

Gemeinde Lommis

Tempo-30-Zone "Weingarten"

Gutachten

19. Oktober 2022

V41 / ms

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
2	ZIELE	1
3	SITUATIONSANALYSE	1
4	GESCHWINDIGKEITSNIVEAUS	2
5	BESTEHENDE UND ABSEHBARE SICHERHEITSDEFIZITE	3
5.1	Unfallstatistik	3
5.2	Sicherheitsdefizite und besondere Schutzbedürfnisse bestimmter Benutzergruppen	3
6	ANGESTREBTE QUALITÄT ALS WOHN- UND LEBENSRAUM	4
7	MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN DER ZONE	5
8	EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE	5
9	ABGRENZUNG	5
10	ERFORDERLICHE MASSNAHMEN	6
10.1	Bestehende Sanierungsvorhaben	6
10.2	Signalisation	6
10.3	Flankierende verkehrsberuhigende Massnahmen	6
10.4	Markierung	7
10.5	Zusätzliche Massnahmen	7
11	NACHKONTROLLE	7

1 EINLEITUNG

Die Gemeinde Lommis hat unser Büro beauftragt, die Machbarkeit der Tempo-30-Zone "Weingarten" zu untersuchen und das gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG für die Einführung von Tempo-30-Zonen erforderliche Fachgutachten in der Form eines Kurzberichtes zu erstellen. Die Erstellung des Gutachtens richtet sich nach der "Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen", UVEK¹, vom 28. September 2001.

2 ZIELE

Mit der Einführung von Tempo-30 sollen die Verkehrssicherheit insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fussgänger und Kinder auf dem Schulweg) sowie die Wohnqualität verbessert und die Lärmemissionen reduziert werden.

3 SITUATIONSANALYSE

In der Abbildung 1 sind das Untersuchungsgebiet, die Hierarchie der Strassen und der Messquerschnitt dargestellt.

Die Strassen im Untersuchungsgebiet liegen innerorts. Sie sind siedlungsorientierte Nebenstrassen und mehrheitlich beidseitig bebaut. Der westlichste Abschnitt der Weinbergstrasse und der östlichste Abschnitt der Dorfstrasse ist jeweils nur auf einer Seite bebaut. Die Dorf- und die Unterdorfstrasse sind Lokalverbindungsstrassen, die übrigen Strassen im Untersuchungsgebiet Erschliessungsstrassen. Die Strassen verfügen über kein Trottoir. Der westliche Ast der Dorfstrasse hat auf der Nordseite einen trottoirähnlichen Gehbereich für Fussgänger, der teilweise über die Vorplätze von Liegenschaften führt.

Über den östlichen Ast der Weinbergstrasse, über die Oberdorfstrasse südlich der Weinbergstrasse und die Unterdorfstrasse führt ein Wanderweg. Zudem verkehrt die Postautolinie 837 (Frauenfeld, Bahnhof – Tobel-Affeltrangen, Bahnhof) über den westlichen Ast der Dorfstrasse und die Unterdorfstrasse.

