

Gemeinde Flums

Eschen, 13.04.2025

Tempo-30-Zonen Flums Technischer Bericht



Projekt

Tempo-30-Zonen Flums
Technischer Bericht
Projekt-Nr.: 6245

Auftraggeber

Gemeinde Flums
Marktstrasse 25
8890 Flums

Auftragnehmer

VERKEHRSINGENIEURE Gächter Lampert Fritz
Schmiedgasse 3
FL-9492 Eschen
+423 373 60 22
eschen@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

Handelsregister Vaduz // FL-0002.040.329-7
UID CHE-212.330.824
MwSt.-Nr. 54 844

Bearbeitung

Manfred Bischof
Dominik John

Abbildungen, Tabellen und Fotos ohne Quellenangabe von VERKEHRSINGENIEURE Gächter Lampert Fritz.
Der Bericht darf nur vollständig an Dritte weitergegeben werden.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	5
1. Ausgangslage	7
2. Gesetzliche Grundlagen.....	9
3. Ziele	12
4. Situationsanalyse	13
4.1 Strassenhierarchie.....	13
4.2 Schützenswertes Ortsbild	16
4.3 Verkehre.....	17
4.3.1 Öffentlicher Verkehr	17
4.3.2 Veloverkehr.....	18
4.3.3 Fussverkehr	19
4.4 Sensible Nutzungen.....	20
5. Technischer Bericht für das Gebiet 1	21
5.1 Auflistung der Strassen.....	21
5.2 Gefahrensituation	22
5.3 Unfallgeschehen.....	24
5.4 Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten	24
5.5 Geplante Massnahmen	24
6. Technischer Bericht für das Gebiet 2	25
6.1 Auflistung der Strassen.....	25
6.2 Gefahrensituation	27
6.3 Unfallgeschehen.....	30
6.4 Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten	31
6.5 Geplante Massnahmen	33
6.5.1 Eventualplanung zusätzliche Massnahmen.....	34
7. Technischer Bericht für das Gebiet 3	36
7.1 Auflistung der Strassen.....	36
7.2 Gefahrensituation	38
7.3 Unfallgeschehen.....	43
7.4 Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten	43
7.5 Geplante Massnahmen	45
7.5.1 Eventualplanung zusätzliche Massnahmen.....	46

8.	Technischer Bericht für das Gebiet 4	48
8.1	Auflistung der Strassen	48
8.2	Gefahrensituation	50
8.3	Unfallgeschehen.....	53
8.4	Verkehrsaufkommen & Geschwindigkeiten.....	54
8.5	Geplante Massnahmen	58
8.5.1	Eventualplanung für zusätzliche Massnahmen	59
9.	Technischer Bericht für das Gebiet 5	61
9.1	Auflistung der Strassen	61
9.2	Gefahrensituation	63
9.3	Unfallgeschehen.....	66
9.4	Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten	67
9.5	Geplante Massnahmen	71
10.	Fazit	72

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Zonenausdehnung und Aufteilung Teilgebiete.....	7
Abb. 2:	Zonenplan Flums	8
Abb. 3:	Strassenklassierung Flums	13
Abb. 4:	Aufnahmeplan Flums (Quelle: ISOS)	16
Abb. 5:	Linien öffentlicher Verkehr mit Haltestellen in Flums (Quelle: geoportal.ch).....	17
Abb. 6:	Velowege in Flums (Quelle: geoportal.ch)	18
Abb. 7:	Wanderwege in Flums (Quelle: geoportal.ch)	19
Abb. 8:	Sensible Nutzungen in Flums.....	20
Abb. 9:	Übersichtskarte Gebiet 1	21
Abb. 10:	Ulmenstrasse; Private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht.....	23
Abb. 11:	Unübersichtliche Knotensituation Eichenstrasse-Ulmenstrasse.....	23
Abb. 12:	Übersichtskarte Gebiet 2	26
Abb. 13:	Hösslistrasse; enger Strassenraum und eingeschränkte Sicht bei verschiedenen Grundstückzufahrten	28
Abb. 14:	Unübersichtliche Knotensituation Hösslistrasse - Dammstrasse.....	28
Abb. 15:	Schlisstrasse; enger Strassenraum und eingeschränkte Sicht bei verschiedenen Grundstückzufahrten	29
Abb. 16:	Maltinastrasse; enger Strassenraum und eingeschränkte Sicht durch parkende Fahrzeuge	29
Abb. 17:	Ausschnitt Verkehrsunfallstatistik (VUGIS), Gebiet 2	30
Abb. 18:	Standort Verkehrserhebung Maltinastrasse	31
Abb. 19:	Geschwindigkeitsverteilung Maltinastrasse.....	32
Abb. 20:	Verteilung Fahrzeugarten Maltinastrasse.....	32
Abb. 21:	Standorte für zusätzliche Massnahmen im Gebiet 2 im Falle einer Nichtumsetzung der Zone im Gebiet 3	34
Abb. 22:	Standorte für zusätzliche Massnahmen im Gebiet 2 im Falle einer Nichtumsetzung der Zone im Gebiet 4	35
Abb. 23:	Übersichtskarte Gebiet 3	37
Abb. 24:	Unübersichtliche Knotensituation Grofstrasse – Stoxstrasse – Fliederstrasse	39
Abb. 25:	Grofstrasse; enger Strassenraum und eingeschränkte Sicht bei verschiedenen Grundstückzufahrten	39
Abb. 26:	Unübersichtliche Knotensituation Grofstrasse – Gartenstrasse	40
Abb. 27:	Gartenstrasse; unübersichtliche Knotensituation und private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht	40
Abb. 28:	Gulmenstrasse; enger Strassenraum und eingeschränkte Sicht bei verschiedenen Grundstückzufahrten	41
Abb. 29:	Ganischastrasse; enger Strassenraum und eingeschränkte Sicht bei verschiedenen Grundstückzufahrten	41
Abb. 30:	Unübersichtliche Knotensituation Ganischastrasse – Hösslistrasse – Guschastrasse	42

Abb. 31:	Unübersichtliche Knotensituation Eisenherrenstrasse – Marktstrasse.....	42
Abb. 32:	Standort Verkehrserhebung Ganischastrasse.....	43
Abb. 33:	Geschwindigkeitsverteilung Ganischastrasse	44
Abb. 34:	Verteilung Fahrzeugarten Ganischastrasse	44
Abb. 21:	Standorte für zusätzliche Massnahmen im Gebiet 3 im Falle einer Nichtumsetzung der Zone im Gebiet 2	46
Abb. 22:	Standorte für zusätzliche Massnahmen im Gebiet 3 im Falle einer Nichtumsetzung der Zone im Gebiet 4	47
Abb. 35:	Übersichtskarte Gebiet 4	49
Abb. 36:	Marktstrasse; private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht.....	51
Abb. 37:	Turmstrasse; enger und unübersichtlicher Strassenraum	51
Abb. 38:	Marktstrasse; enge und unübersichtliche Kurvensituation	52
Abb. 39:	Ausschnitt Verkehrsunfallstatistik (VUGIS), Gebiet 4	53
Abb. 40:	Standort Verkehrserhebung Marktstrasse	54
Abb. 41:	Geschwindigkeitsverteilung Marktstrasse.....	55
Abb. 42:	Verteilung Fahrzeugarten Marktstrasse	55
Abb. 43:	Standort Verkehrserhebung Bahnhofstrasse	56
Abb. 44:	Geschwindigkeitsverteilung Bahnhofstrasse	57
Abb. 45:	Verteilung Fahrzeugarten Bahnhofstrasse	57
Abb. 22:	Standorte für zusätzliche Massnahmen im Gebiet 4 im Falle einer Nichtumsetzung der Zone im Gebiet 2	59
Abb. 22:	Standorte für zusätzliche Massnahmen im Gebiet 4 im Falle einer Nichtumsetzung der Zone im Gebiet 3	60
Abb. 46:	Übersichtskarte Gebiet 5	62
Abb. 47:	Unterdorfstrasse; Private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht	64
Abb. 48:	Unübersichtliche Knotensituation Kirchbüntestrasse – Unterfeldstrasse	64
Abb. 49:	Feldstrasse; enger Strassenraum mit eingeschränkter Sicht bei verschiedenen Grundstückzufahrten	65
Abb. 50:	Unübersichtliche Knotensituation Feldstrasse – Laurentiusstrasse	65
Abb. 51:	Ausschnitt Verkehrsunfallstatistik (VUGIS), Gebiet 4	66
Abb. 52:	Standort Verkehrserhebung Unterdorfstrasse.....	67
Abb. 53:	Geschwindigkeitsverteilung Unterdorfstrasse	68
Abb. 54:	Verteilung Fahrzeugarten Unterdorfstrasse	68
Abb. 55:	Standort Verkehrserhebung Feldstrasse	69
Abb. 56:	Geschwindigkeitsverteilung Feldstrasse	70
Abb. 57:	Verteilung Fahrzeugarten Feldstrasse	70

1. Ausgangslage

Die Gemeinde Flums hat in den vergangenen Jahren verschiedene Massnahmen zur Verkehrsberuhigung im Gemeindestrassennetz gesetzt. Diese Massnahmen sollen dazu beitragen, eine für alle Verkehrsteilnehmer verträgliche Verkehrsabwicklung zu gewährleisten und insbesondere auch für die Verkehrssicherheit eine positive Wirkung zu entfalten.

