

Häggen Schwil, SG
Tempo-30-Zone West

Verkehrstechnischer Bericht

Projektnummer	2025-IB011
Datum	03.09.2025
Version	V 1.3
Auftraggeber	Gemeinde Häggenschwil

011



Inhalt

1	Ausgangslage	3
2	Rechtslage	4
3	Verkehrorientiert / nicht verkehrorientiert	6
4	Technischer Bericht: Tempo-30-Zone Häggenschwil West (nicht verkehrorientiert)	7
4.1	Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden soll	7
4.2	Hierarchie der Strassen	10
4.3	Sicherheit	11
4.4	Vorhandener Verkehr	15
4.5	Angestrebte Qualität als Wohn-, Lebens –und Wirtschaftsraum / Nutzungsansprüche	16
4.6	Auswirkungen auf die ganze Ortschaft	17
4.7	Massnahmen	17
5	Beurteilung und Fazit	18

1 Ausgangslage

Die Gemeinde Häggenschwil will basierend auf eingehenden Rückmeldungen und Wünschen aus der Bevölkerung im Gebiet «West» eine Tempo-30-Zone einführen.

Es sollen die folgenden Strassen in die Tempo-30-Zone integriert werden:

Wetzensbergerstrasse, Agenstrasse, Beckenstein, Oberer Beckenstein, Unterer Beckenstein, Hinterer Beckenstein, Beckenrain, Beckensteinweg, Bärenweg



Abbildung 1: Übersicht Tempo-30-Zone Häggenschwil West

2 Rechtslage

Der Bundesrat hat am 24. August 2022 beschlossen, dass die Behörden ab 1. Januar 2023 kein Gutachten mehr erstellen müssen, um auf nicht verkehrsorientierten Strassen Tempo-30-Zonen anzuordnen. Zudem räumt er den Behörden mehr Ermessensspielraum ein. Sie können Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität einführen. Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen können auf nicht verkehrsorientierten Strassen allein entsprechend Artikel 3 Absatz 4 SVG angeordnet werden. Neu gelten demnach auch Aspekte des Quartiers und der Aufenthaltsqualität für nicht-verkehrsorientierte Strassen.

Nach Artikel 3 Absatz 4 des schweizerischen Strassenverkehrsgesetzes (SVG) können Beschränkungen und Anordnungen erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die 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. Die Gemeinden sind zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.

Nach Artikel 32 Absatz 3 des schweizerischen Strassenverkehrsgesetzes (SVG) kann die Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde auf Grund eines Gutachtens herabgesetzt werden.

Der Begriff der «verkehrsorientierten Strassen» wird ab 2022 im Strassenverkehrsrecht verwendet und definiert (**Artikel 1, neuer Absatz 9 der Schweizerischen Signalisationsverordnung (SSV)**). Es wird auf die Einführung des Begriffes der «siedlungsorientierten Strassen» verzichtet. Im Verkehrsrecht genügt es, die Begriffe der «verkehrsorientierten» und «nicht verkehrsorientierten» Strassen zu unterscheiden. Bei verkehrsorientierten Strassen handelt es sich 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.

Nach **neuem Artikel 2a, Absatz 5 der Schweizerischen Signalisationsverordnung (SSV)** sind die Signale «Tempo-30-Zone» und «Begegnungszone» und «Fussgängerzone» nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig. Wird jedoch auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Artikel 108, Absätze 1, 2 und 4 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt in eine Tempo-30-Zone eingezogen werden.

Die Tempo-30-Zone wird gemäss **Art. 22a der schweizerischen Signalisationsverordnung (SSV)** wie folgt beschrieben:

Das Signal "Tempo-30-Zone" (2.59.1) kennzeichnet Strasse in Quartieren oder Siedlungsbe-
reichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die
Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Gemäss **Artikel 108 Absatz 1 bis 4 der schweizerischen Signalisationsverordnung (SSV)** kann die Behörde für bestimmte Strassenstrecken zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen. Es muss vor der Herabsetzung abgeklärt werden, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Dies ist dann der Fall, wenn:

- A) Eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- B) Bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- C) Auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;

- D) Dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Gemäss **neuem Artikel 108 Absatz 4bis der schweizerischen Signalisationsverordnung (SSV)** richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen jedoch nur nach Artikel 3 Absatz 4 SVG.

Gemäss Teilrevision der Signalisationsverordnung Begegnungszonen sowie Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen können neu ohne Gutachten eingerichtet werden; eine Verkehrsanordnung ist jedoch weiterhin erforderlich.

Bei der **Verordnung vom 28.9.2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen** entfällt ab 1. Januar 2023 der Artikel 3, in welchem ein verkehrliches Gutachten mit den entsprechenden inhaltlichen Anforderungen gefordert und beschrieben wird.

Ebenso entfällt in dieser Verordnung der Artikel 6 betreffend die Nachkontrolle der realisierten Massnahmen sowie der allenfalls notwendigen zusätzlichen Massnahmen welche bei Zielverfehlung zu realisieren sind.

Weiterhin Gültigkeit in der **Verordnung vom 28.9.2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen** hat der Grundsatz, dass bei den Massnahmen darauf zu achten ist, dass die Strassen von allen dort zugelassenen Fahrzeugarten befahren werden können.