¹ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

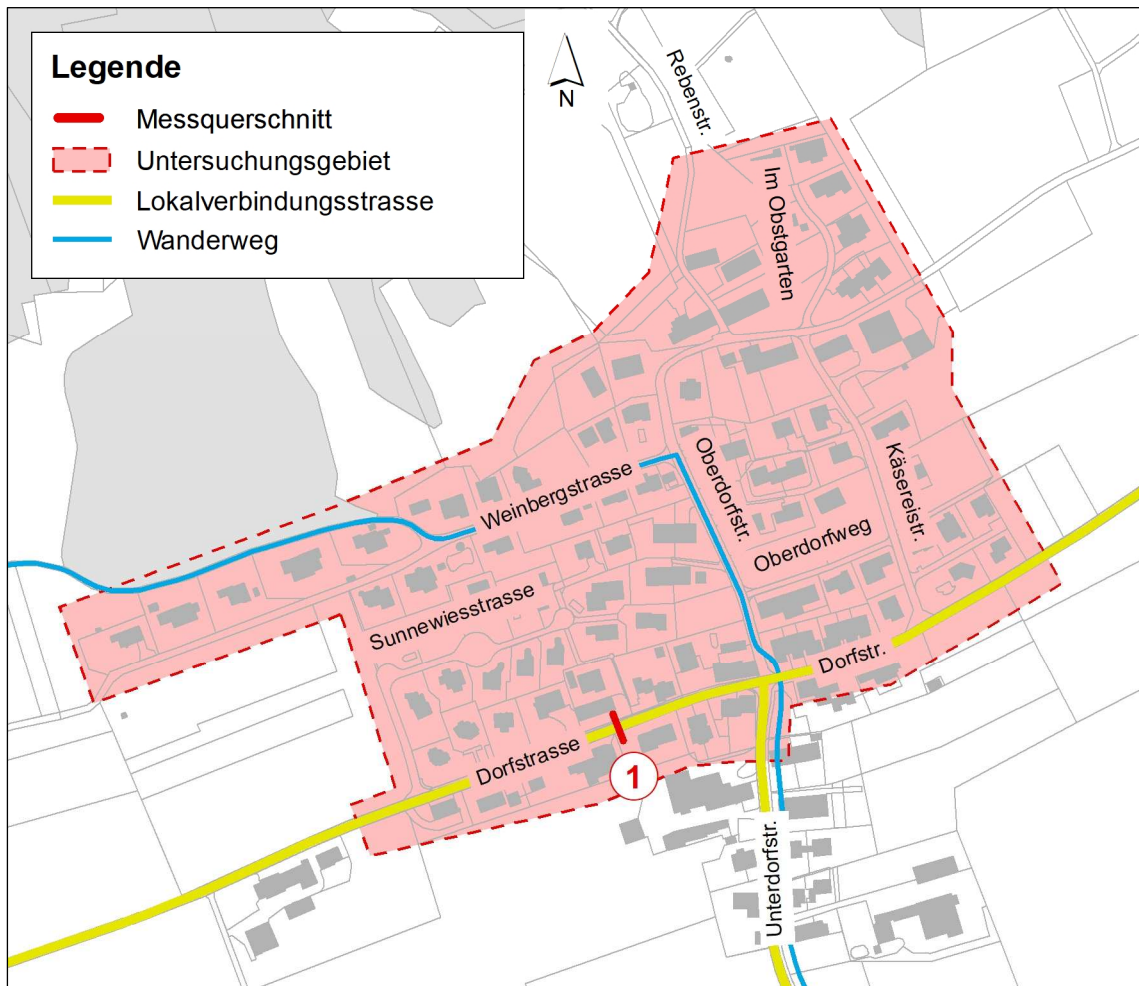


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet, Strassenhierarchie und Messquerschnitt

4 GESCHWINDIGKEITSNIVEAUS

An einer Messstelle (siehe Tabelle 1) wurden die Geschwindigkeiten 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	Fahrtrichtung	Zeitraum der Messung	Anzahl Messwerte	Geschwindigkeitsniveaus [km/h]	
					V ₅₀	V ₈₅
1	Dorfstrasse 28	Osten	21.09. – 30.09.21	3210	39	46
		Westen	21.09. – 30.09.21	3062	44	52

V₅₀: 50% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 50% darüber.

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

Mit einem Geschwindigkeitsniveau V₈₅ von 46 bzw. 54 km/h (in Richtung Osten bzw. Westen) sind auf dem westlichen Abschnitt der Dorfstrasse die vorhandenen Geschwindigkeiten für die vorhandenen Verhältnisse (mehrheitlich Wohnquartier, Trottoir nur auf einer Strassenseite, Querung der Fahrbahn durch Fussgänger) zu hoch. Als Höchstgeschwindigkeiten wurden 81 km/h bzw. 75 km/h gemessen. Für die Einführung von

Tempo-30 sind mit dem vorhandenen Geschwindigkeitsniveau V_{85} flankierende bauliche Massnahmen notwendig. Dies dürfte auch für die östlichen Abschnitte der Dorfstrasse gelten, wo das Geschwindigkeitsniveau V_{85} aber leicht tiefer liegen dürfte.

Aufgrund des Erscheinungsbildes des Strassenraumes (Erfahrungswert) schätzen wir das Geschwindigkeitsniveau V_{85} auf der Oberdorf- und der Käsestrasse auf unter 43 km/h und auf den übrigen Strassen im Untersuchungsgebiet auf unter 40 km/h. Damit wären auf diesen Strassen für die Einführung von Tempo-30 zumindest in einer ersten Phase keine flankierenden baulichen Massnahmen notwendig.

