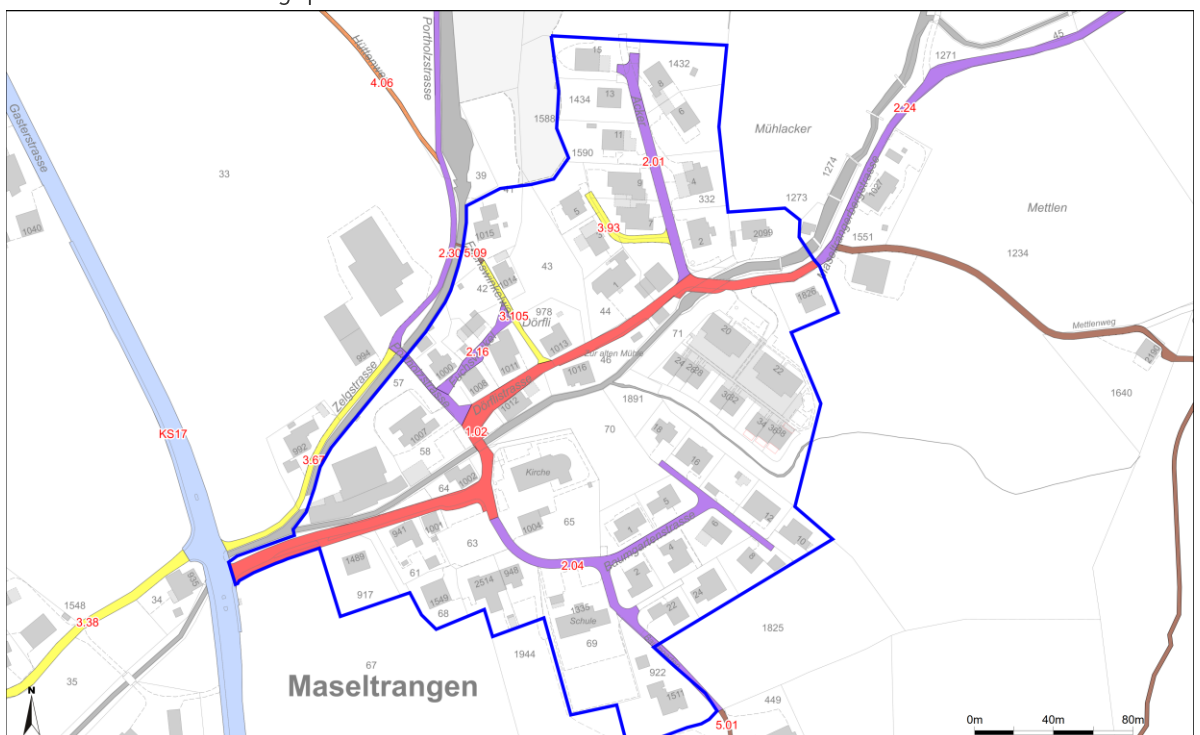


Abb. Nr. 2 Ausschnitt Strassenklassierung, Maseltrangen, Geoportal Kanton St. Gallen, 09.10.2024

Die Dörflistrasse ist als Gemeindestrasse 1. Klasse klassifiziert und hat den Charakter einer Sammel- und Verbindungsstrasse. Sie ist die einzige Zufahrt zum Quartier Solenberg, welches ebenfalls zur Gemeinde Schänis gehört.

Die Baumgartenstrasse, Portholzstrasse, der Fuchswinkel sowie die Ackerstrasse sind als Gemeindestrassen 2. Klasse klassifiziert und haben den Charakter von Erschliessungsstrassen.

Der Fuchswinkelweg und ein Abzweiger der Ackerstrasse sind als Gemeindestrasse 3. Klasse klassifiziert und haben ebenfalls den Charakter einer Erschliessungsstrasse.

Im Untersuchungsperimeter gilt Rechtsvortritt. An einzelnen Kreuzungspunkten ist zur Verdeutlichung die entsprechende Markierung 6.03 angebracht. Dies unterstreicht den Charakter als Erschliessungsstrasse.

2.2.2 Strassenausbau

Die Strassenbreiten im Untersuchungsperimeter variieren zwischen 3.00 m bis 5.00 m. In Kurvenbereichen und bei Einlenkern wurden diese entsprechend verbreitert.

2.2.3 Langsamverkehr

Durch den Untersuchungsperimeter führen Fuss-, Wander- und Velowege.

Von der Einmündung der Dörflistrasse in die Gasterstrasse bis zur Kreuzung mit der Baumgartenstrasse befindet sich einseitig ein Fussweg. Ebenso verläuft ein einseitiger Fussweg über der Brücke auf Höhe des Ackerweges. In allen anderen Strassenbereichen werden der motorisierte Individualverkehr und der Langsamverkehr gemeinsam im Strassenraum als Mischverkehr geführt.

Realisiert - gebaut

-  Fussweg
-  Wanderweg mit Hartbelag
-  Radweg
-  Fuss- und Radweg
-  Wanderweg mit Hartbelag und Radweg

