

Auftraggeber: Gemeinde Tägerwil
Objektname: Tägerwil, Verkehrsberuhigung Bahnhofstrasse

Auftrags-Nr. KG 4467_07TB
Kreuzlingen, 20. Feb. 2026

Kurzgutachten Tempo 30-Zone



Änderungsjournal

Datum	Version	Änderungen
02. Nov. 2023	Version 1.0	Erstellt durch Aaron Hensinger
06. Feb. 2026	Version 1.1	Erstellt durch Aaron Hensinger
20. Feb. 2026	Version 1.2	Erstellt durch Aaron Hensinger

Impressum

Auftragsnummer	KG 4467_07TB
Auftraggeber	Gemeinde Tägerwilen
Objektname	Tägerwilen, Verkehrsberuhigung Bahnhofstrasse
Erstellungsdatum	02. November 2023
Letzte Änderung	20. Februar 2026
Autor(en)	Aaron Hensinger
Seitenzahl	8
Datei	KG 4467_07_Überprüfung_Bahnhofstrasse_V1.1.docx

Inhaltsverzeichnis

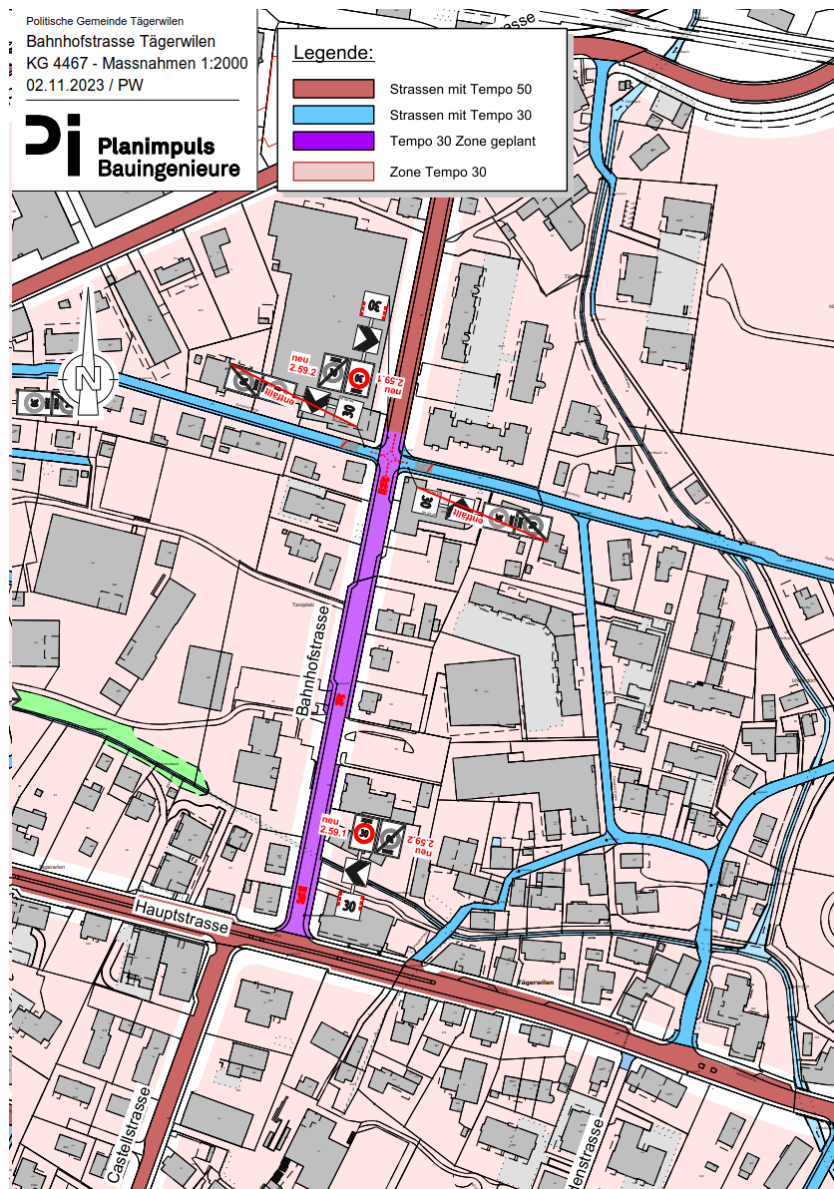
1	Ausgangslage	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Zuständigkeit der Umsetzung Tempo 30	5
2	Beurteilungskriterien	6
2.1	Lage	6
2.2	Strasseneigentümer	6
2.3	DTV	6
2.4	Fahrbahnbreite	6
2.5	Gefahrenre Geschwindigkeit v_{85}	6
2.6	Schwerverkehrsanteil	6
2.7	Höherklassierte Strassenverbindung	6
2.8	ÖV-Achse	6
2.9	Verkehrsberuhigende Elemente	6
2.10	Vorherrschende Lärmempfindlichkeitsstufe	6
3	Bewertungsliste nach Punkteschema	7
4	Schlussfolgerung / Antrag	8

