

Gemeinde Andelfingen

# **Tempo-30-Zone Hinterwuhr**

## **Kurzbericht**

18. November 2025

Aa14 / 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>VERKEHRSELASTUNG UND GESCHWINDIGKEITSNIVEAU</b>	<b>2</b>
<b>5</b>	<b>EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE</b>	<b>3</b>
<b>6</b>	<b>MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN DER ZONE</b>	<b>3</b>
<b>7</b>	<b>ABGRENZUNG</b>	<b>4</b>
<b>8</b>	<b>ERFORDERLICHE MASSNAHMEN</b>	<b>4</b>
8.1	Flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung	4
8.2	Signalisation	4
8.3	Bodenmarkierung	4
<b>9</b>	<b>NACHKONTROLLE</b>	<b>5</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 Hinterwuh 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 "Hinterwuh" 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 und die bestehenden Tempo-30-Gebiete dargestellt.

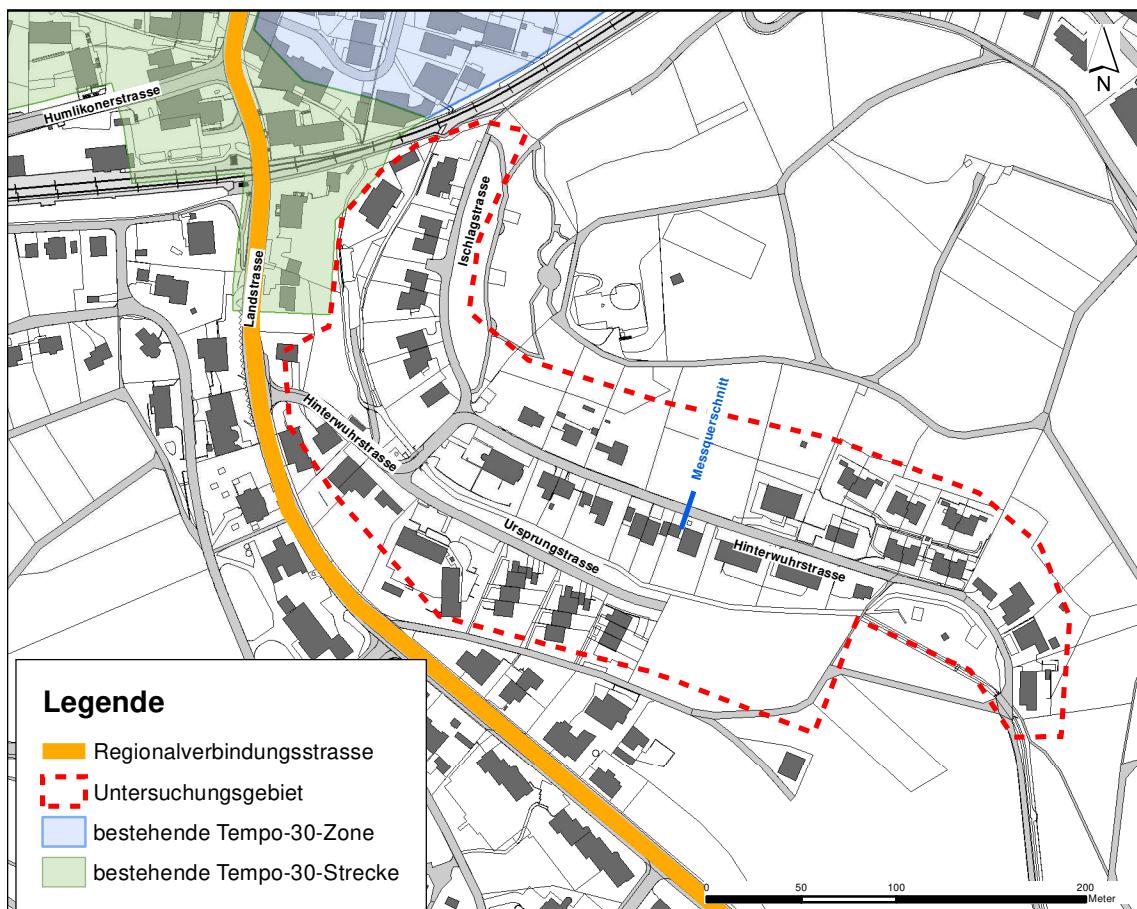


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet, best. Tempo-30-Gebiete und Strassenhierarchie