Sonstiges

-  Untersuchungsperimeter

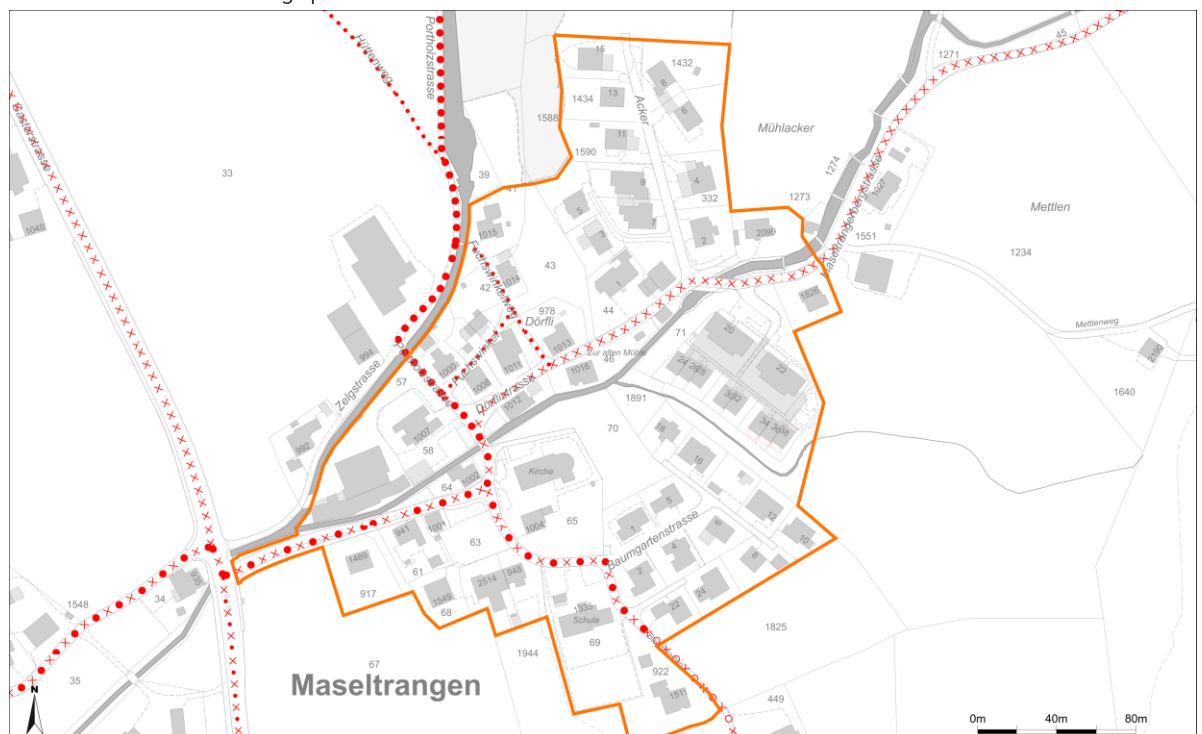


Abb. Nr. 3 Ausschnitt Fuss-, Wander- und Radwege, Maseltrangen, Geoportal Kanton St. Gallen, 10.10.2024

Im Kreuzungsbereich der Dörflistrasse und Baumgartenstrasse treffen die Wanderroute 7.209, die Wanderroute 7.214 und ein lokaler Wanderweg zusammen.

Die Wanderroute 7.209 «Maseltrangen-Erlen-Schänis Bhf.» verläuft in der Baumgartenstrasse in Richtung Schänis. Die Wanderroute 7.214 «Maria Bildstein-Maseltrangen» verläuft entlang der Dörflistrasse zur Einmündung in die Gasterstrasse. Der lokale Wanderweg führt in die Portholzstrasse.

In der Baumgartenstrasse befindet sich das Schulhaus Maseltrangen. Dieses ist derzeit nicht mit einem Fussweg erschlossen. Im Jahr 2025 ist eine Verlängerung des Fussweges in der Dörflistrasse in Richtung der Baumgartenstrasse geplant.

Wanderwege

— Wanderwege lokal

Sonstiges

— Untersuchungsperimeter

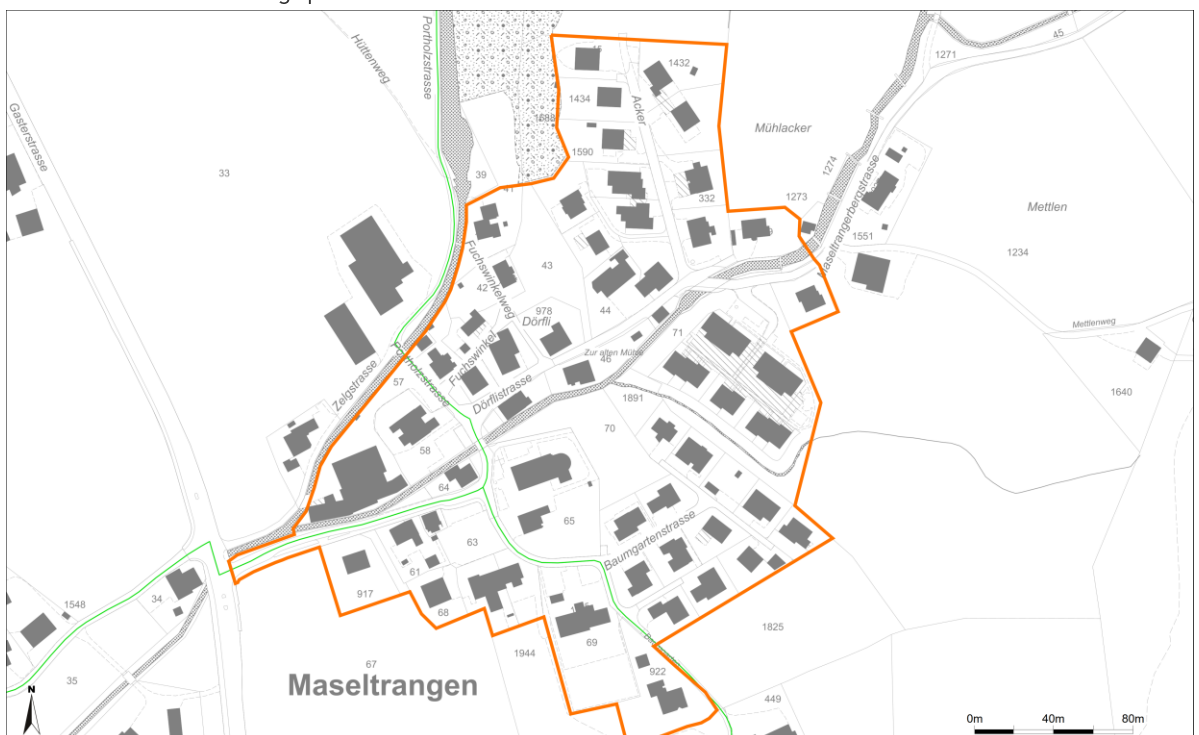


Abb. Nr. 4 Ausschnitt Wanderwege Bedeutung, Geoportal Kanton St. Gallen, 10.10.2024

Durch die Dörflistrasse führt ein regionaler Mountainbikeweg.

