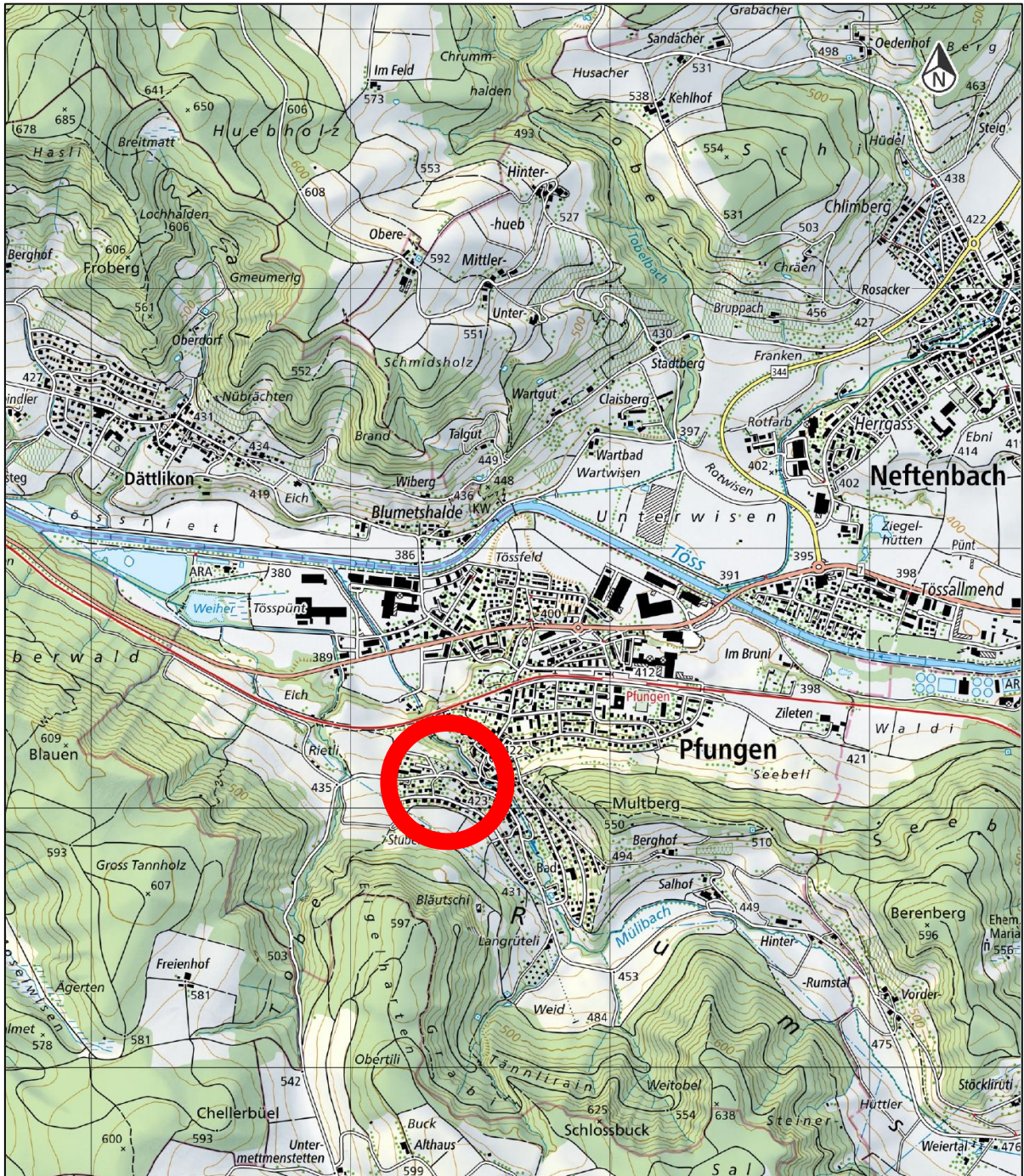


Gemeinde Pfungen – Buckstrasse (Abschnitt innerorts) Bauliche Massnahmen Tempo-30-Zone



