



Version 2.0 / 08.04.2024 / VP 19-5005

# Triengen, Gebiet Gisler

## Kurzgutachten

### Begegnungszone / Tempo-30-Zone

#### Auftraggeber

Gemeindeverwaltung Triengen  
Bau und Infrastruktur  
Oberdorf 2  
6234 Triengen

#### Verfasser

VIAPLAN AG  
Centralstrasse 34  
6210 Sursee

Aschi E. Schmid  
Bauingenieur FH / SVI  
Zertifizierter Verkehrsexperte

Nadia Hofstetter  
MSc ETH Raumentwicklung & Infrastruktursysteme  
Verkehringenieurin



CERTIFIED EXPERT  
ISO 17024/SEC 03.1  
SCHMID ASCHI E.  
0107



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1	Auftraggeber	1
1.2	Ausgangslage	1
1.3	Ziele	1
1.4	Wirkung und Ziele von Geschwindigkeitsreduktionen	1
1.5	Grundlagen	2
1.6	Begriffe und Abkürzungen	2
<b>2</b>	<b>Analyse</b>	<b>3</b>
2.1	Perimeter	3
2.2	Strassenklassifizierung	4
2.3	Nutzung und Typisierung	5
2.4	Strassenraum	6
2.5	Geschwindigkeitsmessungen	11
2.6	Unfälle	12
2.7	Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite	13
2.8	Mögliche Auswirkung Tempo-30-Zone / Begegnungszone	15
<b>3</b>	<b>Eignung Begegnungszone / Tempo-30-Zone</b>	<b>16</b>
3.1	Beurteilung gesetzliche Grundlagen	16
3.2	Notwendigkeit	16
3.3	Zweckmässigkeit	17
3.4	Verhältnismässigkeit	17
3.5	Fazit	17
<b>4</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>18</b>
<b>5</b>	<b>Antrag</b>	<b>18</b>

## ANHANGVERZEICHNIS

- Anhang 1** Verkehrsmessungen
- Anhang 2** Aspekte zu Realisierung einer Begegnungszone

## ÄNDERUNGSVERZEICHNIS

Version	Datum	Kapitel	Änderung	Autor
1.0	05.08.2020	Alle	Erstfassung	NH / SA
2.0	08.04.2024	Alle	Gemäss Besprechung mit Auftraggeber	SA



## 1 EINLEITUNG

### 1.1 Auftraggeber

Auftraggeber für das Kurzgutachten Begegnungszone / Tempo-30-Zone im Gebiet Gisler in der Gemeinde Triengen, ist der Gemeinderat Triengen, vertreten durch Lukas Schwegler, Abteilungsleiter Bau und Infrastruktur.

### 1.2 Ausgangslage

Die Gemeinde Triengen möchte auf Wunsch der Umwelt- und Energiekommission die Verkehrsmassnahmen für eine Geschwindigkeitsreduktion (Tempo-30-Zone, Begegnungszone) im Gebiet Gisler prüfen. Heute ist im Gislerfeld eine Begegnungszone signalisiert.

Die Gemeinde Triengen hat die VIAPLAN AG beauftragt ein Kurzgutachten für eine Tempo-30-Zone sowie eine Begegnungszone im Gebiet Gisler zu erarbeiten.

### 1.3 Ziele

Mit dem vorliegenden Gutachten soll überprüft werden, ob eine Tempo-30-Zone sowie eine Begegnungszonen im Gebiet Gisler nötig, zweck- und verhältnismässig sind. Wenn dies zutrifft, soll aufgezeigt werden, mit welchen Massnahmen (Signalisation, Markierung, Gestaltung) diese Zonen realisiert werden können.

### 1.4 Wirkung und Ziele von Geschwindigkeitsreduktionen

Mit der Realisierung einer Tempo-30-Zone respektive einer Begegnungszone werden folgende Ziele verfolgt:

- Mehr Sicherheit für Fussgänger:innen und Velofahrende, insbesondere für Schulkinder und Bewohner
- Sicheres Queren der Strassen
- Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Verzweigungen und Ausfahrten

Die Geschwindigkeit Tempo 30 km/h führt zu einer ruhigeren Fahrweise und erhöht die Verkehrssicherheit grundsätzlich, da sich der Anhalteweg im Vergleich zu Tempo 50 km/h massgeblich verkürzt. Dadurch sinkt die Kollisionswahrscheinlichkeiten und durch das geringere Geschwindigkeitsniveau nimmt die Unfallschwere im Kollisionsfall deutlich ab. Dies ist besonders bei Unfällen mit Fussgänger:innen und Velofahrenden von enormer Bedeutung.

In Begegnungszonen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h. Fussgänger:innen und Benutzer:innen von fahrzeugähnlichen Geräten dürfen die ganze Verkehrsfläche benutzen. Sie sind vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Begegnungszonen schaffen Raum für Begegnungen und Spielen. Sie geben den Menschen die Möglichkeit, sich bei einem spontanen Treffen in Ruhe austauschen zu können. Damit werden soziale Banden gestärkt und nachbarschaftliche Beziehungen gefördert. Begegnungszonen können für ein Quartier zu einem identitätsstiftenden Element und soziokulturellen Kristallisationspunkt werden.



## 1.5 Grundlagen

- Strassenverkehrsgesetz (SVG)
- Verkehrsregelnverordnung (VRV)
- Signalisationsverordnung (SSV)
- Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen
- Strassen- und Parkplatzreglement der Einwohnergemeinde Triengen vom 3. Mai 2010
- Teilrichtplan Verkehr der Gemeinde Triengen vom 5. Juli 2010
- Kommunales Strassennetz Einreichungsplan der Gemeinde Triengen vom 20. Juni 2016
- WebGIS Luzern, Stand Mai 2020
- Geltende SN Normen / VSS-Normen
- Unfalldaten VUGIS Gebiet Gisler, 01.01.2015 – 31.12.2019 (Daten der KAPO Luzern)
- Örtliche Kenntnisse

## 1.6 Begriffe und Abkürzungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr; Mittelwert aus allen Tagen des Jahres (Montag bis Sonntag, Fahrzeugkategorie 2 - 4)
FäG	Fahrzeugähnliche Geräte (z.B. Rollbrett, Kickboard, ...)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
V <sub>85</sub>	Höchstgeschwindigkeit, die von 85% aller Fahrzeuge nicht überschritten wird
V <sub>50</sub>	Höchstgeschwindigkeit, die von 50% aller Fahrzeuge nicht überschritten wird



## 2 ANALYSE

### 2.1 Perimeter

Das Gebiet Gisler liegt im nordwestlichen Teil der Gemeinde Triengen. Der Betrachtungsperimeter umfasst folgende Strassen:

- Ballyweg
- Gislerfeld
- Gislermatte
- Gislermattstrasse
- Gislerstrasse
- Grünfeldmatte
- Murhubelstrasse

Damit ein ruhiger und sicherer Verkehrsfluss entsteht, sollen die betroffenen Strassen verkehrsberuhigt gestaltet werden. Neben einer Tempo-30-Zone sollen beim Gislerfeld, bei der Gislermatte sowie bei der Grünfeldmatte, Begegnungszonen geprüft werden.

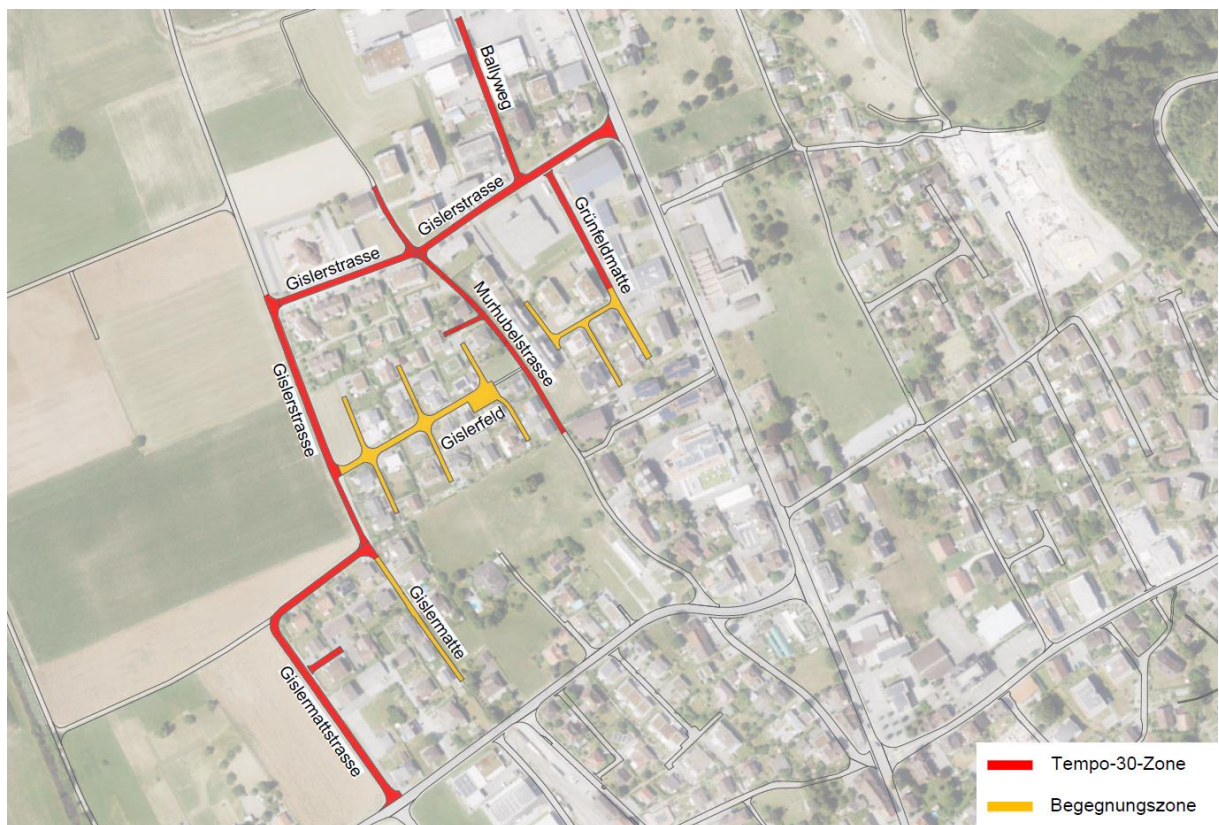


Abbildung 1: Perimeter Begegnungszone / Tempo-30-Zone Gebiet Gisler



## 2.2 Strassenklassifizierung

Gemäss kantonalem Strassengesetz (StrG) werden die Strassen in folgende Strassenkategorien eingeteilt:

- a. Kantonsstrassen
- b. Gemeindestrassen
- c. Güterstrassen
- d. Privatstrassen

Gestützt auf das kantonale Strassengesetz (StrG) und die kantonale Strassenverordnung (StrV) hat die Gemeinde Triengen die Gemeindestrassen und die Güterstrassen je in drei Klassen eingeteilt. In der Strassenverordnung sind die Klassen umschrieben. Gemäss dem Strasseneinreichungsplan der Einwohnergemeinde Triengen sind die betrachteten Strassen wie folgt klassiert:

Strasse	Klassierung
Ballyweg	Privatstrasse
Gislerfeld	Privatstrasse
Gislermatte	Privatstrasse
Gislermattstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Gislerstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Grünfeldmatte	Privatstrasse
Murhubelstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse

Tabelle 1: Klassierung Strassen im Betrachtungsperimeter, gemäss Strasseneinreichungsplan Gemeinde Triengen



Abbildung 2: Kartenausschnitt Güter- und Waldstrassen (Geoportal Kanton Luzern, Zugriff am 23.06.2020)



In der Strassenverordnung wird die Funktion von Gemeindestrassen 2. und 3. Klasse umschrieben. Privatstrassen werden im Strassengesetz beschrieben.

### **Gemeindestrassen**

Gemeindestrassen 2. Klasse dienen vorwiegend dem Verkehr innerhalb der Gemeinde, der Groberschliessung und dem Anschluss von Quartieren an die übergeordneten Strassen. Sie haben überwiegend Sammelfunktion und sind in der Regel nutzungs- und verkehrsorientiert. Sie können Achsen des öffentlichen Personenverkehrs sein.

Gemeindestrassen 3. Klasse dienen der Feinerschliessung von Quartieren und münden in verkehrs- oder nutzungsorientierte Gemeindestrassen. Sie haben überwiegend Erschliessungsfunktion und sind in der Regel nutzungsorientiert.

### **Privatstrassen**

Privatstrassen dienen der Erschliessung des Baugebiets. Sie sind nicht dem Gemeingebrauch gewidmet. Sie können durch Dienstbarkeiten oder durch Öffentlicherklärung einer beschränkten öffentlichen Nutzung zur Verfügung gestellt werden.

## **2.3 Nutzung und Typisierung**

Die Strassen im Perimeter haben ein siedlungsorientiertes Erscheinungsbild. Sie werden durch die angrenzende Wohnnutzung geprägt und dienen der Erschliessung von Wohnquartieren. Im nordöstlichen Teil des Perimeters befinden sich verschiedene Gewerbebetriebe.