Nun möchte die Gemeinde Flums die verkehrsberuhigenden Massnahmen auf das gesamte Gemeindegebiet von Flums im Talboden ausweiten. Dazu hat es eine Beratung durch die BFU gegeben, welche unter anderem die Realisierung des Modells 30/50 der BFU mit Einbezug aller Gemeindestrassen in eine Tempo-30-Zone empfiehlt.

Im Rahmen einer Variantenstudie wurden verschiedene mögliche Ausdehnungen der Tempo-30-Zone in Flums geprüft. Die in diesem Prozess festgelegte Zone wurde in fünf Teilgebiete aufgeteilt, welche nachfolgend in separaten Technischen Berichten abgehandelt werden.

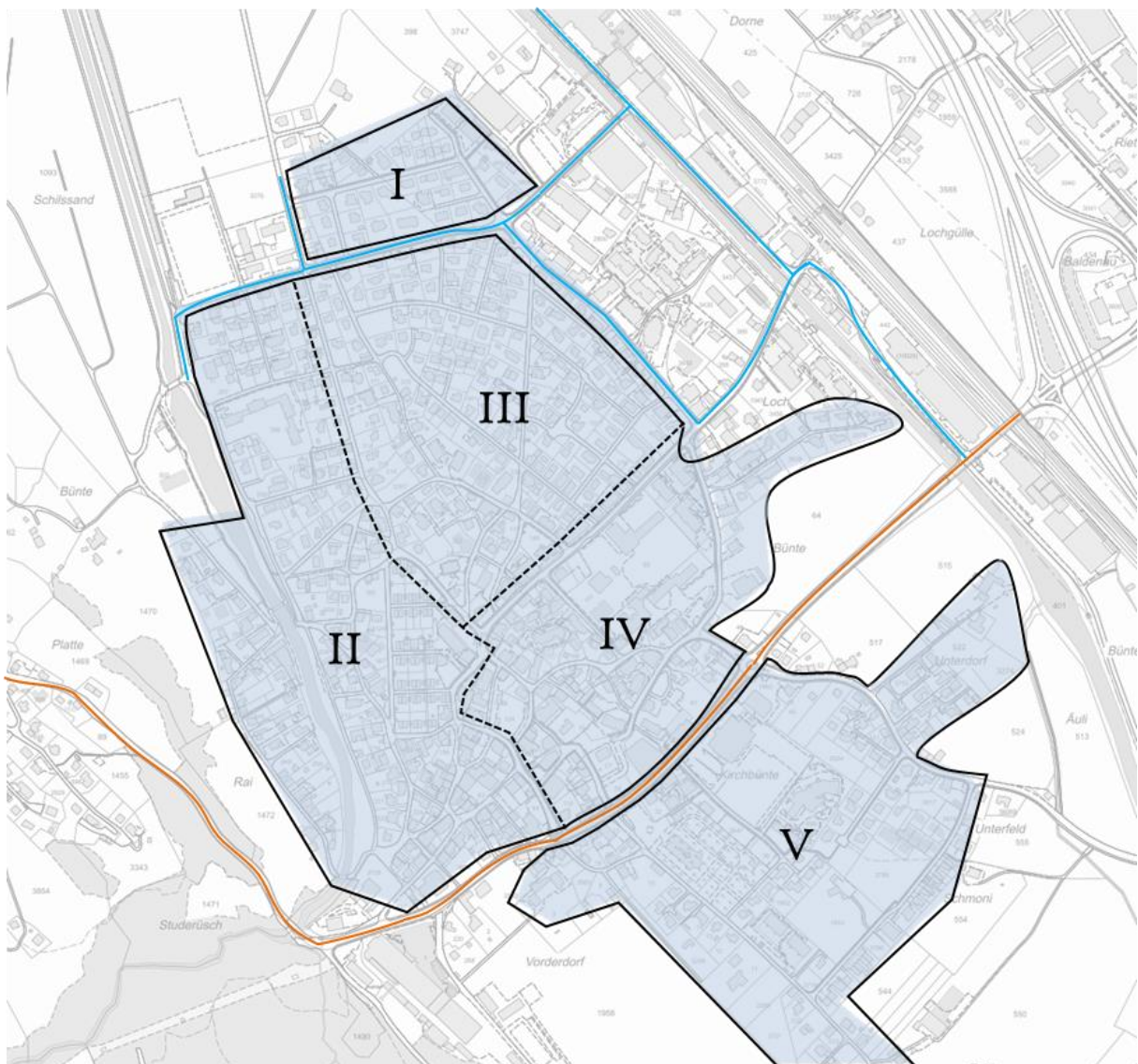


Abb. 1: Zonenausdehnung und Aufteilung Teilgebiete

2. Gesetzliche Grundlagen

Strassenverkehrsgesetz (SVG)

Im Artikel 32 Absatz 3 des schweizerischen Strassenverkehrsgesetzes (SVG) wird die Herabsetzung der durch den Bundesrat festgesetzten Höchstgeschwindigkeit behandelt:

Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

Signalisationsverordnung (SSV)

Im Artikel 108 Absatz 2 der schweizerischen Signalisationsverordnung (SSV) werden die möglichen Begründungen für eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten aufgeführt:

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.*

Weiter heisst es im Artikel 108 Absatz 4 SSV:

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.

Nach Artikel 108 Absatz 4^{bis} SSV richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen in Abweichung der Absätze 1, 2 und 4 nur nach Artikel 3 Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG). Dieser besagt folgendes:

Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Die Gemeinden sind zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.

Gemäss Artikel 108 Absatz 6 SSV regelt das UVEK die Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten. Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest.

Im Artikel 2a Absatz 5 und 6 SSV wird die Signalisation auf «verkehrsorientierten und nicht verkehrsorientierten Strassen» behandelt:

⁵ Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig.

⁶ Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Artikel 108 Absätze 1, 2 und 4 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.

Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen

Die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28.9.2001 (Stand 1.1.2023) regelt die Einzelheiten bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen (Art. 22a SSV) und Begegnungszonen (Art. 22b SSV). Nach Artikel 2 ist insbesondere bei allen Massnahmen, die zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeiten erforderlich sind, darauf zu achten, dass die Strassen von allen dort zugelassenen Fahrzeugarten befahren werden können.

In Artikel 4 und 5 sind die verkehrsrechtlichen Massnahmen und die Gestaltung des Strassenraums geregelt:

Art. 4 Verkehrsrechtliche Massnahmen

¹ Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn:

- a) Die Verkehrssicherheit es erfordert; oder
- b) Die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist.

² Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Art. 5 Gestaltung des Strassenraumes

¹ Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.

² Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.

³ Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

Mit 1.1.2023 wurde die Verordnung dahingehend geändert, dass Artikel 3 und Artikel 6 aufgehoben wurden. Dadurch entfällt für Tempo-30-Zonen auf «nicht verkehrsorientierten Strassen» die Pflicht zu einem Gutachten. Stattdessen wird für die Schaffung einer Tempo-30-Zone auf «nicht verkehrsorientierten Strassen» von der Kantonspolizei ein verkehrstechnischer Bericht gefordert. Einzelne Abschnitte «verkehrsorientierter Strassen», die signaltechnisch in angrenzende Tempo-30-Zonen einbezogen werden sollen, müssen weiterhin nach den bisherigen Regeln angeordnet werden und bedürfen dementsprechend ein Verkehrsgutachten.

3. Ziele

Mit der Einführung von Tempo-30-Zonen verfolgt die Gemeinde Flums folgende Ziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Fussgänger (insbesondere Schulwegsicherheit)
- Erhöhung der Wohnqualität durch verträgliche Verkehrsabwicklung und Vermeidung von gebietsfremdem Verkehr in den Quartieren
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum und damit Förderung des sozialen Austauschs und Miteinanders im jeweiligen Quartier
- Anpassung des Geschwindigkeitsregimes an bestehende, teils enge und wenig übersichtliche Situationen im Strassennetz, welche kaum bzw. nicht veränderbar sind (damit auch Erhalt der Massstäblichkeit im Quartier – siehe ISOS)

4. Situationsanalyse

4.1 Strassenhierarchie

Strassenklassierung

Im Strassengesetz des Kantons St. Gallen Art. 8 sind folgende Strassenklassierungen festgelegt:

«Gemeindestrassen erster Klasse dienen dem örtlichen und dem überörtlichen Verkehr. Sie stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen.