Ebenfalls bleiben die Artikel 4 Verkehrsrechtliche Massnahmen und Artikel 5 Gestaltung des Strassenraumes weiterhin gültig:

Art. 4 Verkehrsrechtliche Massnahmen

- 1 Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn:
 - a. die Verkehrssicherheit es erfordert; oder
 - b. die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist.
- 2 Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Art. 5 Gestaltung des Strassenraumes

- 1 Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.
- 2 Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.
- 3 Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

3 Verkehrsorientiert / nicht verkehrsorientiert

Gemäss neuer Rechtslage wird für die Errichtung von Tempo-30-Zonen also unterschieden in verkehrsorientierte und nicht verkehrsorientierte Strassen. Diese Unterscheidung wird gemäss Vorgabe der Kantonspolizei St.Gallen anhand der folgenden Kriterien gemacht:

Art	Charakteristik	Strassenklassen
verkehrsorientiert	- örtliche/überörtliche Funktion - verbindender Charakter - jeglichem Verkehr offen	- Kantonsstrassen - Gemeindestrassen 1. Kl.
Nicht verkehrsorientiert	- örtliche Funktion - erschliessender Charakter - kann beschränkt werden	- Gemeindestrassen 2. Kl. - Gemeindestrassen 3. Kl.

Abbildung 2: Unterscheidungskriterien gemäss Anordnung KAPO SG vom 13.12.2022

Auf nicht verkehrsorientierten Strassen können gemäss neuer Gesetzgebung Tempo-30-Zonen aus beliebigen in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen angeordnet werden. Die Strassen des Gebietes Häggenschwil West sind Gemeindestrassen 2. oder 3. Klasse und haben überwiegend örtliche Funktion mit erschliessendem Charakter. Es ist demnach kein überörtlicher Transitverkehr vorhanden, nur auf der Agenstrasse besteht eine gewisse Umfahrungsmöglichkeit von den westlich gelegenen Ortsteilen von Häggenschwil für südlich gelegene Ziele. Die Strassen der Tempo-30-Zone Häggenschwil West sind demnach nicht verkehrsorientierte Strassen und eine Tempo-30-Zone kann aus beliebigen den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen angeordnet werden.



Abbildung 3: Übersicht Tempo-30-Zone Häggenschwil West auf Strassenklassierungsplan

4 Technischer Bericht: Tempo-30-Zone Häggenschwil West (nicht verkehrsorientiert)

Wetzenbergerstrasse, Agenstrasse, Beckenstein, Oberer Beckenstein, Unterer Beckenstein, Hinterer Beckenstein, Beckenrain, Beckensteinweg, Bärenweg

In Anlehnung an die Struktur der früher erstellten Gutachten, wird die geplante Tempo-30-Zone Häggenschwil West anhand der analogen Kapitel/Kriterien erläutert.

4.1 Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden soll

Die betroffenen Strassen dienen fast ausschliesslich den Siedlungsansprüchen. Transitverkehr ist aufgrund der Siedlungsstruktur und dem übergeordneten Strassennetz höchstens sehr untergeordnet vorhanden. Aufgrund der Siedlungsorientierung sind die Strassen im Perimeter grundsätzlich für die Anordnung von Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h prädestiniert und die Massnahme „Tempo-30-Zone“ ist verhältnismässig.

Als konkrete Ziele der geplanten Tempo-30-Zone Häggenschwil West gelten die folgenden:

A) Erhöhung der Sicherheit

Die enthaltenen Strassen haben bis auf wenige Meter der Wetzenbergerstrasse kein Trottoir. Bewohner von angrenzenden Liegenschaften treten oder fahren beim Verlassen ihres Grundstückes direkt auf die Strasse hinaus. Grundstückseinfassungen wie Mauern, Hecken o. ä. sowie geparkte Fahrzeuge versperren den Fahrzeuglenkenden häufig die Sicht auf Zufussgehende, die auf die Strasse treten wollen. In diversen Ausfahrtssituationen (aus welchen oft retour ausgefahren werden muss) und Kurven bestehen deutlich reduzierte Sichtweiten. Ausserdem ist stellenweise das Kreuzen von zwei Fahrzeugen nicht oder nicht ohne reduzierte Geschwindigkeit möglich.

Die Einführung von Tempo 30 reduziert das Geschwindigkeitsniveau und damit die Anhaltestrecken. Die Gefahr von Kollisionen zwischen Zufussgehenden und Fahrzeuglenkenden sowie Fahrzeuglenkenden untereinander wird dadurch verringert. Die Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h beeinflusst sowohl die Unfallhäufigkeit wie auch die Unfallschwere.

Abbildung 13
Wahrscheinlichkeit für einen Fussgänger bei der Kollision mit einem Fahrzeug getötet zu werden

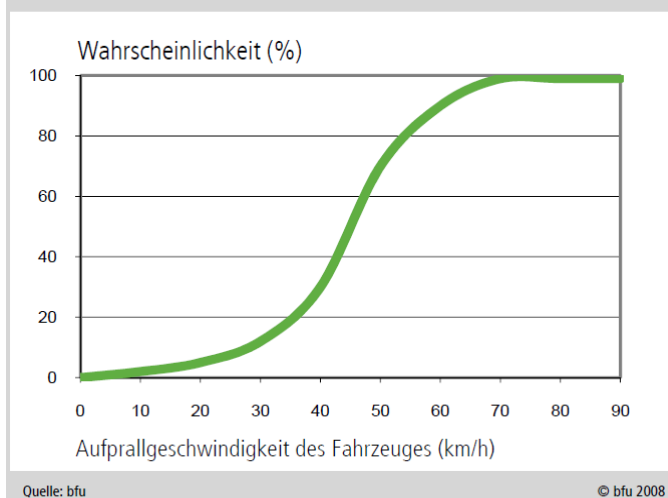


Abbildung 4: Zusammenhang Aufprallgeschwindigkeit / Mortalität (bfu)

Weil mit abnehmender Geschwindigkeit die Anhaltestrecke deutlich kürzer wird, reduziert sich nicht nur die Aufprallgeschwindigkeit, sondern generell auch die Wahrscheinlichkeit, dass es überhaupt zu einer Kollision kommt.

