

Politische Gemeinde
Kradolf-Schönenberg

Tempo-30-Zone Buhwil Zentrum

Kurzbericht

27. November 2025

Aa33 / tb

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
2	ZIELE UND IST-SITUATION	1
3	GESCHWINDIGKEITSNIVEAU UND VERKEHRSELASTUNG	3
4	EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE	4
5	ABGRENZUNG UND ERFORDERLICHE MASSNAHMEN	6

1 EINLEITUNG

Die Gemeinde Kradolf-Schönenberg möchte aufgrund diverser Anfragen aus der Bevölkerung die Einführung von Tempo-30 auf der Dorfstrasse und der Strasse Bötschmühle in Buhwil - gleichzeitig mit der Projektierung der Dorfstrasse (Sanierungsprojekt und dem behindertengerechten Ausbau der Bushaltestelle) - prüfen lassen. Sie hat nun unser Büro beauftragt, die Machbarkeit und Zweckmässigkeit von Tempo-30 in diesem Gebiet zu prüfen und wenn diese gegeben ist, einen Kurzbericht inklusive Massnahmen- und Signalisationsplan zu erstellen.

2 ZIELE UND IST-SITUATION

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone in Buhwil sollen die Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöht und die Verkehrssicherheit insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Radfahrer und Fussgänger) verbessert werden.

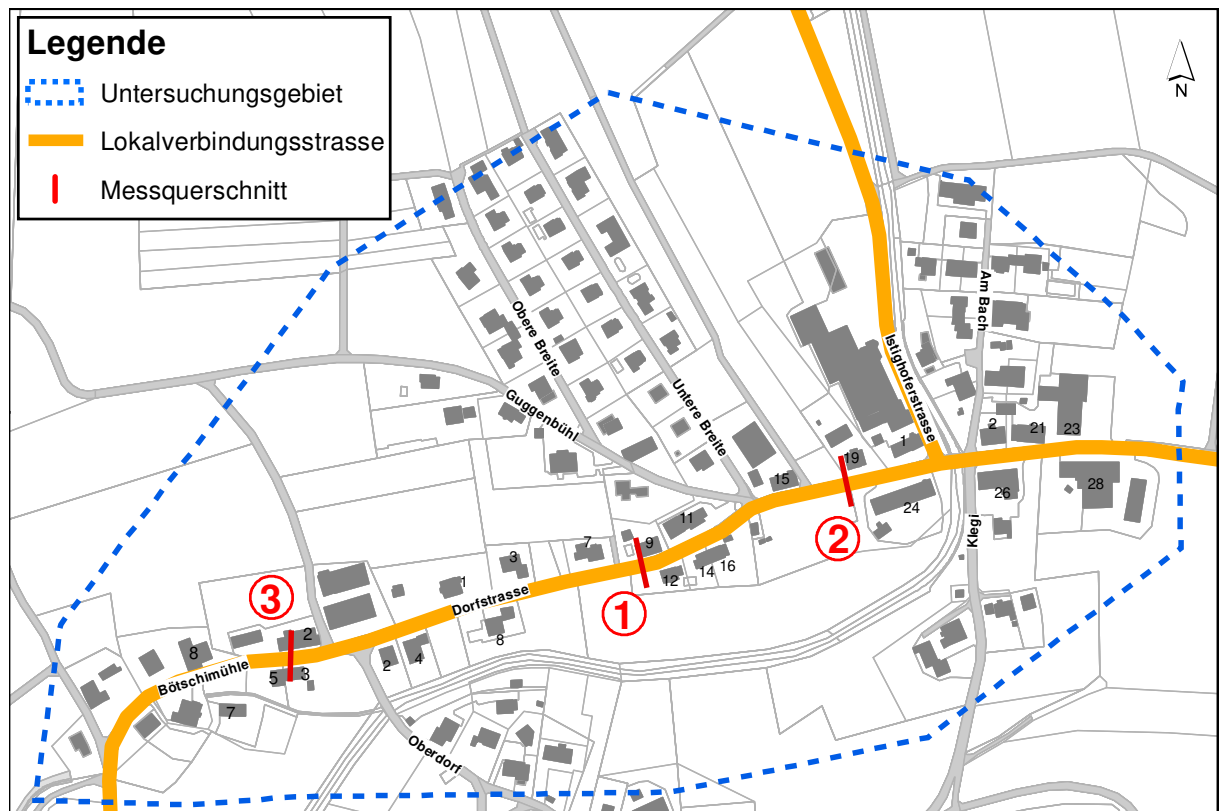


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet, Strassenhierarchie und Messstellen

Die Achse Dorfstrasse / Bötschimühle und die Istighoferstrasse sind Ortsverbindungsstrassen. Dementsprechend gibt es auf ihnen auch Durchgangsverkehr. Die anderen Strassen im Untersuchungsgebiet sind Erschliessungsstrassen. Sie dienen in erster Linie der Erschliessung der Liegenschaften im Untersuchungsgebiet.