1 Ausgangslage

1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Tägerwilen hat die Verkehrsanordnung bezüglich herabsetzen der Zonenhöchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 für das Teilgebiet «Bahnhofstrasse» durch die Firma Planimpuls AG Kreuzlingen beurteilen lassen.

Bereits heute ist ein Grossteil der Gemeindestrassen südliche der Hauptstrasse mit einer Tempo 30 Zonensignalisation belegt. Ausgelöst durch die durchwegs positiven Rückmeldungen, hat der Gemeinderat entschieden weitere Gebiete / Strassen beurteilen zu lassen. Anhand einer Hierarchieeinstufung der «Bahnhofstrasse», auf Grund des Ausbaustand mit bereits eingebauten verkehrsberuhigenden Elementen kann festgestellt werden, dass sich dieser Strassenabschnitt durchaus eignet, Tempo 30 Zonen zu signalisieren.



1.2 Zuständigkeit der Umsetzung Tempo 30

Für die Inkraftsetzung einer Tempo 30 Zone gilt seit dem 1. Januar 2023, dass im Grundsatz kein Gutachten mehr erforderlich ist, um auf nicht verkehrsorientierten Strassen Tempo 30 Zonen anzuordnen. Die lokalen Behörden verfügen seither über einen erweiterten Ermessensspielraum und können Tempo 30 Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität einführen.

Unverändert bleibt jedoch, dass die Anordnung einer Tempo 30 Zone durch die zuständigen Behörden zu verfügen und öffentlich bekannt zu machen ist. Zudem ist zu beachten, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts weiterhin grundsätzlich Tempo 50 gilt und die bisherigen Voraussetzungen für Geschwindigkeitsreduktionen nach wie vor einzuhalten sind. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die Funktionen des übergeordneten Verkehrsnetzes nicht beeinträchtigt werden und der Verkehr auf diesem Netz verbleibt.

Der vorliegende Bericht überprüft die Zweckmässigkeit der Einführung einer Tempo 30 Zone auf der Bahnhofstrasse in Tägerwilen. Dabei ist insbesondere sicherzustellen, dass es sich beim betrachteten Strassenabschnitt um eine nicht verkehrsorientierte Strasse handelt. Zu diesem Zweck sind verschiedene Kriterien zu beurteilen.

2 Beurteilungskriterien

Die nachfolgenden Beurteilungskriterien sollen den Nachweis erbringen, dass die zu Beurteilende Strasse keine verkehrsorientierte Strasse gemäss VSS-Norm 40 040b ist. Die berücksichtigten Kriterien 2.1 bis 2.10 stellt sicher, dass die Beurteilung in allen Gemeinden einheitlich und vollständig erbracht wird.

2.1 Lage

Die «Bahnhofstrasse» befindet sich im Innerortsbereich der Gemeinde Tägerwilten.

2.2 Strasseneigentümer

Die «Bahnhofstrasse» befindet sich im Eigentum der politischen Gemeinde Tägerwilten.