5 BESTEHENDE UND ABSEHBARE SICHERHEITSDEFIZITE

5.1 UNFALLSTATISTIK

In den Jahren 2012 – 2021 wurden auf den Strassen im Untersuchungsgebiet drei Unfälle polizeilich registriert. Zwei der Unfälle waren Schleuder- oder Selbstunfälle. Bei einem dritten Unfall wollte auf der Weinbergstrasse ein Personenwagen rückwärts ausparkieren und beschleunigte statt zu bremsen, als ein weiterer Personenwagen herannahte. Dabei kam es zu einer Kollision.

5.2 SICHERHEITSDEFIZITE UND BESONDERE SCHUTZBEDÜRFNISSE BESTIMMTER BENUTZERGRUPPEN

Im Untersuchungsgebiet befinden sich hauptsächlich Wohnhäuser, aber auch Gewerbebetriebe, ein Bauernbetrieb und zwei Restaurants. Die Strassen sind ohne Trottoir, mit Ausnahme des westlichen Astes der Dorfstrasse, welcher auf einer Seite über einen trottoirähnlichen Gehbereich für Fussgänger verfügt. Die Fahrbahn wird somit von Fussgängern benützt und gequert.

An vielen Stellen führen die Ausgänge und Ausfahrten von Liegenschaften ungeschützt und von Hecken, Gebüsch, Bäumen, Mauern oder Zäunen – und in mehreren Fällen von Hausecken – verdeckt direkt auf die Strasse. Teilweise sind auch die notwendigen Knotensichtweiten bei den Ausfahrten nicht gegeben.

Am Knoten Dorf- / Unterdorf- / Oberdorfstrasse ist die Sicht eingeschränkt:

- Oberdorfstrasse: nach rechts wegen Hausecke
- Dorfstrasse östlicher Ast: nach rechts wegen Bepflanzung und Baum
- Dorfstrasse westlicher Ast: nach rechts wegen Hausecke

Am Knoten Weinbergstrasse / Flurweg (Parzelle 500) ist die Sicht eingeschränkt:

- Weinbergstrasse östlicher Ast: nach rechts wegen Bepflanzung
- Flurweg (Parzelle 500): nach rechts wegen Gebüsch

Am Knoten Oberdorf- / Rebenstrasse ist die Sicht vom östlichen Ast der Oberdorfstrasse nach rechts wegen einer Hausecke eingeschränkt.

Am Knoten Oberdorf- / Käsereistrasse / Strasse "Im Obstgarten" ist die Sicht eingeschränkt:

- Strasse "Im Obstgarten": nach rechts wegen Böschung mit Bepflanzung
- Oberdorfstrasse östlicher Ast: nach rechts wegen Böschung mit Baum und Zaun
- Oberdorfstrasse westlicher Ast: nach rechts wegen Zaun und Bepflanzung

In folgenden Kurven ist die Sicht auf der Kurveninnenseite eingeschränkt:

- Sunnewiesstrasse 2: wegen Bepflanzung und Bäume
- Oberdorfstrasse 20: wegen Böschung mit Bepflanzung
- Rebenstrasse 6: wegen Hausecke mit Bepflanzung
- Strasse "Im Obstgarten",
Parzelle 538: wegen Bepflanzung

Auf der westlichen Dorfstrasse besteht die Gefahr rückwärts ausparkierender Autos, welche eine ungenügende Sicht auf die Fahrbahn und – wo vorhanden – auch auf den trottoirähnlichen Gehbereich haben.

Die oben genannten Sicherheitsdefizite stellen insbesondere bei höheren gefahrenen Geschwindigkeiten eine Gefahr dar, welche teilweise schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar ist und die nicht mit Einzelmassnahmen behoben werden kann. Mit der Einführung von Tempo-30 können diese Sicherheitsdefizite reduziert werden.

Im Weiteren sind auf der Strasse Kinder auf dem Schulweg unterwegs – eine Benutzergruppe mit einem besonderen Schutzbedürfnis –, teilweise auch mit dem Fahrrad.

Über die Weinberg-, die Oberdorf- und die Unterdorfstrasse verläuft zudem ein Wanderweg.

