

Gemeinde Andelfingen

## **Tempo-30-Zone Hofwiesen / Riet**

### **Kurzbericht**

29. September 2025

Z04 / tb

## **INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>ZIELE</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>SITUATIONSANALYSE</b>	<b>1</b>
<b>4</b>	<b>GESCHWINDIGKEITSNIVEAU UND VERKEHRSBELASTUNG</b>	<b>3</b>
<b>5</b>	<b>EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE</b>	<b>4</b>
<b>6</b>	<b>MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN DER ZONE</b>	<b>5</b>
<b>7</b>	<b>ABGRENZUNG</b>	<b>6</b>
<b>8</b>	<b>ERFORDERLICHE MASSNAHMEN</b>	<b>6</b>
8.1	Flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung	6
8.2	Signalisation	6
8.3	Bodenmarkierung	7
<b>9</b>	<b>NACHKONTROLLE</b>	<b>7</b>

## **ANHANG**

Massnahmen- und Signalisationsplan

## 1 EINLEITUNG

Aufgrund einer Petition aus der Bevölkerung hat die Gemeinde Andelfingen unser Büro beauftragt, die Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer Tempo-30-Zone im Gebiet Hofwiesen / Riet zu beurteilen. Ist diese gegeben, soll der für die Einführung von Tempo-30-Zonen erforderliche Technische Bericht inkl. Signalisations- und Massnahmenplan erstellt werden.

## 2 ZIELE

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone "Hofwiesen / Riet" in Andelfingen sollen die Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöht, die Lärmemissionen reduziert und die Verkehrssicherheit insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Radfahrer und Fussgänger) verbessert werden.

## 3 SITUATIONSANALYSE

In Abbildung 1 sind das Untersuchungsgebiet, die Hierarchie der Strassen, die Lage der Schulen und die Messquerschnitte dargestellt.