Auflageprojekt

Technischer Kurzbericht mit Kostenvoranschlag

Dezember 2025

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Verkehrstechnische Massnahmen	3
2.1 Verkehrsdaten.....	3
2.2 Bauliche Massnahmen	3
2.3 Weitere bauliche Massnahmen	4
2.4 Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO).....	4
3. Aufhebung Fussweg Buckstrasse ÷ Mühlegasse	6
4. Termine	6
5. Planunterlagen	6
6. Kostenvoranschlag.....	7
6.1 Kostengrundlage T30-Massnahmen	7
6.2 Kosten FGSO-Anwendung T30-Massnahmen	7

1. Einleitung

Innerhalb der Gemeinde Pfungen befinden sich bereits eine Mehrheit der Strassen in einer Tempo-30-Zone. Die Gemeinde Pfungen möchte nun die Erweiterung der bestehenden Tempo-30-Zonen sowie die Einführung neuer Tempo-30-Zonen prüfen und umsetzen.

Die bestehenden Zonen südlich der Bahnlinie umfassen das gesamte Siedlungsgebiet bis auf einen Teilabschnitt der Buckstrasse. Die Buckstrasse führt vom Siedlungsrand in Richtung Zentrum. Die Strasse ist von Wohnnutzungen geprägt und weist mit einer Breite von bis zu 6.5m einen verhältnismässig breiten Strassenquerschnitt auf. Innerhalb des Siedlungsgebiets verläuft ein einseitiges Trottoir entlang der Buckstrasse.

Auf dem von der Einführung in die Tempo-30-Zone betroffenen Abschnitt der Buckstrasse ist eine umfassende Sanierung geplant. Im Zuge dieser Arbeiten wird die Strasse verkehrsberuhigt umgestaltet und an das neue Temporegime angepasst. Es handelt sich hierbei um eine von der Einführung der Tempo-30-Zone losgelöste Planung und Umsetzung.

Die Einführung von Tempo 30 im Siedlungsgebiet ist für die erste Jahreshälfte 2026 geplant. Bereits zu diesem Zeitpunkt soll auch auf der Buckstrasse Tempo 30 gelten. Da die definitive Sanierung der Strasse erst später erfolgt, werden vorübergehend provisorische Massnahmen umgesetzt, um die Einhaltung der neuen Geschwindigkeitsbegrenzung zu unterstützen. Diese provisorischen baulichen Anpassungen sind im Massnahmenplan festgehalten. Die entsprechende Verfügung bezieht sich explizit auf eben diese provisorischen Massnahmen, die bis zur endgültigen Sanierung in Kraft bleiben.

Provisorische Massnahmen

Im Abschnitt zwischen der bestehenden Tempo-30-Zone "Reckholdernstrasse" und dem Siedlungsrand sind vier Verkehrsberuhigungstrapeze vorgesehen. Diese Verkehrsberuhigungstrapeze sollen je zwei auf der südlichen Strassenseite und zwei auf der nördlichen Strassenseite angeordnet werden dadurch gezielt die Geschwindigkeit der Fahrzeuge reduzieren.

(Auszug aus Bericht Erweiterung Tempo-30-Zone, Gemeindegebiet Pfungen, Gossweiler Ingenieure AG vom 02.12.2025)

Grundlagen:

- Erweiterung Tempo-30-Zone, Gemeindegebiet Pfungen, Bericht Gossweiler Ingenieure AG vom 02.12.25
- Erweiterung Tempo-30-Zone Pfungen, Massnahmenplan Gossweiler Ingenieure AG vom 26.11.2025

2. Verkehrstechnische Massnahmen

2.1 Verkehrsdaten

Bei der Einführung einer Tempo-30-Zone muss der V85%-Wert der Verkehrsmessungen (= Geschwindigkeit, welche von 85% der Fahrzeuge eingehalten wird) unter 41km/h liegen. Ist der V85%-Wert gleich oder höher 41km/h sind bauliche Massnahmen vorzusehen.

Bei der Buckstrasse war der gemessene Wert mit 45km/h in Fahrtrichtung Dorfstrasse resp. mit 47km/h in Fahrtrichtung Oberembrach höher. Entsprechend fordert die KAPO neben rein markierungstechnischen auch bauliche Massnahmen.