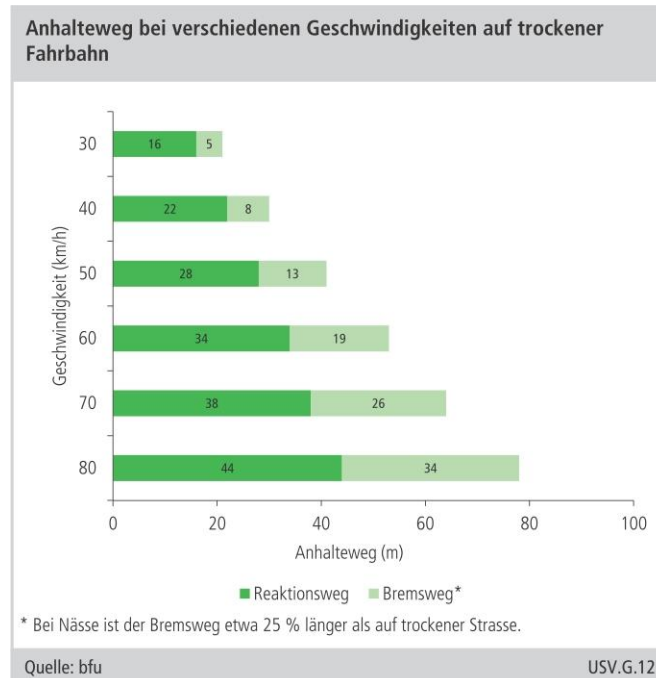


Abbildung 5: Zusammenhang Geschwindigkeit / Anhalteweg (bfu)

B) Schutz von Kindern und betagten Personen

Besonderen Schutz bedürfen die Kinder (Schüler auf dem Schulweg) sowie ältere betagte Personen aus den vielen umliegenden Wohnhäusern, denen die Strassenabschnitte und Strassen der geplanten Tempo-30-Zone auch als Begegnungs- und Aufenthaltsraum dienen und Teil ihrer täglichen Fuss- und Radverbindungswege bilden. Diese Benutzergruppen können eine reduzierte kognitive Fähigkeit haben und es muss von der Möglichkeit ausgegangen werden, dass sie nicht rechtzeitig oder nicht richtig auf die Gefahren reagieren, die vom motorisierten Verkehr ausgehen.

Die Einführung von Tempo 30 reduziert die Eintretenswahrscheinlichkeit von Kollisionen oder mindert zumindest die Unfallfolgen. Die Überlebenswahrscheinlichkeit eines Fussgängers bei einem Zusammenprall mit einem Fahrzeug beträgt bei 50 km/h nur 30 %, bei 30 km/h hingegen 90 % (gem. bfu-Empfehlung vom 30.10.2006).

Bfu: Erst ab 8 Jahren sind die Kinder fähig, sich über eine längere Zeit (z.B. für die Gesamtdauer des Schulwegs) auf den Strassenverkehr zu konzentrieren. Voll ausgebildet ist diese Fähigkeit jedoch erst mit ca. 14 Jahren. Die motorischen Fähigkeiten für das sichere Beherrschen eines Fahrrads sind erst mit ca. 9 bis 10 Jahren ausreichend ausgebildet. Auch auf dem Rad können Kinder gewisse Handlungen nur schlecht abbrechen – sie fahren deshalb plötzlich vom Gehweg auf die Fahrbahn. Während die motorischen Fähigkeiten bei ausreichendem Radfahrtraining in der Grundschule bis zum Alter von ca. 8 bis 10 Jahren vorhanden sind, dauert die Ausbildung der kognitiven Fähigkeiten noch bis zum Alter von ca. 14 Jahren an.

Auch Senioren können mit fortschreitendem Alter reduzierte kognitive Fähigkeiten haben. Ausserdem wiegen bei Senioren die gesundheitlichen Folgen durch Verkehrsunfälle aufgrund derer Gebrechlichkeit besonders schwer.

C) Erhöhung der Wohnqualität

Niedrigere Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs reduzieren die Lärmbelastung für das angrenzende Siedlungs- und Aufenthaltsgebiet. Dies erhöht die Wohnqualität. Dazu ein Ausschnitt aus der Webseite www.laerm.ch / Lärm-Ruhe / Leiser mobil sein / Tempo 30:

www.laerm.ch: Je höher die Geschwindigkeit desto lauter ist ein Fahrzeug. Ab einer Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h ist das Rollgeräusch bereits stärker als das Motorengeräusch und somit der entscheidende Faktor für die verursachten Lärmemissionen eines Fahrzeuges. Basierend auf dieser Erkenntnis bietet sich die Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts auf 30 km/h als geeigneter Beitrag zur Lärmreduktion an.

.. In einer gemeinsame Studie des Kantons Aargau sowie der Stadt Zürich (GROLIMUND + PARTNER AG [2015]), wurden die akustischen Auswirkungen von niedrigen Geschwindigkeiten untersucht. Ziel der Vorbeifahrtsmessungen war, aussagekräftige Daten zu Lärmemissionen abhängig von Geschwindigkeit und Strassenbelag zu erhalten. Die Resultate sollten möglichst unabhängig von Fahrverhalten und Fahrzeugtyp sein. Aus diesem Grund wurden die Messungen mit acht verschiedenen Fahrzeugtypen durchgeführt. In der folgenden Abbildung sind die gemessenen Lärmemissionen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten dargestellt.

