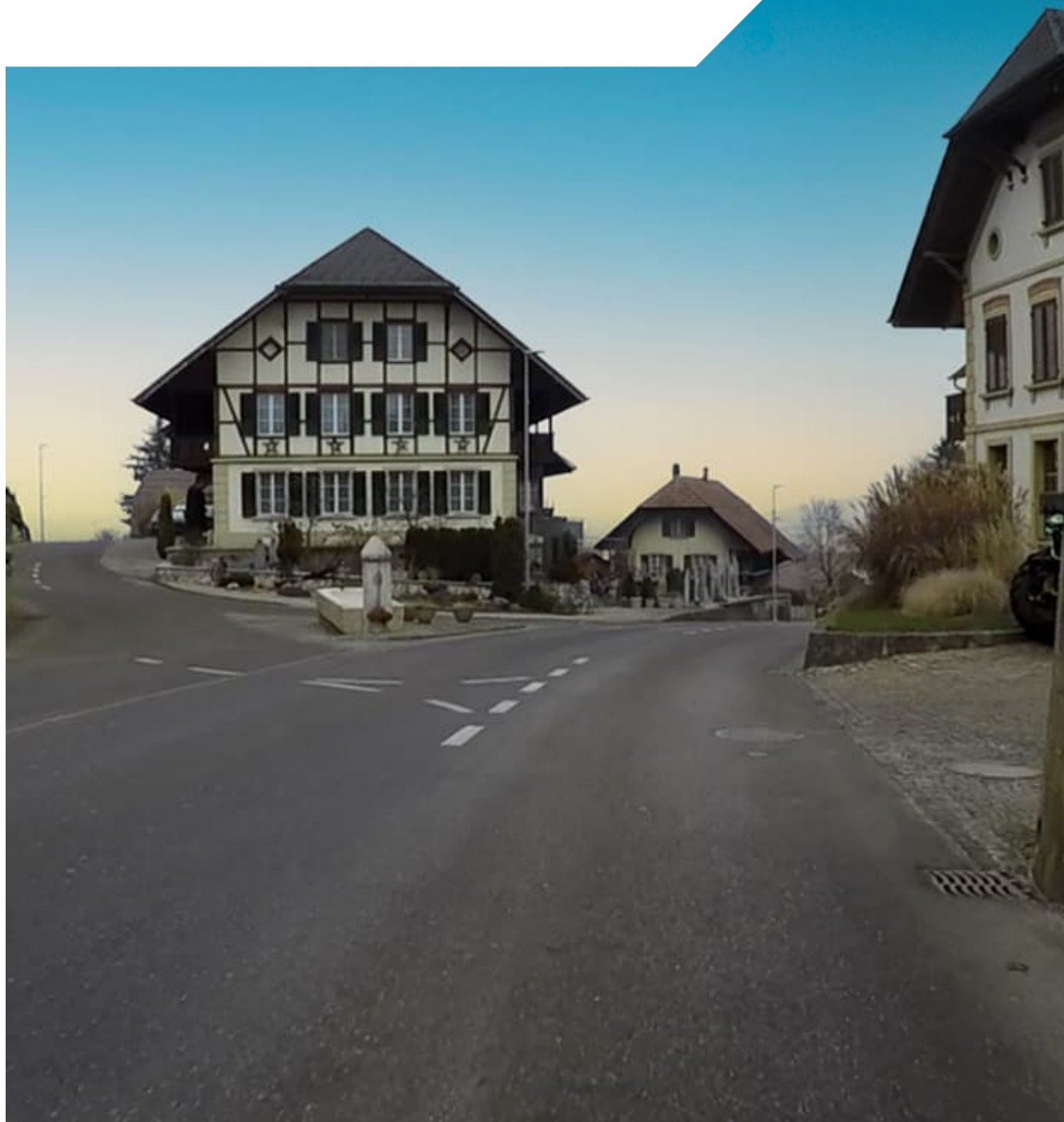


Ried bei Kerzers, Ortsdurchfahrt

Verkehrsgutachten Herabsetzung Höchstgeschwindigkeit





Impressum

Auftraggeber	Gemeinde Ried bei Kerzers
Projektleiter	Guido Wildhaber, Gemeinderat
Projektnummer	21124
Datei	B_21024_Gutachten 30_260216.docx
Berichtversion	16.02.2026
Berichtverfasser	Gilles Leuenberger / gilles.leuenberger@kontextplan.ch



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	5
1.1 Kontext	5
1.2 Perimeter	5
2. Rechtsgrundlage	6
3. Analyse	7
3.1 Planungsgrundlagen	7
3.2 Öffentlicher Verkehr	9
3.3 Verkehrsunfälle	11
3.4 Verkehrsbelastung	12
4. Besondere Verhältnisse	13
5. Massnahme	15



Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1:	Perimeter Geschwindigkeitsreduktion	5
Abbildung 2:	Kantons und Nationalstrassennetz Kanton Freiburg	7
Abbildung 3:	IVS-Auszug	8
Abbildung 4:	Auszug Zonenplan	9
Abbildung 5:	Sachplan Velo Kt.Fribourg	9
Abbildung 6:	ÖV-Linien	10
Abbildung 7:	Verkehrsunfälle	11
Abbildung 8:	Verkehrsmessungen innerorts	12
Abbildung 9:	Auszug SM Schützenhausweg	13
Abbildung 10:	Zoneneingang Schützenhausweg	13
Abbildung 11:	Auszug SM Wiler (Agriswil)	14
Abbildung 12:	Zoneneingang Wiler (Agriswil)	14

Abkürzungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
KXP	Kontextplan
V _{sig.}	Signalisierte Höchstgeschwindigkeit

1. Einleitung

1.1 Kontext

Die Gemeinde Ried möchte auf ihren Strassen Innerorts die Sicherheit der Verkehrsbeteiligten erhöhen. Dazu plant sie die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeiten. In den Quartieren ist die Umsetzung von Tempo-30-Zonen geplant. Bereits heute ist die Geschwindigkeit nicht hoch und soll mit der Signalisation für alle verbindlich gelten.

Auf der Dorfstrasse verzichtet die Gemeinde auf eine Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit.

1.2 Perimeter

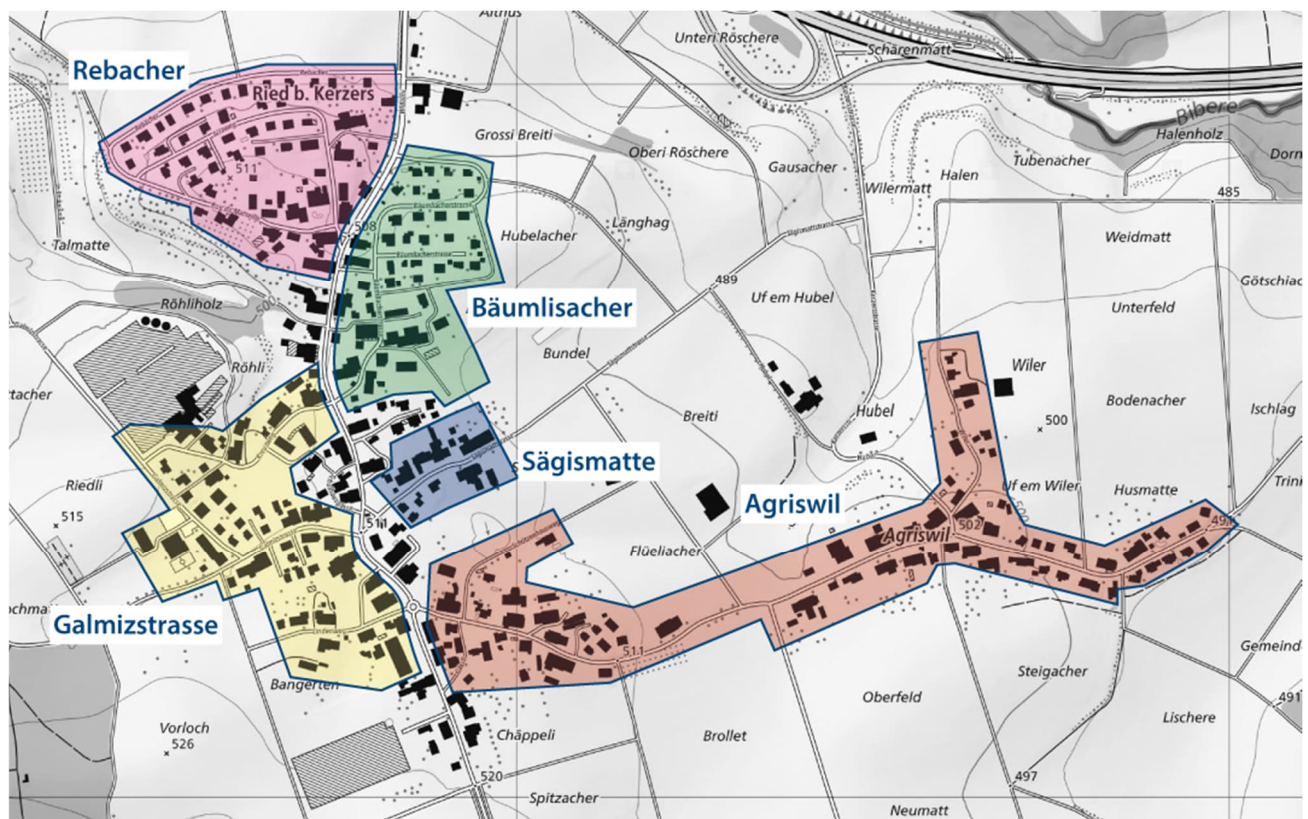


Abbildung 1: Perimeter Geschwindigkeitsreduktion

Die Tempo-30-Zonen sind in sich geschlossen und können eigenständig umgesetzt werden.