Gemeindestrassen zweiter Klasse dienen der Groberschliessung des Baugebietes und der Erschliessung grösserer Siedlungsgebiete ausserhalb des Baugebietes. Sie stehen in der Regel dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen.

Gemeindestrassen dritter Klasse dienen der übrigen Erschliessung sowie der Land- und der Forstwirtschaft. Sie stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr nicht offen.»

Ein Grossteil der Strassen im Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone in Flums sind als Gemeindestrassen 2. oder 3. Klasse klassiert. Ausnahmen bilden die Bahnhof-, Eisenherren-, Ganischa-, und Unterdorfstrasse sowie Abschnitte der Gräpplang-, Maltina- und Marktstrasse, welche als Gemeindestrassen 1. Klasse klassiert sind.

In nachfolgender Abbildung ist die Strassenklassierung in Flums dargestellt:

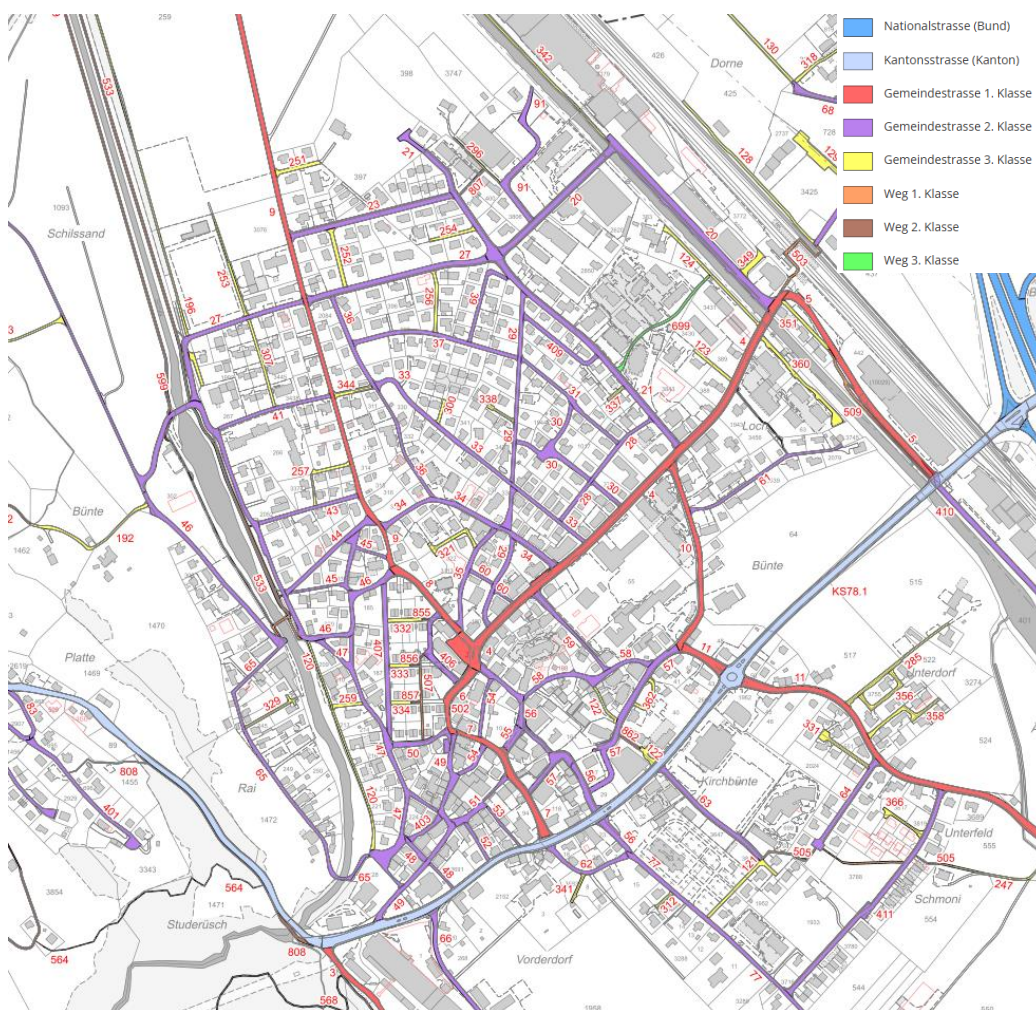


Abb. 3: Strassenklassierung Flums

Strassentypen

In der VSS-Norm 40 040b sind folgende Strassentypen und deren Funktionen beschrieben:

Strassentyp / Merkmale	Hochleistungsstrassen (HLS)	Hauptverkehrsstrassen (HVS)	Verbindungsstrassen (VS)	Sammelstrassen (SS)	Erschliessungsstrassen (ES)
Bedeutung im Strassennetz	interregional bis regional	national bis zwischenörtlich	regional oder zwischenörtlich	örtlich	quartierintern
Massgebende Netzfunktion	durchleiten	verbinden	verbinden	sammeln	erschliessen
Verkehrliche Aufgaben	Hohe Leistung und Sicherheit bei grossen Geschwindigkeiten	Hohe Leistung und Sicherheit bei mittleren Geschwindigkeiten	Gewährleisten von untergeordneten Verbindungen bei begrenzter Leistung und Geschwindigkeit	Konzentration des Erschliessungsverkehrs in Siedlungsgebieten	parzellenweise Erschliessung

Strassenfunktionen

In der Schweizerischen Signalisationsverordnung (SSV) Art.1 wird der Begriff der «verkehrsorientierten Strasse» definiert: «Verkehrsorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind».

In der VSS-Norm 40 040b lautet die Definition folgendermassen: «Verkehrsorientierte Strassen bilden das übergeordnete Netz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte».

Zuordnung Funktionen der verschiedenen Strassentypen

In den VSS-Normen 40 044 und 40 045 werden den verschiedenen Strassentypen wie folgt verkehrs- bzw. siedlungsorientierte Funktionen zugeordnet:

Strassentyp	Funktion
Hauptsammelstrassen	Verkehrsorientiert
Quartiersammelstrassen	Siedlungsorientiert
Quartiererschliessungsstrassen	Siedlungsorientiert
Zufahrtsstrasse	Siedlungsorientiert
Zufahrtsweg	Siedlungsorientiert

Festlegung verkehrsorientiert / nicht verkehrsorientiert für die Strassen in Flums

Gemäss Entscheidungshilfe aus dem Schreiben der Kantonspolizei St.Gallen vom 13. Dezember 2022 sind Gemeindestrassen 1. Klasse in der Regel als verkehrsorientiert einzustufen. In Einzelfällen kann von dieser groben Typisierung jedoch abgewichen werden.

So haben die betroffenen Gemeindestrassen 1. Klasse (Maltinastrasse, Eisenherrenstrasse, Ganischastrasse, Gräpplangstrasse, Bahnhofstrasse, Marktstrasse und Unterdorfstrasse) zwar durchaus verbindende Funktionen innerhalb des Gemeindegebiets von Flums, lassen sich jedoch nicht als Verbindungsstrassen entsprechend Norm klassifizieren. In der VSS-Norm 40 043 heisst es dazu: „Für Verbindungsstrassen innerhalb besiedelter Gebiete wird auf die Normen Sammelstrassen (VSS 40 044) und Erschliessungsstrassen (VSS 40 045) verwiesen.“ Somit sind die entsprechenden Strassen im Bereich des Siedlungsgebiets trotz ihrer verbindenden Funktion als Sammel- oder Erschliessungsstrasse zu typisieren.

Gemäss Einordnung in den VSS-Normen sind diese Strassentypen als nicht verkehrsorientiert einzustufen. Damit ist für die Einführung einer Tempo-30-Zone in den entsprechenden Strassen(-abschnitten) kein separates Gutachten notwendig, obwohl sie als Gemeindestrasse 1. Klasse klassiert sind.

Die weiteren Quartierstrassen im Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone in Flums sind als Gemeindestrassen 2. und 3. Klasse ebenfalls nicht verkehrsorientiert.

4.2 Schützenswertes Ortsbild

Flums gehört seit dem Jahr 2008 dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) an. Das ISOS ist ein Grundlageninstrument, das den Behörden der Denkmalpflege und des Bau- und Planungswesens hilft, baukulturelle Werte zu erkennen und langfristig zu sichern.