Die Strassen im Untersuchungsgebiet sind mehrheitlich beidseitig bebaute siedlungsorientierte Nebenstrassen innerorts. Entlang der Dorfstrasse gibt es auf der Nordseite ein ca. 1.5 m breites Trottoir. Mit dem geplanten Ausbau der Bötschimühle soll künftig auch dort ein Trottoir vorhanden sein. Die anderen Strassen haben kein Trottoir.

Auf der Achse Dorfstrasse / Bötschimühle / Klegi verkehrt eine Buslinie im Stundentakt. Im zentralen Bereich der Untersuchungsstrecke (ca. Höhe Dorfstrasse Nr. 11) befindet sich eine Haltestelle, welche nun behindertengerecht umgebaut resp. versetzt werden muss¹.

Entlang der Dorfstrasse und der Bötschimühle führt eine Freizeitveloroute. Wanderwege durch das Untersuchungsgebiet gibt es nicht.

Im Zonenplan der Gemeinde Kradolf-Schönenberg ist das Untersuchungsgebiet grossmehrheitlich der Dorfzone, der Wohn- und Arbeitszone und Wohnzone zugeordnet. Kleinere Gebiete sind der Arbeitszone Gewerbe und Dienstleistungen, der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, der Landwirtschaftszone sowie der Landschaftsschutzzone zugewiesen. Im Untersuchungsgebiet gibt es grösstenteils Wohnnutzungen sowie Dienstleistungs-, Gewerbe- und Landwirtschaftsbetriebe und eine Schulanlage an der Strasse Guggenbühl nördlich der Dorfstrasse. Diese wird von der Volksschulgemeinde Nollen wieder regelmässig für einzelne Schulklassen für Kurse genutzt. Im Zentrum von Buhwil befindet sich das "Restaurant" Braustübli, welches aber nur einmal im Monat offen hat.

¹ Die neuen Bushaltestellen sind momentan in Planung. Deren Lage und Ausgestaltung ist aber noch nicht definitiv beschlossen. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten dürfte eine normgerechte und sichere Lösung kaum realisierbar sein.

3 GESCHWINDIGKEITSNIVEAU UND VERKEHRSELASTUNG

An 3 Querschnitten (vgl. Abbildung 1) wurden die Geschwindigkeiten von der Gemeinde mit einem automatischen Radargerät, welches unauffällig am Strassenrand montiert wird und die Geschwindigkeit jedes durchfahrenden Fahrzeuges registriert, erfasst.

Tabelle 1: Gemessene Geschwindigkeitsniveaus

Nr.	Messort	Messperiode	Anzahl Fz	V ₅₀ [km/h]	V ₈₅ [km/h]
1	Dorfstrasse 9	20.6. - 1.7.2025	13'200	36	43
2	Dorfstrasse 19	1.11. - 13.11.2025	23'500	32	45
3	Bötschmühle 2	2.7. - 28.7.2025	29'800	41	49

Legende:

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.

Die Messungen zeigen, dass viele Verkehrsteilnehmende zu schnell für die örtlichen Gegebenheiten (nur einseitig Trottoir, unübersichtliche Kurven, geringe Strassenbreite, unübersichtlichen Einmündungen und Liegenschaftsausfahrten, parkierte Autos direkt neben der Strasse etc.) fahren. Dabei wurden während der Erhebungsperiode an allen Messstellen einzelne Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten über 75 km/h, sogar bis zu 93 km/h, erfasst.

Im mittleren Abschnitt der Dorfstrasse befindet sich das Geschwindigkeitsniveau in einem Bereich (V₈₅ > 43 km/h), wo für die Einführung einer Tempo-30-Zone keine flankierende bauliche Massnahmen notwendig sind. Auf Höhe Dorfstrasse 19 liegt das Geschwindigkeitsniveau geradeso in einem Bereich, wo bei der Einführung einer Tempo-30-Zone in einer ersten Phase – mit Ausnahme des Eingangstores – auf flankierende bauliche Massnahmen verzichtet werden kann. Im östlichen Abschnitt der Bötschmühle liegt das Geschwindigkeitsniveau V₈₅ mit 49 km/h in einem so hohen Bereich, dass hier bei einer allfälligen Einführung von Tempo-30 zwingend bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen werden müssten.