2. Rechtsgrundlage

Für die Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen wurde per 1. Januar 2023 ein vereinfachtes Verfahren eingeführt.

Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ohne Zonensignalisation bedingt allerdings nach wie vor ein Gutachten. Grundlage dafür bildet der Artikel 108 der Signalisationsverordnung (SSV).

Höchstgeschwindigkeit
ohne Zonensignalisation

Art. 108 Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten

¹ Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das ASTRA für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen.

² Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, 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.

³ Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann auf gut ausgebauten Strassen mit Vortrittsrecht innerorts hinaufgesetzt werden, wenn dadurch der Verkehrsablauf ohne Nachteile für Sicherheit und Umwelt verbessert werden kann.

⁴ Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

^{4bis} In Abweichung der Absätze 1, 2 und 4 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Artikel 3 Absatz 4 SVG.

⁵ Es sind folgende abweichende Höchstgeschwindigkeiten zulässig:

- a. auf Autobahnen: tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 120 km/h bis 60 km/h in Abstufungen von je 10 km/h; weitere Reduktionen in Abstufungen von je 10 km/h im Bereich von Anschlüssen und Verzweigungen gemäss Ausbaugrad;
- b. auf Autostrassen: tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 100 km/h bis 60 km/h in Abstufungen von je 10 km/h; weitere Reduktionen in Abstufungen von je 10 km/h im Bereich von Anschlüssen und Verzweigungen gemäss Ausbaugrad;
- c. auf Strassen ausserorts, ausgenommen Autostrassen und Autobahnen: tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 80 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;
- d. auf Strassen innerorts: 80/70/60 km/h, tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;
- e. innerorts mit Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a bzw. 20 km/h nach Artikel 22b.

⁶ Das UVEK regelt die Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten. Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest.

3. Analyse

3.1 Planungsgrundlagen

Ried liegt zwischen Ulmiz und Kerzers, befindet sich aber nicht an einer übergeordneten Kantonsstrasse. Die Gemeinde selber ist über die Kantonsstrasse 3450 (Kerzers-Galmiz) angeschlossen. Die Hauptschliessung erfolgt über die hier behandelte Dorfstrasse. Der durchfahrende Verkehr stammt mehrheitlich aus den umliegenden Dörfern wie Gempenach, Ulmiz, Lurtigen etc. – beinhaltet sowohl MIV, Lieferverkehr sowie landwirtschaftliche Fahrten.