Mountainbikewege

— Mountainwege regional

Velowege

— Velowege regional

Sonstiges

— Untersuchungsperimeter



Abb. Nr. 5 Ausschnitt Rollender Langsamverkehr Bedeutung, Geoportal Kanton St. Gallen, 10.10.2024

2.3 Zonenplan

Im Untersuchungsperimeter befinden sich die Zonen Wohnzone W2 und W3, Wohn- und Gewerbezone WG2, Kernzone K2, Grünzone sowie die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen.

Mehrheitlich besteht die Bebauung aus Einfamilienhäusern. Im Jahr 2022 wurden neue Mehrfamilien- und Reihenhäuser gebaut. Im Jahr 2024 wurde ein Mehrfamilienhaus gebaut. In der Kernzone sowie der Wohn- und Gewerbezone befinden sich Handwerksbetriebe.

Grundnutzungsfläche

- Wohnzone W2 (2 Vollgeschosse)
- Wohnzone W3
- Wohn-Gewerbezone WG2 (2 Vollgeschosse)
- Kernzone K2
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
- Grünzone a (Freihaltung)
- Hinweis Verkehrsfläche
- Landwirtschaftszone L
- Übriges Gemeindegebiet ueG
- Hinweis Wald
- Hinweis Gewässer
- Hinweis Verkehrsfläche aB

Sonstiges

- Untersuchungsperimeter



Abb. Nr. 6 Ausschnitt Zonenplan, Maseltrangen, Geoportal Kanton St. Gallen, 09.10.2024

2.4 Kommunalen Richtplan

Der Gemeinderat hat am 22. Oktober 2019 den kommunalen Richtplan erlassen. In diesem sind Massnahmen für das Quartier Maseltrangen festgehalten.

2.4.1 Verkehr

Im Kapitel «Verkehr» werden im kommunalen Richtplan Gebiete bestimmt, die einer Tempo-30-Zone zugewiesen werden sollen. Das Quartier Maseltrangen (Gebiet 3b) ist im Richtplan als solches bestimmt worden.

Verkehr

V3 T-30-Zonen in Quartieren

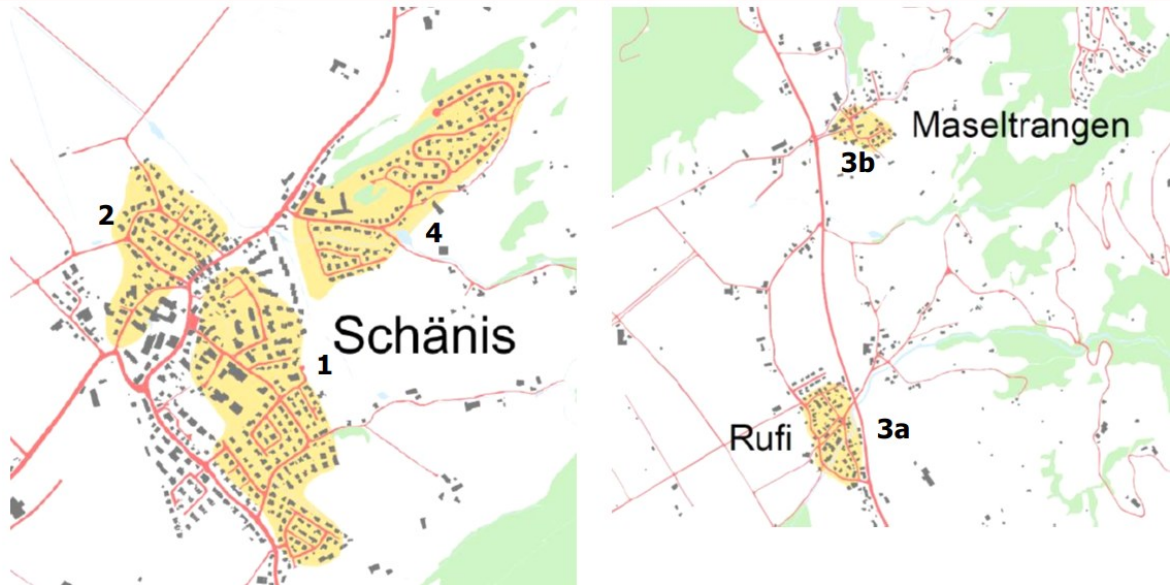


Abb. Nr. 7 Massnahmenblätter zum Richtplan, T-30-Zonen in Quartieren (suisseplan Ing. AG, 22.10.19)

Im Richtplan wird das folgende Ziel festgelegt:

«Mit der Schaffung von T-30-Zonen sollen in den Quartieren die Verkehrssicherheit verbessert und die Lärmemissionen reduziert werden.»

Dieses Ziel wird mit den im Verkehrsgutachten vorgeschlagenen Massnahmen umgesetzt.

2.5 Bestehende Gefahren und Sicherheitsdefizite

Im gesamten Untersuchungsperimeter sind weitestgehend keine Fusswege vorhanden. Besonders hervorzuheben ist die Verbindung zwischen der Dörflistrasse und dem Schulhaus Maseltrangen, welche aufgrund ihrer Funktion als Schulweg eine erhöhte Schutzbedürftigkeit aufweist. In diesem Bereich existiert teilweise ein Fussweg, dessen Ausbau im Rahmen eines bereits geplanten Projekts vorgesehen ist.

Aufgrund der teilweise sehr engen Strassenverhältnisse ist ein sicheres Kreuzen zweier PW an vielen Stellen nicht möglich. Zudem gestaltet sich das Überholen von Fussgängern an mehreren Abschnitten als schwierig.

2.6 Unfallauswertung

Im Untersuchungsperimeter ist im Geoportal St. Gallen zu Zeitpunkt des Abrufes, 09. Oktober 2024, kein Unfall registriert.