Auf den anderen Strassenabschnitten im Untersuchungsgebiet (ohne Istighoferstrasse) ist davon auszugehen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten in einem Bereich liegen, wo bei der Einführung einer Tempo-30-Zone keine bauliche Massnahmen vorzusehen sind.

Der Abschätzung des täglichen Verkehrs während den Erhebungsperioden ergab eine mittlere Verkehrsbelastung von ca. 1'200 bis 2'000 Fahrzeugen pro Tag (in beiden Richtungen zusammen).

Der Lastwagenanteil wurde nicht erhoben. Dieser ist nicht unerheblich. Immer wieder kommt es auch zu Langholztransporten zur Sägerei Thurholz. Zudem führt häufig auch landwirtschaftlicher Verkehr mit Anhängern über die übergeordneten Strassen.

4 EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE

Einzelne Strassen im Untersuchungsgebiet haben zwar eine gewisse übergeordnete Funktion im Strassennetz, können aber trotzdem als nicht verkehrsorientiert² betrachtet werden. Auch bei der Beurteilung basierend auf dem Punkteschema des Kantons Thurgau (Quelle Merkblatt "Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen") können alle für die Tempo-30-Zone geplanten Strassenabschnitte als nicht verkehrsorientiert eingestuft werden.

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 01.01.2015 – 31.12.2024 wurden im Untersuchungsgebiet 4 Unfälle polizeilich registriert. Dabei handelte es sich um

- 2 Selbstunfälle mit einem PW (Bötschmühle, Dorfstrasse),
- einen Selbstunfall mit einem E-Bike (Oberdorf) und
- einen Fussgängerunfall beim Queren der Dorfstrasse auf Höhe Haus Nr. 12 mit einem PW mit Verletzungsfolge

Die Begehungen des Untersuchungsgebietes haben gezeigt, dass diverse Sicherheitsdefizite resp. Gefahrenstellen vorhanden sind. Ohne Trottoir führen die Ausgänge und Ausfahrten von Liegenschaften ungeschützt und teilweise von Häusern, Bäumen, Stützmauern, Hecken, Gebüsch und Zäunen verdeckt direkt auf die Strasse. Die notwendigen Knotensichtweiten gemäss VSS-Norm 40 273, welche bei einer signalisierten Geschwindigkeiten von 50 km/h ca. 50 m betragen sollten, sind bei diversen Ausfahrten und bei den Einmündungen der Guggenbühl und der Klegi in die Dorfstrasse nicht vorhanden. Der eher seltene Begegnungsfall LW / LW, der aber aufgrund des relativ hohen landwirtschaftlichen Verkehrs doch immer wieder vorkommt, ist innerhalb der Fahrbahn nicht möglich. Dementsprechend sind unerwünschte und je nach Situation gefährliche Ausweichmanöver auf das Trottoir notwendig.



² 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.

Die Sicht auf entgegenkommende Lastwagen oder landwirtschaftliche Fahrzeuge ist u.a. auch infolge des Maschendrahtzauns auf der Kurveninnenseite bei der Kuppe im Zentrum von Buhwil eingeschränkt.

Bei verschiedenen Liegenschaften (z.B. Dorfstrasse 1, 3, 7, 8, 11, 12, 14, 16, 21, 24, 26 und 28) befinden sich Querparkfelder, bei denen die Gefahr rückwärts ausparkierender Autos besteht, welche keine genügende Sicht auf die Fahrbahn haben.

Bei der heutigen Bushaltestelle führt der stehende Bus temporär zu Sichteinschränkungen bei den benachbarten Liegenschaftsausfahrten. Zudem kann es zu Fussgängerquerungen (insbesondere auch von Schulkindern, deren Verhalten durch mangelnde Aufmerksamkeit, leichte Ablenkbarkeit und fehlende Konzentrationsfähigkeit Unfälle mitverursachen kann) hinter dem stehenden Bus kommen, was eine Gefahrenstelle bedeutet.

Entlang der Dorfstrasse verläuft ein rege genutzter Freizeitveloweg (Thurgauer Panoramaroute). Es besteht kein Angebot für Velofahrende. D.h. Velos fahren im Mischverkehr, was bei der verhältnismässig geringen Verkehrsbelastung und der Breite < 6.0 m als geringes Sicherheitsdefizit betrachtet werden kann.

All die oben genannten Sicherheitsdefizite stellen bei zu hohen gefahrenen Geschwindigkeiten eine Gefahr dar. Aufgrund der Auswertung der Geschwindigkeiten kann davon ausgegangen werden, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten häufig nicht ausreichend den örtlichen Verhältnissen angepasst werden.