Übergeordnetes Strassen-
netz

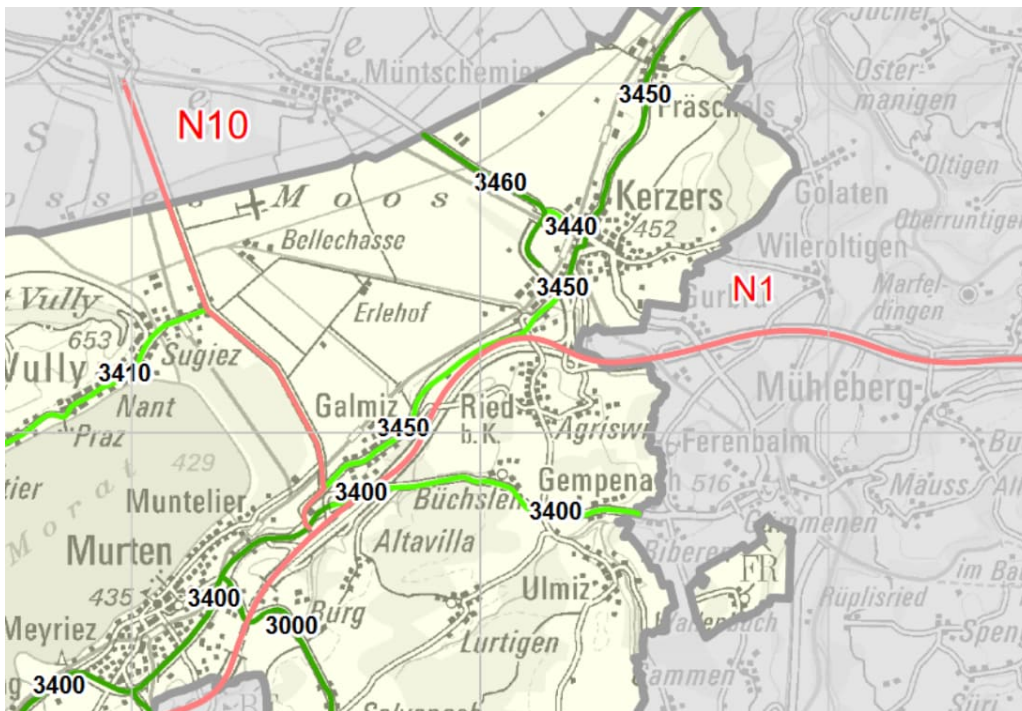


Abbildung 2: Kantons und Nationalstrassennetz Kanton Freiburg

Die Dorfstrasse ist im Inventar historischer Verkehrswege gelistet (FR 1729) und weist lediglich eine lokale Bedeutung des historischen Verlaufs mit Substanz auf. Die geplanten Massnahmen (Signalisation) sind mit diesem Schutzstatus vereinbar.

Inventar historischer Verkehrswege (IVS)

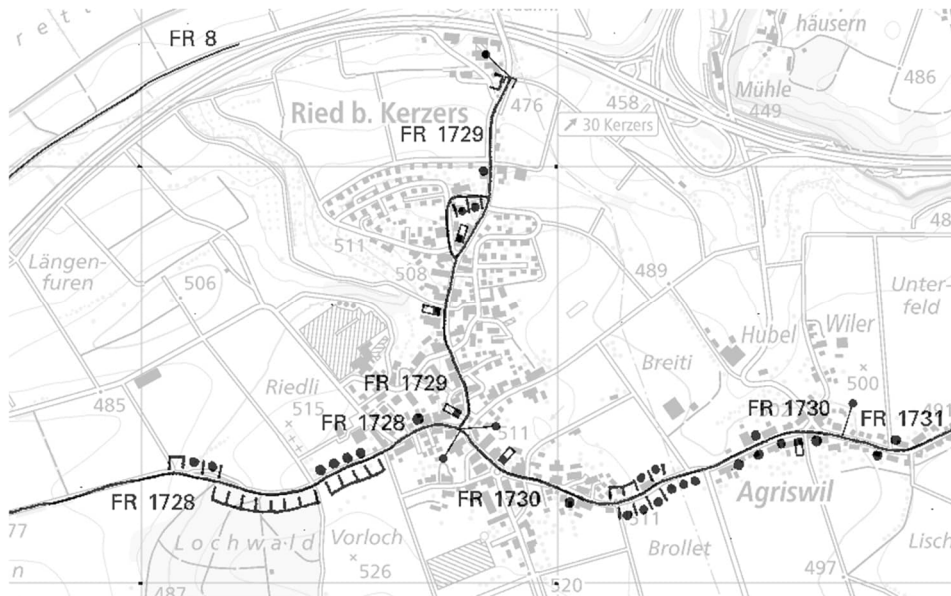


Abbildung 3: IVS-Auszug
[ivs.admin.ch]

Im Strassenreglement der Gemeinde Ried b. K. vom 28.07.2006 werden die Kategorien für Gemeindestrassen festgelegt. Gemäss Art. 5 lit.a) und dem Teilrichtplan Verkehr vom 24.02.2017 handelt es sich bei der Dorfstrasse um eine Hauptstrasse mit Zugängen (Dorfstrassen) resp. Regionale Verbindungsstrasse (VS).

Kommunales
Strassenreglement
Teilrichtplan Verkehr

Sie gewährleisten hauptsächlich den Durchgangsverkehr durch die Gemeinde und die Hauptverbindungen zu Nachbargemeinden; sie stellen das Netzgerippe dar; die privaten Zugänge sind untersagt, die öffentlichen Zugänge beschränkt. Das Parkieren ist nicht gestattet, ausser in Sonderfällen.

Der gesamte Abschnitt, auf welchem die signalisierte Geschwindigkeit ($V_{sig.}$) herabgesetzt werden soll, befindet entlang der Bauzone (Dorfzone/Kernzone). Die Nutzungen sind historisch bedingt grösstenteils der Strasse zugewandt.