6 ANGESTREBTE QUALITÄT ALS WOHN- UND LEBENSRAUM

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

- Wohnzone
- Wohn- und Gewerbezone
- Dorfzone
- Landschaftsschutzzone
- Landwirtschaftszone

Im Gebiet befinden sich neben Gewerbebetrieben, einem Bauernbetrieb und zwei Restaurants ausschliesslich Wohnhäuser.

Mit der Anordnung von Tempo-30 sollen die Verkehrssicherheit sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöht und die Lärmemissionen vermindert werden.

7 MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN DER ZONE

Die Dorfstrasse wird auch von quartierfremdem Verkehr genutzt, auf den übrigen Strassen im Untersuchungsgebiet ist kaum Durchgangsverkehr vorhanden. Mit der Einführung der Tempo-30-Zone ist nicht mit einer Verkehrsverlagerung zu rechnen, weder in andere Wohnquartiere noch auf das übergeordnete Strassennetz.

Für das Postauto (Linie 837) führt die Einführung von Tempo-30 zu einer geringen Erhöhung der Reisezeit.

8 EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE

Die Analyse der bestehenden Situation zeigt, dass die Voraussetzungen für die Einführung einer Tempo-30-Zone "Weingarten" gegeben und die in der "Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen" gestellten Anforderungen erfüllt sind.

Die Strassen im Untersuchungsgebiet sind siedlungsorientierte Nebenstrassen innerorts, die über kein Trottoir verfügen. Die Benutzung und Querung der Fahrbahn und die wegen Hecken, Gebüsch, Mauern, Zäunen und Hausecken teilweise unübersichtlichen Ausgänge von Grundstücken direkt auf die Fahrbahn führen zusammen mit höheren gefahrenen Geschwindigkeiten zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko (siehe Kapitel 5). An verschiedenen Knoten sind die notwendigen Knotensichtweiten durch Böschungen, Bepflanzung etc. eingeschränkt. In verschiedenen Kurven ist die Sicht auf der Kurveninnenseite wegen Bepflanzungen, Böschungen – und in einem Fall einer Hausecke – eingeschränkt. Rückwärts ausparkierende Autos stellen ein weiteres Sicherheitsdefizit dar.

Die Gefahren sind teilweise schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und können nicht anders als mit einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit behoben werden. Da Gebüsch und Hecken nur teilweise zurückgeschnitten werden können, sind die durch sie verursachten Gefahren nur zum Teil behebbar². Mauern und Hausecken können nicht entfernt werden, so dass die von ihnen ausgehenden Gefahren nicht entschärft werden können.

Die Strassen dienen zudem als Schulweg, so dass besonders hohe Anforderungen an die Verkehrssicherheit gestellt werden müssen. Mit der Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit kann die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden.

Ein Wanderweg führt schliesslich über den östlichen Ast der Weinbergstrasse, über die Oberdorfstrasse südlich der Weinbergstrasse und die Unterdorfstrasse.

Damit sind die im Art. 108 der Signalisationsverordnung SSV verlangten Gründe zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten gegeben.

9 ABGRENZUNG

Die Abgrenzung der Tempo-30-Zone "Weingarten" ist in den Plänen im Anhang dargestellt.

² Erfahrungsgemäss sind die Bepflanzungen in den Folgejahren aber häufig wieder zu hoch. Eine nachhaltige Durchsetzung dieser Massnahme ist schwierig.

10 ERFORDERLICHE MASSNAHMEN

10.1 BESTEHENDE SANIERUNGSVORHABEN

Für die Dorf- und die Käsereistrasse ist eine Strassensanierung geplant (siehe Anhänge). Auf der Dorfstrasse wird auf der Nordseite neu ein durchgehendes Trottoir erstellt und dabei die Fahrbahn verschmälert. Auf der Käsereistrasse wird auf der Westseite ein Trottoir gebaut und dabei ebenfalls die Fahrbahn verschmälert.

Die Trottoire werden jeweils durch einen Wasserstein und in regelmässigen Abständen montierte Pfosten von der Fahrbahn abgetrennt (siehe Anhänge).

In der Mitte des westlichen Astes der Dorfstrasse werden zudem beidseitig behindertengerechte Haltekanten für das Postauto erstellt.