2.3 DTV

Auf der «Bahnhofstrasse» wurden keine Verkehrsmessungen durchgeführt.

Annahme: Es wird davon ausgegangen, dass sich der DTV klar unter 5'000 Fz/d befindet. Anhand der vergleichbaren Bedingungen der Castellstrasse welche Verkehrsmessungen zum DTV erhoben wurden.

2.4 Fahrbahnbreite

Die Fahrbahnbreiten auf der «Bahnhofstrasse» variieren von 6.50m bis 7.00 m.

2.5 Gefahrene Geschwindigkeit v_{85}

Auf der «Bahnhofstrasse» wurden keine Verkehrsmessungen durchgeführt.

Annahme: Es wird davon ausgegangen, dass die signalisierte Geschwindigkeit respektiert wird und 85% zwischen 45-50 km/h nicht unter oder überschreiten.

2.6 Schwerverkehrsanteil

Informationen über den prozentualen Schwerverkehr auf der «Bahnhofstrasse» sind nicht vorhanden.

Annahme: Schwerlastanteil nicht über 7% abgeleitet vom Anteil von 5.6% auf der Hauptstrasse.

2.7 Höherklassierte Strassenverbindung

Alternative Strassenverbindungen für den Durchgangsverkehr auf höherklassierten Strassen ist vorhanden und zumutbar.

2.8 ÖV-Achse

Über die «Bahnhofstrasse» führt keine ÖV Verbindung.

2.9 Verkehrsberuhigende Elemente

Es befinden sich Längsparkplätze jedoch keine Einengungen auf der «Bahnhofstrasse». Die Längsparkplätze befinden sich aufgeteilt halb/halb auf dem Gehweg sowie auf der Strasse. Falls verkehrsberuhigende Elemente geplant sind, kann dies in der Beurteilung berücksichtigt werden.

2.10 Vorherrschende Lärmempfindlichkeitsstufe

Die vorherrschende Lärmempfindlichkeitsstufe im Bereich um die «Bahnhofstrasse» ist ES III.

3 Bewertungsliste nach Punkteschema

Strassenabschnitte, die im nachfolgenden Schema eine Punktesumme von **5 oder weniger Punkten** erreichen, gelten als nicht verkehrsorientierte Nebenstrasse. Erzielt ein Abschnitt **6 oder mehr Punkte**, so ist eine Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeiten nur mittels Gutachten gemäss Art. 108 SSV möglich. Zu prüfende Abschnitte müssen ein homogenes Erscheinungsbild haben.

Beurteilungskriterien	Beurteilung	Total
3.1 Lage Befindet sich der Abschnitt ausserorts?	Ja → 6 Nein → 0	0
3.2 Strasseneigentümer Gehört die Strasse dem Kanton?	Ja → 6 Nein → 0	0
3.3 DTV Wie hoch ist die Querschnittsbelastung im stärkstbelasteten abschnitt? (in Fahrzeuge/Tag)	>7'000 → 6 >5'000 → 2 <5'000 → 0	0
3.4 Fahrbahnbreite Wie breit ist die Fahrbahn auf gerader Strecke? (m)	>7.0 → 4 5.8-7.0 → 2 <5.8 → 0	2
3.5 Gefahrene Geschwindigkeit V85 Wie hoch ist die 85%-Geschwindigkeit? (in km/h)	>50 → 4 45-50 → 2 <45 → 0	2
3.6 Schwerverkehrsanteil Ist der Schwerverkehrsanteil grösser als 7%?	Ja → 1 Nein → 0	0
3.7 Höherklassierte Strassenverbindung Ist für den Durchgangsverkehr eine zumutbare Umfahrung auf höher klassierten Strassen vorhanden?	Ja → 0 Nein → 1	0
3.8 ÖV-Achse Verkehren Busse (oder leichte Schienenfahrzeuge wie FWB) auf der Fahrbahn?	Ja → 1 Nein → 0	0
3.9 Verkehrsberuhigende Elemente Sind verkehrsberuhigende Elemente wie z.B. Längsparkfelder oder Einengungen im Strassenraum vorhanden?	Ja → 0.5 Nein → 1	0.5
3.10 Vorherrschende Lärmempfindlichkeitsstufe Welche Lärmempfindlichkeitsstufe haben die Zonen entlang der Strasse?	ES IV → 1 ES I-III → 0	0
Punkte Total Bei einem Total von ≤5 Punkten, gilt der Abschnitt als nicht verkehrsorientierte Nebenstrasse.		4.5