Im Verkehrsrichtplan werden die Strassen nach ihrer Funktion in Erschliessungsstrassen, Sammelstrassen, Verbindungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen typisiert. Gemäss Verkehrsrichtplan der Gemeinde Triengen sind die betrachteten Strassen wie folgt typisiert:

Strasse	Typisierung
Ballyweg	Erschliessungsstrasse
Gislerfeld	Erschliessungsstrasse
Gislermatte	Erschliessungsstrasse
Gislermattstrasse	Sammelstrasse
Gislerstrasse	Sammelstrasse
Grünfeldmatte	Erschliessungsstrasse
Murhubelstrasse	Erschliessungsstrasse

Tabelle 2: Typisierung Strassen, gemäss Verkehrsrichtplan der Gemeinde Triengen

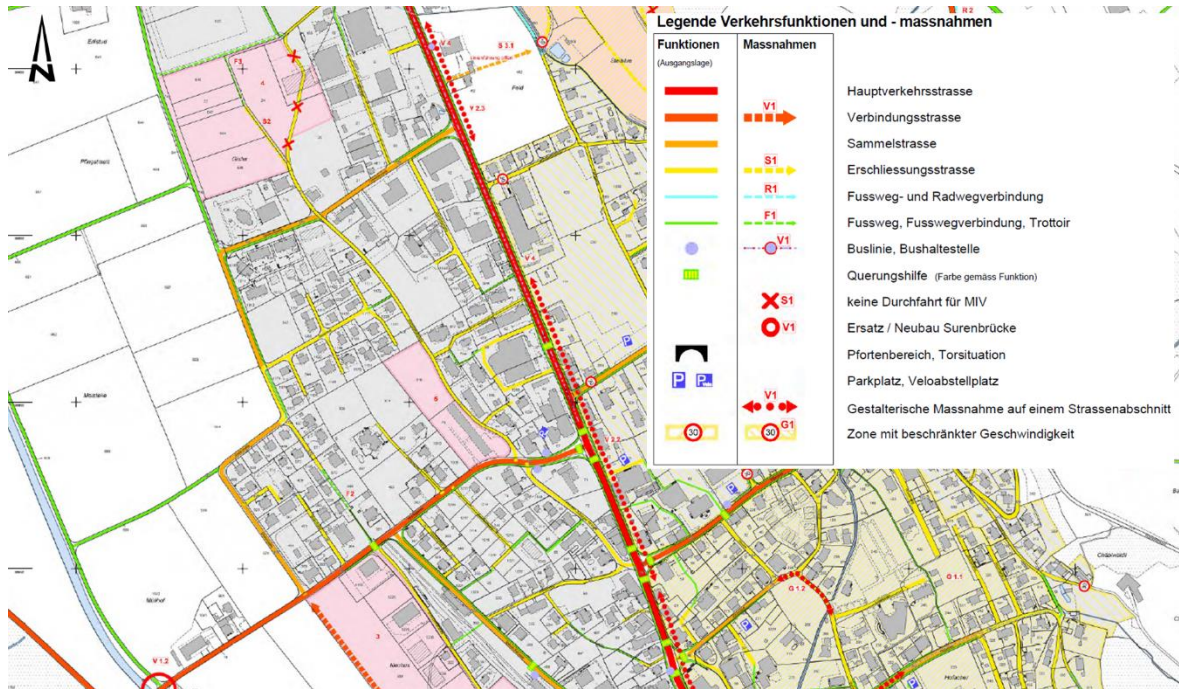


Abbildung 3: Ausschnitt Karte Teilrichtplan Verkehr Gemeinde Triengen

## 2.4 Strassenraum

Der Perimeter umfasst sieben verschiedene Strassen. Im Gebiet Gisler gilt heute das Temporegime 50 generell. Die einzige Ausnahme bildet das Gislerfeld, welches als Begegnungszone signalisiert ist. Diese Verkehrsanordnung erscheint jedoch bei den Publikationen der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) nicht. Es ist anzunehmen, dass diese Begegnungszone nicht offiziell publiziert ist. Im Gebiet Gisler gilt grundsätzlich Rechtsvortritt. Einzig die Einmündung der Gislerstrasse in die Kantonsstrasse und die Einmündung der Gislermattstrasse in die Mühlegasse sind als «Kein Vortritt» markiert. In einem grossen Teil des Gebietes werden die Verkehrsteilnehmer im Mischverkehr geführt. Zudem ist auf den Strassen keine Mittellinie markiert. Im Folgenden werden die verschiedenen Strassen kurz beschrieben.





## 2.4.1 Ballyweg

Der Ballyweg verläuft ab der Gislerstrasse in Richtung Norden. Er weist eine Länge von rund 140 m auf und endet in einer Sackgasse. Die Verkehrsteilnehmer werden im Mischverkehr geführt. Die Strassenbreite beträgt 4.80 m.



Abbildung 4: Ballyweg Blick Richtung Norden



Abbildung 5: Ballyweg Blick Richtung Gislerstrasse

## 2.4.2 Gislerfeld

Das Gislerfeld verläuft ab der Gislerstrasse in Richtung Nordosten. Die Hauptachse des Gislerfeldes weist eine Länge von rund 145 m auf. Am Ende dieser Hauptsache verbindet ein Fussweg das Gislerfeld mit der Murhubelstrasse. Die Hauptsache verzweigt drei Mal jeweils in Richtung Norden und Süden. Diese sechs Äste des Gislerfeldes sind Sackgassen. Die Strassenbreite der Hauptsache beträgt rund 5.0 m und die Strassenbreiten der Äste rund 3.5 m. Die Verkehrsteilnehmer werden im gesamten Gislerfeld im Mischverkehr geführt.



Abbildung 6: Gislerfeld Blick Richtung Nordosten



Abbildung 7: Gislerfeld Blick Richtung Gislermattstrasse



### 2.4.3 Gislermattstrasse

Die Gislermattstrasse verläuft ab der Mühlegasse in Richtung Nordwesten. Sie weist nach rund 175 m eine markante Rechtskurve und nach weiteren rund 100 m eine Linkskurve auf. Nach weiteren rund 210 m mündet die Strasse in die Gislerstrasse. Die Gislermattstrasse weist eine Breite zwischen 2.9 und 5.5 m auf. Im Abschnitt bis zur markanten Linkskurve werden die Verkehrsteilnehmer im Mischverkehr geführt. Auf der Geraden bis zur Gislerstrasse ist auf der Gislermattstrasse auf den ersten 60 m ein Längsstreifen für Fussgänger markiert. Diese Markierung weist eine Breite von rund 2.40 m auf. In diesem Strassenabschnitt beträgt die Strassenbreite lediglich 2.9 m. Ab dem Gislerfeld verläuft auf der rechten Strassenseite ein einseitiges Trottoir. Das Trottoir hat eine Breite von ca. 2.0 m. Nach der Linkskurve ist ein privatrechtliches Lastwagenfahrverbot für die Parzelle Nr. 622 signalisiert. Dieses Signal ist obsolet und kann entfernt werden, da die Güterstrasse auf der Parzelle Nr. 622 mit einem anderen Fahrverbot signalisiert ist.



Abbildung 8: Gislermattstrasse Blick Richtung Mühlegasse



Abbildung 9: Gislermattstrasse Zwischenabschnitt



Abbildung 10: Gislermattstrasse Blick Richtung Gislerfeld



Abbildung 11: Gislermattstrasse Blick Richtung Gislermatte



## 2.4.4 Gislerstrasse

Die Gislerstrasse befindet sich im Norden des Betrachtungsperimeters und verläuft ab der Kantonsstrasse in Richtung Südwesten bis zur Gislermattstrasse. Sie weist eine Länge von rund 315 m auf. Bis zum Ballyeg verläuft auf der rechten Strassenseite ein einseitiges Trottoir, welches eine Breite von 2.0 m aufweist. Ab der Murhubelstrasse bis zur Gislermattstrasse gibt es auf der rechten Strassenseite einen Gehbereich für Fussgänger:innen. Dieser verläuft hinter parkierten Autos, die rückwärts über den Gehbereich fahren. Er weist eine Breite von 2.5 m auf. Die Strassenbreite der Gislerstrasse beträgt zwischen 5.0 und 6.0 m.



Abbildung 12: Gislerstrasse Blick Richtung Kantonsstrasse



Abbildung 13: Gislerstrasse Blick Richtung Gislermattstrasse

## 2.4.5 Gislermatte

Die Gislermatte besteht aus zwei verschiedenen Strassenstücken welche jeweils in einer Sackgasse enden. Das erste Strassenstück verläuft ab der Gislermattstrasse in Richtung Südosten. Nach rund 130 m endet die Strasse. Ein Fussweg verbindet dieses Stück mit der Mühlegasse. Der Zweite Abschnitt verläuft ab der Gislermattstrasse in Richtung Nordosten und weist eine Länge von lediglich 30 m auf. Bei allen Strassenstücken werden die Verkehrsteilnehmer im Mischverkehr geführt.



Abbildung 14: Gislermatte Blick Richtung Mühlegasse



Abbildung 15: Gislermatte kurze Stichstrasse



## 2.4.6 Grünfeldmatte

Die Grünfeldmatte verläuft ab der Gislerstrasse in Richtung Süden und endet in einer Sackgasse. Ein Fussweg führt weiter bis zur Kantonsstrasse. Die Verkehrsteilnehmer werden im Mischverkehr geführt. Die Strassenbreite beträgt zwischen 3.5 und 4.8 m.



Abbildung 16: Grünfeldmatte



Abbildung 17: Grünfeldmatte Blick Richtung Gislerstrasse

## 2.4.7 Murhubelstrasse

Die Murhubelstrasse verläuft an der Mühlegasse in Richtung Norden. Die Strasse weist bis zur Gislerstrasse eine Länge von rund 380 m auf. Nach rund 105 m ist ein Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahräder (Signal 2.14) signalisiert. Diese Signalisation ist rechtskräftig verfügt und publiziert. Sie gilt bis zur Gislerstrasse. Die Strassenbreite beträgt zwischen 3.0 und 4.0 m. Die Verkehrsteilnehmer werden im Mischverkehr geführt.



Abbildung 18: Murhubelstrasse Blick Richtung Gislerstrasse



Abbildung 19: Murhubelstrasse Blick Richtung Mühlegasse



## 2.5 Geschwindigkeitsmessungen

Im Gebiet Gisler wurden an drei verschiedenen Standorten Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Die Messungen an der Messstelle 1 fanden vom Dienstag, 02. Juni 2020 bis Dienstag, 09. Juni 2020 und die Messungen an den Messstellen 2 und 3 vom 24. Juni.2020 bis 01. Juli 2020 statt.

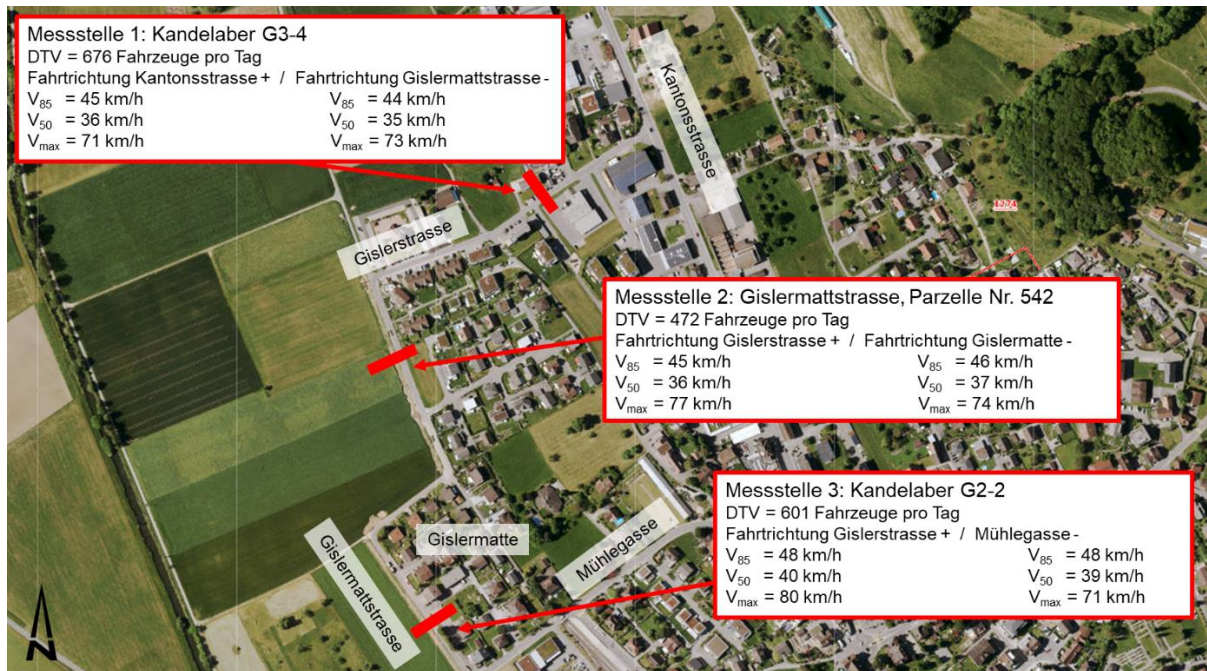


Abbildung 20: Messstelle Geschwindigkeitsmessungen Seitenradar

Der DTV (Anzahl Fahrzeuge pro Tag) lag zwischen rund 470 Fahrzeugen (Messstelle 2) und ca. 680 Fahrzeugen (Messstelle 1). Die für die Beurteilung massgebende Geschwindigkeit  $V_{85}$  liegt bei den Messstellen 1 und 2 bei rund 45 km/h und bei der Messstelle 3 bei 48 km/h.

Bei der Messstelle 2 wurden am Samstag 27. Juni 2020 ab ca. 7:30 Uhr bis ca. 8:00 Uhr sehr viele Ereignisse aufgezeichnet. Die Geschwindigkeit lag jeweils bei 10 km/h. Diese Ergebnisse lassen sich entweder durch einen Joggingevent erklären oder aber durch einen technischen Defekt.