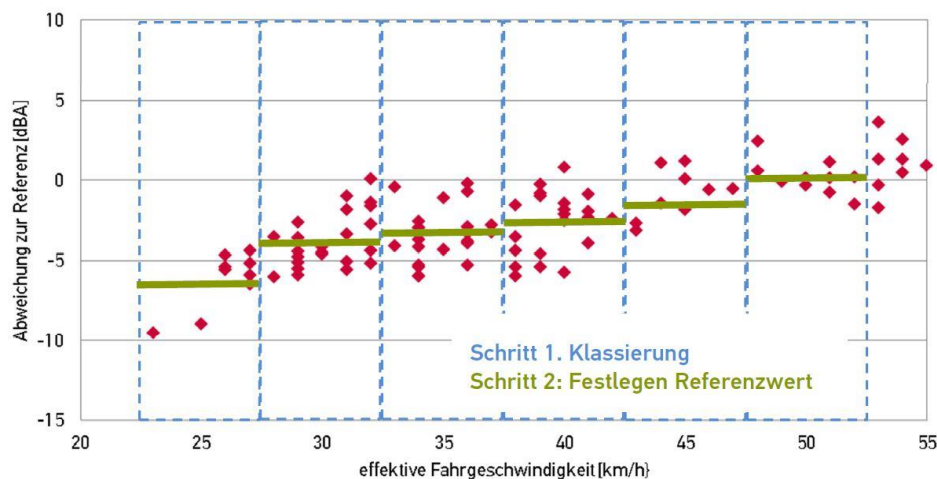


Abbildung 6: Lärm in Abhängigkeit der Fahrgeschwindigkeit, (www.laerm.ch)

Die einzelnen Fahrten wurden in einem ersten Schritt in Geschwindigkeitsklassen eingeteilt (blau). Innerhalb der einzelnen Klassen wurde ein durchschnittlicher Lärmpegel aus den gemessenen Vorbeifahrten berechnet (grün). Der Lärmpegel der Klasse 48 - 52 km/h dient als Referenzwert. Damit lassen sich die Pegeldifferenzen zwischen den einzelnen Geschwindigkeitsklassen zum Referenzwert direkt aus der Grafik ablesen. Bei Tempo 22 - 28 km/h liegt der durchschnittliche Pegel ca. 6 dB unter dem Referenzwert.

4.2 Hierarchie der Strassen

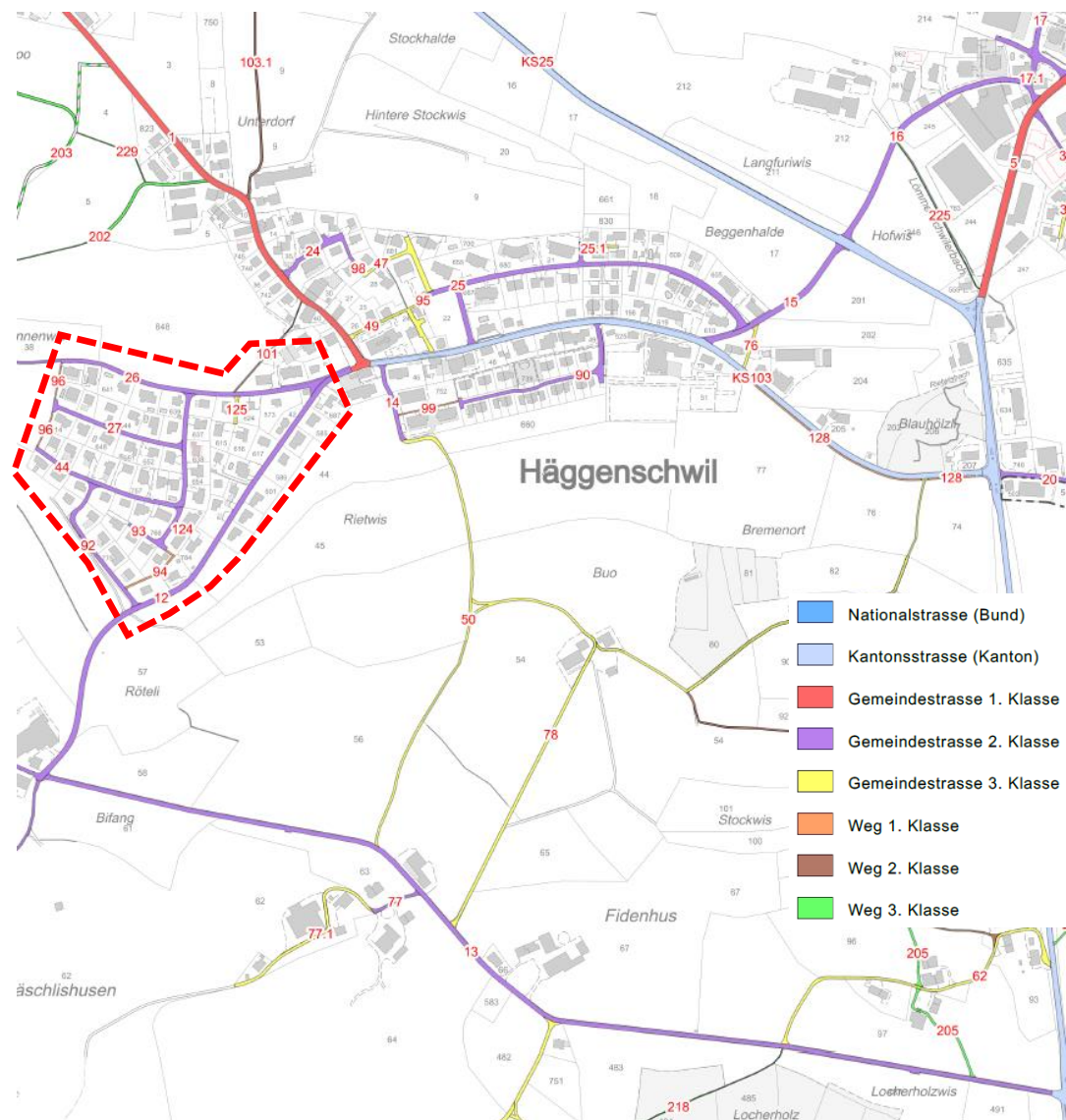


Abbildung 7: Strassenklassierung im Perimeter der geplanten Tempo-30-Zone Häggenschwil West