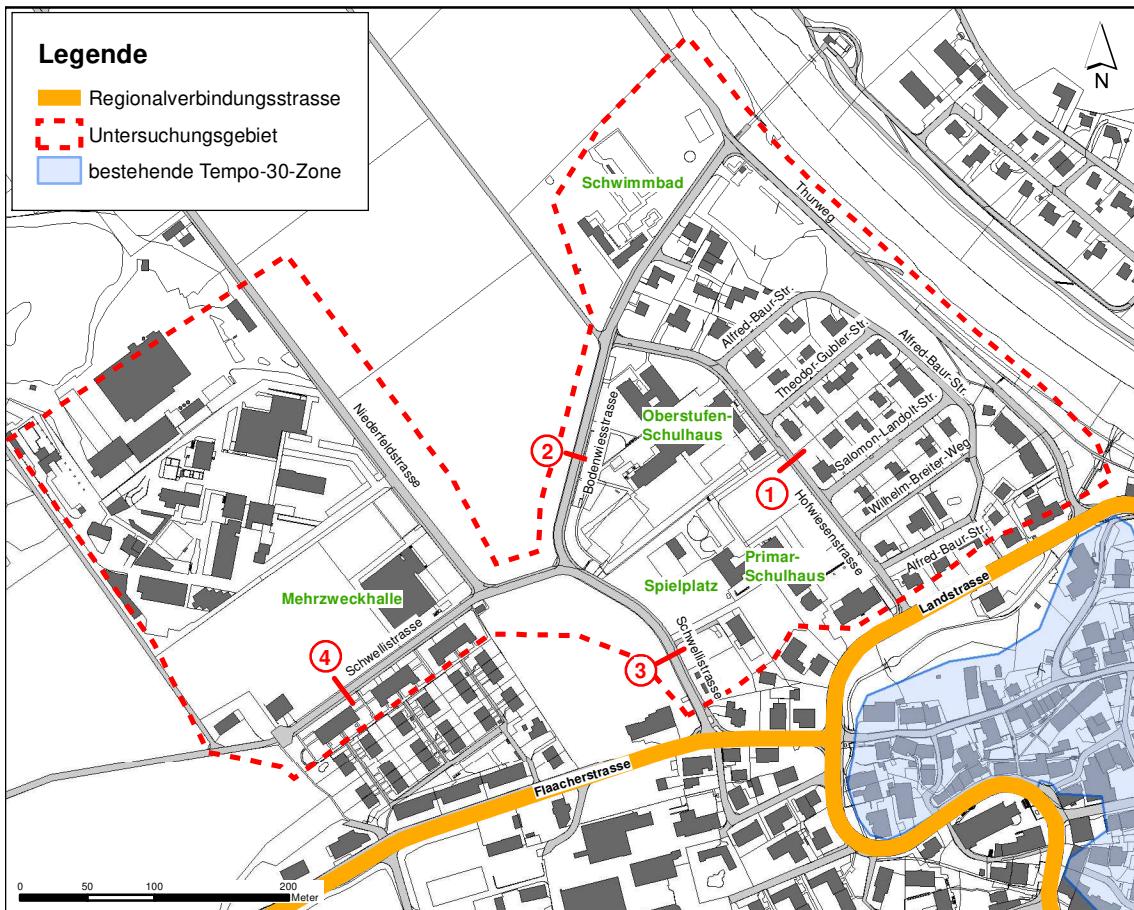


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet, Strassenhierarchie und Messquerschnitte

Alle Strassen innerhalb des Untersuchungsgebietes sind Erschliessungsstrassen und dienen in erster Linie der Erschliessung der sich dort befindenden Liegenschaften.

Speziell zu erwähnen sind hier die Schulhäuser und das Schwimmbad. Der Thurweg, die Hofwiesenstrasse, die Schwellistrasse und die Bodenwiesstrasse sind wichtige Schulwege, welche zu Fuss begangen und mit dem Velo befahren werden. Zudem wird die Kläranlage und der Parkplatz Thurweg, welche sich nördlich des Untersuchungsgebietes und ausserhalb des Siedlungsgebietes befinden, über den Thurweg erschlossen.

Im Zonenplan der Gemeinde ist das Untersuchungsgebiet folgenden Zonen zugeordnet:

- Wohnzonen
- Zone für öffentliche Bauten
- Kernzone
- Gewerbezone
- Erholungszone
- Freihaltezone
- Landwirtschaftszone
- Reservezone

Wesentliche Nutzungen sind:

- Wohnen
- Oberstufenschulhaus
- Primarschulhaus
- Gemeindeparkbibliothek
- Schwimmbad
- Mehrzweckhalle
- Ausbildungszentrum Zivilschutz

Durch die vielfältigen Nutzungen gibt es auch sehr viele unterschiedliche Nutzergruppen. Neben dem motorisierten Verkehr (inkl. Lastwagenverkehr) nimmt auch der Fuss- und Veloverkehr (inkl. FäG) eine bedeutende Rolle auf den Strassen im Untersuchungsgebiet ein.

Alle Strassen im Untersuchungsgebiet sind siedlungsorientierte Nebenstrassen innerorts. Viele Strassen sind beidseitig bebaut. Der Thurweg ist nur einseitig und nördlich der Liegenschaft Thurweg Nr. 6 gar nicht bebaut. Die Alfred-Baur-Strasse, die Bodenwiesstrasse, die Schwellistrasse und die Niederfeldstrasse sind teilweise nur einseitig bebaut.

Folgende Strassen haben einseitig ein Trottoir:

- Schwellistrasse
- Niederfeldstrasse
- Bodenwiesstrasse
- Hofwiesenstrasse
- Thurweg, südlichster Abschnitt

Bei einzelnen Strassen sind die Trottoirs abschnittsweise auf unterschiedlichen Strassenseiten (Bodenwiesstrasse und Schwellistrasse), so dass die Fahrbahn in jedem Fall gequert werden muss. Die anderen Strassen im Untersuchungsgebiet haben kein Trottoir.

Entlang des Thurwegs führt ein lokaler Wanderweg. Es gibt keine Radrouten durch das Untersuchungsgebiet.

## 4 GESCHWINDIGKEITSNIVEAU UND VERKEHRSBELASTUNG

An 4 Messstellen (siehe Abbildung 1) wurden von der Gemeinde die Geschwindigkeiten mit einem automatischen Radargerät, welches unauffällig am Strassenrand montiert wird und die Geschwindigkeit jedes durchfahrenden Fahrzeugs registriert, erfasst.

Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

*Tabelle 1: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen*

Messort	Datum	Fahrt-richtung	Anzahl Messwerte	Geschwindigkeits-niveaus [km/h]	
				V <sub>50</sub>	V <sub>85</sub>
1 Hofwiesenstrasse	12. - 19.06.24	Norden	350	22	27
		Süden	250	23	29
2 Bodenwiesstrasse	19. - 26.06.24	Südwesten	550	26	34
		Nordosten	650	25	33
3 Schwellistrasse 4	26.06. - 03.07.24	Süden	3500	31	39
		Norden	2400	29	38
4 Schwellistrasse 43/45	03.07. - 09.07.24	Osten	180	27	35
		Westen	120	25	34

V<sub>50</sub>: 50% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 50% darüber.

V<sub>85</sub>: 85% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 15% darüber.

Für die Beurteilung, ob es mit der Einführung der Tempo-30-Zone zusätzliche flankierende bauliche Massnahmen benötigt, ist das gemessene Geschwindigkeitsniveau V<sub>85</sub> maßgebend.

Bei allen Messstellen liegt der V<sub>85</sub> unter 41 km/h, also in einem Bereich, wo bei der Umsetzung von Tempo-30 keine bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung notwendig sind. Auch auf den anderen Strassen im Untersuchungsgebiet kann davon ausgegangen werden, dass das heutige Geschwindigkeitsniveau V<sub>85</sub> so tief ist, dass keine baulichen Massnahmen umgesetzt werden müssen.

Bei den allermeisten Strassenabschnitten in dem für die Tempo-30-Zone vorgesehen Gebiet sind die örtlichen Gegebenheiten so, dass auch deutlich höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können, wie dies die Geschwindigkeitsmessungen gezeigt haben. An der Bodenwiesstrasse wurden z.B. während der Erhebungsperiode Geschwindigkeiten von bis zu 80 km/h und an der Schwellistrasse von bis zu 70 km/h erfasst. Dementsprechend sind auch einige der Verkehrsteilnehmer mit Geschwindigkeiten unterwegs, welche den Verhältnissen nicht angepasst sind.

Die durchschnittliche Verkehrsbelastung liegt im südlichen Abschnitt der Schwellistrasse bei etwas weniger als 1'000 Fahrzeugen pro Tag. Bei den anderen 3 Querschnitten liegt sie eher im Bereich von 100 bis 200 Fahrzeugen pro Tag. Auf den anderen Strassen im Untersuchungsgebiet ist die Verkehrsbelastung noch geringer.

## 5 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 können<sup>1</sup>. Die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich schätzt dies ebenso ein.

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 Zeitraum vom 01.07.2014 – 30.06.2024 wurden auf den Strassen im Untersuchungsgebiet 13 Unfälle polizeilich registriert.