Aufgrund technischer Probleme wurde bei der Messstelle 3 nur bis am 01. Juli 2020 um 10:00 Uhr anstatt bis um 15:20 Uhr gemessen. Zusätzlich wurden in der Nacht vom Sonntag 28. Juni 2020 auf Montag 29. Juni 2020 (22:30 Uhr bis 8:20 Uhr) keine Fahrzeuge aufgezeichnet. Die Geschwindigkeitsmessungen sind jedoch trotzdem repräsentativ, einzig der effektive DTV dürfte etwas höher sein.

Das ermittelte Geschwindigkeitsniveau zeigt, dass  $V_{85}$  bei allen drei Messstellen höher als 42 km/h liegt und somit neben der Signalisation und den Toren auch gestalterische und / oder bauliche Massnahmen für die Einführung einer Tempo-30-Zone zwingend sind.



## 2.6 Unfälle

In den letzten fünf Jahren (01.01.2015 bis 31.12.2019) wurden im Projektperimeter vier Unfälle polizeilich registriert. Es ereigneten sich folgende Unfälle:

Nr.	Jahr	Monat	Unfalltyp	Unfallschwere
1	2018	Oktober	Einbiegeunfall	Leichtverletzt
2	2016	August	Schleuder- oder Selbstunfall	Sachschaden
3	2018	Oktober	Schleuder- oder Selbstunfall	Sachschaden
4	2015	Juni	Abbiegeunfall	Sachschaden

Tabelle 3: Übersicht Unfälle in den letzten fünf Jahren (VUGIS KAPO Luzern)

Die vier Unfälle können nicht auf das Temporegime im Betrachtungsperimeter zurückgeführt werden.

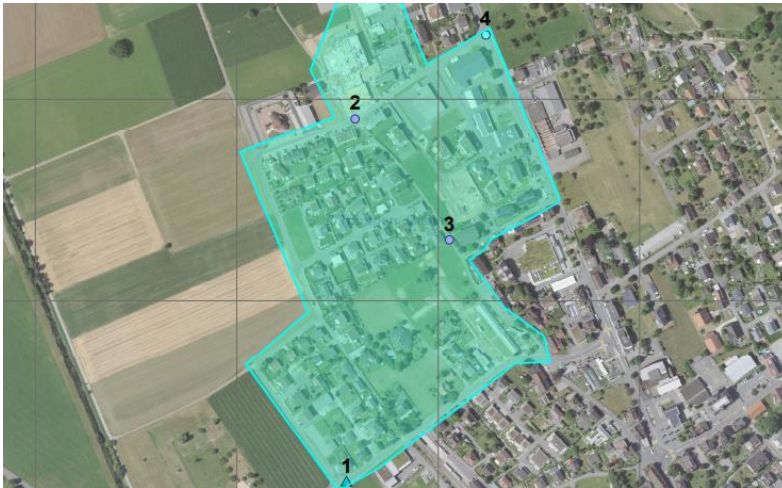


Abbildung 21: Unfallauswertung 01.01.2015 – 31.12.2019 (VUGIS KAPO Luzern)



## 2.7 Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite

### 2.7.1 Ungenügende Sichtweiten

Im Gebiet Gisler gibt es zahlreiche Grundstücke und Parkfelder, die direkt von der Strasse erschlossen werden. Stehen auf den Parkfeldern mehrere Fahrzeuge nebeneinander ist die Sicht auf die Seitenbereiche eingeschränkt. Zusätzlich wird die Situation dadurch verschlechtert, dass Bepflanzungen, Mauern und andere Gegenstände die Sicht zwischen zwei Verkehrsteilnehmern behindern. Oft erfordert die Wegfahrt aus den Parkfeldern und den Grundstückszufahrten Rückwärtsmanöver auf die Fahrbahn. Fussgänger:innen, fahrzeugähnliche Gefährte (FäG), Velofahrende und der motorisierte Verkehr werden dadurch teilweise nur spät erkannt, was das Unfallrisiko erhöht.

Zusätzlich sind in vielen Knoten die Knotensichtweiten durch parkierte Autos, durch Hecken oder andere Gegenstände eingeschränkt.



Abbildung 22: Parkfelder Grünfeldmatte



Abbildung 23: Parkfelder Gislerstrasse



Abbildung 24: Knotensichtweite Gislerfeld



Abbildung 25: Knotensichtweite Grünfeldmatte

Mit einer Tempo-30-Zone respektive einer Begegnungszone reduzieren sich die gefahrenen Geschwindigkeiten. Die gefährlichen Konflikte zwischen zu Fuss gehenden und dem motorisierten Individualverkehr können vermindert und die Situationen entschärft werden. Durch die Reduktion der Geschwindigkeiten werden die Bremswege reduziert, dadurch sind geringere Knotensichtweiten notwendig.



## 2.7.2 Besondere Schutzbedürfnisse bestimmter Benutzergruppen

Die Kinder aus dem Wohnquartier, welche die Strassen als Schulweg oder für andere Aktivitäten benutzen, haben gegenüber Erwachsenen reduzierte kognitive Fähigkeiten.

Sie können nicht rechtzeitig oder nicht richtig auf die Gefahren reagieren, die vom motorisierten Fahrzeugverkehr ausgehen. Speziell in Gruppen auf dem Schulweg ist die Ablenkung so gross, dass Fahrzeuge nicht wahrgenommen werden und die davon ausgehenden Gefahren nicht erkannt werden.

Da die Verkehrsteilnehmer zu grossen Teilen im Mischverkehr geführt werden, müssen die Schüler die Fahrbahn als Gehbereich nutzen. Somit kann es leicht zu einem Konflikt zwischen dem Fussverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr kommen und damit eine potenzielle Gefahrenstelle entstehen.

Die verkehrsarmen Quartierstrassen werden von den Kindern als Spielfläche und Aufenthaltsfläche genutzt.

Mit einer Tempo-30-Zone respektive Begegnungszone kann die bestimmte Benutzergruppe «Kinder» zusätzlich geschützt werden. Dieser Schutz kann flächendeckend nicht anders erreicht werden.

## 2.7.3 Mischverkehr

Die Strassen im Gebiet Gisler werden überwiegend im Mischverkehr geführt und die Grundstücke grenzen direkt an die Fahrbahn. Alle Verkehrsteilnehmer teilen sich die Strassenfläche.

In einer Tempo-30-Zone sowie in einer Begegnungszone gilt der Grundsatz der Koexistenz und der gegenseitigen Rücksichtnahme. Durch die tieferen Geschwindigkeiten wird es für den Fussgänger:innen

sicherer die Fahrbahn zu queren und einfacher die verkehrliche Situation zu überblicken. Weiter führen Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen zu einer Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.

## 2.7.4 Strassenbreiten

Bei der Gislermattstrasse und der Gislerstrasse variieren die Strassenbreiten zwischen ca. 5.0 m und ca. 6.0 m. Gemäss VSS-Norm 40 044 ist bei Sammelstrassen (Quartiersammelstrassen) der Begegnungsfall Lastwagen mit Personenwagen bei reduzierter Geschwindigkeit massgebend. Bei 30 km/h wäre gemäss VSS-Norm 40 201 eine Strassenbreite von 5.25 m notwendig. Das Erscheinungsbild der Strassen ist zu breit und führt zu höheren Geschwindigkeiten.

Bei der Einführung einer Tempo-30-Zone sind neben der Signalisation und den Toren auch gestalterische und / oder bauliche Massnahmen zwingend notwendig.





## **2.8 Mögliche Auswirkung Tempo-30-Zone / Begegnungszone**

Die betrachteten Strassen haben keine übergeordnete Funktion im Strassennetz. Die Strassen dienen hauptsächlich zur Erschliessung des Quartiers. Deshalb hat die Einführung einer Tempo-30-Zone und der Begegnungszonen keine negativen Auswirkungen auf das Strassennetz und die umliegenden Quartiere.

Aufgrund der tiefen Geschwindigkeiten werden die Lärm- und Schadstoffemissionen reduziert. Durch die tiefen Geschwindigkeiten wird zusätzlich eine hohe Sicherheit für die Fussgänger:innen und die Velofahrenden erreicht.

Da es an der Kreuzung Mühlegasse / Kantonsstrasse oft zu Stau kommt, werden die Gislermattstrasse sowie die Gislerstrasse als Ausweichroute benutzt, was zu Mehrverkehr (Durchgangsverkehr) auf diesen Strassen führt. Durch die Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Gislermattstrasse und der Gislerstrasse kann diese Problematik etwas entschärft werden.



### 3 EIGNUNG BEGEGNUNGZONE / TEMPO-30-ZONE

#### 3.1 Beurteilung gesetzliche Grundlagen

Tempo-30-Zonen können nur innerorts in der Regel auf nicht verkehrsorientierten Strassen angeordnet werden (Art. 108 Absatz 5 Bst. e SSV).

Begegnungszonen können in Wohn- und Geschäftsbereichen nur innerorts und nur auf Nebenstrassen, die einen möglichst gleichartigen Charakter aufweisen, angeordnet werden (Art. 108 Absatz 5 Bst. e SSV).

Das Gebiet Gisler liegt im Innerortsbereich. Die betrachteten Strassen weisen ein siedlungsorientiertes Erscheinungsbild auf. Die Begegnungszonen sind auf Nebenstrassen mit gleichartigem Charakter projektiert.

Die Grundvoraussetzung für die Einführung einer Begegnungszone sowie einer Tempo-30-Zone im Gebiet Gisler ist gegeben.

#### 3.2 Notwendigkeit

Mit einer Tempo-30-Zone und den Begegnungszonen wird eine hohe Wohnqualität geschaffen, da mit niedrigen Geschwindigkeiten weniger Lärm durch den MIV erzeugt wird.

Im Gebiet Gisler ist mit Benutzergruppen mit besonderem Schutzbedürfnis (vorwiegend Kinder) zu rechnen. Nur mit einer Tempo-30-Zone und den Begegnungszonen können diese ausreichend und flächendeckend geschützt werden.

Zur Behebung der Gefahren bei ungenügenden Sichtweiten muss das Sichtfeld freigehalten werden. Mit der Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten nach Art. 108 SSV auf 30 km/h respektive 20 km/h kann lediglich eine Verbesserung der Sicht auf den MIV erreicht werden. Für die FäG und die Velofahrenden werden die entsprechenden Sichtfelder unabhängig von der signalisierten Geschwindigkeit

bestimmt. Die Einführung einer Tempo-30-Zone respektive einer Begegnungszone verbessert die Situation, da diese Zonen ein vorsichtiges Fahrverhalten der Fahrzeuglenker fördern. Die Freihaltung der Sichtfelder kann auch mit physischen Elementen unterstützt werden.

Eine Tempo-30-Zone und die Begegnungszonen im Gebiet Gisler sind erforderlich, um die gewünschte Verkehrssicherheit der verschiedenen Nutzgruppen und zu erreichen.

Im Gebiet Gisler ist die Notwendigkeit für die Einführung einer Tempo-30-Zone sowie von Begegnungszonen gegeben.



### **3.3 Zweckmässigkeit**

Als zweckmässig kann eine Massnahme beurteilt werden, mit welcher die angestrebten Ziele erreicht werden können.

Im Gebiet Gisler ist die Zweckmässigkeit für die Anordnung einer Tempo-30-Zone sowie von Begegnungszonen gegeben. Die gesetzten Ziele, primär Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Steigerung der Wohnqualität (Lärmreduktion) sowie der Aufenthaltsqualität (Spielbereich), können mit Verkehrsanordnungen erreicht werden.

### **3.4 Verhältnismässigkeit**

Bei Verkehrsanordnungen sind jene Massnahmen zu wählen, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreichen. Eine Tempo-30-Zone und Begegnungszonen sind verhältnismässig, wenn mehrere Ziele mit der Einführung solcher Zonen erreicht werden, die mit anderen Massnahmen nicht erreicht werden können.

Die Tempo-30-Zone und die Begegnungszonen sind verhältnismässig, da mit einer Geschwindigkeitsreduktion die Lärmimmissionen reduziert und somit die Wohn- und Aufenthaltsqualität gesteigert werden kann. Gleichzeitig können auf die besonderen Schutzbedürfnisse der Kinder und von älteren Personen eingegangen, und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden.

Im Gebiet Gisler ist die Verhältnismässigkeit für die Einführung einer Tempo-30-Zone sowie von Begegnungszonen gegeben.

### **3.5 Fazit**

Die gesetzlichen Grundlagen für die Einführung einer Tempo-30-Zone sowie von Begegnungszonen im Gebiet Gisler sind gegeben.

Gestützt auf diesen Sachverhalt ist die Einführung einer Tempo-30-Zone und von Begegnungszonen im Gebiet Gisler als zweckmässig und verhältnismässig zu beurteilen. Eine Tempo-30-Zone und die Begegnungszonen in diesem Gebiet dienen dem Schutz der speziellen Nutzergruppe. Mit diesen Massnahmen kann zugleich die Lärmbelastung reduziert werden.

Im SVI Merkblatt 2017/01 «Begegnungszonen» sind alle Kriterien, die für eine Begegnungszone sprechen aufgeführt (siehe Anhang 2). Die projektierten Begegnungszonen erfüllen all diese Kriterien.

Die Begegnungszonen sowie die Tempo-30-Zone im Gebiet Gisler ist nötig, zweckmässig und verhältnismässig.