Ein überwiegender Anteil des Verkehrs im geplanten Gebiet Tempo-30-Zone Häggenschwil West hat den geplanten Perimeter als Start- und Zielort. Es gibt also in übergeordneter Hinsicht ein nur sehr geringer Anteil an Durchgangsverkehr und es sind nur niedrig klassierte Gemeindestrassen (Gemeindestrassen 2. und 3. Klasse) betroffen. Eine Einführung einer Tempo-30-Zone im geplanten Perimeter widerspiegelt die vorhandene Strassenhierarchie.

4.3 Sicherheit

Polizeilich registrierte Unfälle

Das Unfallgeschehen im Gebiet Häggenschwil West wurde von der Kantonspolizei ausgewertet mit dem folgenden Resultat: Im Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone Häggenschwil West ereigneten sich in den Jahren 2022 bis 2024 keine polizeilich registrierten Verkehrsunfälle.

Nicht rechtzeitig erkennbare Gefahren, infrastrukturbedingt

Bewohner (Fahrzeuglenkende, Zufussgehende und speziell Kinder) der an die Strassen angrenzenden Liegenschaften treten oder fahren beim Verlassen ihres Grundstückes oft direkt auf die Strasse. Grundstückseinfassungen wie Mauern, Hecken, geparkte Fahrzeuge o. ä. versperren den Zufussgehenden oder Fahrzeuglenkenden teilweise die notwendige Sicht auf die Strasse.

Unten aufgeführt sind zusammenfassend die Bedingungen für die Sichteinhaltung aus der schweizerischen Normierung für den Strassenbau ersichtlich:

- VSS SN 40 273a: Erforderliche Beobachtungsdistanz ab den privaten Grundstücken: 3.00 m
Erforderliche Sichtweite: 50 m (bei 50 km/h) resp. 20 m (bei 30 km/h) auf MIV
Erforderliche Sichtweite: 15 m (falls über Trottoir mit 0% Neigung) auf LV
Erforderlichen Sichtfeld (Höhe ab Strasse: 0.60 – 3.00 m)
- VSS SN 40 050: Bei Grundstückszufahrten ist das Ein- und Ausfahren stets in Vorwärtsrichtung anzustreben. Ist dies ausnahmsweise nicht möglich, sind die Sichtverhältnisse gemäss 40 273a entsprechend zu vergrössern.

Die Norm VSS 40 273 a empfiehlt für Motorfahrzeuge und für leichte Zweiräder eine Beobachtungsdistanz von 3.00 m und bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit von 50 km/h eine Knotensichtweite von 50 bis 70 m. Das Sichtfeld hat nach derselben Norm zwischen 0.60 und 3.00 m über der Fahrbahn hindernisfrei zu sein. Der Beobachtungspunkt oder die Mitte des zu beobachtenden Fahrzeuges befindet sich jeweils 1.50 m ab Strassen- oder Platzrand. Auf den folgenden Seiten dokumentiert sind einige beispielhafte Situationen im Perimeter der Tempo-30-Zone Häggenschwil West, bei welchen Sicherheitsdefizite im Zusammenhang mit zu hohen gefahrenen Geschwindigkeiten ersichtlich sind. Ein Sicherheitsdefizit kann sein:

- eine ungenügende Sichtweite für oder auf Zufussgehende, Velos, Kinder mit FäG ab privaten Grundstücken oder ab Gehbereichen
- eine ungenügende Sichtweite für Fahrzeuge ab privaten Grundstücken
- eine ungenügende Sichtweite an Knoten, Kreuzungen, Kurven oder Engstellen
- unklare bauliche Situation
- Querschnitte mit reduzierter Kreuzungsmöglichkeit

Sofern verhältnismässig sollen z.B. Bäume, Hecken oder Zäune so weit entfernt oder verschoben werden, dass die erforderlichen Sichtweiten gegeben sind. Ebenfalls sollen unklare bauliche Situationen bereinigt werden.

Die Verlagerung des Verkehrs als alternative Massnahme zur Behebung der aufgeführten Sicherheitsdefizite ist wegen der vorwiegenden Erschliessungsfunktion nicht möglich.

Es folgt eine qualitative Darstellung der Sicherheitsdefizite in den betroffenen Strassen im Perimeter der geplanten Tempo-30-Zone Häggenschwil West:

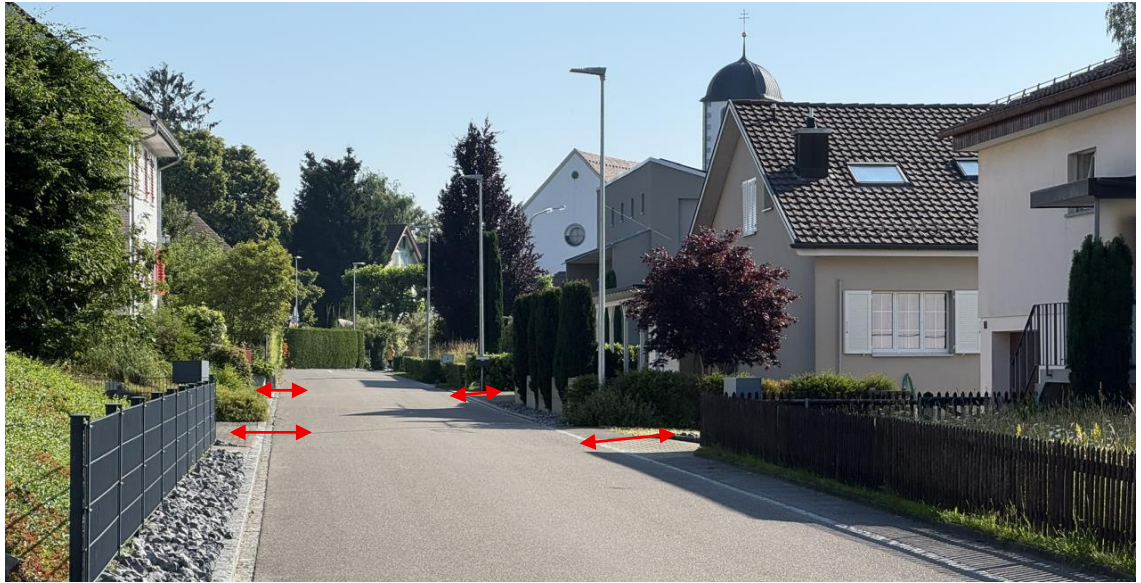


Abbildung 8: Agenstrasse, private Zufahrten mit eingeschränkter Sicht



Abbildung 9: Wetzembergerstrasse, private Zufahrten mit eingeschränkter Sicht (Quelle: Google Street View)



Abbildung 10: Beckenstein, private Zufahrten mit eingeschränkter Sicht (Quelle: Google Street View)



Abbildung 11: Oberer Beckenstein, private Zufahrten mit eingeschränkter Sicht (Quelle: Google Street View)



Abbildung 12: Hinterer Beckenstein, geringe Strassenbreite (4.40 m) mit eingeschränkter Kreuzungsmöglichkeit (LW-PW nicht möglich, PW-PW mit reduzierter Geschwindigkeit) (Quelle: Google Street View)



Abbildung 13: Unterer Beckenstein, unübersichtliche Kurve bei geringer Strassenbreite (4.00 m) mit eingeschränkter Kreuzungsmöglichkeit (LW-PW nicht möglich, PW-PW mit Schrittempo) (Quelle: Google Street View)



Abbildung 14: Beckensteinweg, geringe Strassenbreite (3.80 m) ohne Kreuzungsmöglichkeit PW-PW, geringe Sichtbarkeit des Rechtsvortrittes wegen Wasserstein (Quelle: Google Street View)

4.4 Vorhandener Verkehr

Im Bereich der geplanten Tempo-30-Zone Häggenschwil West wurden die folgenden vier Verkehrserhebungen gemacht. Es ist anhand dieser Messungen sowie anhand des Strassennetzes auf allen Strassen in der geplanten Zone von geringem Verkehr auszugehen. Insbesondere auf der Agenstrasse wurde ein verhältnismässig hohes Geschwindigkeitsniveau erhoben.