Die Empfehlungen des ISOS für Flums sind die folgenden:

- Redimensionieren des Postplatzes und der Bergstrasse. Wege und Strassen in den ländlich geprägten Ortsteilen nicht weiter ausbauen.
- Den unterschiedlichen Charakter von gewachsenen und geplanten Ortsteilen bewahren.
- Die Massstäblichkeit in den verschiedenen Quartieren erhalten.
- Nicht nur die Einzelbauten, sondern auch die ursprünglichen Zwischenbereiche pflegen.
- Die Villen und Parkanlagen als Einheit betrachten und entsprechend behandeln.
- Eine sanfte Renovation der intakten Arbeitersiedlung Neudorf vorsehen.
- Eine siedlungsgeschichtliche Analyse erstellen.

Die nachfolgende Karte zeigt die schützenswerten Bereiche in Flums:

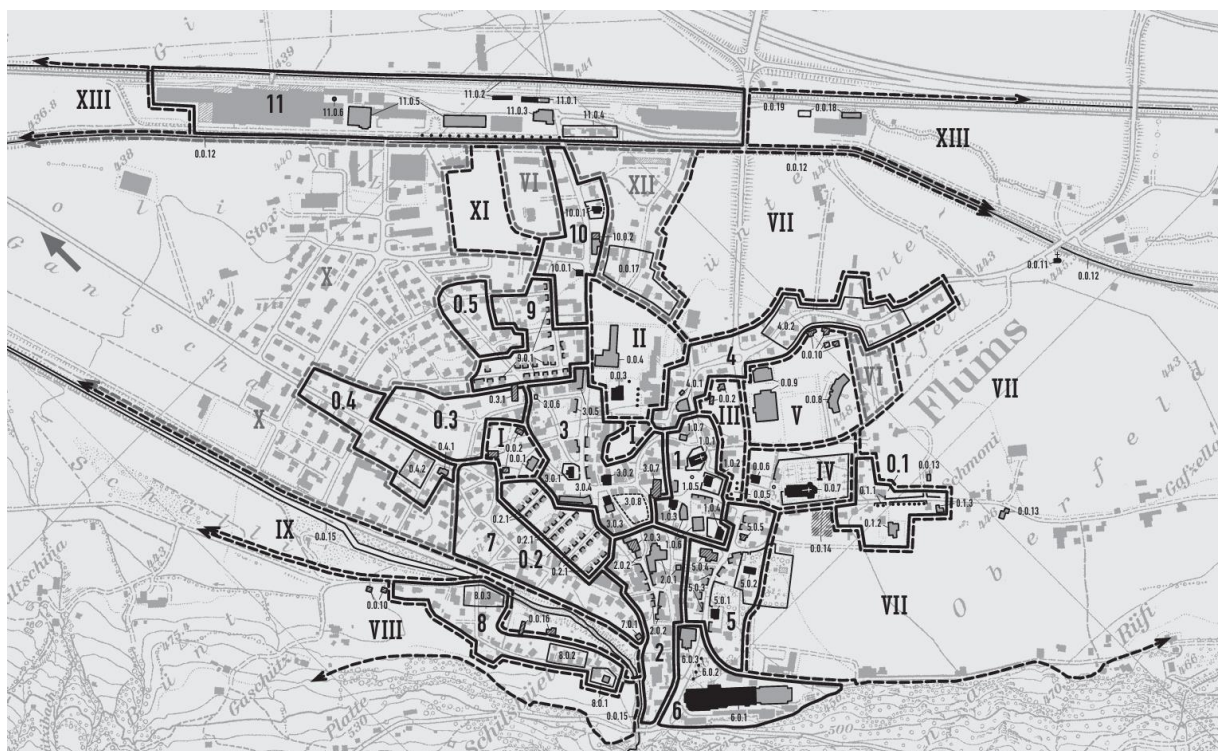


Abb. 4: Aufnahmeplan Flums (Quelle: ISOS)

4.3 Verkehre

4.3.1 Öffentlicher Verkehr

Im Gebiet der geplanten Tempo-30-Zonen in Flums verkehren die Buslinien 440 Flums, Bahnhof – Flumserberg, 441 Sargans, Bahnhof – Flumserberg, Tannenboden und 442 Flums, Bahnhof – Walenstadt, Bahnhof. Diese Linien bedienen im Gebiet der geplanten Tempo-30-Zonen die Haltestellen Flums, Post, Flums, Rathaus und Flums, Kirchplatz.



Abb. 5: Linien öffentlicher Verkehr mit Haltestellen in Flums (Quelle: geoportal.ch)

4.3.2 Veloverkehr

Durch das Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone in Flums verlaufen verschiedene Velowege von lokaler bzw. regionaler Bedeutung. Weiter ist in der Markt- und Feldstrasse eine kantonale Mountainbike-Route markiert. Der Veloverkehr wird dabei auf sämtlichen Routen im Mischverkehr geführt.



Abb. 6: Velowege in Flums (Quelle: geoportal.ch)

4.3.3 Fussverkehr

Durch das Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone in Flums verlaufen verschiedene Wanderwege von kantonaler Bedeutung. Dabei werden die Fussgänger teilweise im Mischverkehr geführt.



Abb. 7: Wanderwege in Flums (Quelle: geoportal.ch)

4.4 Sensible Nutzungen

Im Gebiet oder der unmittelbaren Umgebung der geplanten Tempo-30-Zonen in Flums befinden sich verschiedene sensible Nutzungen, wie z.B. Schulen, Pflegeeinrichtungen und weitere Standorte mit grossem Publikumsaufkommen.

1. Schuleinheit Flums Dorf
2. Kindergarten Gräpplang
3. Mehrzweckhalle Kirchbünste
4. Spielplatz Büelstrasse
5. Fussballplatz Banau
6. Alterszentrum Kirchbünste
7. Einkaufs- und Ärztezentrum Bergstrasse
8. Naherholungsgebiet Schils
9. Hort Marktstrasse
10. Friedhof Flums