## 4 MASSNAHMEN

Für die Realisierung einer Tempo-30-Zone und den Begegnungszonen im Gebiet Gisler sind Signalisations- und Markierungsmassnahmen sowie bauliche Massnahmen nötig.

Die erforderlichen Massnahmen zur Einführung von Begegnungszonen und einer Tempo-30-Zone, sowie die erforderlichen Knotensichtweiten, sind im Plan Nr. 19-5005-101B vom 08.04.2024 ersichtlich. Folgende Massnahmen sind nötig:

- Die Zoneneingänge der Tempo-30-Zone werden mit Signal 2.59.1 «Zonensignal» und das Ende der Zone mit 2.59.2 «Ende-Zonensignal» signalisiert
- Die Zoneneingänge Begegnungszone werden mit Signal 2.59.5 «Begegnungszone» und das Ende der Zone mit 2.59.6 «Ende der Begegnungszone» signalisiert
- Bei den Übergängen der Tempo-30-Zone in die Begegnungszone werden die Zoneneingänge mit dem Signal 2.29.5 «Begegnungszone» und dem Ende der Zone mit 2.59.2 «Ende Zonensignal», respektive mit dem Signal 2.59.1 «Zonensignal» und dem Ende der Zone mit 2.59.6 «Ende der Begegnungszone» signalisiert.
- Die Zoneneingänge der Tempo-30-Zone werden auf der Fahrbahn mit der Markierung «Zone 30» beschriftet.
- Die Zoneneingänge der Begegnungszonen werden auf der Fahrbahn mit einem «20» markiert.
- Schachbrettmarkierung bei den Zoneneingängen
- Wiederholungsmarkierungen «20» und «30» auf der Fahrbahn.
- Markierung Rechtsvortritt bei den Verzweigungen.
- Demarkierung der bestehenden Längsstreifen für Fussgänger auf der Gislermattstrasse.
- Markierung Randlinie und Signalisation Fussweg auf der Gislermattstrasse.
- Vertikalversatz auf der Gislerstrasse und der Gislermattstrasse

## 5 ANTRAG

Mit der Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen lassen sich die Strassen im Betrachtungsperimeter in eine Tempo-30-Zone und in Begegnungszonen überführen. Mit der Einführung der Tempo-30-Zone sowie der Begegnungszonen und der einhergehenden Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten werden die Wohnqualität und die Lebensqualität (Lärmbelastung) entlang dieser Strassen wesentlich gesteigert.

Zudem ist die Einführung einer Tempo-30-Zone und der Begegnungszonen eine geeignete Lösung, um die vorhandenen Sicherheitsdefizite zu entschärfen und die Sicherheit für Fussgänger:innen und Velofahrende grundlegend zu verbessern.

Durch die Anordnung der Tempo-30-Zone auf der Gislerstrasse und der Gislermattstrasse ist mit weniger Durchgangsverkehr im Quartier zu rechnen.

Aufgrund der polizeilich registrierten Unfälle besteht grundsätzlich kein Handlungsbedarf. Wie verschiedene Umfragen aber immer wieder bestätigen, ist das Sicherheitsempfinden sehr subjektiv. Mit der Signalisation der Tempo-30-Zone und den Begegnungszonen kann das Unfallrisiko erwiesenermassen wesentlich gesenkt und somit das Sicherheitsempfinden erhöht werden. Die Geschwindigkeit Tempo 30 km/h führt zu einer ruhigeren Fahrweise und erhöht die Verkehrssicherheit grundsätzlich, da sich der Anhalteweg im Vergleich zu Tempo 50 km/h massgeblich verkürzt. Dadurch sinkt die Kollisionswahrscheinlichkeit und durch das geringere Geschwindigkeitsniveau nimmt die Unfallschwere im Kollisionsfall deutlich ab. Dies ist besonders bei Unfällen mit Langsamverkehr von grosser Bedeutung.



Aufgrund der Erläuterungen und der vorgesehenen Massnahmen ist die Einführung der Tempo-30-Zone und der Begegnungszonen im Gebiet Gisler, zweckmässig und verhältnismässig.

Gemäss Art. 113 der Signalisationsverordnung SSV, kann die Behörde (Gemeinde Triengen) auf öffentlichen Verkehrsflächen privater Eigentümer nach Anhören der Eigentümer Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen verfügen.

Wir empfehlen dem Gemeinderat Triengen das vorliegende Kurzgutachten zu genehmigen und anschliessend bei den betroffenen Anwohnern ein Mitwirkungsverfahren durchzuführen. Die einfliessenden Ideen der Anwohner können verarbeitet und in die weitere Planung miteinbezogen werden.

Anschliessend kann der Gemeinderat den vorliegenden Bericht sowie den Signalisations- und Markierungsplan bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) zur Stellungnahme einreichen.

Nach Eingang des Feedbacks der Dienststelle vif kann die Gemeinde Triengen die Verkehrsanordnung verfügen und publizieren, da dies im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde liegt.



# Anhang 1

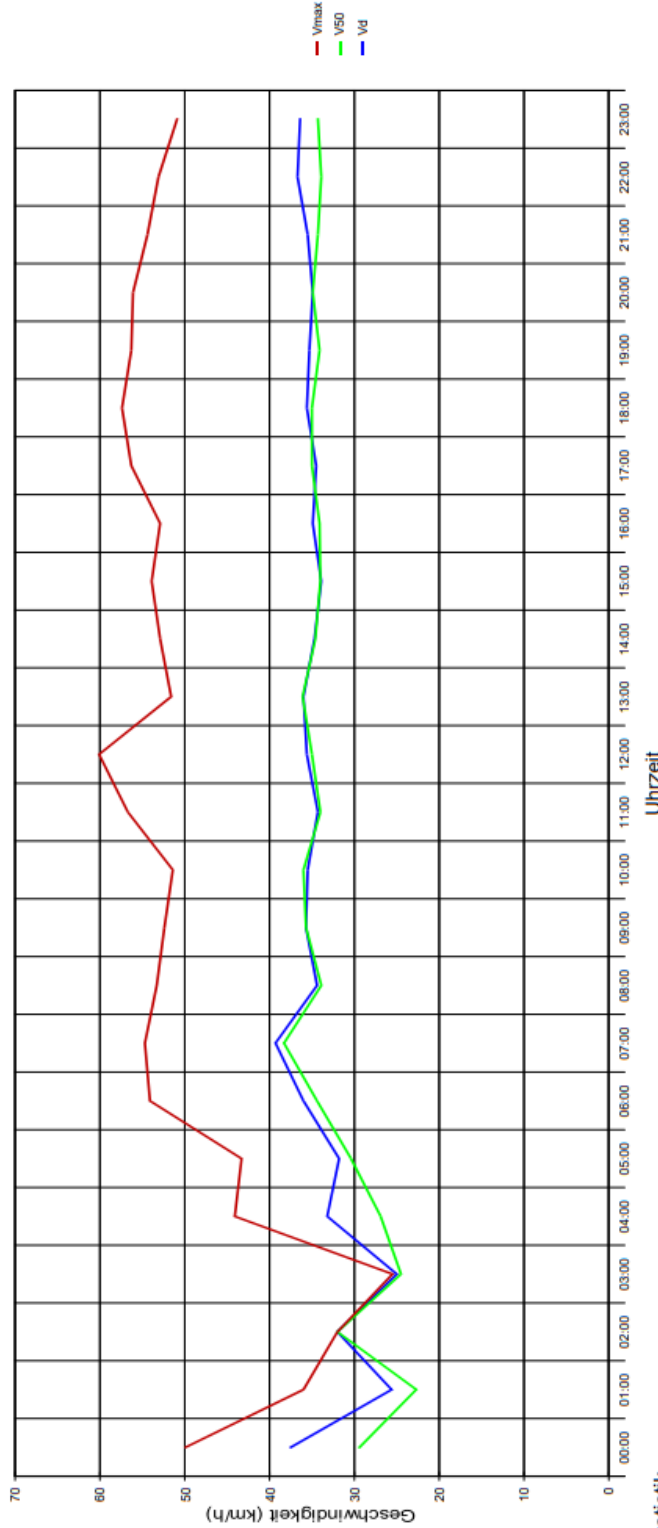
# Verkehrsmessungen

## Anhang 1a

## Messstelle 1: Kandelaber G3-4

### + VIAPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR

Triengen, Gisler (Kandelaber G3-4): Fahrtrichtung Kantonsstrasse + / Fahrtrichtung Gislermattstrasse -



#### Statistik

#### Zeitraum:

Dienstag, 2. Juni 2020, 12:00 Uhr bis Dienstag, 9. Juni 2020, 12:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V50 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V50 -	Vmax -
Einspurig	102	4.2	114	4.9	216	4.6	19	30	29	55	15	32	34	62
Durchschnittl. Abstand: 1.1 sec PKW	2293	94.5	2154	93.4	4447	94	26	36	36	71	25	35	35	73
Kolonnenverkehr: 5 % LKW	29	1.2	35	1.5	64	1.4	19	27	25	40	18	25	25	41
DTV: 676 LKW Zug	2	0.1	2	0.1	4	0.1	20	26	20	32	27	34	27	42
Schwerverkehrsanteil: 1 %	2426	51.3	2305	48.7	4731	100	26	36	36	71	24	34	35	73

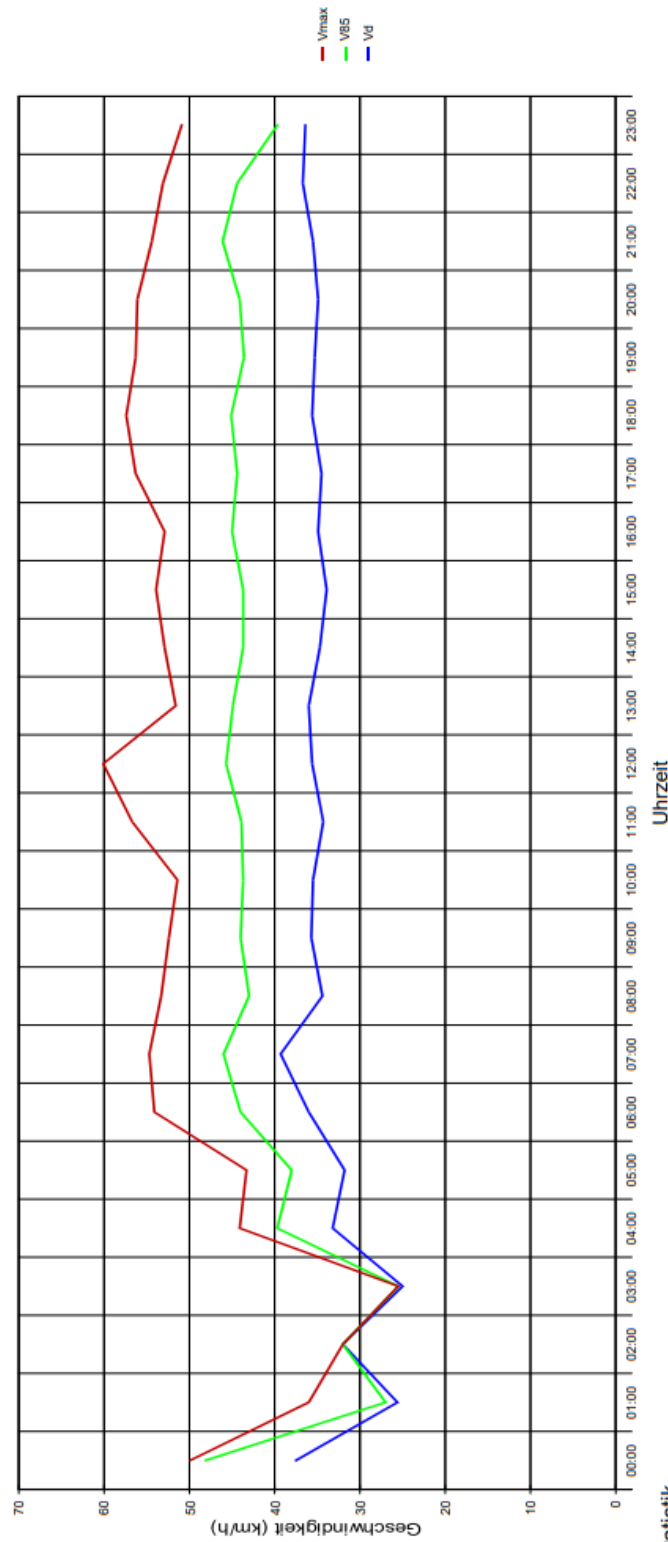




# + VIAPLAN

MOBILITÄT UND VERKEHR

Triengen, Gisler (Kandelaber G3-4): Fahrtrichtung Kantonsstrasse + / Fahrtrichtung Gislermattstrasse -



**Statistik**

**Zeitraum:** Dienstag, 2. Juni 2020, 12:00 Uhr bis Dienstag, 9. Juni 2020, 12:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Geschwindigkeitsübertretung: 5 %	102	4.2	114	4.9	216	4.6	19	30	41	55	15	32	45	62
Durchschnittl. Abstand: 1,1 sec PKW	2293	94.5	2154	93.4	4447	94	26	36	46	71	25	35	44	73
Kolonnenverkehr: 5 %	29	1.2	35	1.5	64	1.4	19	27	36	40	18	25	32	41
DTV: LKW Zug	2	0.1	2	0.1	4	0.1	20	26	32	32	27	34	42	42
Schwerverkehrsanteil: 1 %	2426	51.3	2305	48.7	4731	100	26	36	45	71	24	34	44	73