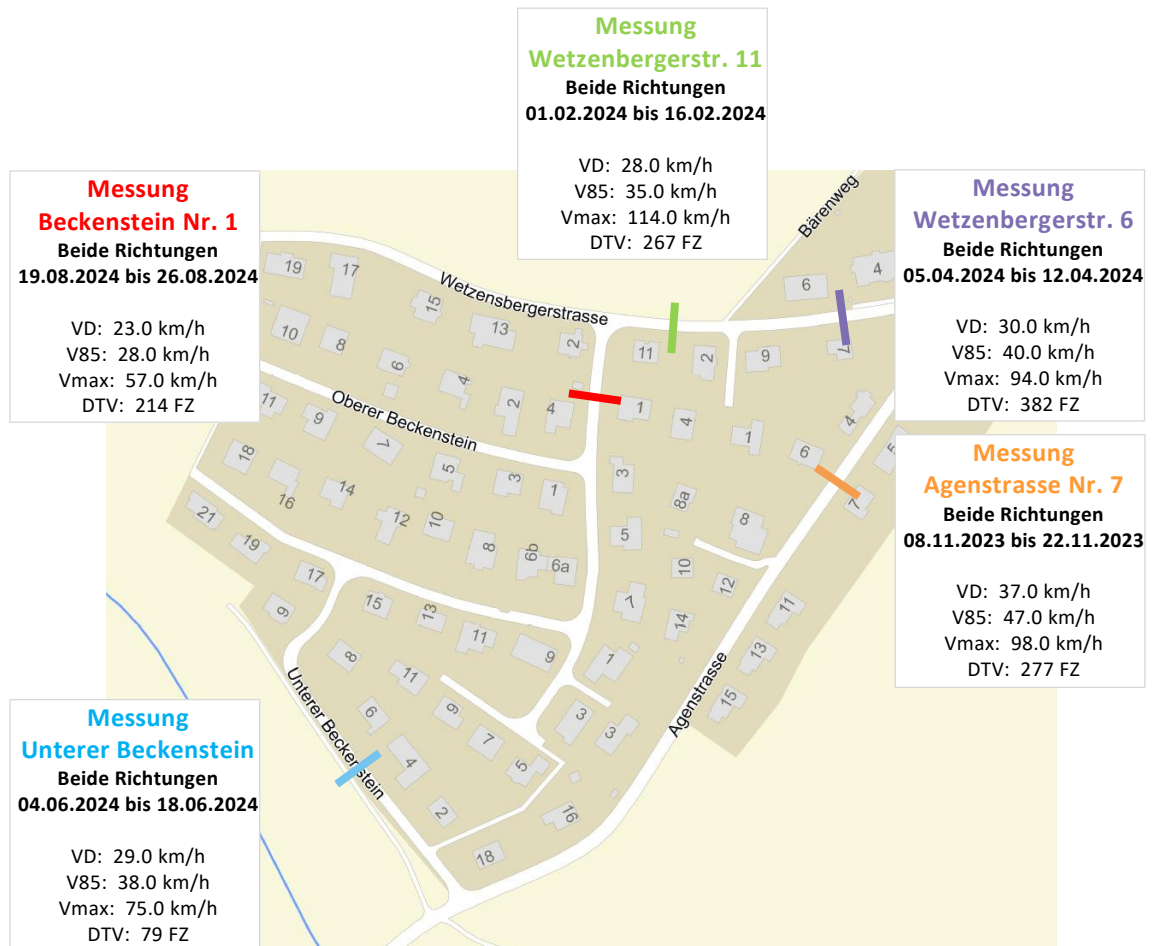


Abbildung 15: Geschwindigkeits- und Frequenzauswertung

4.5 Angestrebte Qualität als Wohn-, Lebens –und Wirtschaftsraum / Nutzungsansprüche

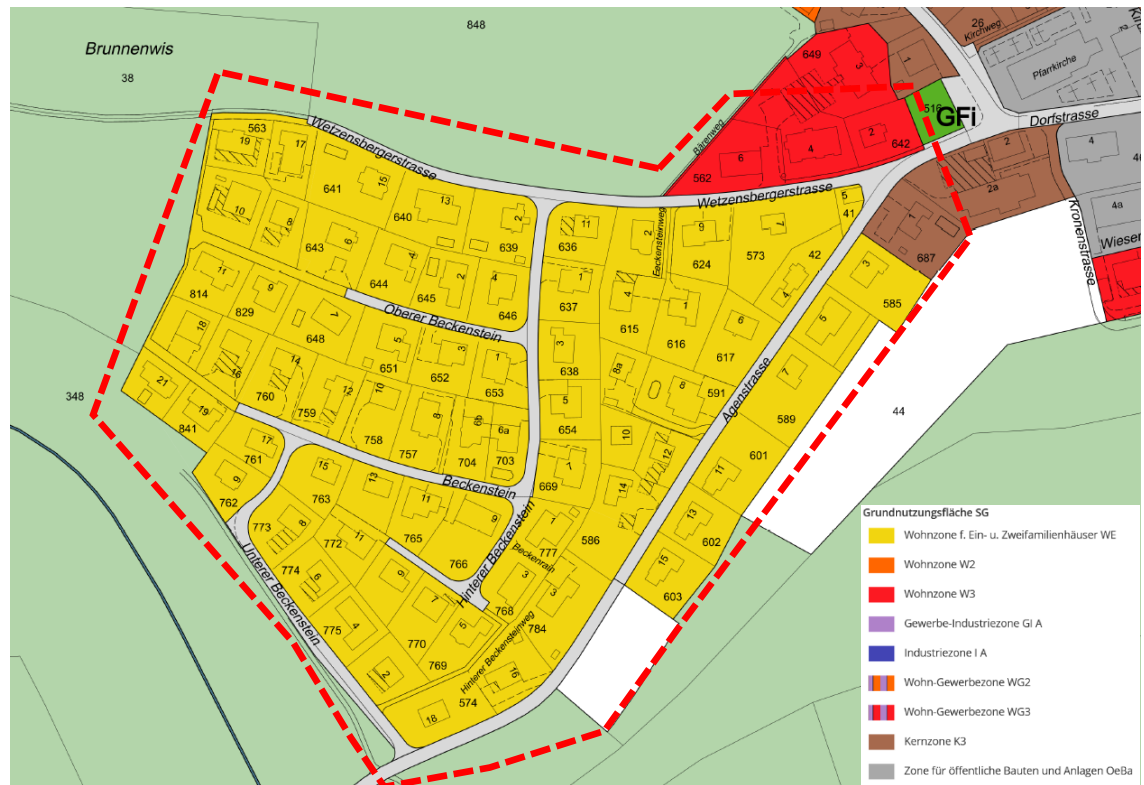


Abbildung 16: Zonenplan in der geplanten Tempo-30-Zone Häggenschwil West

Die Strassenabschnitte und Strassen der Tempo-30-Zone Häggenschwil West befinden sich ausschliesslich in der Wohn- oder Kernzone. Bei den Siedlungsbauen handelt es sich um Wohnbauten. Es herrscht heute eine sehr gute Aufenthalts- und Wohnqualität.

Eine weitere Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität ist aufgrund der ausschliesslichen Wohnnutzung zweckmässig und deshalb anzustreben.

4.6 Auswirkungen auf die ganze Ortschaft

Aufgrund der Lage im Netz und der Sackgassensituation ist mit keinen unerwünschten Auswirkungen (Umlagerungen) auf den weiteren Strassen in der Umgebung zu rechnen bei der Signalisierung der Tempo-30-Zone Häggenschwil West.