2.2 Bauliche Massnahmen

Im Jahr 2020 wurden entlang der Buckstrasse testweise verkehrsberuhigende Massnahmen in Form temporär installierter horizontaler Einengungen (Trapeze) umgesetzt, um eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten zu erzielen. Die Rückmeldungen der Anwohnerinnen und Anwohner fielen jedoch überwiegend negativ aus. Die baulichen Einengungen führten weder zu einem verbesserten Verkehrsablauf noch zu einer nachhaltigen Geschwindigkeitsreduktion. Zudem verursachten die häufigen Brems- und Beschleunigungsvorgänge eine erhöhte Lärmbelastung sowie punktuelle Verkehrsbehinderungen.

Auf Grundlage dieser Erfahrungswerte sollen nun folgende, verkehrstechnisch optimierte Massnahmen im Rahmen der Strassensanierung umgesetzt werden:

Vertikalversätze

Es sind zwei Vertikalversätze vorgesehen, bestehend aus je einem 10.0m langen Asphaltkissen mit einer flachen Rampenlänge von 1.2m und einem Niveauunterschied von 5cm. Die Ausführung erfolgt vollständig in Asphalt, wodurch Materialübergänge vermieden werden. Solche sanften Anhebungen haben sich bereits an anderen Standorten – etwa in Hünikon und Rickenbach ZH – bewährt.

Die Elemente dienen primär der wirksamen Reduktion der Fahrgeschwindigkeit, ohne den Verkehrsfluss unnötig zu beeinträchtigen, insbesondere im Hinblick auf den landwirtschaftlichen Verkehr. Gleichzeitig tragen die flachen Rampen zu einer Minimierung zusätzlicher Lärmemissionen für die Anwohnerinnen und Anwohner bei.



Foto 1: Bsp. Vertikal-Versatz Rickenbach ZH



Foto 2: Bsp. Vertikal-Versatz Rickenbach ZH

2.3 Weitere bauliche Massnahmen

Koordiniert mit der Strassensanierung sollen weitere verkehrstechnische Massnahmen umgesetzt werden:

Die horizontale Einengung östlich der Einmündung Breitstrasse wird aufgehoben, der Strassenquerschnitt von 6.0 m bleibt durchgehend gleich. Damit sind die Vortrittsverhältnisse im neuen Rechtsvortrittsregime klar geregelt. Mit der Reduktion auf Tempo 30 werden die erforderlichen Knotensichtweiten eingehalten.

Die Einlenker-Geometrien der Eichstrasse sowie der Mühlegasse werden angepasst und künftig rechtwinkliger an die Buckstrasse angebunden. Durch die orthogonale Ausgestaltung der Einmündungen ergeben sich mehrere strassenbauliche Verbesserungen. Einerseits wird die Übersichtlichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich erhöht, da rechtwinklige Anschlüsse eine klarere Sichtbeziehung ermöglichen und potenzielle Konfliktsituationen reduzieren. Andererseits führt die neue Geometrie zu einer natürlichen Reduktion der Abbiegegeschwindigkeiten, was die Verkehrssicherheit im sensiblen Innerortsbereich (Schulweg) zusätzlich erhöht. Um die Befahrbarkeit sicherzustellen, wird bei der Einmündung zur Mühlegasse der Randbereich überfahrbar ausgebildet. Die überfahrbare Fläche ist so ausgestaltet, dass sie im Normalfall von Personenwagen nicht befahren wird, bei Bedarf jedoch ausreichend Raum für grössere Fahrzeuge bietet.

Insgesamt führen die geometrischen Anpassungen zu einer klareren Verkehrsführung und zu einer erhöhten Sicherheit.

2.4 Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO)

Die farblichen Gestaltungen von Strassenoberflächen FGSO verfolgen namentlich folgende Zwecke:

- Optische Gestaltung des Strassenraums
- Anpassen des Erscheinungsbilds des Strassenraums an die Nutzungsansprüche

FGSO sind gestaltete Flächen, welche sich gegenüber der Fahrbahnoberfläche und den offiziellen Markierungen bezüglich Materialwahl oder Farbton und bezüglich Kontrasts unterscheiden. Sie dürfen nicht einer Markierung

ähnlich sein, mit ihr verwechselt werden, ihre Wirkung beeinträchtigen oder sonst wie den Eindruck einer strassenverkehrsrechtlichen Bedeutung erwecken.