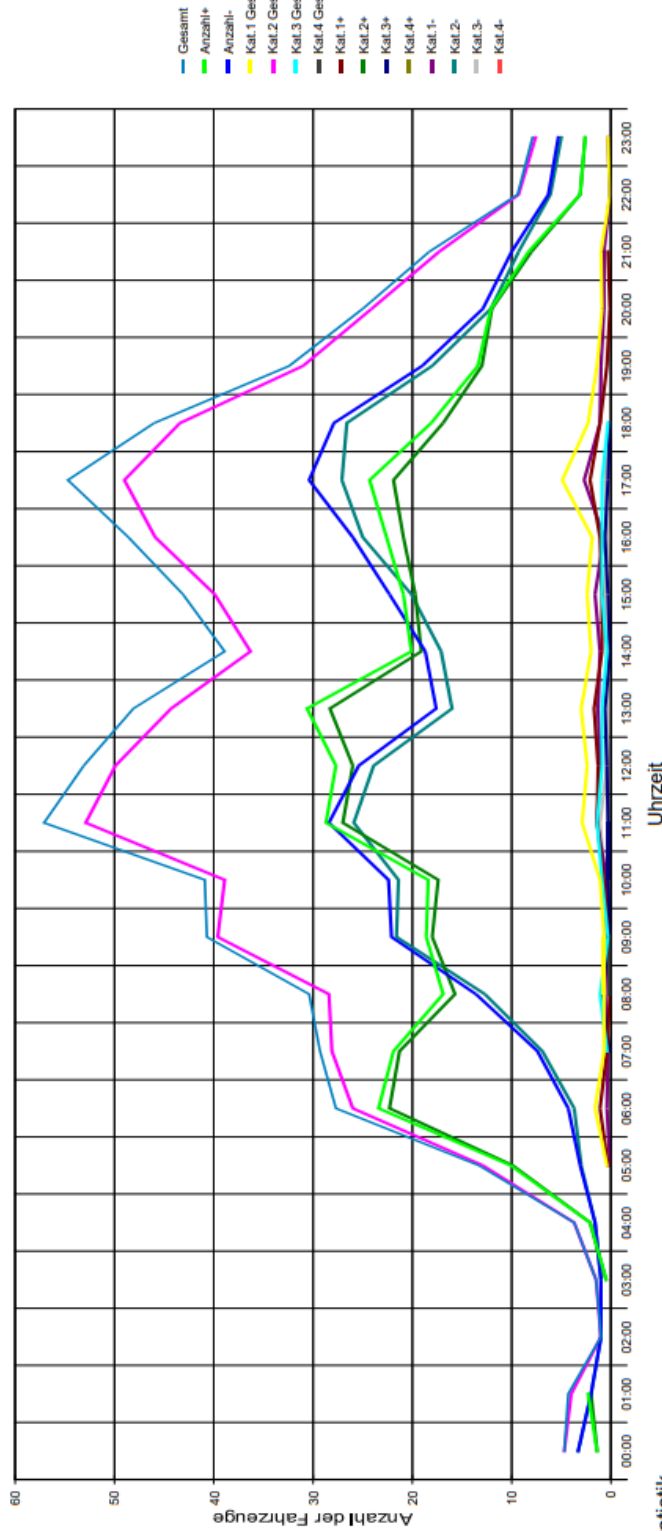




# + VIAPLAN

MOBILITÄT UND VERKEHR

Triengen, Gisler (Kandelaber G3-4): Fahrtrichtung Kantonsstrasse + / Fahrtrichtung Gislermattstrasse -



-Statistik

Zeitraum:

Dienstag, 2. Juni 2020, 12:00 Uhr bis Dienstag, 9. Juni 2020, 12:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax+	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Einspurig	102	4.2	114	4.9	216	4.6	19	30	41	55	15	32	45	62
Durchschnittl. Abstand:	2293	94.5	2154	93.4	4447	94	26	36	46	71	25	35	44	73
Kolonnenverkehr:	29	1.2	35	1.5	64	1.4	19	27	36	40	18	25	32	41
DTV:	2	0.1	2	0.1	4	0.1	20	26	32	32	27	34	42	42
Schwerverkehrsanteil:	2426	51.3	2305	48.7	4731	100	26	36	45	71	24	34	44	73

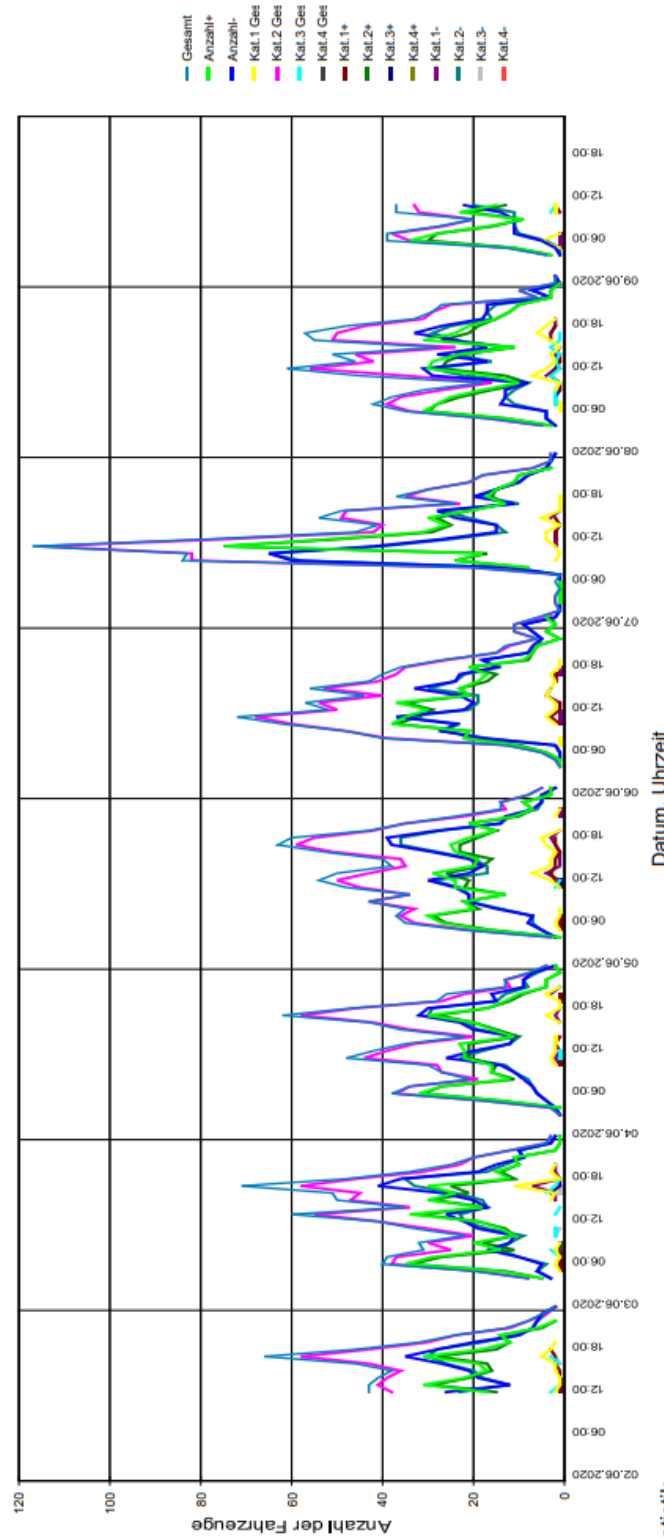






# + VIAPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR

## Triengen, Gisler (Kandelaber G3-4): Fahrtrichtung Kantonsstrasse + / Fahrtrichtung Gislermattstrasse -



### Statistik

#### Zeitraum:

Dienstag, 2. Juni 2020, 12:00 Uhr bis Dienstag, 9. Juni 2020, 12:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax+	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Geschwindigkeitsübertretung: 5 %	102	4.2	114	4.9	216	4.6	19	30	41	55	15	32	45	62
Durchschnittl. Abstand: 1.1 sec PKW	2293	94.5	2154	93.4	4447	94	26	36	46	71	25	35	44	73
Kolonnenverkehr: 5 %	29	1.2	35	1.5	64	1.4	19	27	36	40	18	25	32	41
DTV: LKW Zug	2	0.1	2	0.1	4	0.1	20	26	32	32	27	34	42	42
Schwerverkehrsanteil: 1 %	2426	51.3	2305	48.7	4731	100	26	36	45	71	24	34	44	73

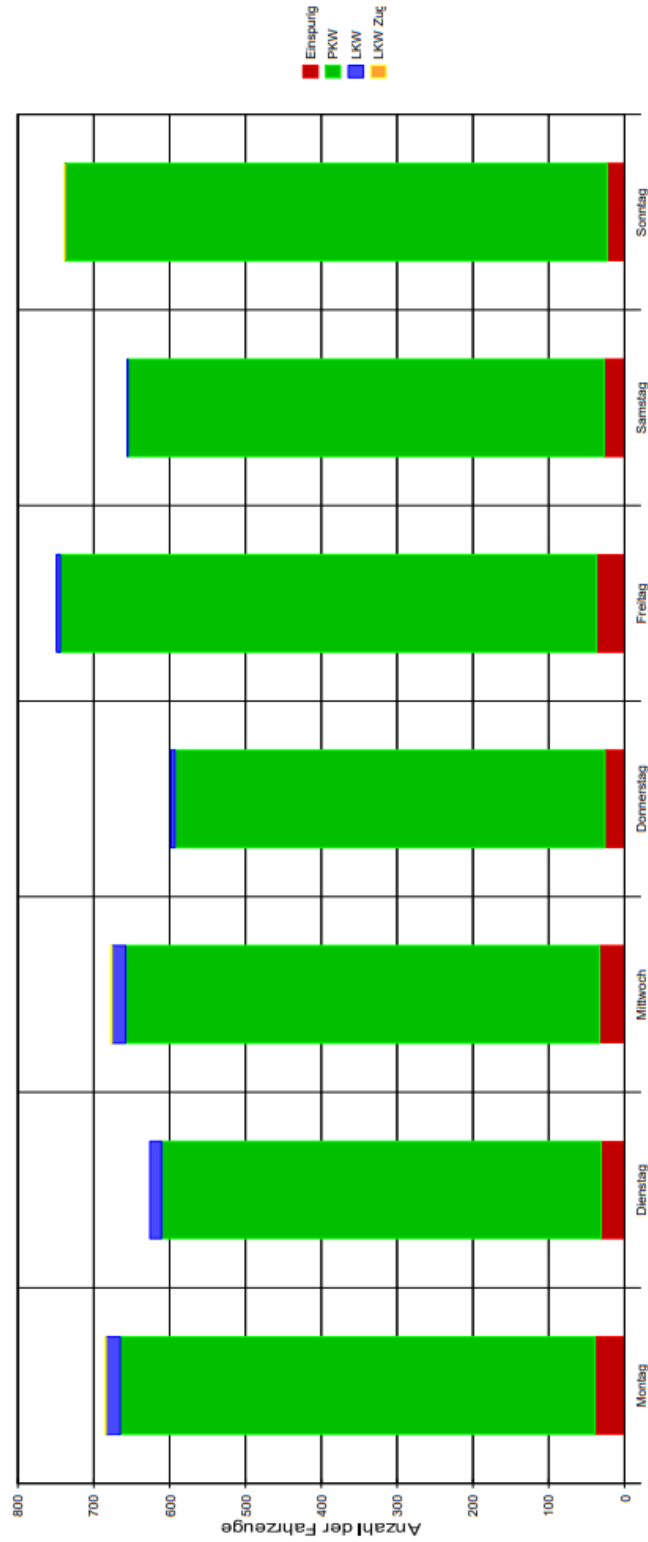


+

# VIAPLAN

MOBILITÄT UND VERKEHR

## Triengen, Gisler (Kandelaber G3-4): Fahrtrichtung Kantonsstrasse + / Fahrtrichtung Gislermattstrasse -



### Statistik

Zeitraum:

Dienstag, 2. Juni 2020, 12:00 Uhr bis Dienstag, 9. Juni 2020, 12:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Einspurig	102	4.2	114	4.9	216	4.6	19	30	41	55	15	32	45	62
Durchschnittl. Abstand:	2293	94.5	2154	93.4	4447	94	26	36	46	71	25	35	44	73
Kolonnenverkehr:	29	1.2	35	1.5	64	1.4	19	27	36	40	18	25	32	41
DTV:	2	0.1	2	0.1	4	0.1	20	26	32	32	27	34	42	42
Schwerverkehrsanteil:	2426	51.3	2305	48.7	4731	100	26	36	45	71	24	34	44	73