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

Im Zonenplan der Gemeinde ist das Untersuchungsgebiet grösstenteils unterschiedlichen Wohnzonen zugeordnet. Nur ganz im Südosten gibt es eine kleine Freihaltezone. Dementsprechend ist die wesentliche Nutzung das Wohnen. Zudem befinden sich einzelne kleinere Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe und eine Neuapostolische Kirche innerhalb des für die Tempo-30-Zone vorgesehenen Gebietes.

Alle Strassen im Untersuchungsgebiet sind siedlungsorientierte Nebenstrassen innerorts. Sie sind entweder einseitig (Ursprungstrasse und Ischlagstrasse) oder beidseitig (Hinterwuhstrasse) bebaut. Nur der westliche Abschnitt der Hinterwuhstrasse hat einseitig ein Trottoir, die anderen Abschnitte haben kein Trottoir.

Es führen keine Wanderwege oder Radrouten durch das Untersuchungsgebiet.

#### 4 VERKEHRSELASTUNG UND GESCHWINDIGKEITSNIVEAU

An einer Messstelle (siehe Abbildung 1) wurde von der Gemeinde 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:

Messort		Datum	Fahrt- richtung	Anzahl Messwerte	Geschwindigkeits- niveaus [km/h]	
					$V_d$	$V_{85}$
1	Hinterwuhstrasse 19	7. - 13.10.2025	Osten	270	24	26
			Westen	260	23	27

$V_d$ : Durchschnittliche Geschwindigkeit

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

Das Geschwindigkeitsniveau  $V_{85}$  an der Messstelle ist heute bereits tief. Einzelne Fahrzeuge wurden mit Geschwindigkeiten über 40 km/h erfasst. Aufgrund der Länge und der Ausgestaltung der einzelnen Strassenabschnitte kann davon ausgegangen werden, dass auch auf den anderen Strassenabschnitten im Untersuchungsgebiet das heutige Geschwindigkeitsniveau  $V_{85}$  so tief ist ( $V_{85} < 41$  km/h), dass für die Einführung der Tempo-30-Zone keine flankierenden baulichen Massnahmen umgesetzt werden müssen.

Bei allen Strassenabschnitten innerhalb des für die Tempo-30-Zone vorgesehenen Gebiets sind die örtlichen Gegebenheiten so, dass auch höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können. Dementsprechend kann davon ausgegangen werden, dass einige der Verkehrsteilnehmer mit Geschwindigkeiten unterwegs sind, welche den Verhältnissen nicht angepasst sind.

Da keine zweckmässige Durchfahrt durch das verhältnismässig kleine Untersuchungsgebiet möglich ist, ist die Verkehrsbelastung auf den einzelnen Strassenabschnitten sehr gering. Die durchschnittliche Verkehrsbelastung lag an der Messstelle während der Erhebungsperiode bei unter 100 Fahrzeugen pro Tag (in beiden Richtungen zusammen).

## 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>.

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 01.05.2020 – 30.04.2025 wurden auf den Strassen im Untersuchungsgebiet keine Unfälle polizeilich registriert. Daraus lassen sich keine besonderen Rückschlüsse auf Gefahrenstellen ziehen.