Das Schulhaus an der Strasse Guggenbühl wird teilweise wieder für spezielle Kurse genutzt. Je nach Wohnort kommen die Schulkinder direkt zu Fuss oder mit dem Velo zum Schulhaus oder aber sie werden mit dem Schulbus gefahren. Ansonsten werden Schulkinder des Ortsteils Buhwil entweder mit dem Schulbus zu den jeweiligen "externen" Schulhäusern transportiert, jeweils ab der nächsten Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs, oder sie fahren ab der Oberstufe selbständig mit dem Velo oder Töff. Dementsprechend ist die Achse Dorfstrasse / Bötschimühle ein wichtiger und häufig genutzter Schulweg, sowohl als Längsverbindung als auch als Querung. Somit werden die Strassen häufig von Schulkindern – also von Strassenbenützern, die eines besonderen Schutzes bedürfen – genutzt.

Mit der Tempo-30-Zone wird das Geschwindigkeitsniveau reduziert. Durch die tieferen gefahrenen Geschwindigkeiten wird die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden 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.

Verkehrsverlagerungen auf andere Quartierstrassen sind infolge der Tempo-30-Zone nicht zu erwarten. Der öffentliche Verkehr ist davon betroffen. Die zusätzliche Reisezeit wird aufgrund der kleinen Distanz und der Bushaltestelle innerhalb der geplanten Zone gering ausfallen.

5 ABGRENZUNG UND ERFORDERLICHE MASSNAHMEN

Die Tempo-30-Zone soll den zentralen Bereich von Buhwil (zwischen der Einmündung der Istighoferstrasse und dem Beginn des geraden Abschnitts der Dorfstrasse auf Höhe Haus Nr. 7) umfassen. Hier befindet sich einerseits das Schulhaus und die von den Schulkindern genutzte Bushaltestelle. Andererseits gibt es in diesem Abschnitt mehrere Sicherheitsdefizite, wie z.B. die mangelhafte Sichtweite bei der Einmündung der Strasse Guggenbühl in die Dorfstrasse und der unübersichtliche Kurvenabschnitt mit Kuppe an der Dorfstrasse, die zu geringe Sichtweite bei der eher häufiger genutzten Liegenschaftsausfahrt Dorfstrasse 11 infolge der Hausecke und parkierten Autos etc.

Bei den Ein-/ Ausgängen der Tempo-30-Zone werden die Signale "Beginn/Ende der Zone mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h" (Vorderseite Signal 2.59.1a, Rückseite Signal 2.59.2a) gemäss Signalisations- und Massnahmenplan im Anhang angeordnet. Dort, wo genügend Fahrbahnbreite vorhanden ist (Dorfstrasse Ost und West) werden die Signale auf einem Betonsockel auf die Fahrbahn platziert und einem Leitpfeil ergänzt. Sie sind so anzuordnen, dass bei der Einfahrt in die Tempo-30-Zone eine Torwirkung erzielt wird (Durchfahrtsbreite ca. 4.0 m). Bei der dritten Zufahrt zur Tempo-30-Zone von Norden auf der Strasse Guggenbühl reicht die Fahrbahnbreite nicht aus für ein "Eingangstor", so dass die Signale auf einem Standrohr neben der Fahrbahn platziert werden. Ausserhalb des Siedlungsgebietes ist diese vornehmlich landwirtschaftlich genutzte Strasse gekiest und mit einem Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder belegt. Das Signal 2.30.1 "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" ist hier aktuell nicht vorhanden. Deren Ergänzung ist nicht erforderlich.

Die "Eingangstore" zur Tempo-30-Zone werden zur Verdeutlichung mit der Bodenmarkierung "ZONE 30" versehen. 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 der Einmündung der Strasse Guggenbühl in die Dorfstrasse ist aus Sicherheitsgründen eine Trottoirüberfahrt vorhanden. Diese hat sich bisher bewährt, so dass sie auch im Sanierungsprojekt beibehalten werden soll.

Weitere flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung sind zumindest in einer ersten Phase nicht notwendig. Zur besseren Einhaltung des neuen Tempolimits wird die Gemeinde Kradolf-Schönenberg immer wieder ihr Radargerät mit Geschwindigkeitsanzeige zur Sensibilisierung der Fahrzeuglenker einsetzen. Es ist jedoch zweckmässig, das Geschwindigkeitsniveau ein Jahr nach Einführung der Tempo-30-Zone mit einem verdeckten Radargerät zu kontrollieren.

Sollte der Zielwert für Tempo-30-Zonen ($V_{85} \leq 38$ km/h) nicht erreicht werden, sind weitere Massnahmen zu prüfen.

ANHANG