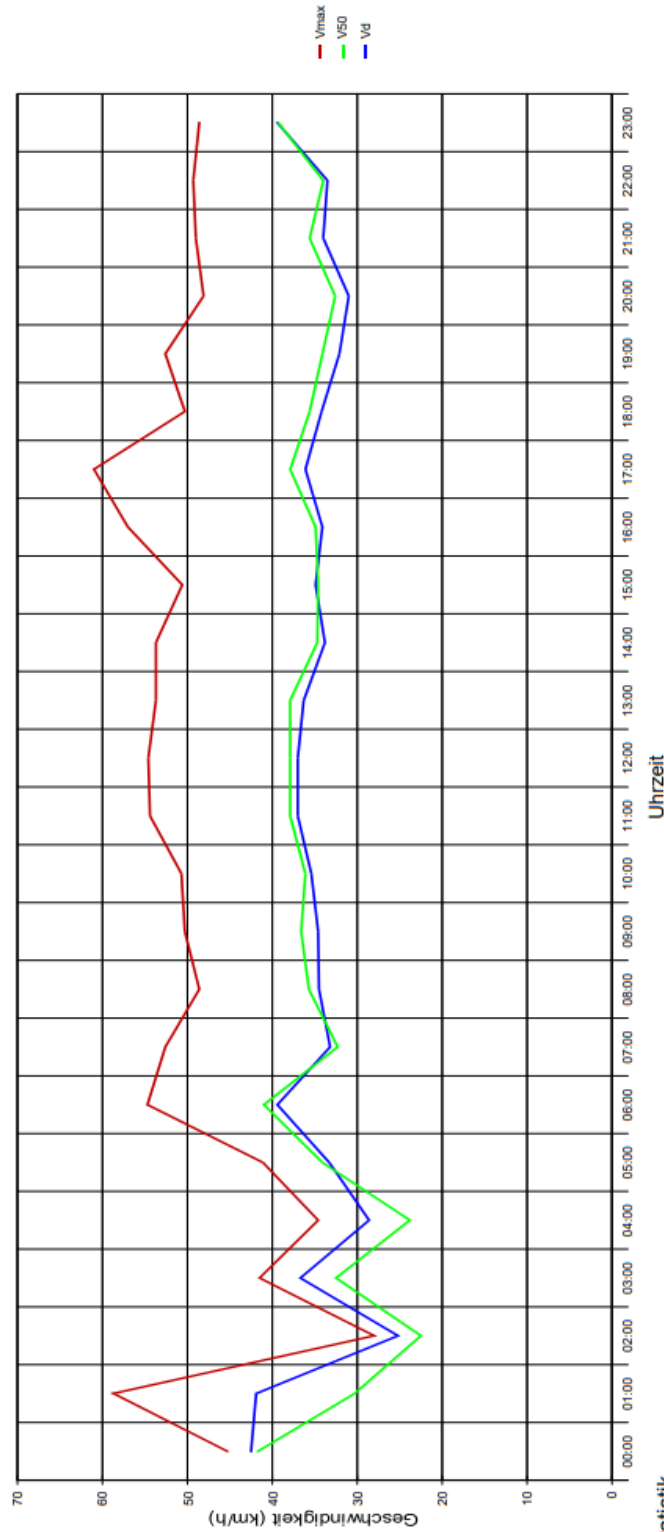


Anhang 1b

Messstelle 2: Gislermattstrasse; Parzelle Nr. 542

**+ VIAPLAN**  
MOBILITÄT UND VERKEHR

Triengen, Gisler (Parzelle Nr.542): Fahrtrichtung Gislerstrasse + / Fahrtrichtung Gislermatte -



Statistik

Zeitraum:

Mittwoch, 24. Juni 2020, 15:00 Uhr bis Mittwoch, 1. Juli 2020, 15:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V50 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V50 -	Vmax -
Einspurig	107	6.2	100	6.3	207	6.3	9	17	13	52	8	20	13	62
Durchschnittl. Abstand:	1545	89.7	1415	89.5	2960	89.6	23	35	37	77	21	35	37	74
Kolonnenverkehr:	68	3.9	64	4	132	4	19	32	35	47	24	33	36	45
DTV:	472	0.1	2	0.1	4	0.1	12	14	12	15	8	8	8	8
Schwerverkehrsanteil:	1722	52.1	1581	47.9	3303	100	21	34	36	77	19	34	37	74



+

# VIAPLAN

MOBILITÄT UND VERKEHR

## Triengen, Gisler (Parzelle Nr.542): Fahrtrichtung Gislerstrasse + / Fahrtrichtung Gislermatte -



### Statistik

#### Zeitraum:

Mittwoch, 24. Juni 2020, 15:00 Uhr bis Mittwoch, 1. Juli 2020, 15:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Einsprung	107	6.2	100	6.3	207	6.3	9	17	26	52	8	20	35	62
Durchschnittl. Abstand:	1545	89.7	1415	89.5	2960	89.6	23	35	45	77	21	35	46	74
Kolonnenverkehr:	6	3.9	64	4	132	4	19	32	40	47	24	33	43	45
DTV:	472	0.1	2	0.1	4	0.1	12	14	15	15	8	8	8	8
Schwerverkehrsanteil:	4	0.1	1581	47.9	3303	100	21	34	45	77	19	34	46	74

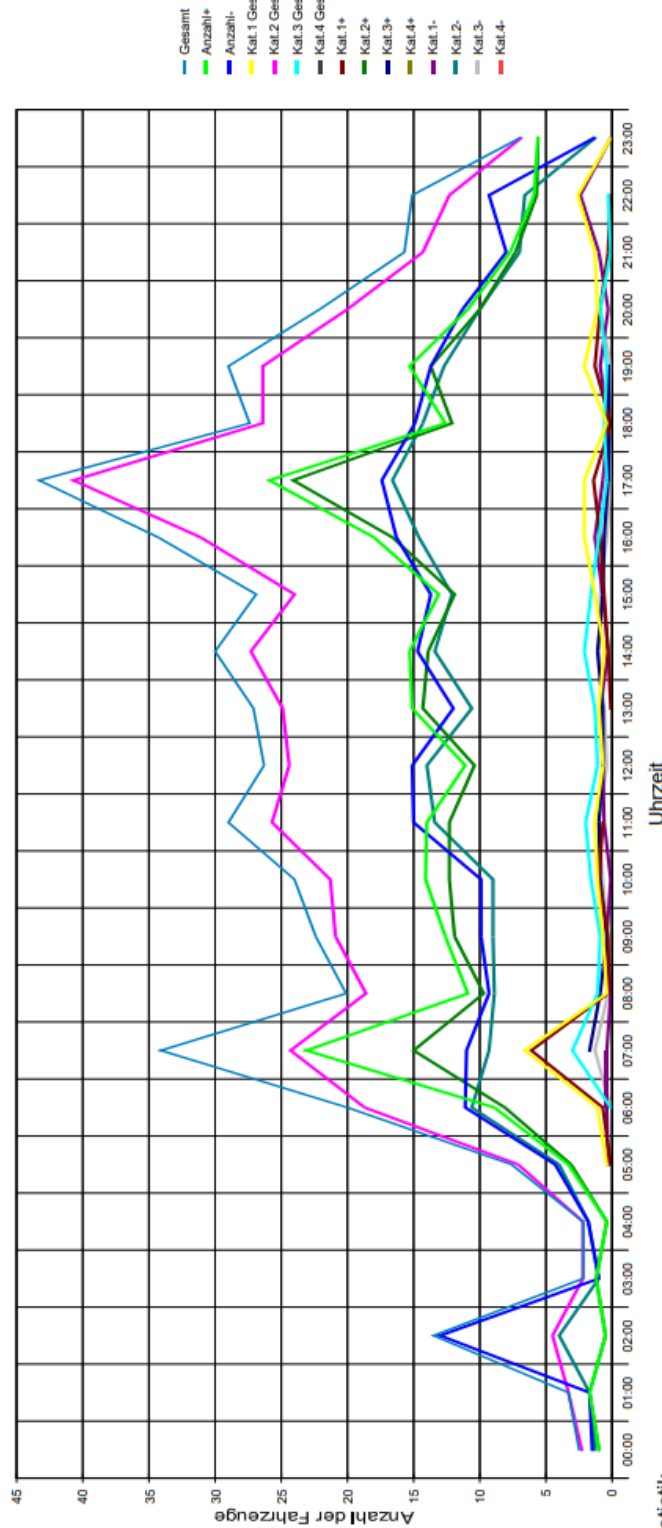




# VIAPLAN

MOBILITÄT UND VERKEHR

## Triengen, Gisler (Parzelle Nr.542): Fahrtrichtung Gislerstrasse + / Fahrtrichtung Gislermatte -



### Statistik

#### Zeitraum:

Mittwoch, 24. Juni 2020, 15:00 Uhr bis Mittwoch, 1. Juli 2020, 15:00 Uhr

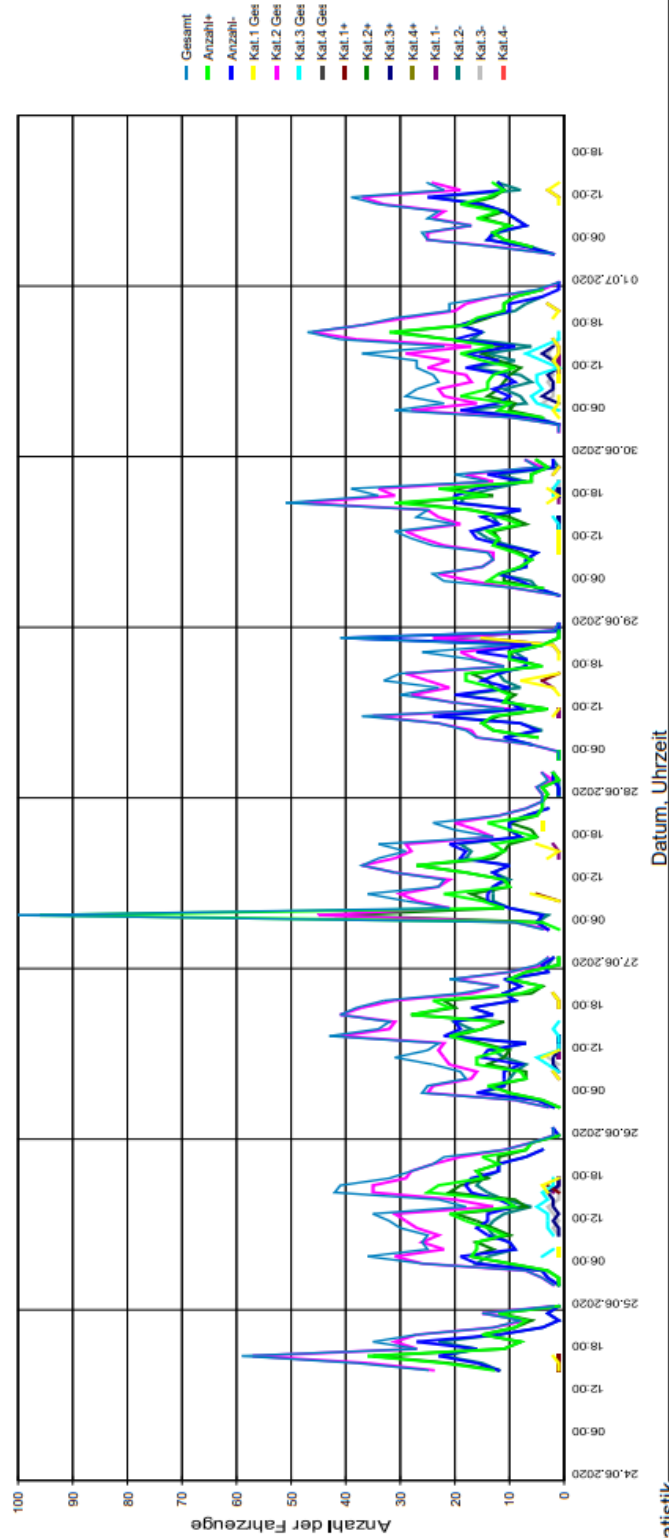
	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax+	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Geschwindigkeitsübertretung:	107	6.2	100	6.3	207	6.3	9	17	26	52	8	20	35	62
Durchschnittl. Abstand:	1545	89.7	1415	89.5	2960	89.6	23	35	45	77	21	35	46	74
Kolonnenverkehr:	68	3.9	64	4	132	4	19	32	40	47	24	33	43	45
DTV:	2	0.1	2	0.1	4	0.1	12	14	15	15	8	8	8	8
Schwerverkehrsanteil:	1722	52.1	1581	47.9	3303	100	21	34	45	77	19	34	46	74





# + VIAPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR

## Triengen, Gisler (Parzelle Nr.542): Fahrtrichtung Gislerstrasse + / Fahrtrichtung Gislermatte -



**Statistik**

**Zeitraum:**

Mittwoch, 24. Juni 2020, 15:00 Uhr bis Mittwoch, 1. Juli 2020, 15:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Einspurig	107	6.2	100	6.3	207	6.3	9	17	26	52	8	20	35	62
Durchschnittl. Abstand:	1545	89.7	1415	89.5	2960	89.6	23	35	45	77	21	35	46	74
Kolonnenverkehr:	6	3.9	64	4	132	4	19	32	40	47	24	33	43	45
DTV:	472	0.1	2	0.1	4	0.1	12	14	15	15	8	8	8	8
Schwerverkehrsanteil:	4	52.1	1581	47.9	3303	100	21	34	45	77	19	34	46	74