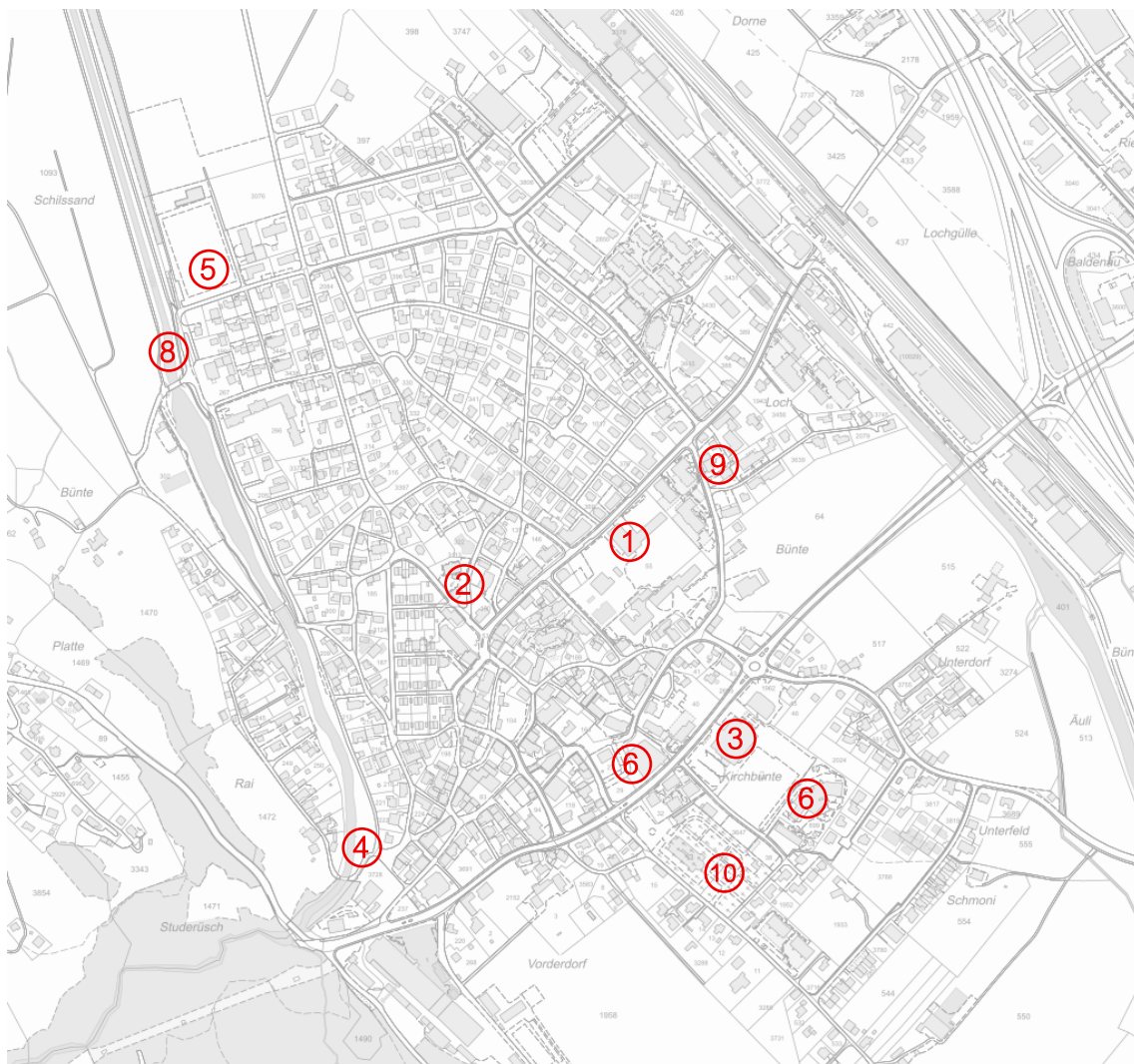


Abb. 8: Sensible Nutzungen in Flums

5. Technischer Bericht für das Gebiet 1

5.1 Auflistung der Strassen

Folgende Strassen sind von der Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet 1 betroffen:

Strasse	Klassierung
Eichenstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Schützengartenstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Ulmenstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Fichtenstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse

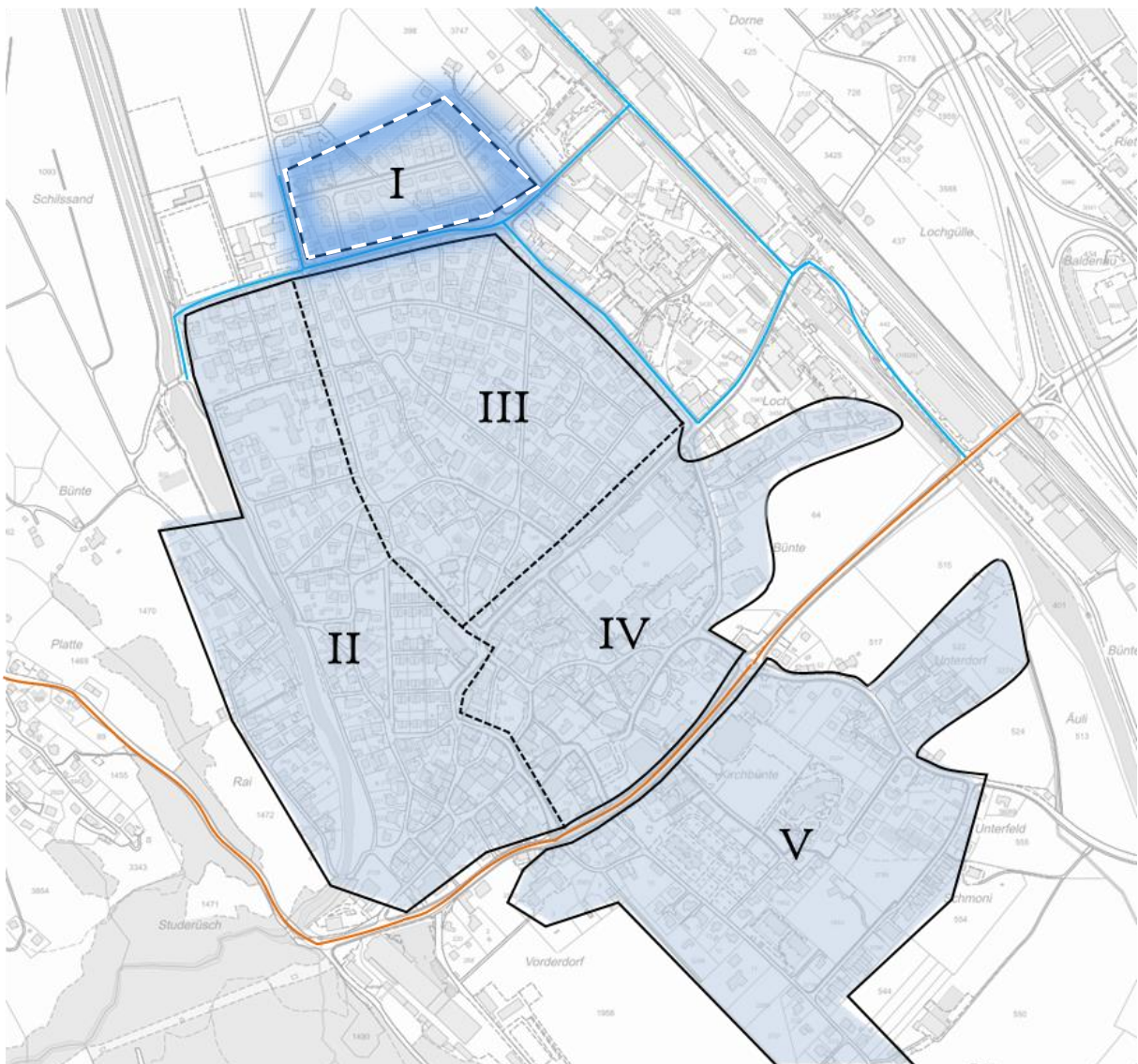


Abb. 9: Übersichtskarte Gebiet 1

5.2 Gefahrensituation

Im Gebiet 1 der geplanten Tempo-30-Zonen in Flums gibt es verschiedene Stellen, die potenzielle Gefahrenstellen für die Bewohner der Liegenschaften, insbesondere Kinder, darstellen. Die Charakteristik des Strassenraums lädt grösstenteils nicht zum Fahren mit Geschwindigkeiten im Bereich der heute signalisierten 50 km/h ein. Des Weiteren versperren Grundstückseinfahrten wie Mauern und Hecken den Fahrzeuglenkern häufig die Sicht auf hervortretende Fussgänger. Das Entfernen oder Verschieben von Bäumen, Zäunen und Hecken, um die erforderlichen Sichtweiten zu gewährleisten, ist in der Regel als verhältnismässig einzustufen. In Einzelfällen können jedoch Ausnahmen vorliegen.

Unten aufgeführt sind zusammenfassend die Bedingungen für die Sicherstellung aus der Schweizer Norm für den Strassenbau ersichtlich:

SN 40 273

- Erforderliche Beobachtungsdistanz innerorts beträgt 3.00 m (ab dem Fahrbahnrand)
- Erforderliche Knotensichtweite bei 50 km/h beträgt 50 m
- Erforderliche Knotensichtweite bei 30 km/h beträgt 20 m
- Erforderliche Sichtweite auf das Trottoir beträgt 15 m
- Höhenbereich zwischen 0.60 und 3.00 m über der Fahrbahn ist freizuhalten

SN 40 050

- Bei Grundstücken ist das Ein- und Ausfahren in Vorwärtsrichtung anzustreben; ist dies nicht möglich, so ist die Beobachtungsdistanz gemäss SN 40 273 zu vergrössern.

Nachstehend sind zwei beispielhafte potenzielle Gefahrenstellen (Örtlichkeiten mit offensichtlichen, infrastrukturellen Defiziten im Gebiet 1 abgebildet. Es gilt zu beachten, dass verschiedene der aufgeführten Defizite (beispielsweise Sichteinschränkungen durch Bepflanzungen) grundsätzlich leicht zu beheben sind.



Abb. 10: Ulmenstrasse; Private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 11: Unübersichtliche Knotensituation Eichenstrasse-Ulmenstrasse

5.3 Unfallgeschehen

Im für die Beurteilung relevanten Zeitraum, von 2023 bis 2025, finden sich im Gebiet 1 in der Unfallstatistik keine Verkehrsunfälle.

5.4 Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten

In den insgesamt vier Strassen im Gebiet 1 liegen keine aktuellen Messungen des Verkehrsaufkommens und der gefahrenen Geschwindigkeiten vor. Aufgrund der Situation kann jedoch von nicht sehr hohen Geschwindigkeiten – etwa vergleichbar mit den vorliegenden Messungen in der Maltina- oder Ganischastrasse (siehe Gebiete 2 & 3) – ausgegangen werden.

5.5 Geplante Massnahmen

Folgende Massnahmen sind für die Einführung einer Tempo-30-Zone im Gebiet 1 erforderlich:

- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Ulmenstrasse
In der Ulmenstrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Eichenstrasse
In der Eichenstrasse sind an der westlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Schützengartenstrasse
In der Schützengartenstrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.

