

# Kerzers, Erweiterung Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Technischer Bericht





---

## Impressum

<b>Auftraggeber</b>	Gemeinde Kerzers Herresrain 1 3210 Kerzers Projektleiter: Samuel Huber
<b>Projektnummer</b>	11028.F
<b>Datei</b>	T_11028.F_Bericht T30-Zone
<b>Berichtversion / Datum</b>	Version 2.0 «Projektänderung» 05.01.2026
<b>Berichtverfasser</b>	Pascal Humbert-Droz / pascal.humbert@kontextplan.ch
<b>Genehmigung Auftraggeber</b>	ausstehend
	<b>Historie:</b> Version 1.0 / «Schlussfassung für Gemeinderat» / HUP, 04.04.2024 Version 0.1 / «Entwurf» / HUP, 14.03.2024



---

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1. Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1 Kontext	4
1.2 Perimeter	4
<hr/>	
<b>2. Analyse</b>	<b>5</b>
2.1 Nutzungen	5
2.2 Strassenklassierung	5
2.3 Geschwindigkeitsmessungen	5
2.4 Verkehrsunfälle	6
<hr/>	
<b>3. Massnahmenkonzept</b>	<b>7</b>
3.1 Massnahmenstandard	7
3.2 Einzelmassnahmen	7
3.3 Detailprojekt	7
<hr/>	
<b>4. Empfehlung</b>	<b>8</b>

## Anhang

- A Detailpläne Vorprojekt Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen vom 15.12.2025**





## 2. Analyse

### 2.1 Nutzungen

---

Gemäss «Zonennutzungsplan» von 2015 liegen alle geplanten Tempo-30-Zonen innerhalb von Wohngebieten. Der grösste Teil liegt in der «Mischzone (MZ)», weitere Teile in der «Wohnzone mit niederer Dichte (WNI)» oder der «Dorfzone (DZ)».

Die Eignung der betrachteten Gebiete für eine Tempo-30-Zone ist somit klar gegeben.

### 2.2 Strassenklassierung

---

Sämtliche Gemeindestrassen, welche neu in eine Tempo-30-Zone integriert werden sollen sind gemäss «Gemeinderichtplan Teil Verkehr» von 2014 als Erschliessungsstrasse klassiert. Einzige Ausnahme ist das kurze Stück der Aegertenstrasse, welches den Moosgartenrain mit der parallel zu den SBB-Gleisen entlangführenden Aegertenstrasse verbindet – dieses kurze Strassenstück ist als «öffentlicher Flurweg» klassiert. Allerdings übernimmt dieser Strassenabschnitt klar eine Erschliessungsfunktion für die daran angeschlossenen Liegenschaften (Aegertenstrasse 36-44).

Die Eignung der betrachteten Strassen für eine Tempo-30-Zone ist somit klar gegeben.

### 2.3 Geschwindigkeitsmessungen

---

Im September 2023 wurden innerhalb der neuen Tempo-30-Zonen zwei Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Die Resultate der Geschwindigkeitsmessungen sind nachfolgend zusammengefasst:

#### Standort Nr. 1: Oelegasse, Höhe Liegenschaft Nr. 89

- $V_d = 43\text{km/h}$ , resp.  $44\text{km/h}$
- $V_{85} = 52\text{km/h}$
- Übertretungen: rund 20%
- DTV = 1'850 MFz/d

#### Standort Nr. 2: Allmendstrasse, Höhe Liegenschaft Nr. 10

- $V_d = 29\text{km/h}$ , resp.  $33\text{km/h}$
- $V_{85} = 39\text{km/h}$ , resp.  $44\text{km/h}$
- Übertretungen: 2.3%, resp. 4.7%
- DTV = ca. 500 MFz/d\*

*\* infolge Güterumschlag wurde das Gerät regelmässig in einer Fahrtrichtung verdeckt – daher wurde der DTV-Wert entsprechend hochgerechnet.*

#### Standort Nr. 3: Aegertenstrasse, Höhe Liegenschaft Nr. 4

- $V_d = 28\text{km/h}$ , resp.  $31\text{km/h}$
- $V_{85} = 40\text{km/h}$ , resp.  $41\text{km/h}$
- Übertretungen: 2.5%
- DTV = 300 MFz/d



Die Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass das Geschwindigkeitsniveau auf den Quartierstrassen bereits heute unter der signalisierten Geschwindigkeit liegt. Allerdings wird das gewünschte Geschwindigkeitsniveau für eine Tempo-30-Zone noch nicht erreicht.

Auf der Oelegasse (Verbindungsstrasse) hingegen wird die signalisierte Geschwindigkeit von 50km/h schlecht eingehalten. Die Übertretungsquote von 20% ist hoch.

Das eher tiefe Geschwindigkeitsniveau im Bestand lässt erwarten, dass einfache Massnahmen (Eingangsportale und Wiederholungsmarkierungen) ausreichen, um das angestrebte Geschwindigkeitsniveau zu erreichen.

Auf der Oelegasse sind auffallende Verkehrsberuhigungsmassnahmen nötig, um das Geschwindigkeitsniveau ohne Änderung der signalisierten Geschwindigkeit zu senken.

## 2.4 Verkehrsunfälle

---

Auf eine detaillierte Unfallanalyse wurde verzichtet. Gemäss Auszug aus den öffentlich zugänglichen Unfalldaten auf [maps.geo.admin.ch](https://maps.geo.admin.ch) ereigneten sich zwischen 2013 und 2023 insgesamt 2 Verkehrsunfälle mit Personenschaden innerhalb der neuen Tempo-30-Zonen. Bei beiden Unfällen handelt es sich um Selbst-/Schleuderunfälle mit Schwerverletzten. Je ein Unfall ereignete sich auf der Allmend- resp. Aegertenstrasse.