Die FGSO ist nicht Bestandteil des Auflageprojekts, da sich dieses ausschliesslich auf die baulichen Massnahmen beschränkt. Aus Gründen der Transparenz werden die Inhalte der FGSO jedoch im Rahmen der Projektunterlagen erwähnt, ohne dass sie Teil des rechtlich verbindlichen Auflagegegenstands werden.

Breite Ränder am Fahrbahnrand:

- Beidseitig werden längs der Strassenränder Bänder von B=45cm markiert. Die Fahrzeuglenker fahren unbewusst eher in der Fahrbahnmitte und bieten so Platz für andere Verkehrsteilnehmer (Radfahrer)
- Dem Verkehrsteilnehmer soll vielmehr ein adäquates Verhalten bezüglich des Umfelds vermittelt werden.
- Farbton gewählt: lichtgrau (RAL 7035)



Foto 3: Bsp. Breite Ränder am Fahrbahnrand Rickenbach ZH

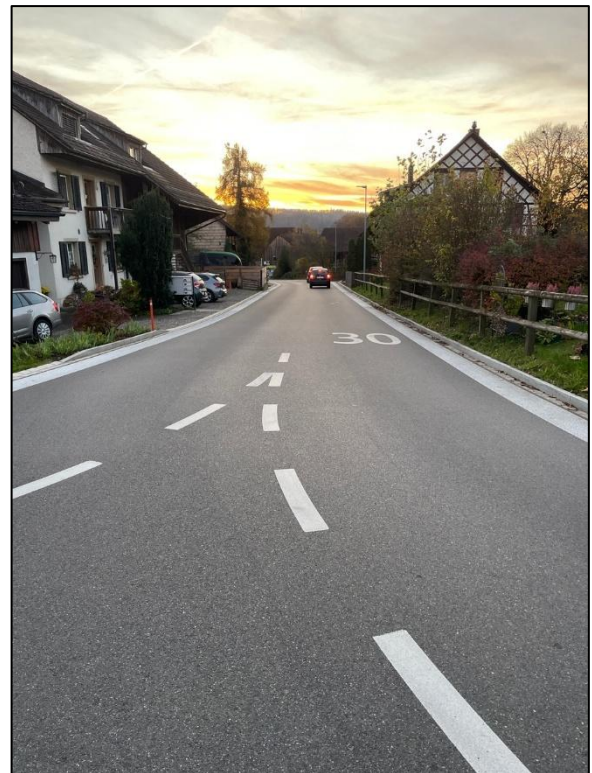


Foto 4: Bsp. Breite Ränder am Fahrbahnrand Rickenbach ZH

Die FGSO ist weder als Fussgänger- noch als Velomassnahme ausgelegt. Sie dient der optischen Gestaltung des Strassenraums. Damit kann gezielt das Geschwindigkeits- und das Spurverhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflusst und die Sicherheit des Langsamverkehrs verbessert werden.

Einfarbige, flächige Gestaltung:

- Gestaltung von Aufmerksamkeitsfläche (mehrere Verkehrsteilnehmer)
- Ausführung als Flächenmarkierung
- Farbton gewählt: lichtgrau (RAL 7035)

Am Knotenpunkt Buck- / Dorfstrasse soll die Überfahrt von der Mühlegasse in die Dorfstrasse verkehrssicherer gestaltet werden. Durch eine farblich hervorgehobene, flächige Markierung wird der Bereich als konfliktrichtig ausgewiesen und die Aufmerksamkeit des motorisierten Individualverkehrs gezielt auf querende Fussgängerinnen und Fussgänger (Schulweg) gelenkt. Die Massnahme soll eine frühzeitige Gefahrenwahrnehmung unterstützen und zu einem defensiveren Fahrverhalten beitragen.