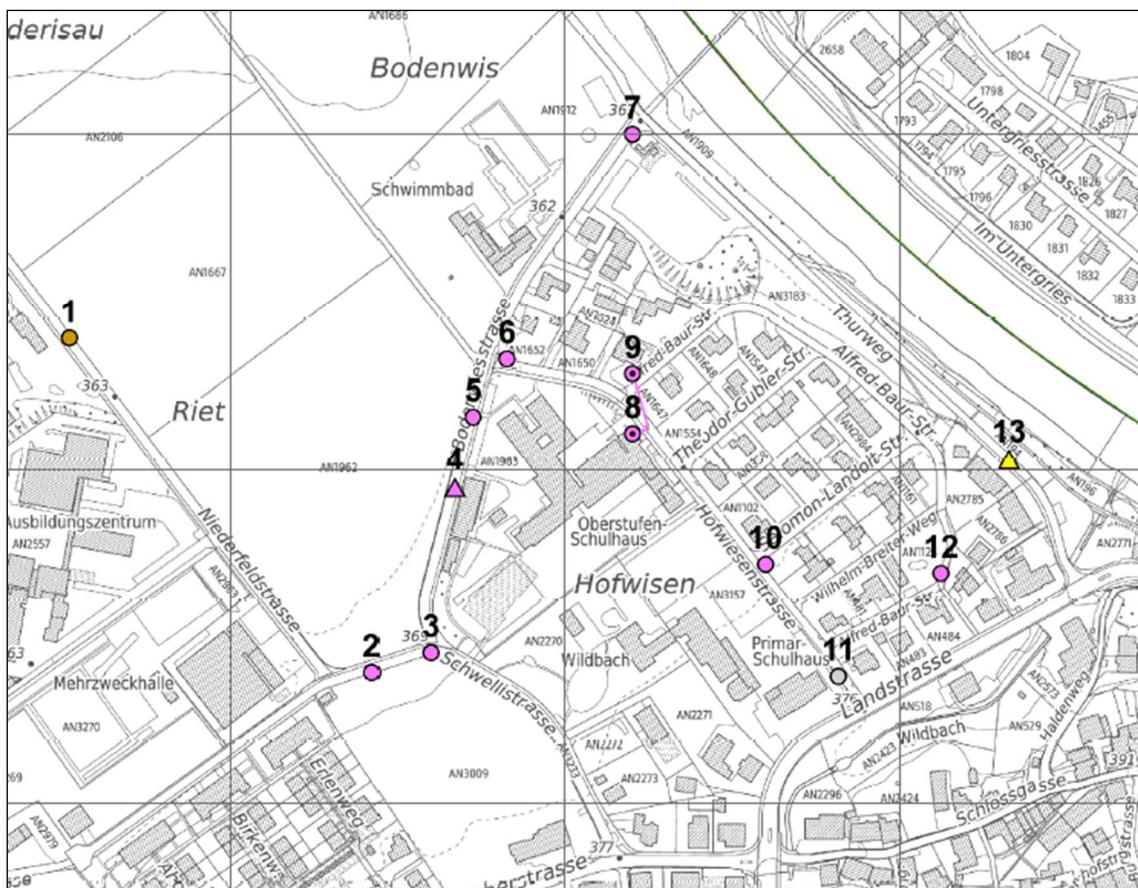


Abbildung 2: Lage der polizeilich registrierten Unfälle

Bei einem Unfall (Nr. 4) gab es zwei leicht verletzte Velofahrende (Kollision zwischen einem Fahrrad und einem langsamen E-Bike) und bei einem weiteren Unfall (Nr. 13) einen leichtverletzten Fussgänger bei einer Kollision mit einem Fahrrad. Ein Unfall (Nr. 1) war eine Kollision mit einem Wildtier. Neben einem Parkierunfall gab es noch weitere 9

<sup>1</sup> 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.

Schleuder- oder Selbstunfälle, mehrheitlich mit einem Hindernis ausserhalb der Fahrbahn.

Insgesamt lassen sich aus dem Unfallgeschehen keine besonderen Rückschlüsse auf Gefahrenstellen ziehen.

Die Begehungen des Untersuchungsgebietes haben aber gezeigt, dass diverse Sicherheitsdefizite resp. Gefahrenstellen vorhanden sind. Ohne Trottoir führen die Ausgänge und Ausfahrten von Liegenschaften ungeschützt und von Hecken, Gebüschen, parkierten Autos, Mauern, Zäunen etc. verdeckt direkt auf die Strasse. Teilweise sind auch die notwendigen Knotensichtweiten bei den Ausfahrten nicht gegeben. Bei einigen Knoten (z.B. A. Baur-Strasse / Hofwiesenstrasse<sup>2</sup>, S. Landolt-Strasse / Hofwiesenstrasse, Hofwiesen- / Bodenwiesstrasse) sind die gemäss VSS-Norm 40 273 erforderlichen Knotensichtweiten insbesondere wegen zu hohen Bepflanzungen und Zäunen eingeschränkt. Auf den Strassenabschnitten ohne Trottoir wird die Fahrbahn von Fussgängern benutzt. An der A. Baur-Strasse ist dies besonders kritisch, weil im Kurvenbereich die Sicht stark eingeschränkt ist. Auf vielen Liegenschaften (z.B. Thurweg 1 - 5, Primarschulhaus an Hofwiesenstrasse, Bodenwiesstrasse 8, Schwellistrasse 41 - 45) befinden sich Querparkfelder resp. Senkrechtparkfelder, bei denen die Gefahr rückwärts ausparkierender Autos besteht, welche eine ungenügende Sicht auf die Fahrbahn haben. Zudem sind die Strassen im Untersuchungsgebiet ein Teil des Schulweges von/zu den Schulhäusern resp. von/zur Badi. Somit werden die Strassen häufig von (Schul-)Kindern – also von Strassenbenutzern, die eines besonderen Schutzes bedürfen – genutzt.

Aufgrund der Geschwindigkeitsmessungen 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.