Zonenplan

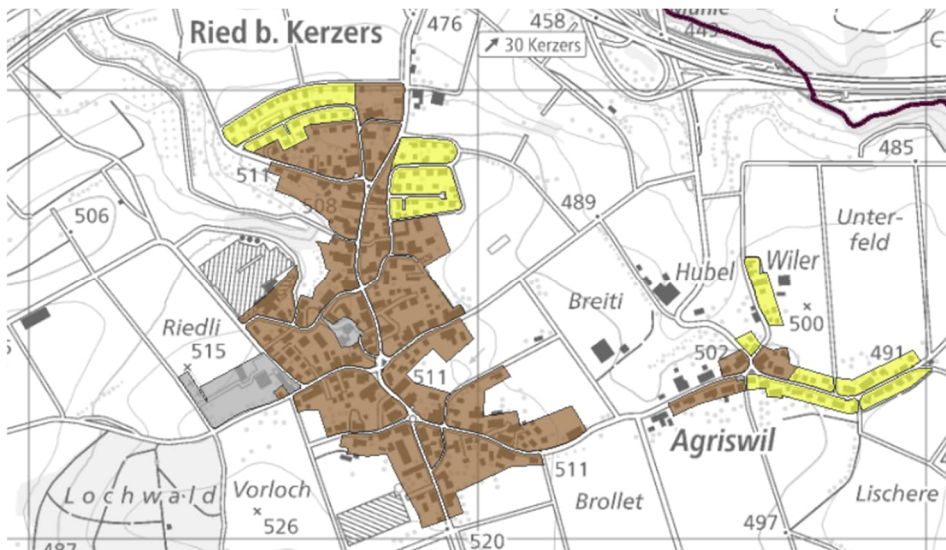


Abbildung 4: Auszug Zonenplan
[geportal Kt.Fribourg]

Sachplan Velo

Durch Ried verläuft eine Route Alltagsnetzes für den Veloverkehr. Der Abschnitt Ried – Kerzers ist der Hierarchiestufe 1 zugewiesen und weist demnach ein hohes Potenzial für den Alltagsverkehr auf. Insbesondere mit dem Aufkommen von E-Bikes ist die Strecke von 2.5 Km und einer Höhendifferenz von 70 m sehr attraktiv.



Abbildung 5: Sachplan Velo Kt.Fribourg
[Auszug Geoportal Kt.Fribourg]

3.2 Öffentlicher Verkehr

Durch Ried verkehrt die Linie 122 von Kerzers bis Düdingen. Die Verbindung wird in beiden Richtungen einmal die Stunde angeboten. An den Endhaltestellen bestehen Anschlüsse an die Bahn. Dazwischen bestehen noch Umsteigemöglichkeiten an andere Regionallinien. Die Linie weist eine Länge von 20 Km auf und verläuft nicht durch Ballungsräume. Ausser an den Endhaltestellen ist generell nicht mit Stau zu rechnen. Die kurzen Stautellen von Kerzers und Düdingen führen aber dazu, dass Anschlüsse manchmal nicht gewährleistet werden können.



Studien zur Auswirkung von Tempo-30 auf den öffentlichen Verkehr zeigen, dass im Mittel von 1.5 Sekunden zusätzlicher Fahrzeit pro 100 Meter ausgegangen werden kann. Für den Abschnitt auf der Agriswilstrasse mit einer Länge von 550 m verlängert sich die Fahrzeit dadurch um 9 sec. Aufgrund der zahlreichen Knoten mit Rechtsvortritt kann davon ausgegangen werden, dass wohl bereits heute die erlaubten 50 Km/h nicht ausgereizt werden. Die Fahrzeitverlängerung um 9 sec ist plausibel.

Postauto Gebiet Mitte hat in ihrer Stellungnahme zum Projekt am 10.07.2025 festgehalten, dass das Projekt Tempo-30-Zonen in Ried bei Kerzers ihre Anschlüsse nicht gefährdet.