3. Aufhebung Fussweg Buckstrasse ÷ Mühlegasse

Die bestehende Fusswegverbindung ist bereits seit längerer Zeit aus Sicherheitsgründen gesperrt. Bewegungen des talwärts gerichteten Hangs führen wiederkehrend zu Gefährdungen sowie zu Setzungen und Verschiebungen im Wegkörper. Im Zuge der Instandsetzung des Lehnenviadukts werden der Treppenabgang und der Fussweg zurückgebaut.

4. Termine

- | | |
|---|-------------------------|
| ○ Orientierung anlässlich der Gemeindeversammlung (§ 13 StrG) | 04. Dezember 2025 |
| ○ Beschluss Gemeinderat (öffentliche Planauflage) | 15. Dezember 2025 |
| ○ Öffentliche Planauflage, Einspracheverfahren (§ 16/17 StrG) | 09. Januar 2026 (30 T) |
| ○ Beschluss Gemeinderat (Festsetzung) | 16. Februar 2026 |
| ○ Publikation Festsetzung (§ 15 StrG) | 20. Februar 2026 (30 T) |
| ○ Rechtskraftbescheinigung Baurekursgericht über Festsetzung | Anfang April 2026 |
| ○ Realisierung (Umsetzung) | Mit Sanierungsprojekt |

Die Signalisationsänderungen und Rechtsvortrittsmarkierungen im Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30 im gesamten Siedlungsgebiet werden durch die KAPO (VTA) bewilligt. Die geplanten baulichen Massnahmen, Markierungen und farblichen Gestaltungen der Strassenoberfläche sind hingegen nicht bewilligungspflichtig. Im Rahmen der Projektierung wurden sie durch die KAPO (VTA) aus verkehrspolizeilicher Sicht geprüft und ohne Einwände akzeptiert.

5. Planunterlagen

- | | |
|--------------------------|---|
| ○ Plan Nr. 395-077-33_01 | Übersicht 1:2'000 (Massnahmenplan Tempo-30-Zone)
Stand Auflageprojekt, datiert vom 21.11.2025, rev. 08.12.2025 |
| ○ Plan Nr. 395-077-33_02 | Situation 1:500 (Massnahmenplan Tempo-30-Zone)
Stand Auflageprojekt, datiert vom 21.11.2025, rev. 08.12.2025 |

6. Kostenvoranschlag

6.1 Kostengrundlage T30-Massnahmen

Die Aufwendungen für die baulichen Massnahmen – einschliesslich Signalisation und Markierung – sind im Kredit für die Strasseninstandsetzung enthalten. Die entsprechende Projekt- und Kreditgenehmigung ist an der Gemeindeversammlung im Juni 2026 vorgesehen. Da die baulichen Massnahmen koordiniert mit der Strassenanierung ausgeführt werden, entstehen keine beziehungsweise nur minimale Mehrkosten. Nachstehend werden daher ausschliesslich – und rein informativ – die vorgesehenen Aufwendungen für die farbliche Gestaltung der Strassenoberflächen (FGSO) aufgeführt.

- Preisbasis: MwSt. 8.1% und Rundung
- Kostengenauigkeit: ± 10%

6.2 Kosten FGSO-Anwendung T30-Massnahmen

Umfang:

- Breite Ränder am Fahrbahnrand FGSO (B=45cm, L=ca. 850.0m¹)
- Einfarbige, flächige Gestaltung FGSO (A=ca. 27.0m²)

FGSO-Anwendung T30-Massnahmen		
I.	Bauarbeiten	-
	-	
II.	Nebenarbeiten	26'000.--
	- Einrichtung Markierung inkl. Strassenreinigung und Vormarkierung	4'000.--
	- Breite Ränder am Fahrbahnrand FGSO	20'000.--
	- Einfarbige, flächige Gestaltung FGSO	2'000.--
III.	Technische Arbeiten	-
	-	
	Total FGSO-Anwendung Tempo-30-Zone	26'000.--
	Unvorhergesehenes ca. 5.0%	1'500.--
	MwSt. 8.1% gerundet	2'500.--
	Total FGSO-Anwendung T30-Massnahmen inkl. MwSt.	30'000.--

Rickenbach Sulz, 08. Dezember 2025

F+H Partner AG
Ingenieure für Hoch- und Tiefbau

Philipp Kern