Sonstiges

— Untersuchungsperimeter

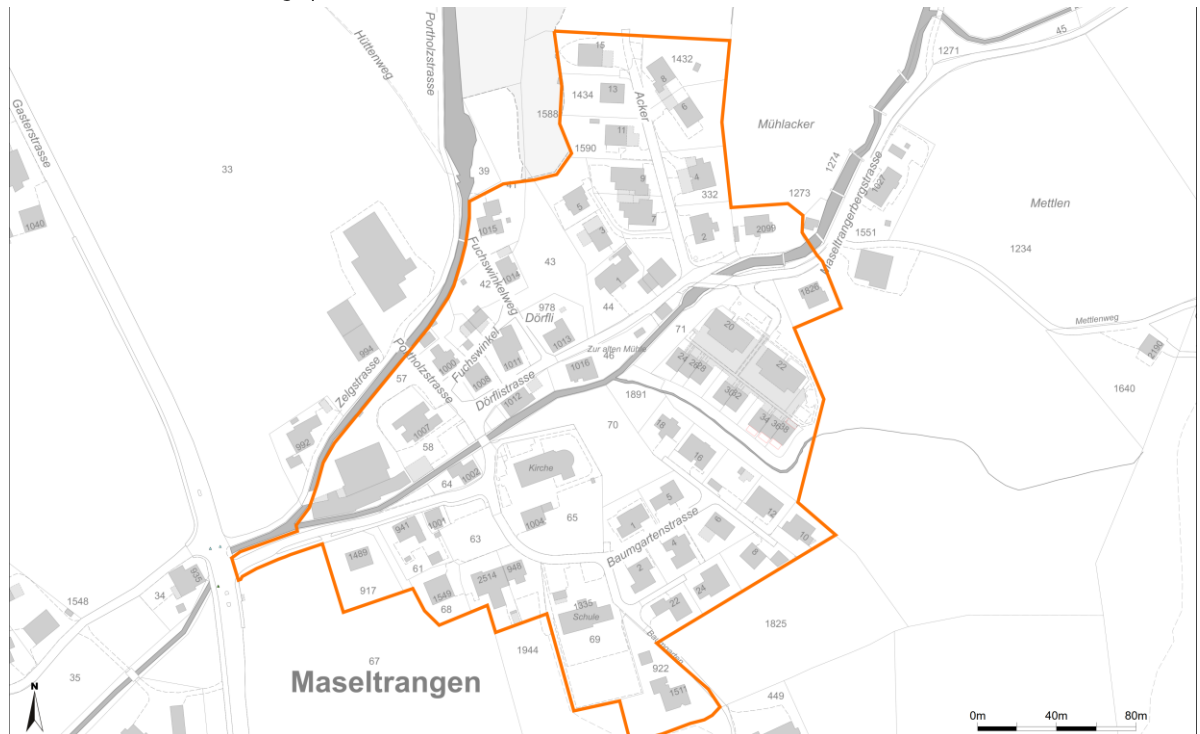


Abb. Nr. 8 Ausschnitt Unfallstatistik, Maseltrangen, Geoportal Kanton St. Gallen, 09.10.2024

Die Beurteilung durch die Kantonspolizei St. Gallen, vom 21. Mai 2025 ergänzt die Unfallauswertung wie folgt:

c) 2.6 Unfallauswertung

Aktuelle Werte, 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2024 (statistisch relevante Zeitspanne)
- Keine polizeilich registrierten Unfälle

2.7 Verkehrsmessungen

Zwischen dem 20. August 2024 und dem 28. August 2024 wurden an vier Stellen im Untersuchungsperimeter Verkehrsmessungen durchgeführt.

Die Verkehrsmessungen erfolgten mit vier Verkehrsstatistikgeräten SR3 der Firma Bredar AG. Die Messstandorte wurden in der Nähe von sensiblen Standorten, wie der Schule, oder entsprechend exponierten Stellen, wie geraden, relativ übersichtlichen Strassen, gewählt. Die Messperiode erstreckte sich über sieben Tage und erfolgte während der normalen Schulzeit und ohne Feiertage. Zudem befanden sich in der Nähe der Messungen keine Baustellen oder Strassensperrungen, welche die Messungen hätten beeinflussen können.

Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt im Untersuchungsperimeter 40 km/h.