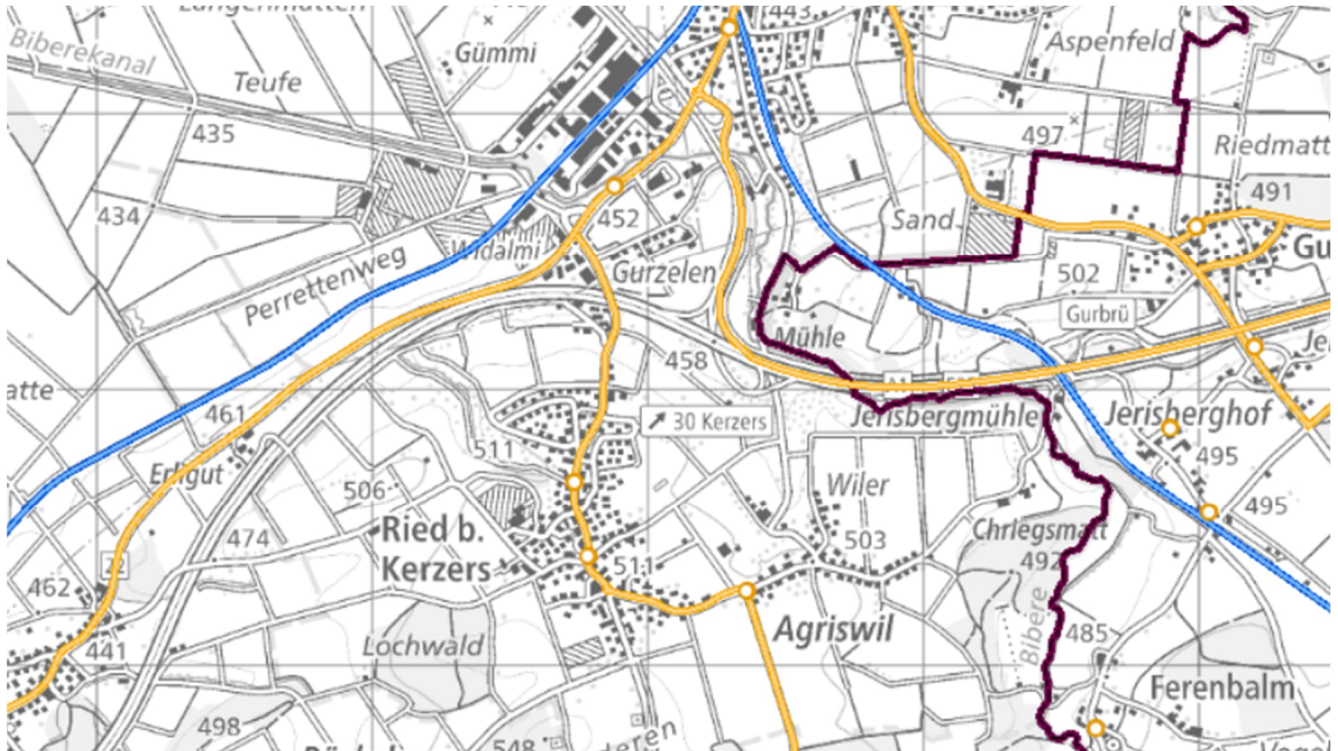


Abbildung 6: ÖV-Linien
Webportal Kt. FR [02.04.2024]

3.3 Verkehrsunfälle

Registrierte Verkehrsunfälle können einen Hinweis auf Strasseninfrastrukturen mit Defiziten liefern. Dazu wurden die Unfälle der Periode vom 01.01.2016 bis 31.12.2020 untersucht. Während diesem Zeitraum ereigneten sich auf der Dorfstrasse drei Unfälle, wovon einer eine Leichtverletzte Person zur Folge hatte. Die übrigen Unfälle wiesen ausschliesslich Sachschaden auf. Keine der Unfälle erfolgte aufgrund einer mangelhaften Strassenanlage.

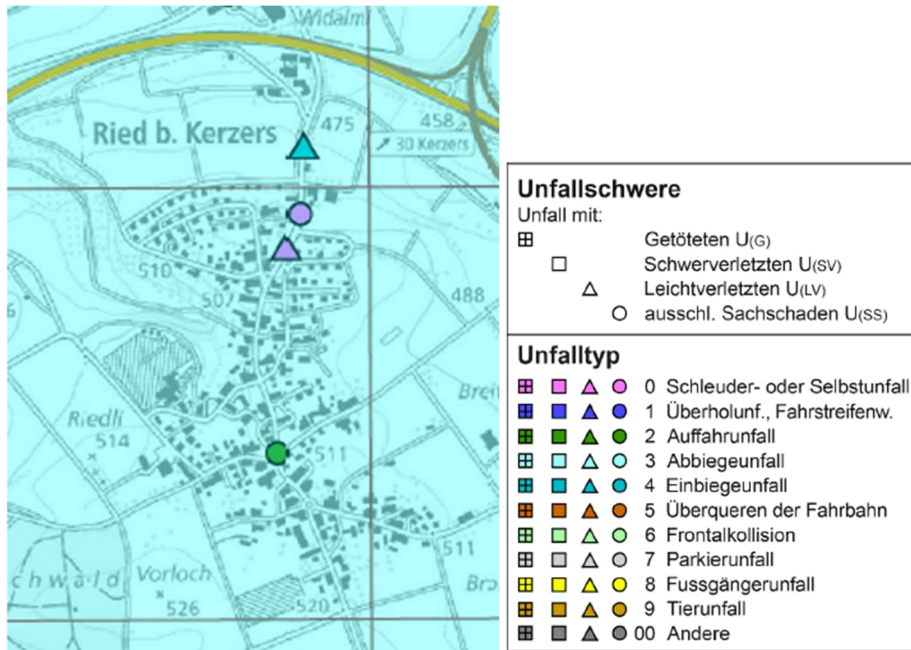


Abbildung 7: Verkehrsunfälle



3.4 Verkehrsbelastung

Die Dorfstrasse weist an der südlichen Einfahrt einen DTV von ca. 2'300 FZ¹ auf. Gegen Norden und damit näher zu Kerzers nimmt die Belastung leicht zu. Dabei ist ein sehr hoher Anteil von 10 % an Schwerverkehr festzustellen, welcher unter anderem auf Fahrten der Landwirtschaft zurückzuführen ist. Messungen der Gemeinde an mehreren Orten entlang der Dorfstrasse zeigen, dass die V_{sig} nicht überall eingehalten werden. Insbesondere bei der Messstelle 2 liegen 15 % über den signalisierten 50 Km/h. Auf den untergeordneten Strassen liegen die Geschwindigkeiten merklich tiefer.