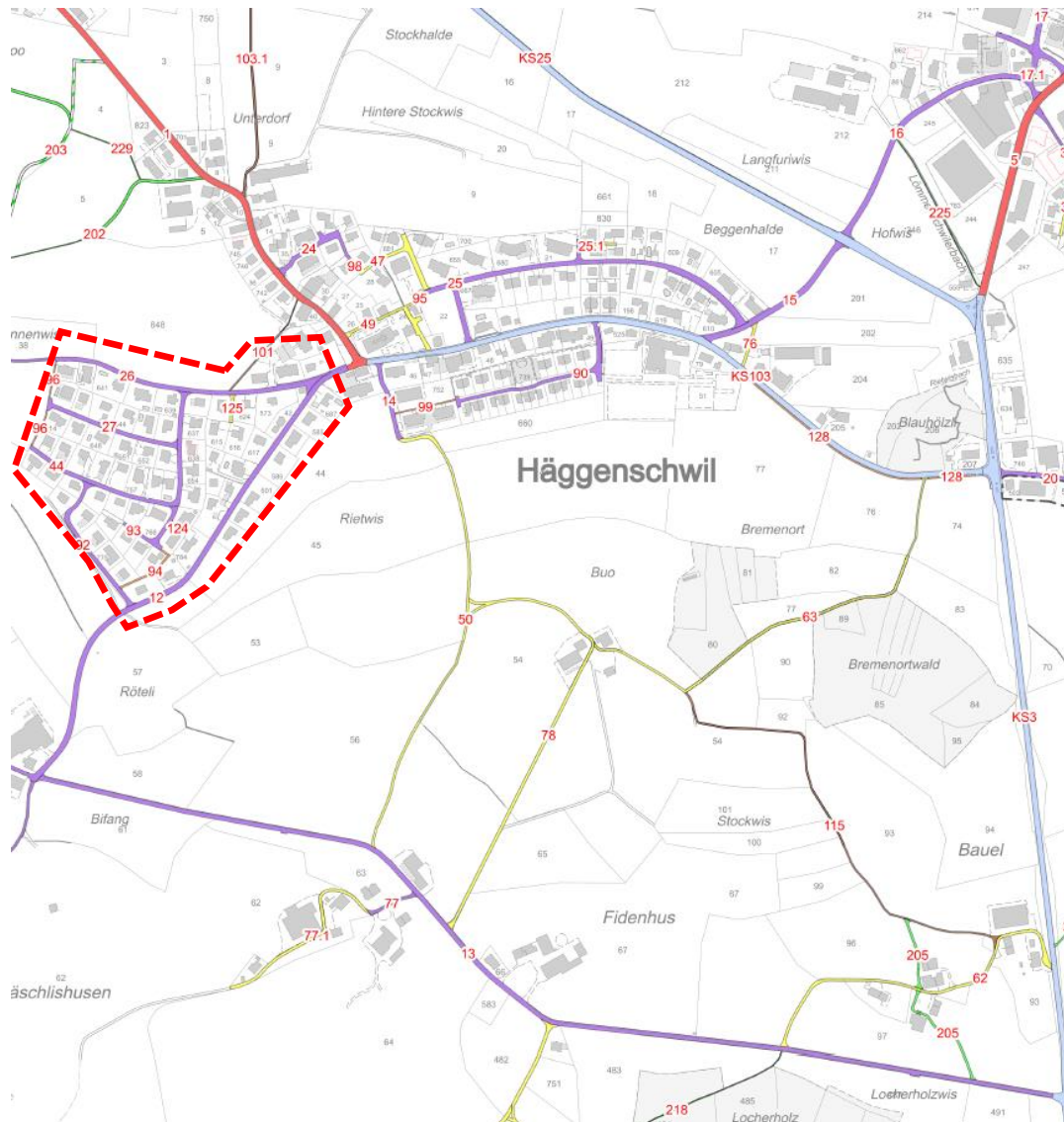


Abbildung 17: Strassennetz in der geplanten Tempo-30-Zone Häggenschwil West

4.7 Massnahmen

Siehe Plan: 20260903_T30 Häggenschwil West_Massnahmenentwurf_print.pdf

5 Beurteilung und Fazit

Die geplante Tempo 30 Zone Häggenschwil West liegt ausschliesslich in der Wohnzone und Kernzone. Die Strassen haben hauptsächlich erschliessenden Charakter und verfügen grossmehheitlich über kein Trottoir. Es gibt untergeordneten Durchgangsverkehr auf der Agenstrasse. Es sind keine unerwünschten Verkehrsumlagerungen bei der Einführung einer Tempo 30 Zone zu erwarten. Fast alle Strassen im geplanten Perimeter der Tempo-30-Zone sind Gemeindestrassen 2. Klasse. Der Beckensteinweg ist eine Gemeindestrasse 3. Klasse.

Aufgrund der intensiven Nutzung der Strassen durch Kinder aus den Wohngebieten sowie auch durch ältere Personen, Wanderer auf den Wanderwegen entlang der Agenstrasse und der Wetztenbergerstrasse und Velofahrenden auf der regionalen Veloroute werden die Strassen intensiv von Fuss- und Radverkehr genutzt.



Abbildung 18: Wanderwegweiser auf der Agenstrasse

Alle Strassen im betrachteten Perimeter sind nicht verkehrorientierte Strassen. Eine Tempo 30 Zone kann aufgrund von örtlichen Verhältnissen liegende Gründen signalisiert werden.

Gemäss Artikel 3 Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) wird eine Tempo-30-Zonen aufgrund der drei Kriterien Benachteiligung (von Kindern und älteren Personen), Sicherheit (aufgrund zahlreicher Situationen mit eingeschränkter Sichtweite) und örtlichen Verhältnissen (aufgrund der schmalen Strasse mit eingeschränkten Kreuzungsmöglichkeiten und unübersichtlichen Stellen) als erforderlich beurteilt.

Der verkehrstechnische Bericht empfiehlt, die maximal zulässige Geschwindigkeit auf den nicht verkehrorientierten Gemeinde- und Privatstrassen im Projektperimeter mittels Anordnung einer Tempo-30-Zone auf 30 km/h zu senken.