10.2 SIGNALISATION

Die Signale "Beginn/Ende der Zone mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h" (Signal 2.59.1a, Rückseite 2.59.2a) sind an den auf dem Übersichtsplan 1:1'500 (siehe Anhang) eingezeichneten Standorten (ungefähre Lage, genauer Standort vor Ort festlegen) aufzustellen. Die Signale werden mit einem Sockel auf die Fahrbahn platziert und einem Leitpfeil ergänzt (ortsübliche Ausführung). Sie sind so anzuordnen, dass bei der Einfahrt in die Tempo-30-Zone eine Torwirkung erzielt wird (Durchfahrtsbreite 3.90 m).

Bei der Einfahrt auf der Weinbergstrasse und östlich des Knotens Oberdorfstrasse / Käsereistrasse / Strasse "Im Obstgarten" werden die Signale an einem Standrohr neben der Fahrbahn befestigt.

10.3 FLANKIERENDE VERKEHRSBERUHIGENDE MASSNAHMEN

Als Massnahme zur Geschwindigkeitsreduktion wird auf der Dorfstrasse am westlichen Ende und unmittelbar östlich der Einmündung der Käsereistrasse eine beidseitige Einengung erstellt, zudem am östlichen Ende eine einseitige Einengung. Die Einengungen werden jeweils mit zwei Pfosten versehen³. Die Durchfahrtsbreite beträgt 3.90 m. Am westlichen Ende werden die Einengungen als Grünflächen ausgebildet, östlich der Käsereistrasse und am östlichen Ende als gepflasterte Flächen.

In der Mitte des westlichen Astes der Dorfstrasse wird auf der Nord- und Südseite je eine neue Haltekante für das Postauto erstellt, die südliche Haltekante wird dabei als seitliche Einengung ausgestaltet. Auf der Käsereistrasse und auf der Dorfstrasse zwischen Oberdorf- und Käsereistrasse wird die Fahrbahn durchgehend auf 3.50 m verschmälert, ebenso auf Abschnitten der Dorfstrasse westlich der Oberdorf- und östlich der Käsereistrasse.

Da die Fahrbahnbreite in vielen Abschnitten neu bei 3.50 m liegen wird, wird das Trottoir so ausgestaltet, dass Autos bei Gegenverkehr darauf ausweichen können.

³ Vis-à-vis der einseitigen Einengung wird am Fahrbahnrand ein zusätzlicher Pfosten montiert.

10.4 MARKIERUNG

Die Einfahrten in die Tempo-30-Zone werden zur Verdeutlichung mit der Bodenmarkierung "ZONE 30" ergänzt (siehe Übersichtsplan 1:1'500 im Anhang). Bei der Einfahrt auf der Unterdorfstrasse wird das "Eingangstor" zudem mit einer Randlinie um das Signal ergänzt.

Zur Erinnerung der Verkehrsteilnehmer an die geltende Höchstgeschwindigkeit soll an den im Übersichtsplan 1:1'500 eingezeichneten Stellen die Zahl "30" auf die Fahrbahn markiert werden. Die genauen Lagen sind vor Ort festzulegen.

Ebenso sollen an den eingezeichneten Stellen zur Verdeutlichung der geltenden Vortritts-Regelung Rechtsvortrittsmarkierungen gemäss Norm VSS 40 851 "Besondere Markierungen" angebracht werden.

Die Einengungen werden mit einer Randlinie versehen.

Der Knoten Dorfstrasse / Sunnewiesstrasse wird mit einer flächigen Gestaltung gemäss Norm VSS 40 214 "Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen" hervorgehoben, ebenfalls der Knoten Dorfstrasse / Käsereistrasse mit der unmittelbar angrenzenden Einengung und der Bereich der Einengung bei der östlichen Einfahrt in die Dorfstrasse (siehe Anhänge).

10.5 ZUSÄTZLICHE MASSNAHMEN

Bei Knoten, Strasseneinmündungen und bei privaten Liegenschaftsausfahrten und -ausgängen sind die notwendigen Knotensichtweiten einzuhalten und Bepflanzungen etc. gemäss dem kantonalen "Gesetz über Strassen und Wege" zurückzuschneiden.

11 NACHKONTROLLE

Spätestens ein Jahr nach Inbetriebnahme müssen das Geschwindigkeits- und Sicherheitsniveau in der Tempo-30-Zone überprüft werden.

Frauenfeld, 19. Oktober 2022

büro widmer ag

büro widmer
Bahnhofplatz 76
CH-8500 Frauenfeld

ANHANG