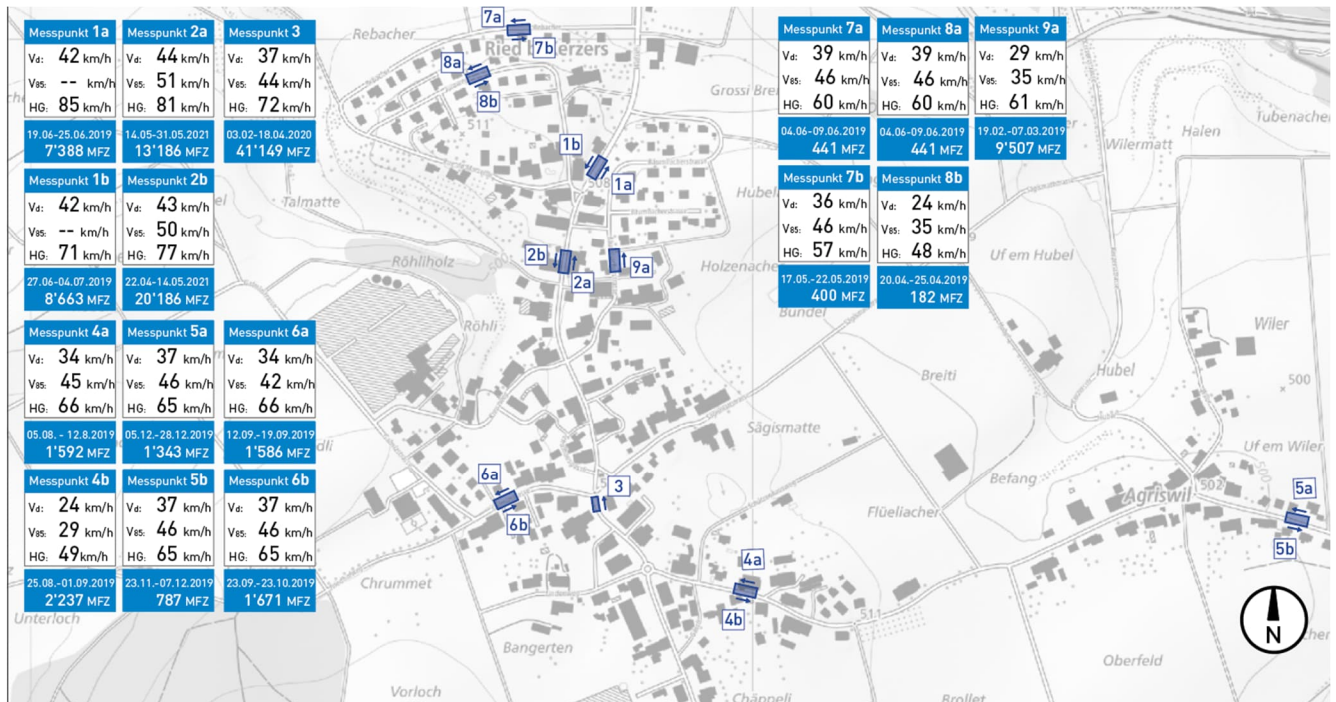


Abbildung 8: Verkehrsmessungen innerorts

Nach Umsetzung der Massnahmen sind Verkehrsmessungen wie folgt empfohlen, um die Einhaltung der neu signalisierten Geschwindigkeit 30 Km/h zu überprüfen:

- Agriwil 2x
- Galmizsstrasse 1x
- Rebacher 2x
- Bäumlisacher 1x
- Sägismatte 1x

¹ Periodische Messstelle FR5013 Jahr: 2021

4. Besondere Verhältnisse

An wenigen Stellen bestehen besondere Verhältnisse, für welche eine Abweichung von allgemeinen Empfehlungen abgewichen werden soll.

Über den **Schützenhausweg** führt der Schulweg für alle Kinder von Agriswil. Über diesen Weg haben die Kinder die Möglichkeit die Agriswilstrasse zu umgehen und sind damit weniger dem Verkehr ausgesetzt. Beim ersten Haus der Bauzone wird die Strasse einer Mauer entlanggeführt. Die Änderung der Umgebung und geforderte Schutz auf dem Hauptschulweg (enger Strassenraum) veranlassten Planer und Gemeinde den Zoneneingang am vorgesehenen Standort zu platzieren, auch wenn hier erst eine einseitige Bebauung vorliegt.