Die Begehungen des Untersuchungsgebietes haben gezeigt, dass diverse Sicherheitsdefizite resp. Gefahrenstellen vorhanden sind. Ohne Trottoir führen die Ausgänge und Ausfahrten von Liegenschaften ungeschützt und von Hecken, Gebüsch, parkierten Autos, Zäunen etc. verdeckt direkt auf die Strasse. Teilweise sind auch die notwendigen Knotensichtweiten bei vielen Ausfahrten (z.B. Landstrasse 28, Hinterwuhstrasse 4, 6, 12, 14 und 18, Ursprungsstrasse 4, Ischlagstrasse 1 und 7) nicht gegeben. Auf den Strassenabschnitten ohne Trottoir wird die Fahrbahn von Fussgängern benützt. In den unübersichtlichen Kurven der Ischlagstrasse und der Hinterwuhstrasse ist dies kritisch, wenn die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht angepasst werden. Auf vielen Liegenschaften, z.B. entlang der ganzen Ursprungstrasse, 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. Somit werden die Strassen von (Schul-)Kindern – also von Strassenbenützern, die eines besonderen Schutzes bedürfen – genutzt.

Aufgrund der Begehungen und Erfahrungswerten 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 keinen Durchgangsverkehr. Aufgrund der Einführung der Tempo-30-Zone wird der Verkehr nicht verlagert. Der öffentliche Verkehr ist nicht davon betroffen.

---

<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.

## 7 ABGRENZUNG

Auf allen untersuchten Strassen resp. Strassenabschnitten soll Tempo-30 gelten (siehe Massnahmenplan im Anhang):

- Hinterwuhstrasse
- Ischlagstrasse
- Ursprungsstrasse

Die Privatstrassen resp. die privaten Verkehrserschliessungen der Parzellen AN3278, AN3310 und AN3213 werden nicht in die Tempo-30-Zone integriert.

## 8 ERFORDERLICHE MASSNAHMEN

### 8.1 FLANKIERENDE MASSNAHMEN ZUR VERKEHRSBERUHINGUNG

Aufgrund des heute schon tiefen Geschwindigkeitsniveaus ( $V_{85} < 41$  km/h) sind keine flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung notwendig.

### 8.2 SIGNALISATION

Beim einzigen wesentlichen Ein-/ Ausgang der Tempo-30-Zone im Nordwesten der Hinterwuhstrasse von/zur Landstrasse werden die Signale "Beginn/Ende der Zone mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h" (Vorderseite Signal 2.59.1, Rückseite Signal 2.59.2) angebracht. Die Signale können auf einem Betonsockel so angeordnet werden, dass bei der Einfahrt in die Tempo-30-Zone eine Torwirkung erzielt wird (Durchfahrtsbreite ca. 4.0 m).

Auch im Südosten kann auf der Hinterwuhstrasse - von der Adlikerstrasse aus - in das Siedlungsgebiet eingefahren resp. ausgefahren werden. Hier ist die Fahrbahnbreite zu schmal für ein Eingangstor, so dass die Signale auf einem Standrohr neben der Strasse angebracht werden können. Zudem können Velofahrende im Norden via Ischlagstrasse in die neue Zone einfahren. Auch hier werden die Tempo-30-Zonen-Signale (Vorderseite Signal 2.59.1, Rückseite Signal 2.59.2) auf einem Standrohr neben der Strasse angebracht. Weil die privaten Erschliessungen (Parzellen AN3278, AN3310 und AN3213) nicht in die Tempo-30-Zone integriert werden, sind an den beiden Übergängen ebenfalls die entsprechenden Tempo-30-Zonen-Signale neben der Strasse auf einem Standrohr aufzustellen.

Die neuen Signale sind im Signalisations- und Massnahmenplan im Anhang dargestellt.

### 8.3 BODENMARKIERUNG

Die "Eingangstore" zur Tempo-30-Zone an der Hinterwuhstrasse (im Westen und Osten) werden zur Verdeutlichung mit der Bodenmarkierung "ZONE 30" versehen (vgl. auch Signalisations- und Massnahmenplan im Anhang). Bei der westlichen Einfahrt, wo ein Sockel 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.

Bei den Knoten Hinterwuh- / Ursprungsstrasse und Hinterwuh- / Ischlagstrasse soll der bestehende Rechtsvortritt mittels der Bodenmarkierung gemäss Norm VSS 40 851 "Besondere Markierungen" verdeutlicht werden.

## 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, 18. November 2025

büro widmer ag / tb

## **ANHANG**