Weiters sind an folgenden Verzweigungen Markierungen von Rechtsvortrittsknoten zu prüfen (Markierung erfolgt bei schwer erkenntlichen Knoten mit einer Fahrbahnbreite von mindestens 4.5m):

- Eichenstrasse – Ulmenstrasse
- Schützengartenstrasse – Eichenstrasse

6. Technischer Bericht für das Gebiet 2

6.1 Auflistung der Strassen

Folgende Strassen sind von der Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet 2 betroffen:

Strasse	Klassierung
Maltinastrasse	Gemeindestrasse 1. Klasse
Eisenherrenstrasse	Gemeindestrasse 1. Klasse
Banaustrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Güetlistrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Hösslistrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Sandstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Gräpplangstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Garnstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Neudorfstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Spindelstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Schilsstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Maltinastrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Gewerbestrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Dorfbachstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Mühlestrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Rossmetzgstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Bezirksamtstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Hirschenstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Büelstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Buchenstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Weidenstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Ballenstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Spulenstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Turbinenstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse

Dammstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Schilsbachstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Unterbüelstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse

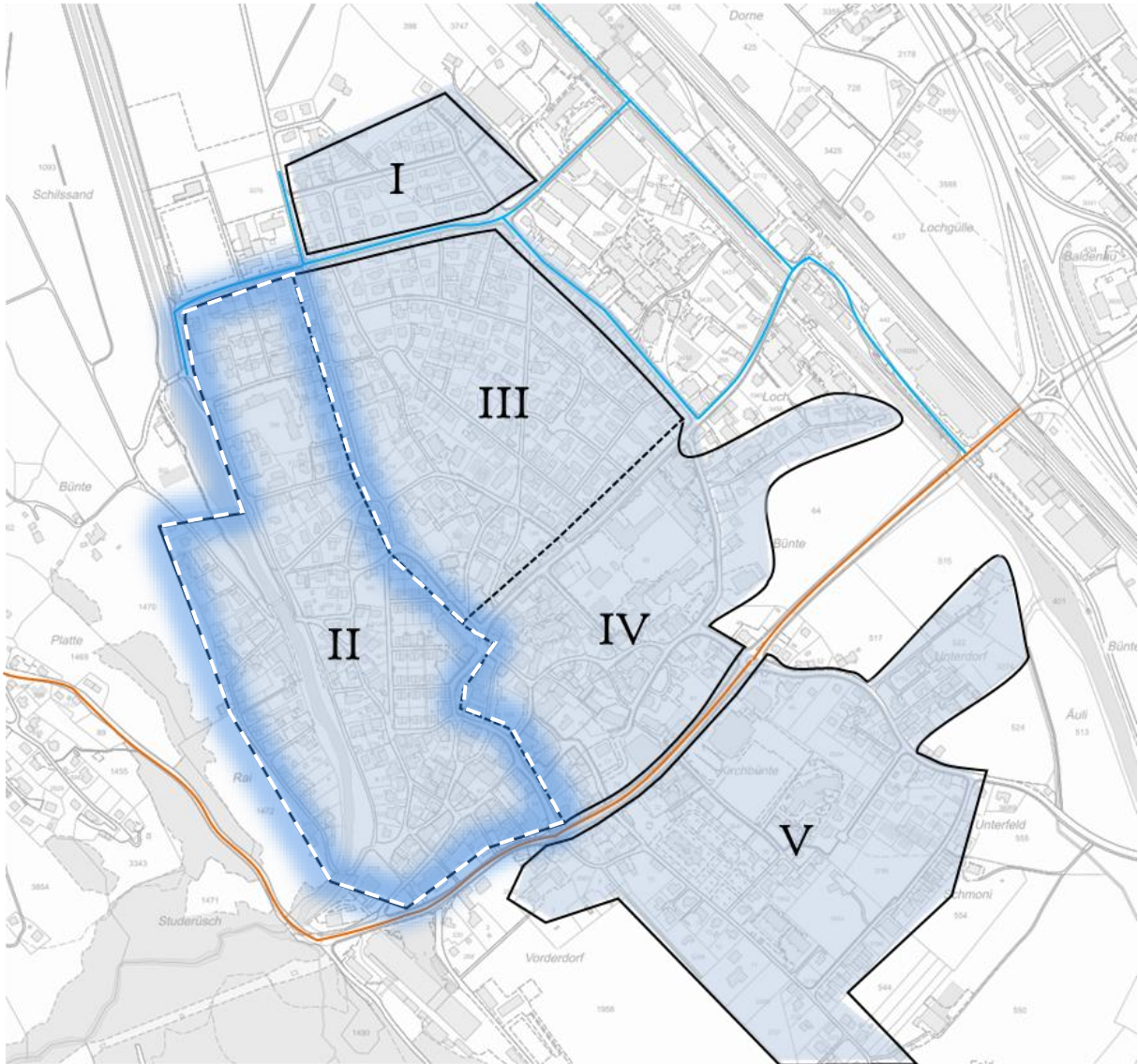


Abb. 12: Übersichtskarte Gebiet 2

6.2 Gefahrensituation

Im Gebiet 2 der geplanten Tempo-30-Zonen in Flums gibt es verschiedene Stellen, die potenzielle Gefahrenstellen für die Bewohner der Liegenschaften, insbesondere Kinder, darstellen. Die Charakteristik des Strassenraums lädt grösstenteils nicht zum Fahren mit Geschwindigkeiten im Bereich der heute signalisierten 50 km/h ein. Des Weiteren versperren Grundstückseinfahrten wie Mauern und Hecken den Fahrzeuglenkern häufig die Sicht auf hervortretende Fussgänger. Das Entfernen oder Verschieben von Bäumen, Zäunen und Hecken, um die erforderlichen Sichtweiten zu gewährleisten, ist in der Regel als verhältnismässig einzustufen. In Einzelfällen können jedoch Ausnahmen vorliegen.

Unten aufgeführt sind zusammenfassend die Bedingungen für die Sicherstellung aus der Schweizer Norm für den Strassenbau ersichtlich:

SN 40 273

- Erforderliche Beobachtungsdistanz innerorts beträgt 3.00 m (ab dem Fahrbahnrand)
- Erforderliche Knotensichtweite bei 50 km/h beträgt 50 m
- Erforderliche Knotensichtweite bei 30 km/h beträgt 20 m
- Erforderliche Sichtweite auf das Trottoir beträgt 15 m
- Höhenbereich zwischen 0.60 und 3.00 m über der Fahrbahn ist freizuhalten

SN 40 050

- Bei Grundstücken ist das Ein- und Ausfahren in Vorwärtsrichtung anzustreben; ist dies nicht möglich, so ist die Beobachtungsdistanz gemäss SN 40 273 zu vergrössern.

Nachstehend sind vier beispielhafte potenzielle Gefahrenstellen (Örtlichkeiten mit offensichtlichen, infrastrukturellen Defiziten im Gebiet 2 abgebildet. Es gilt zu beachten, dass verschiedene der aufgeführten Defizite (beispielsweise Sichteinschränkungen durch Bepflanzungen) grundsätzlich leicht zu beheben sind.



Abb. 13: Hösslstrasse; enger Strassenraum und eingeschränkte Sicht bei verschiedenen Grundstückzufahrten



Abb. 14: Unübersichtliche Knotensituation Hösslstrasse - Dammstrasse



Abb. 15: Schlisstrasse; enger Strassenraum und eingeschränkte Sicht bei verschiedenen Grundstückzufahrten



Abb. 16: Maltinastrasse; enger Strassenraum und eingeschränkte Sicht durch parkende Fahrzeuge

6.3 Unfallgeschehen

Im für die Beurteilung relevanten Zeitraum, von 2023 bis 2025, finden sich im Gebiet 2 in der Unfallstatistik drei Verkehrsunfälle:

- 1. Schleuder- oder Selbstunfall in der Maltinastrasse (2025)
- 2. Unfall beim Überqueren der Fahrbahn in der Maltinastrasse (2024)
- 3. Parkierunfall in der Maltinastrasse (2025)