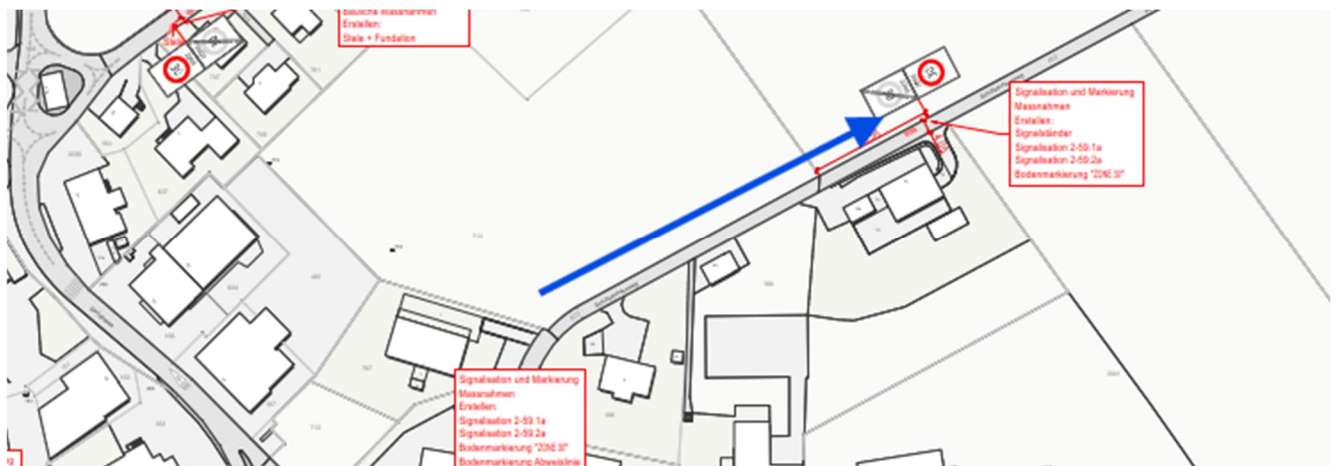


Abbildung 9: Auszug SM Schützenhausweg



Abbildung 10: Zoneneingang Schützenhausweg

Die gleiche Situation findet sich am **Wiler** in der Ortschaft Agriswil. Ab der Liegenschaft Wiler 22 befinden sich 3 Liegenschaften auf einem Abschnitt mit einseitiger Bebauung. Die Hauptzugänge der Häuser sind der Strasse zugewandt und es findet reger Verkehr mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen statt.



Der beliebte Fussweg soll damit ab der Stelle eine reduzierte signalisierte Geschwindigkeit aufweisen damit alle Bewohnenden im Innerortsbereich die gleich Sicherheit erleben können. Aus diesem Grund wurde der Zoneneingang von Höhe Liegenschaft Wiler 14 nach Norden verschoben



Abbildung 11: Auszug SM Wiler (Agriswil)



Abbildung 12: Zoneneingang Wiler (Agriswil)



5. Massnahme

Geplant ist die Umsetzung einer **Signalisation Tempo-30-Zonen** auf den Quartierstrassen. (Die Details sind dem Signalisations und Markierungsplan 1:1'000 zu entnehmen).

Grundsätzlich sind die Vorgaben gemäss Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen [741.213.3] einzuhalten.

Aufgrund der Analyse wird zusätzlich die folgende Voraussetzung des Art. 108 SSV zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit als erfüllt beurteilt.

Der querende und längsgehende Fussverkehr verfügt über weite Teile ein reduziertes Angebot. Die Trottoirbreiten sind fast durchgehend kleiner als 2.00 m oder nicht vorhanden.

Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist entsprechend der oben genannten Voraussetzungen notwendig, um die heutigen Defizite zu minimieren und andererseits die schwächeren Verkehrsteilnehmenden besser zu schützen.

Mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit wird mit einem einfachen Eingriff in das Verkehrsregime die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Bauliche Massnahmen sind über weite Teile aufgrund der Haussetzungen nicht möglich. Zusätzlich erfolgt durch die reduzierte Geschwindigkeit eine höhere Bereitschaft den durchgängig geltenden Rechtsvortritt zu beachten.

Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist zusammengefasst verhältnismässig, weil mit geringen Kosten und Massnahmen die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden kann. Demgegenüber steht die erhöhte Dauer der Durchfahrt von geschätzt 9 s im öV.

Verordnung Tempo-30-Zonen

Art. 108 Abs.2 b SSV:
Bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.

Notwendigkeit

Zweckmässigkeit

Verhältnismässigkeit