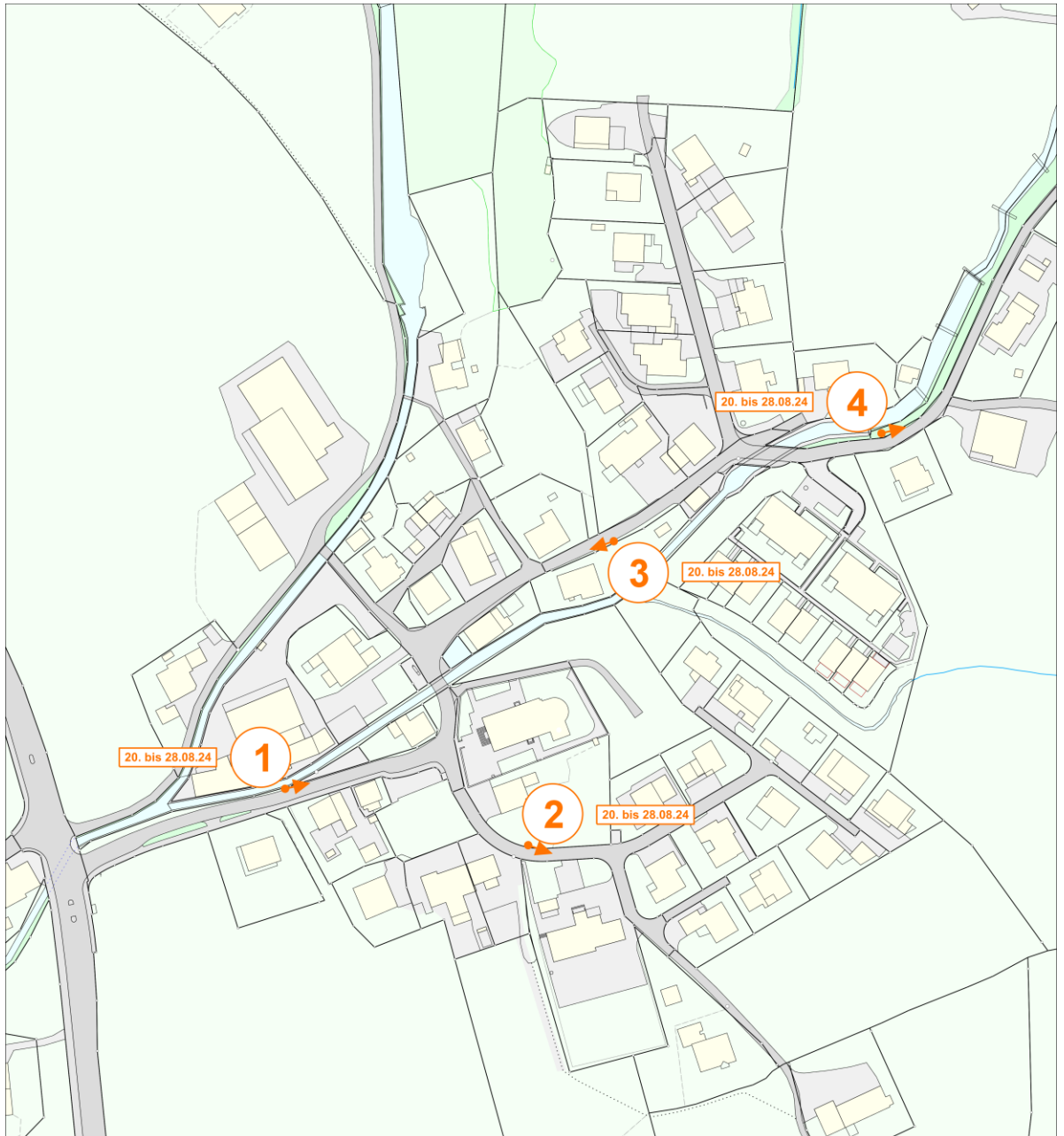


Abb. Nr. 9 Übersicht Messstandorte, Maseltrangen, Geoportal Kanton St. Gallen, 09.10.2024

Messstelle 1 Ortseingang Dörflistrasse	Messperiode 20. – 28.08.2024
Total registrierte Fahrzeuge (während 7 Tagen, in beide Fahrtrichtungen)	7'805
V85 %-Geschwindigkeit	42 km/h
Vd-Geschwindigkeit	34 km/h
Vmax-Geschwindigkeit	64 km/h
Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	1'003

Messstelle 2 Baumgartenstrasse	Messperiode 20. – 28.08.2024
Total registrierte Fahrzeuge (während 7 Tagen, in beide Fahrtrichtungen)	1'271
V85 %-Geschwindigkeit	27 km/h
Vd-Geschwindigkeit	22 km/h
Vmax-Geschwindigkeit	42 km/h
Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	163

Messstelle 3 Dörflistrasse	Messperiode 20. – 28.08.2024
Total registrierte Fahrzeuge (während 7 Tagen, in beide Fahrtrichtungen)	5'541
V85 %-Geschwindigkeit	42 km/h
Vd-Geschwindigkeit	35 km/h
Vmax-Geschwindigkeit	67 km/h
Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	707

Messstelle 4 Ortseingang Maseltrangerbergstrasse	Messperiode 20. – 28.08.2024
Total registrierte Fahrzeuge (während 7 Tagen, in beide Fahrtrichtungen)	3'737
V85 %-Geschwindigkeit	39 km/h
Vd-Geschwindigkeit	31 km/h
Vmax-Geschwindigkeit	59 km/h
Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	477

2.7.1 Erkenntnisse aus den Verkehrsmessungen

Die Fachbroschüre «Tempo-30-Zonen» der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) empfiehlt folgende Abstufung der Massnahmen:

- **V85 % < 38 km/h:** Grundausrüstung (z.B. Torelement)
- **V85 % = 38–42 km/h:** Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit (z.B. besondere Markierungen)
- **V85 % > 42 km/h:** Elemente zur unmittelbaren Geschwindigkeitsreduktion (z.B. Vertikalversatz)

Lediglich an der Messstelle 2, in der Baumgartenstrasse, liegt die V85%-Geschwindigkeit bereits unter 38 km/h. An allen anderen Messstellen sind die gemessenen Geschwindigkeiten vergleichbar und unterhalb von 43 km/h.

Aufgrund dessen wird ein Konzept mit zusätzlichen Markierungen gemäss VSS 40 851 ausgearbeitet.

Es ist kein signifikanter Unterschied aufgrund der unterschiedlichen Strassenräume erkennbar.

3. Konzept

3.1 Ziele und Wirkung

3.1.1 Ziele

Ziel der Massnahmen ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Untersuchungsperimeter. Fusswege sind lediglich an vereinzelt Stellen vorhanden. Meist muss der Langsamverkehr mit dem motorisierten Verkehr gemeinsam in den Strassenräumen geführt werden. Im Quartier leben viele Familien mit Kindern, die eine besonders hohe Schutzbedürftigkeit aufweisen.

Durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit wird zudem eine Verringerung der Lärmemissionen erzielt, was insbesondere in Wohngebieten von besonderem Wert ist.

3.1.2 Hauptmerkmale von Tempo-30

Eine Tempo-30-Zone weist in der Regel folgende Merkmale auf:

- Höchstgeschwindigkeit für alle motorisierten Fahrzeuge beträgt 30 km/h
- Fahrzeuge haben gegenüber Fussgängern den Vortritt
- Anordnung von Fussgängerstreifen ist nicht zulässig (Ausnahme: bei besonderen Vortrittsbedürfnissen)
- es gilt stets Rechtsvortritt, insofern die Verkehrssicherheit keine andersgeltende Regelung erfordert

3.1.3 Wirkung von Tempo-30

Die Senkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h hat zur Folge, dass das Unfallrisiko wie auch die Unfallschwere deutlich reduziert werden. So beträgt der Anhalteweg bei 30 km/h auf trockener Fahrbahn ca. 20 m. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h liegt bei gleichen Verhältnissen der Reaktionsweg schon bei ca. 27.8 m. Wird der Bremsweg miteingerechnet, erhöht sich der Anhalteweg auf knapp 40 m und somit auf fast das Doppelte.

Steht ein mit 30 km/h kommendes Auto bereits an der Querungsstelle, ist ein mit 50 km/h kommendes Auto noch in der Reaktionsphase und somit weiterhin 50 km/h schnell.