Tabelle 1: Punkteschema

4 Schlussfolgerung / Antrag

Mit der Erweiterung der Tempo 30 Zone auf die Bahnhofstrasse wird nördlich der Hauptstrasse auf dem Netz der Gemeindestrassen ein einheitliches Verkehrsregime geschaffen. Dadurch wird ein erhöhter und verlässlicher Schutz der Anwohnerschaft sowie der Verkehrsteilnehmenden erreicht. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Funktion der Bahnhofstrasse als Schulweg zum Schulhaus Palmweg 2 (Zyklus 3), womit ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis für Fussgängerinnen und Fussgänger besteht. Die bestehenden Fussgängerstreifen werden beibehalten, um das sichere Queren der Fahrbahn weiterhin zu gewährleisten.

Die Bahnhofstrasse liegt im Innerortsbereich und befindet sich im Eigentum der Gemeinde Tägerwil. Sie weist keine verkehrsorientierte Funktion auf. Die Beurteilung gemäss den Kriterien der VSS-Norm 40 040b sowie die Bewertung nach Punkteschema ergeben eine Gesamtpunktzahl von 4.5 Punkten und liegen damit unter dem Schwellenwert von 5 Punkten. Der Strassenabschnitt ist somit eindeutig als nicht verkehrsorientierte Nebenstrasse einzustufen. Eine Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 kann folglich ohne verkehrstechnisches Gutachten gemäss Art. 108 SSV erfolgen.

Der bestehende Strassenraum weist bereits verkehrsberuhigende Elemente in Form von Längsparkfeldern auf. Eine Umsignalisation in eine Tempo 30 Zone stellt daher eine konsequente und nachvollziehbare Weiterentwicklung des bestehenden Ausbaustandards dar.

Im Zuge der Erweiterung der Tempo 30 Zone sind die bestehenden Zonenportale an der Poststrasse und der Sonnenstrasse aufzuheben. Gleichzeitig sind neue Zonenportale inklusive der Markierung «Zone 30» am neuen Zonenumfang zu erstellen. Infolge der Anpassung des Zonenumfangs sind die bestehenden Bodenmarkierungen entsprechend anzupassen. Im Bereich der aufgehobenen Zonenportale sind neu Bodenmarkierungen «30» anzubringen. Diese dienen insbesondere bei Zonen mit grösserer räumlicher Ausdehnung der zusätzlichen Erinnerung an die geltende Höchstgeschwindigkeit. Zudem sind in Kreuzungsbereichen ohne Gehwegüberfahrten die gesetzlichen Rechtsvortritte ergänzend zu markieren.

Weitere Massnahmen sind, zur Verstärkung der Verkehrsberuhigungswirkung, die Längsparkfelder gesamthaft in den Strassenraum zu verschieben. Dadurch kann sowohl die Verkehrssicherheit als auch der Komfort für Fussgängerinnen und Fussgänger weiter erhöht werden. Zur Senkung und Kontrolle der Geschwindigkeit wird zudem ein Geschwindigkeitsanzeigergerät (Speedy) installiert. Ein Jahr nach Umsetzung der Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion in der Tempo 30 Zone werden Kontrollmessungen durchgeführt, um die Wirkung zu überprüfen.

Gestützt auf die durchgeführte Verkehrsbeurteilung, die Bewertung gemäss VSS-Norm 40 040b sowie den entsprechenden Gemeinderatsbeschluss wird beantragt, die Tempo 30 Zone auf der Bahnhofstrasse ab der Hauptstrasse bis und mit der Kreuzung Poststrasse / Sonnenstrasse kantonal zu genehmigen und zur Umsetzung freizugeben.