## 6 MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN DER ZONE

Im Untersuchungsgebiet gibt es kaum Durchgangsverkehr (nur gerade von/zur Kläranlage und Parkplatz Thurweg). Aufgrund der Einführung der Tempo-30-Zone wird dieser Durchgangsverkehr wegen fehlender alternativer Routen nicht verlagert. Infolge der Tempo-30-Zone sind keinerlei Verkehrsverlagerungen auf andere Quartierstrassen zu erwarten.

Der öffentliche Verkehr ist nicht davon betroffen.

---

<sup>2</sup> Bei beiden Einmündungen

## 7 ABGRENZUNG

Der Thurweg soll nur innerhalb des Siedlungsgebietes in die Tempo-30-Zone integriert werden, so dass der Abschnitt nördlich der Liegenschaft Thurweg Nr. 6 nicht einbezogen wird. Der nördliche Abschnitt der Niederfeldstrasse verläuft durch ein Gewerbegebiet, so dass er ebenfalls nicht in die Tempo-30-Zone einbezogen wird. Auf den anderen untersuchten Strassen resp. Strassenabschnitten soll Tempo-30 gelten (siehe Massnahmenplan im Anhang):

- Alfred-Baur-Strasse
- Wilhelm-Breiter-Weg
- Salomon-Landolt-Strasse
- Theodor-Gubler-Strasse
- Hofwiesenstrasse
- Bodenwiesstrasse
- Schwellistrasse
- Thurweg (Landstrasse – Thurweg Nr. 6)
- Niederfeldstrasse (im Bereich Mehrzweckhalle, ca. 80 m lang)

In der Tempo-30-Zone befinden sich keine Privatstrassen.

## 8 ERFORDERLICHE MASSNAHMEN

### 8.1 FLANKIERENDE MASSNAHMEN ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG

Aufgrund der Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen (vgl. Kap. 4) resp. aufgrund des heute schon tiefen Geschwindigkeitsniveaus ( $V_{85} < 41 \text{ km/h}$ ) sind keine flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung notwendig.

Bei der Einmündung der Bodenwiesstrasse und der Niederfeldstrasse in die Schwellistrasse sowie von der Hofwiesen- in die Bodenwiesstrasse wurden in den letzten Jahren neue Trottoirüberfahrten gebaut. Bei diesen Strassenverzweigungen gilt also nicht Rechtsvortritt, wie dies gemäss Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen der Fall sein sollte. Weil diese Umbauten erst vor kurzem erfolgt sind, wäre der Rückbau der Trottoirüberfahrten aus finanziellen Überlegungen nicht verhältnismässig. Bei einer allfälligen Sanierung der Strasse wird die Gemeinde als Eigentümer diese Knoten umbauen und den erforderlichen Rechtsvortritt einführen.

### 8.2 SIGNALISATION

Bei den Ein-/ Ausgängen der Tempo-30-Zone werden die Signale "Beginn/Ende der Zone mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h" (Vorderseite Signal 2.59.1, Rückseite Signal 2.59.2) angebracht.

Bei der nördlichen Einfahrt von der Parzelle Nr. AN1907 und der westlichen Einfahrt in die Schwellistrasse ist die Fahrbahnbreite zu schmal für ein Eingangstor, so dass die Signale auf einem Standrohr neben der Strasse angebracht werden können.

Bei den 6 anderen Einfahrten in die Tempo-30-Zone ist die Fahrbahn ausreichend breit, dass die Signale auf einem Betonsockel oder in Form einer Stele so angeordnet werden können, dass bei der Einfahrt in die Tempo-30-Zone eine Torwirkung erzielt wird (Durchfahrtsbreite ca. 4.0 m).

### **8.3 BODENMARKIERUNG**

Die "Eingangstore" zur Tempo-30-Zone werden zur Verdeutlichung mit der Bodenmarkierung "ZONE 30" versehen. Dort, wo ein Sockel oder eine Stele auf der Fahrbahn zu stehen kommt, wird der Verlauf der Fahrbahn mit einer Randlinie um das Signal verdeutlicht. 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.

## **9 NACHKONTROLLE**

Wir empfehlen, spätestens ein Jahr nach Inbetriebnahme das Geschwindigkeits- und Sicherheitsniveau in der Tempo-30-Zone zu überprüfen, um feststellen zu können, ob die definierten Ziele resp. der für Tempo-30-Zone geltende Zielwert von  $V_{85} \leq 38 \text{ km/h}$  erreicht wurden.

Frauenfeld, 29. September 2025

büro widmer ag / tb

## **ANHANG**