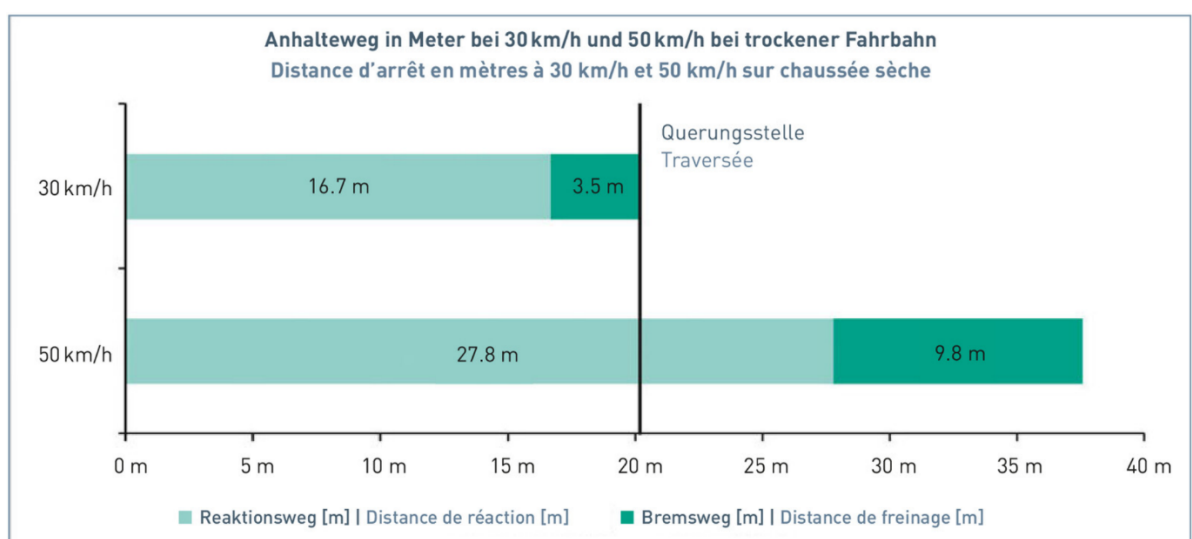


Abb. Nr. 10 Anhalteweg in Meter bei 30 km/h und 50 km/h bei trockener Fahrbahn (BFU 2020)

Falls es trotzdem zu einer Kollision kommt, ist die Unfallschwere wegen der geringeren kinetischen Energie bei Tempo-30 deutlich kleiner. So steigt das Risiko für einen Fussgänger bei einem

Unfall mit 50 km/h getötet zu werden um das sechsfache, im Vergleich zu einem Unfall mit 30 km/h.

Je niedriger die gefahrene Geschwindigkeit, desto mehr nehmen die Fahrzeuglenker vom Strassenraum wahr. Der Blick wird nicht nur in die Ferne, sondern auch in die Breite gerichtet, was die Wahrscheinlichkeit, die Gefahrensituation im Randbereich frühzeitig zu erkennen, deutlich erhöht.

Eine Geschwindigkeitsreduktion hat nicht nur sicherheitsrelevante Auswirkungen, sondern begünstigt auch ökologische Aspekte. So wird beispielsweise die Lärmbelastung bei einer Senkung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h um ca. 2 dB(A) reduziert, was in etwa der Reduktion der Verkehrsmenge um 30 % gleicht.

3.2 Einführungskriterien Tempo-30-Zone

3.2.1 Rechtsgrundlagen und deren Anforderungen

Die Anordnung von Tempo-30-Zonen fällt unter die Ausnahmebestimmung der Signalisationsverordnung, Art. 108 Abs. 4bis, in welchem festgelegt wird, dass die Anordnung gemäss Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) erfolgt.

Gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG können Verkehrsbeschränkungen und -regelungen erlassen werden, wenn dies der Schutz der Anwohner vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen für Menschen mit Behinderungen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Erleichterung oder Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern.

Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden.

3.2.2 Einführung Tempo-30-Zone

Im Untersuchungsperimeter sind die Kriterien für die Einführung von Tempo-30-Zonen gegeben.

Die Schulanlage Maseltrangen gilt als sensible öffentliche Baute und die umliegenden Wohnbauten rechtfertigen die Einführung der Tempo-30-Zone. In diesen Strassenabschnitten kann mittels eines langsameren Tempos die Sicherheit von Hauszufahrten, öffentlichen Bauten und von Zufahrten von untergeordneten Quartierstrassen verbessert werden.

Für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit und der Einführung der Tempo-30-Zonen im Gebiet Maseltrangen sprechen zudem die folgenden Gründe:

- Durch die vorwiegende wohnliche Nutzung und die öffentlichen Bauten und Anlagen innerhalb der Zonen besteht für Fussgänger, insbesondere für Schulkinder, ein erhöhtes Schutzbedürfnis. Die schwächsten Verkehrsteilnehmer sind auf ein sicheres Wohnumfeld angewiesen und müssen das Strassennetz ungefährdet queren und begehen können.
- Bei Kreuzungen oder Einmündungen mit eingeschränkter Sichtweite kann die Sicherheit aufgrund der niedrigeren Geschwindigkeit ebenfalls erhöht werden.
- Des Weiteren führt die Geschwindigkeitsreduktion zu tieferen Lärm- und Umweltemissionen, was sich positiv auf die Wohnqualität auswirkt. Die Senkung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h hat für die restlichen Verkehrsteilnehmer keine negativen Auswirkungen.

3.2.3 Massnahmentypen Tempo-30-Zonen

Bei Tempo-30-Zonen gibt es verschiedene Elemente von drei Massnahmenstufen:

- Elemente der Grundausstattung
- Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit

- Elemente zur unmittelbaren Geschwindigkeitsreduktion

Elemente der Grundausrüstung

Zur Verdeutlichung der Zoneneingänge und der damit verbundenen Änderung des Geschwindigkeitsregimes sind kontrastreiche Torelemente vorzusehen. Je nach Situation ist zu prüfen, ob das Signal «Tempo-30-Zone» eine ausreichende Wirkung als Torelement erzielt. Falls dies nicht der Fall ist, können zusätzliche Massnahmen wie Markierungen oder vertikale / horizontale Versätze eingesetzt werden, um die Wirkung zu verstärken.