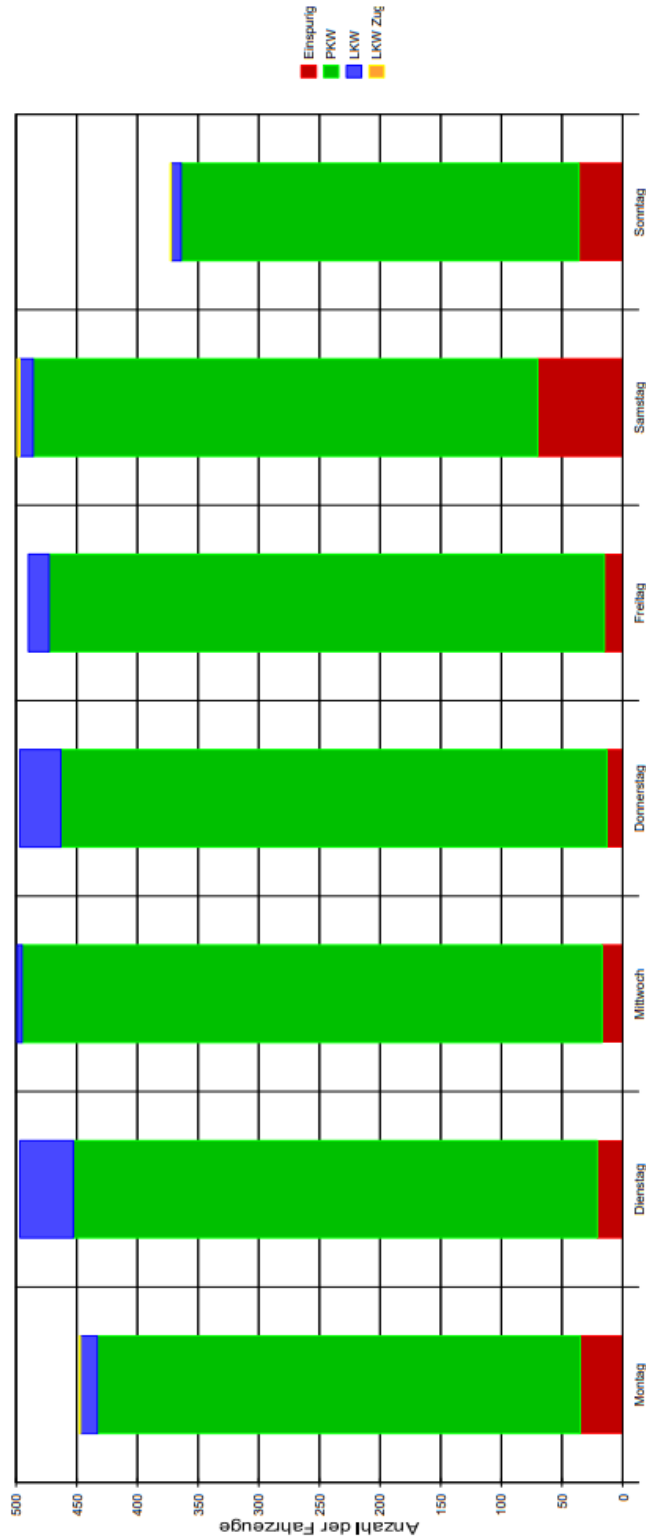




# VIAPLAN

MOBILITÄT UND VERKEHR

Triengen, Gisler (Parzelle Nr.542): Fahrtrichtung Gislerstrasse + / Fahrtrichtung Gislermatte -



Statistik

Zeitraum:

Mittwoch, 24. Juni 2020, 15:00 Uhr bis Mittwoch, 1. Juli 2020, 15:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Einspurig	107	6.2	100	6.3	207	6.3	9	17	26	52	8	20	35	62
Durchschnittl. Abstand:	1545	89.7	1415	89.5	2960	89.6	23	35	45	77	21	35	46	74
Kolonnenverkehr:	68	3.9	64	4	132	4	19	32	40	47	24	33	43	45
DTV:	472	0.1	2	0.1	4	0.1	12	14	15	15	8	8	8	8
Schwerverkehrsanteil:	4		1581	47.9	3303	100	21	34	45	77	19	34	46	74



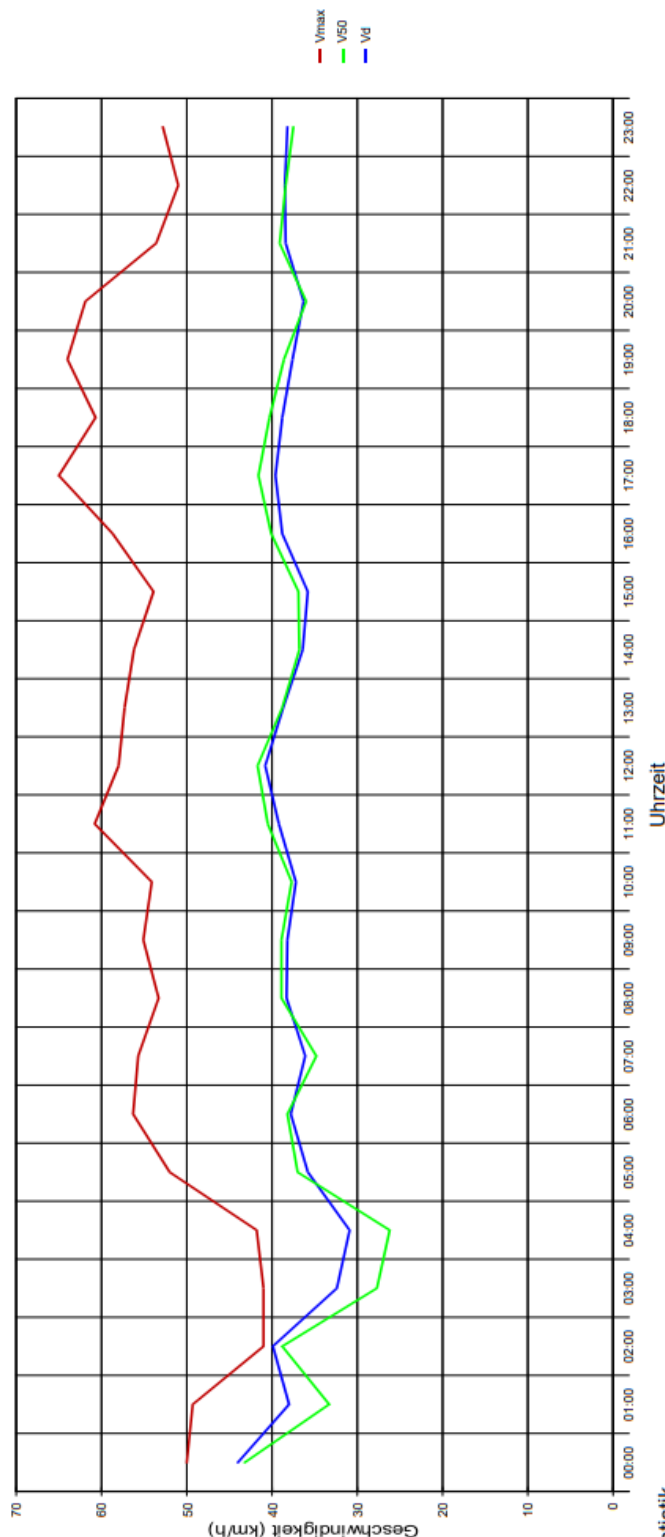


# Anhang 1c

## Messtelle 3: Kandelaber G2-2

**+ VIAPLAN**  
 MOBILITÄT UND VERKEHR

Triengen, Gisler (Kandelaber G2-2): Fahrtrichtung Gislerstrasse + / Fahrtrichtung Mühlelegasse -



Statistik

Zeitraum: Mittwoch, 24. Juni 2020, 15:20 Uhr bis Mittwoch, 1. Juli 2020, 10:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V50 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V50 -	Vmax -
Einspurig	140	6.7	151	7.6	291	7.1	14	22	21	54	15	25	23	65
Durchschnittl. Abstand:	1892	90.5	1777	89.5	3669	90	30	40	41	80	27	39	40	71
Kolonnenverkehr:	57	2.7	55	2.8	112	2.7	30	36	36	50	27	34	33	50
DTV:	1	0	3	0.2	4	0.1	32	32	32	32	9	13	11	18
Schwerverkehrsanteil:	2090	51.3	1986	48.7	4076	100	26	39	40	80	25	38	39	71

Schwerer Verkehrsanteil: 3 %

Geschwindigkeitsübertretung: 11 %

Durchschnittl. Abstand: 1.2 sec PKW

Kolonnenverkehr: 4 %

DTV: 601

Schwerverkehrsanteil: 3 %

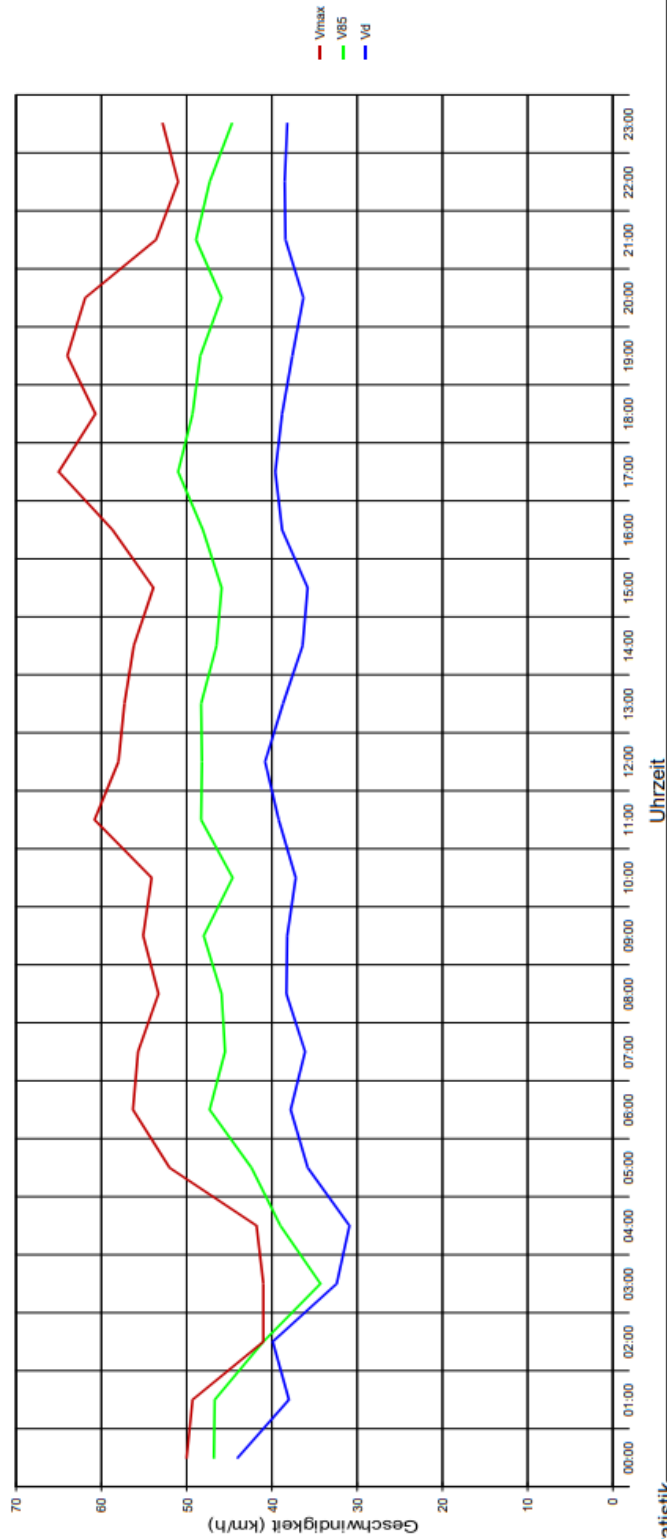




# VIAPLAN

MOBILITÄT UND VERKEHR

Triengen, Gisler (Kandelaber G2-2): Fahrtrichtung Gislerstrasse + / Fahrtrichtung Mühlelegasse -



## Statistik

Zeitraum:

Mittwoch, 24. Juni 2020, 15:20 Uhr bis Mittwoch, 1. Juli 2020, 10:00 Uhr

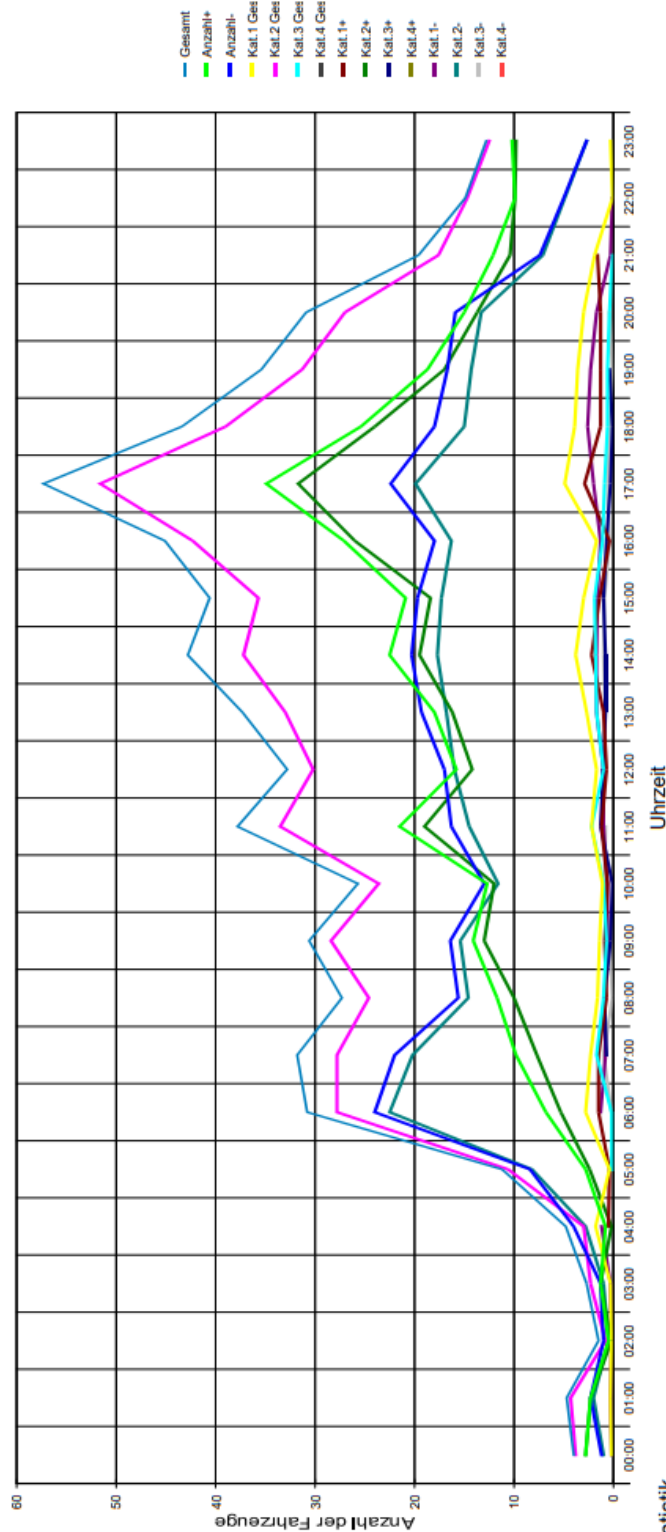
	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Einspurig	140	6.7	151	7.6	291	7.1	14	22	31	54	15	25	32	65
Durchschnittl. Abstand:	1892	90.5	1777	89.5	3669	90	30	40	50	80	27	39	48	71
Kolonnenverkehr:	57	2.7	55	2.8	112	2.7	30	36	41	50	27	34	41	50
DTV:	1	0	3	0.2	4	0.1	32	32	32	32	9	13	18	18
Schwenverkehrsanteil:	2090	51.3	1986	48.7	4076	100	26	39	48	80	25	38	48	71





# + VIAPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR

Triengen, Gisler (Kandelaber G2-2): Fahrtrichtung Gislerstrasse + / Fahrtrichtung Mühlelegasse -



Statistik

Zeitraum:

Mittwoch, 24. Juni 2020, 15:20 Uhr bis Mittwoch, 1. Juli 2020, 10:00 Uhr

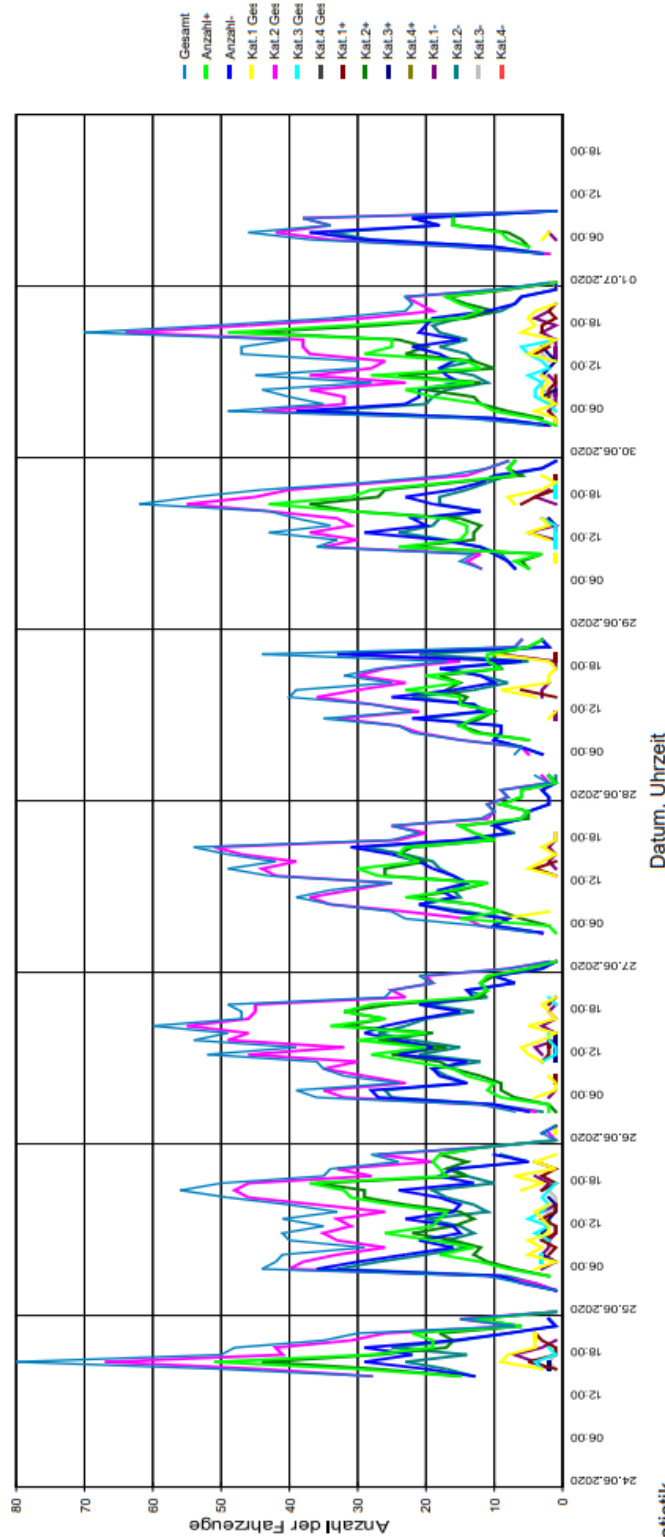
	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Einspurig	140	6.7	151	7.6	291	7.1	14	22	31	54	15	25	32	65
Durchschnittl. Abstand:	1892	90.5	1777	89.5	3669	90	30	40	50	80	27	39	48	71
Kolonnenverkehr:	57	2.7	55	2.8	112	2.7	30	36	41	50	27	34	41	50
DTV:	601	0	3	0.2	4	0.1	32	32	32	32	9	13	18	18
Schwerverkehrsanteil:	2090	51.3	1986	48.7	4076	100	26	39	48	80	25	38	48	71





# + VIAPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR

Triengen, Gisler (Kandelaber G2-2): Fahrtrichtung Gislerstrasse + / Fahrtrichtung Mühlegrasse -



**Statistik**

**Zeitraum:**

Mittwoch, 24. Juni 2020, 15:20 Uhr bis Mittwoch, 1. Juli 2020, 10:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax+	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Einspurig	140	6.7	151	7.6	291	7.1	14	22	31	54	15	25	32	65
Durchschnittl. Abstand:	1892	90.5	1777	89.5	3669	90	30	40	50	80	27	39	48	71
Kolonnenverkehr:	57	2.7	55	2.8	112	2.7	30	36	41	50	27	34	41	50
DTV:	1	0	3	0.2	4	0.1	32	32	32	32	9	13	18	18
Schwerverkehrsanteil:	2090	51.3	1986	48.7	4076	100	26	39	48	80	25	38	48	71

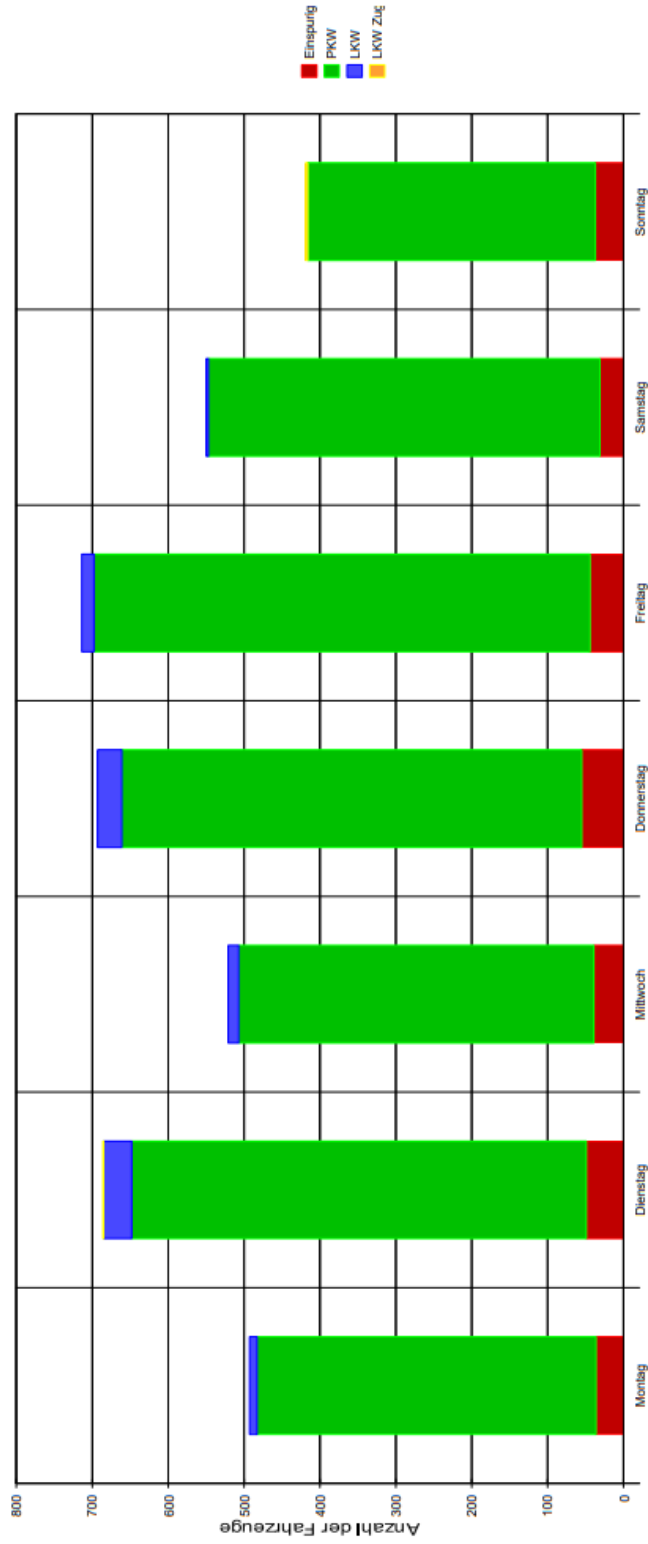




# VIAPLAN

MOBILITÄT UND VERKEHR

Triengen, Gisler (Kandelaber G2-2): Fahrtrichtung Gislerstrasse + / Fahrtrichtung Mühlegasse -



**Statistik**

Zeitraum:

Mittwoch, 24. Juni 2020, 15:20 Uhr bis Mittwoch, 1. Juli 2020, 10:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax+	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Einspurig	140	6.7	151	7.6	291	7.1	14	22	31	54	15	25	32	65
PKW	1892	90.5	1777	89.5	3669	90	30	40	50	80	27	39	48	71
LKW	57	2.7	55	2.8	112	2.7	30	36	41	50	27	34	41	50
LKW Zug	1	0	3	0.2	4	0.1	32	32	32	32	9	13	18	18
Gesamt	2090	51.3	1986	48.7	4076	100	26	39	48	80	25	38	48	71





## Anhang 2 Aspekte zu Realisierung einer Begegnungszone

Das SVI Merkblatt 2017/01 «Begegnungszonen» enthält eine Auflistung mit wichtigen Aspekten zur Realisierung einer Begegnungszone:

Kriterium	Spricht eher für eine Begegnungszone	Spricht eher gegen eine Begegnungszone
Fussgänger:innen	Mittlerer bis hoher Kinderanteil; erhöhtes Auftreten von Schutzbedürftigen Bedürfnis nach Aufenthalt, Spiel und Sport im Strassenraum Anwohner, die sich für «ihre» Strasse einsetzen	Kleines Auftreten von Schutzbedürftigen Geringes Bedürfnis nach Aufenthalt und Spiel im Strassenraum Genügend in der Nähe liegende und attraktive Aufenthaltsflächen (Grünflächen, Spielplätze, Plätze mit Hartbelag für Ballspiel und für Bewegung mit Velo und fahrzeugähnlichen Geräten) Stark saisonales Bedürfnis (z.B Schwimmbadzugang von Mai bis September) und übrige Zeit kaum Fussverkehr.
Verkehrsaufkommen	Siedlungsorientierte Strasse Geringes Verkehrsaufkommen MIV (max. ca. 1'000 DTV, bzw. 150 Fz in der Spitzenstunde) Ausschliesslich Anwohnerverkehr, kaum Durchgangsverkehr Geringer LW Anteil Keine regelmässigen nennenswerten LW-Manöver im gemeinsam mit Fussgängerinnen und Fussgängern genutzten Strassenraum tagsüber	Deutlich verkehrsorientierte Strasse Erhöhter Anteil an Durchgangsverkehr Mittlerer bis hoher LW-Anteil LW-Manöver
Parkierung	Geringer Parkierungsdruck – wenig Suchverkehr – wenig Parkmanöver Parkierung lässt sich so anordnen, dass genügend grosse Zwischenbereiche für Aufenthalt und Spiel frei bleiben (mindestens 25 bis 30 m)	Hoher Parkierungsdruck, beidseits der Strasse lückenlos Parkplätze Keine Möglichkeit zur Neuorganisation der Parkierung und Bereitstellung von Spielraum zwischen den Parkplätzen
ÖV	Kein oder nicht sehr intensiver ÖV (Schulbus oder kleiner Quartierbus)	Buslinie mit mehr als ein bis zwei Kursen pro Stunde
Strassenraum	Enge Verhältnisse Die Strasse unterscheidet sich vom Erscheinungsbild deutlich von der angrenzenden Tempo-30 oder Tempo-50-Strasse	(Zu) Grosse Ausdehnung der vorgesehenen Begegnungszone

Tabelle 4: Kriterien für und gegen Begegnungszonen in Wohnbereichen