Die Unfalldaten lassen keine Rückschlüsse auf gravierende Sicherheitsmängel in der bestehenden Infrastruktur zu. Eine Herabsetzung der signalisierten Geschwindigkeit kann aber positive Auswirkungen auf Selbst- und Schleuderunfälle haben, da die Reaktionszeit vergrössert wird.

Auf der Oelegasse wurden insgesamt 6 Verkehrsunfälle mit Personenschaden registriert. Nachfolgend folgt eine kurze Zusammenstellung dieser Unfälle:

- 1 getötete Person / 2 schwerverletzte Person / 3 leichtverl. Personen
- 4x Selbstunfall / 1x Abbiegeunfall / 1x FG-Unfall

Auf der Oelegasse ereigneten sich in den letzten 10 Jahren einige Unfälle mit teils schweren Folgen. Alle Unfälle wurden im westlichen Abschnitt der Oelegasse registriert. Die vielen Unfälle und die Unfallschwere zeigen, dass eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus wichtig ist.



## 3. Massnahmenkonzept

### 3.1 Massnahmenstandard

---

Wie im Kapitel 2.3 bereits festgestellt kann das angestrebte Geschwindigkeitsniveau auch ohne umfangreiche Massnahmen erreicht werden. Ein einfacher Massnahmenstandard ist auch aufgrund der Kleinräumigkeit der neuen Zonen massstabsgetreu und verhältnismässig.

### 3.2 Einzelmassnahmen

---

Im Vorprojekt wurden somit folgende Einzelmassnahmen vorgesehen:

- Einfaches Eingangsportal mit Zonensignal SSV 2.59.1, resp. SSV 2.59.2 (M1) und Zonenmarkierung «ZONE 30» (M3)
- Wiederholungsmarkierungen «30» (M4) in regelmässigen Abständen oder nach markanten Knoten
- Auf der Aegertenstrasse ist beim Eingangsportal zur Moosgasse eine FGSO (M2) geplant. Diese wurde aufgrund des identischen Eingangsportal auf dem Bahnhofplatz auch bei diesem Eingangsportal vorgesehen.
- Ebenfalls auf der Aegertenstrasse wurden Einengungen mittels Poller, Abweislinie und FGSO vorgesehen (M11), um auch in Fahrtrichtung Bahnhof eine ausreichende Verkehrsberuhigung zu erreichen. Die Durchfahrtsbreite wird lokal auf 3.50m verringert. Die Ausgestaltung der Elemente orientiert sich an den Einengungen auf der Mühlegasse.
- Auch auf dem östlichen Abschnitt der Oelegasse wurden Einengungen vorgesehen (M11). Diese befinden sich mehrheitlich bei den bestehenden Strassenbäumen. Als Durchfahrtsbreite wurde hier aufgrund des Linienbusses 4.50m gewählt.
- Zur Verkehrsberuhigung der Oelegasse sind ab dem Fussgängerstreifen östlich des Knotens Bernstrasse bis kurz nach der Einmündung zum Freibad beidseitige FGSO-Randbänder (M12) geplant, welche die Fahrbahnbreite optische verschmälern und so eine verkehrsberuhigende Wirkung zeigen. Die Randbänder werden jeweils bei den Fussgängerstreifen, den Bushaltestellen und den Einengungen unterbrochen
- Weitere lokale Signalisationsmassnahmen (z.B. Verschiebung Sackgassensignal, etc.) werden als M6 gekennzeichnet. In den meisten Fällen haben diese keinen direkten Einfluss auf die neue Zonensignalisation, stellen aber eine Verbesserung / Vereinheitlichung der Signalisation dar.

### 3.3 Detailprojekt

---

Die Detailpläne des Vorprojekts liegen diesem Bericht als Anhang bei. Das Vorprojekt beinhaltet sowohl das Tempo-30-Zonen-Projekt, wie auch das Projekt für die Verkehrsberuhigung.

Folgende Pläne sind Bestandteil des Vorprojekts:

- Plan 11028.F-101 «Zone A»
- Plan 11028.F-102 «Zone B, C, D»
- Plan 11028.F-103 «Zone F, G, H»
- Plan 11028.F-104 «Verkehrsberuhigung Oelegasse»



## 4. Empfehlung

Die Erweiterung der bestehenden Tempo-30-Zonen in Kerzers stellt ein Wunsch der Anwohnerschaft dar und hat in der Gemeinde auch politischen Rückhalt.

Aus fachlicher Sicht stellt die Zonenerweiterung einen logischen Schritt hin zu einem flächendeckenden Tempo-30-Regime auf den Gemeindestrassen innerhalb des Wohngebiets dar. Die Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit ist gegeben.

Mit den Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Oelegasse wird auch auf dieser Strasse das Geschwindigkeitsniveau gesenkt, ohne die signalisierte Geschwindigkeit zu reduzieren. Ein Monitoring auf diesem Abschnitt ist wichtig, um die Wirksamkeit zu überprüfen. Sollte das Geschwindigkeitsniveau trotz der Massnahmen nicht ausreichend gesenkt werden, ist eine Änderung der Signalisation (z.B. Streckensignalisation T30) zu prüfen.

Aus all diesen Gründen wird empfohlen die Erweiterung der Tempo-30-Zonen, sowie die Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Kerzers umzusetzen.

---

Tempo-30-Zone

---

Verkehrsberuhigungs-  
massnahmen