Im Einklang mit dem Prinzip der «selbsterklärenden Strasse» sollten in einer Tempo-30-Zone keine Elemente verwendet werden, welche auf eine verkehrsorientierte Strasse hinweisen. Hierzu zählen beispielsweise Mittel- und Randlinien, Fussgänger-Schutzinseln, Fussgängerstreifen, Radstreifen, Kreisverkehre und Lichtsignalanlagen. Zur Erleichterung der Fussgängerquerung können an den entsprechenden Stellen seitliche Einengungen vorgesehen werden.

Zudem sind die Knoten im Rechtsvortritt zu betreiben. Davon darf nur abgewichen werden, wenn dies zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit erforderlich ist oder wenn die bevorrechtigte Strasse Teil eines festgelegten Wegenetzes für den Veloverkehr ist.

Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit

Zur Verbesserung der Erkennbarkeit können besondere Markierungen nach VSS 40 851 eingesetzt werden. Hierbei handelt es sich um die Markierungen «ZONE 30» und «30», welche in regelmässigen Abständen angebracht werden, um die Höchstgeschwindigkeit deutlich zu machen und den Verkehrsteilnehmer kontinuierlich an die zulässige Geschwindigkeit zu erinnern. Bei unzureichend erkennbaren Knotenpunkten kann die besondere Markierung «Hinweis auf den gesetzlichen Rechtsvortritt» auf den Rechtsvortritt hinweisen.

Um die Fahrbahn zu verengen, können wechselseitige Parkfelder angeordnet werden. Bei höherer Belegung haben diese Parkfelder eine bessere geschwindigkeitsreduzierende Wirkung. Ist die Belegung der Parkfelder jedoch gering, können zusätzliche Poller an den Kopfversätzen die Wirkung verstärken. Bei der Anordnung der Parkfelder ist auf die Sichtbarkeit an Ausfahrten zu achten. Zudem dürfen Fussgänger durch die Parkfelder nicht verdeckt werden, weshalb Parkfelder nur in Bereichen mit mindestens einseitigem Trottoir sinnvoll sind.

Elemente zur unmittelbaren Geschwindigkeitsreduktion

Neben den genannten Elementen können auch Massnahmen zur direkten Geschwindigkeitsreduktion vorgesehen werden, wie z. B. Vertikal- oder Horizontalversätze.

Vertikalversätze heben den Strassenraum rampenartig an. Diese Rampen können durch Schachbrettmuster oder weisse Dreiecke hervorgehoben werden. Für Strassen mit hohem Veloverkehrsanteil eignen sich viereckige Vertikalversätze, sogenannte «Berliner Kissen». Vertikalversätze sind besonders als Verstärkungselemente in den Bereichen der Torelemente wirksam.

Horizontalversätze sind seitliche Einengungen und sollten in das Strassenbild integriert werden. Dies kann durch Einbeziehung des Strassenrandes oder durch einen baulichen Abschluss eines Parkfeldes erfolgen. Einzelne Elemente wie Leitpfosten oder Blumentöpfe, die aufgrund ihrer geringen Erkennbarkeit als Hindernisse wirken könnten, sind nicht zulässig.

Die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung von Horizontalversätzen ist im Vergleich zu Vertikalversätzen schwächer und setzt eine ausreichende Gegenverkehrssituation voraus.

3.3 Gewählte Elemente

3.3.1 Torelemente

In der Dörflistrasse, der Portholzstrasse, der Baumgartenstrasse sowie der Maseltrangerbergstrasse ist jeweils die Anordnung von Torelementen vorgesehen, um den Beginn der Tempo-30-Zone zu markieren.

In der Dörflistrasse ist bereits ein Horizontalversatz in der Fahrbahn vorhanden. In diesem Bereich wird das Signal „Tempo-30-Zone“ sowie die spezielle Markierung „ZONE 30“ zur Verdeutlichung des Zoneneingangs ergänzt. Weitere Massnahmen zur Kennzeichnung des Zoneneingangs sind hier vorerst nicht vorgesehen.

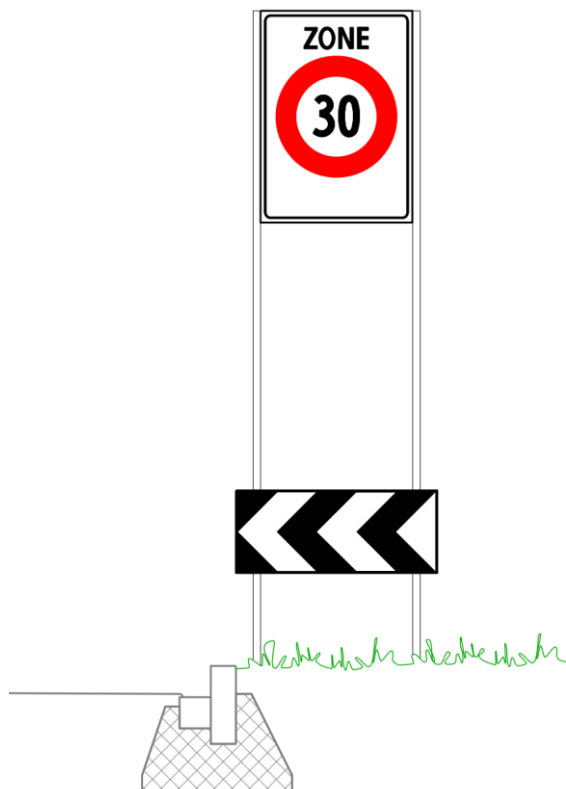


Abb. Nr. 11 Detail Signalisation Zoneneingang Dörflistrasse

Für die Portholzstrasse und die Baumgartenstrasse wird ebenfalls die Kombination aus dem Signal „Tempo-30-Zone“ und der Markierung „ZONE 30“ vorgesehen. Aufgrund der schmalen Strassenbreite in diesen Bereichen ist der Einsatz eines Horizontalversatzes nicht sinnvoll.

Im Bereich des Zoneneingangs in der Maseltrangerbergstrasse wird die Durchfahrtsbreite baulich mittels einer Verkehrsinsel auf 3.50 m verengt. Das Signal «Tempo-30-Zone» wird in der Verkehrsinsel installiert. Vor dem Eingangstor wird eine Abweislinie markiert. Unmittelbar nach der Signaltafel wird zur Verdeutlichung des Zoneneingangs die spezielle Markierung «ZONE 30» ergänzt.

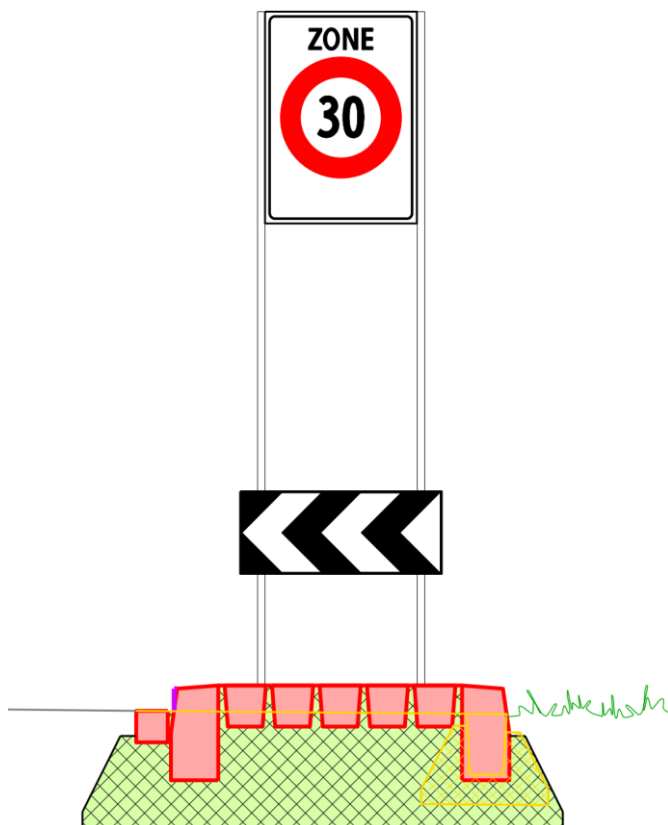


Abb. Nr. 12 Detail Signalisation Zoneneingang Maseltrangerbergstrasse

An der Einfahrt zur Portholzstrasse befindet sich eine Brücke, die bereits einen deutlichen Eingangstorcharakter aufweist. In der Maseltrangerbergstrasse ist der vorgeschlagene Zoneneingang kurz vor einer Brücke positioniert, was den Charakter eines Zonenwechsels zusätzlich verstärkt.

Im Bereich des Zoneneingangs der Baumgartenstrasse erfolgt ein Wechsel des Überbauungscharakters, der ebenfalls die Wahrnehmung eines Zonenwechsels unterstützt.

3.3.2 Weitere besondere Markierungen

Im Kreuzungsbereich der Dörflistrasse mit der Baumgartenstrasse ist bereits die besondere Markierung «Hinweis auf den gesetzlichen Rechtsvortritt» vorhanden. Diese Markierung wird auch in den restlichen Kreuzungsbereichen ergänzt, um die Vortrittssituation weiter zu verdeutlichen.

Zudem wird an den Kreuzungen die besondere Markierung «30» erstellt, um erneut auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit hinzuweisen.

3.3.3 Verengung der Fahrbahn

Da die Strassen bereits sehr schmal sind, ist eine weitere Verengung des Strassenraums weitgehend nicht erforderlich.

Im Bereich der Messstelle 3, Dörflistrasse, wird die Durchfahrtsbreite baulich mittels einer Verkehrsinsel auf 3.50 m verengt. Auf der Verkehrsinsel wird ein Poller installiert. Vor der Verkehrsinsel wird eine Abweislinie markiert.

Im Bereich der Messstelle 1, Ortseingang Dörflistrasse, ist das Trottoir weitgehend abgesenkt, was ein Befahren durch querende Fahrzeuge ermöglicht. Im Bereich der Verschwenkung des

Trottoirs ist bereits ein Poller vorbereitet. Zur Verhinderung des Befahrens des Trottoirs auf voller Länge werden zwei zusätzliche Poller installiert.

3.3.4 Vertikalversätze

Auf Vertikalversätze wird im ersten Schritt verzichtet.

3.3.5 Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrsnetz

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet Maseltrangen werden keine verkehrstechnisch relevanten Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz erwartet.

Die minimale Entfernung einer Einengung zum Knoten einer verkehrsorientierten Strasse wird gemäss der VSS Norm SN 40 213 mit 15 m angegeben. Die Einengungen bei allen drei Zoneneinfahrten befinden sich in grösserem Abstand zur Kantonsstrasse.

4. Schlussbemerkung

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Einführung einer Tempo-30-Zone signifikante Vorteile für die Verkehrssicherheit und Lebensqualität im untersuchten Bereich mit sich bringt. Durch die Anpassung der Höchstgeschwindigkeit an die örtlichen Gegebenheiten werden das Unfallrisiko sowie die Unfallfolgen erheblich reduziert, was besonders in einem Wohngebiet, das von vielen Familien mit Kindern geprägt ist, von grosser Bedeutung ist. Die Reduzierung der Geschwindigkeit wirkt sich auch positiv auf die Lärmemissionen aus, was wiederum die Lebensqualität im Quartier erhöht. Insgesamt trägt die Massnahme zu einer deutlichen Steigerung der Verkehrssicherheit und einer Verbesserung der Umweltbedingungen bei.

Sollten die gewählten Massnahmen in den Nachmessungen nicht die gewünschten Wirkungen erzielen wird über die Anordnung von weiteren Fahrbahnverengungen oder Vertikalversätzen entschieden.

Ziegelbrücke, 11. Juli 2025

MARTY INGENIEURE AG

Sachbearbeiter:

Johanne Grunau, M. Sc. Bauingenieurwesen

Sandro Bottarel, dipl. Techniker HF Tiefbau / Betriebswirtschaft HF NDS