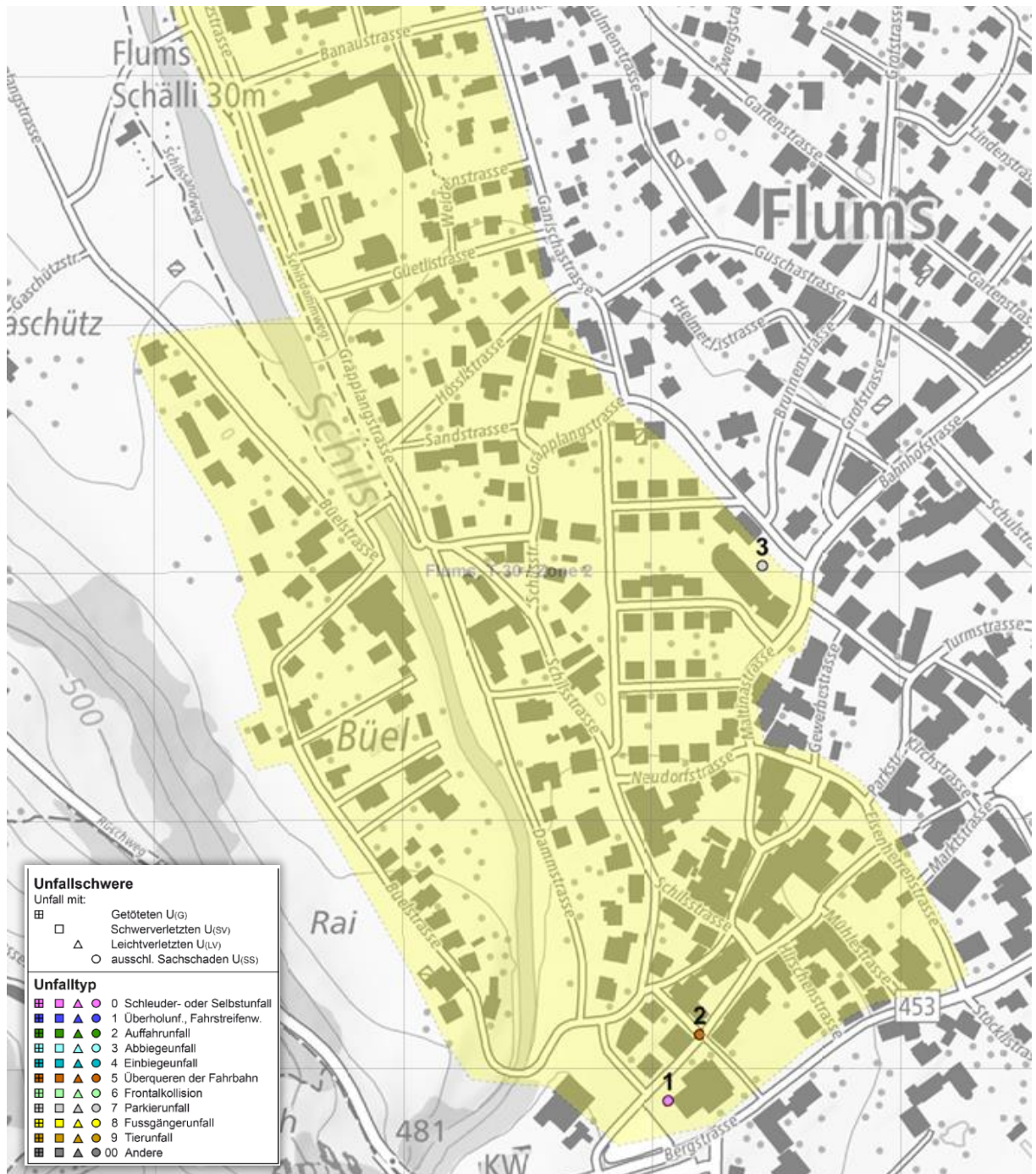


Abb. 17: Ausschnitt Verkehrsunfallstatistik (VUGIS), Gebiet 2

6.4 Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten

Im Gebiet 2 wurde vom 27. Oktober bis 2. November 2025 in der Maltinastrasse eine Verkehrserhebung durchgeführt. Nachfolgend sind die Geschwindigkeitsverteilungen und die Anzahl Fahrzeuge, aufgeteilt nach Fahrzeugarten, in beide Richtungen dargestellt.



Abb. 18: Standort Verkehrserhebung Maltinastrasse

Erhebungszeitraum: 27.10.2025 – 02.11.2025

DTV: 471 Fz

V_d : 24 km/h

V_{85} : 31 km/h

V_{max} : 52 km/h

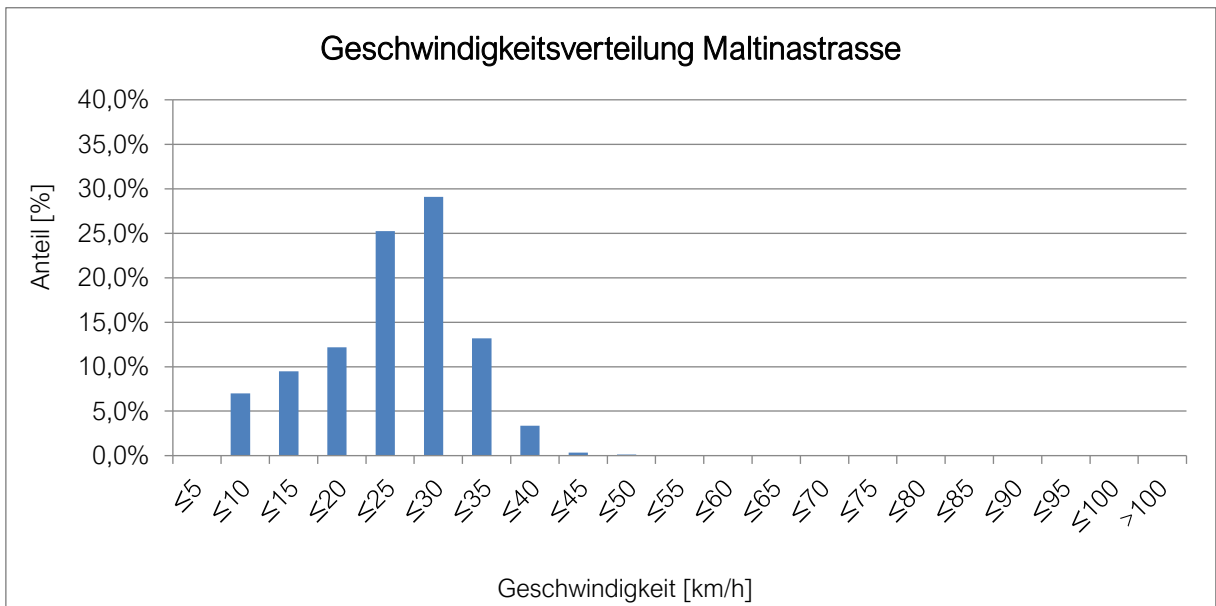


Abb. 19: Geschwindigkeitsverteilung Maltinastrasse

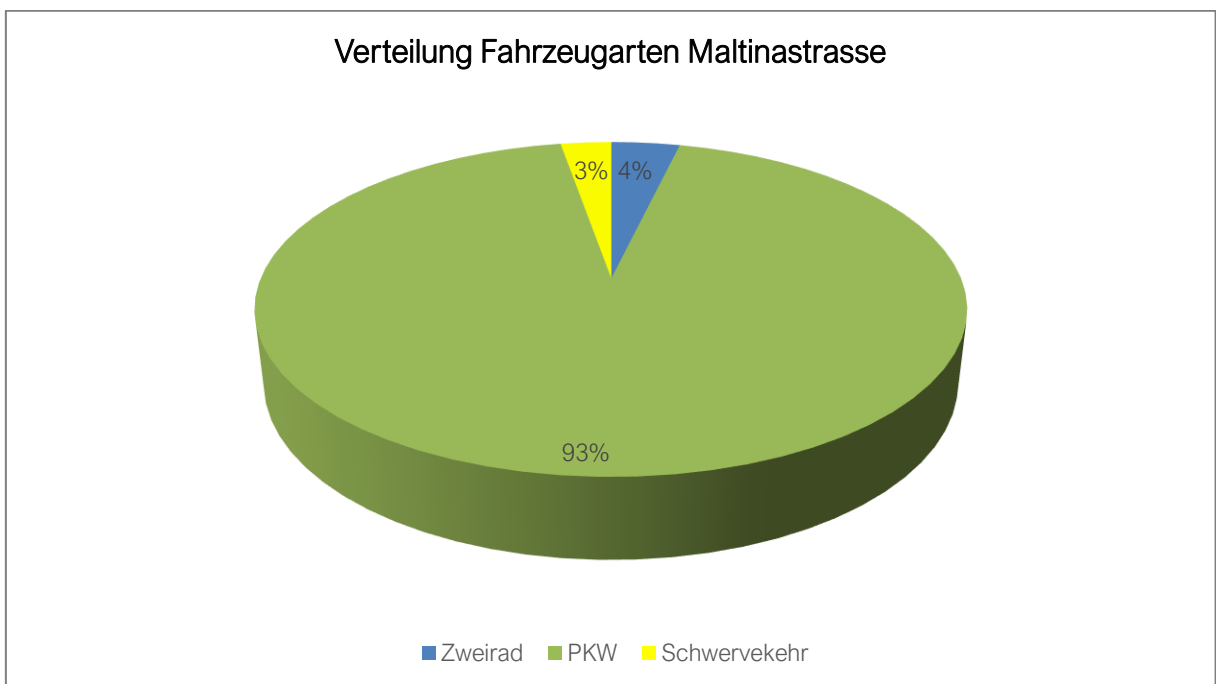


Abb. 20: Verteilung Fahrzeugarten Maltinastrasse

6.5 Geplante Massnahmen

Folgende Massnahmen sind für die Einführung einer Tempo-30-Zone im Gebiet 2 erforderlich:

- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Eisenherrenstrasse
In der Eisenherrenstrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Gräpplangstrasse Nord
In der Gräpplangstrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Büelstrasse
In der Büelstrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Maltinastrasse Süd
In der Maltinastrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende, Bezirksamtstrasse
In der Bezirksamtstrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren. Aufgrund der niedrigen Strassenbreite kann auf ein Eingangstor verzichtet und Beginn und Ende der Zone mit einem Signalsteher signalisiert werden.
- Zonenbeginn und -ende, Hirschenstrasse
In der Hirschenstrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren. Aufgrund der niedrigen Strassenbreite kann auf ein Eingangstor verzichtet und Beginn und Ende der Zone mit einem Signalsteher signalisiert werden.
- Zonenbeginn und -ende, Mühlestrasse
In der Mühlestrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren. Aufgrund der niedrigen Strassenbreite kann auf ein Eingangstor verzichtet und Beginn und Ende der Zone mit einem Signalsteher signalisiert werden.
- Zonenbeginn und -ende, Buchenstrasse
In der Buchenstrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren. Aufgrund der niedrigen Strassenbreite kann auf ein Eingangstor verzichtet und Beginn und Ende der Zone mit einem Signalsteher signalisiert werden.

Weiters sind an folgenden Verzweigungen Markierungen von Rechtsvortrittsknoten zu prüfen (Markierung erfolgt bei schwer erkenntlichen Knoten mit einer Fahrbahnbreite von mindestens 4.5m):

- Hösslistrasse – Sandstrasse
- Sandstrasse – Gräpplangstrasse
- Gräpplangstrasse – Hösslistrasse
- Schilsstrasse – Schilsstrasse
- Schilsstrasse – Garnstrasse
- Schilsstrasse – Neudorfstrasse
- Maltinastrasse – Gewerbestrasse
- Maltinastrasse – Dorfbachstrasse
- Maltinastrasse – Kirchstrasse
- Schilsstrasse – Rossmetzgstrasse – Bezirksamtstrasse

Folgende verkehrsberuhigende Massnahmen sind im Gebiet 2 bereits umgesetzt:

- Rechtsvortrittsmarkierung am Knoten Banaustrasse – Gräpplangstrasse
- Rechtsvortrittsmarkierung am Knoten Gräpplangstrasse – Schilsstrasse
- Rechtsvortrittsmarkierung am Knoten Maltinastrasse – Neudorfstrasse – Eisenherrenstrasse

6.5.1 Eventualplanung zusätzliche Massnahmen

Sollten die an das Gebiet 2 angrenzenden Tempo-30-Zonen in den Gebieten 3 und 4 nicht wie geplant umgesetzt werden können, würden im Gebiet 2 zusätzliche Eingangstore notwendig werden.

Fall 1 – Zone im Gebiet 3 wird nicht umgesetzt

Kann die Tempo-30-Zone im Gebiet 3 nicht wie geplant umgesetzt werden, wären folgende zusätzliche Massnahmen im Gebiet 2 erforderlich:

- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Banaustrasse
In der Banaustrasse sind an der östlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Gütlistrasse
In der Gütlistrasse sind an der östlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Hösslistrasse
In der Hösslistrasse sind an der östlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende, Sandstrasse
In der Hösslistrasse sind an der östlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
Aufgrund der niedrigen Strassenbreite kann auf ein Eingangstor verzichtet und Beginn und Ende der Zone mit einem Signalsteher signalisiert werden.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Gräpplangstrasse
In der Gräpplangstrasse sind an der östlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende, Neudorfstrasse
In der Neudorfstrasse sind an der östlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
Aufgrund der niedrigen Strassenbreite kann auf ein Eingangstor verzichtet und Beginn und Ende der Zone mit einem Signalsteher signalisiert werden.



Abb. 21: Standorte für zusätzliche Massnahmen im Gebiet 2 im Falle einer Nichtumsetzung der Zone im Gebiet 3

Fall 2 – Zone im Gebiet 4 wird nicht umgesetzt

Kann die Tempo-30-Zone im Gebiet 4 nicht wie geplant umgesetzt werden, wären folgende zusätzliche Massnahmen im Gebiet 2 erforderlich:

- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Maltinastrasse
In der Maltinastrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende, Gewerbestrasse
In der Gewerbestrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren. Aufgrund der niedrigen Strassenbreite kann auf ein Eingangstor verzichtet und Beginn und Ende der Zone mit einem Signalsteher signalisiert werden.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Parkstrasse
In der Parkstrasse sind an der östlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Marktstrasse
In der Marktstrasse sind an der östlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.

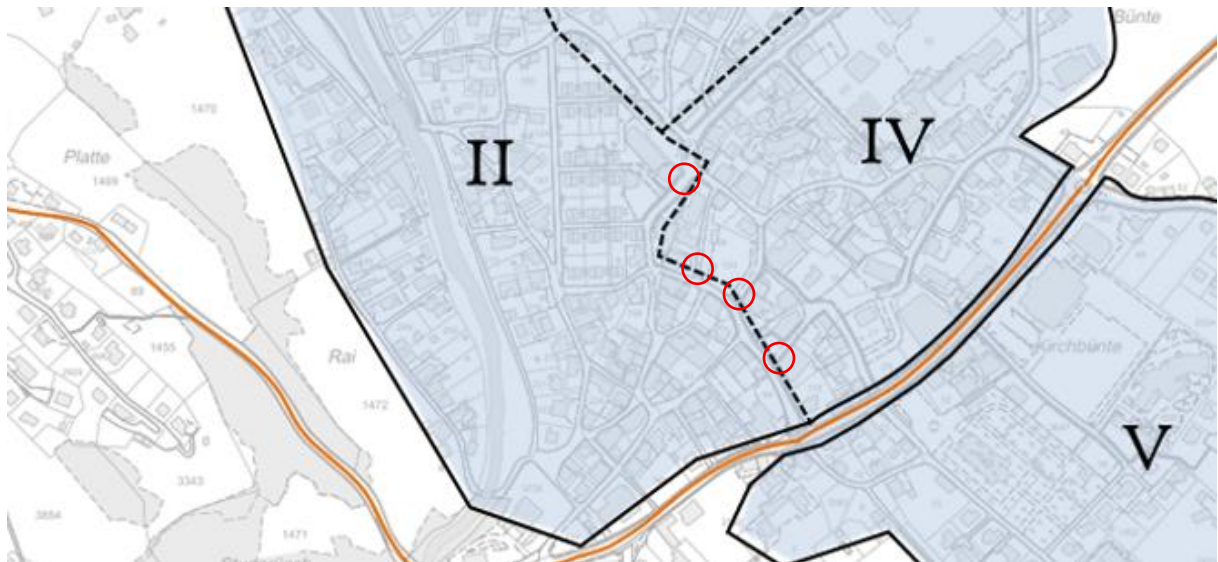


Abb. 22: Standorte für zusätzliche Massnahmen im Gebiet 2 im Falle einer Nichtumsetzung der Zone im Gebiet 4

Fall 3 – Zonen im Gebiet 3 und 4 werden nicht umgesetzt

Können die Tempo-30-Zonen in den Gebieten 3 und 4 nicht wie geplant umgesetzt werden, wären sämtliche zusätzlichen Massnahmen der obenstehend erläuterten Fälle 1 und 2 erforderlich.

7. Technischer Bericht für das Gebiet 3

7.1 Auflistung der Strassen

Folgende Strassen sind von der Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet 3 betroffen:

Strasse	Klassierung
Ganischastrasse	Gemeindestrasse 1. Klasse
Gräpplangstrasse	Gemeindestrasse 1. Klasse
Gulmenstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Stoxstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Rosenstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Lärchenstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Grofstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Fliederstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Lindenstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Gartenstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Ackerstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Guschastrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Brunnenstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Querstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Nelkenstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Gartenstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Zwergstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Bungertstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Heimetlistrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Obststrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse

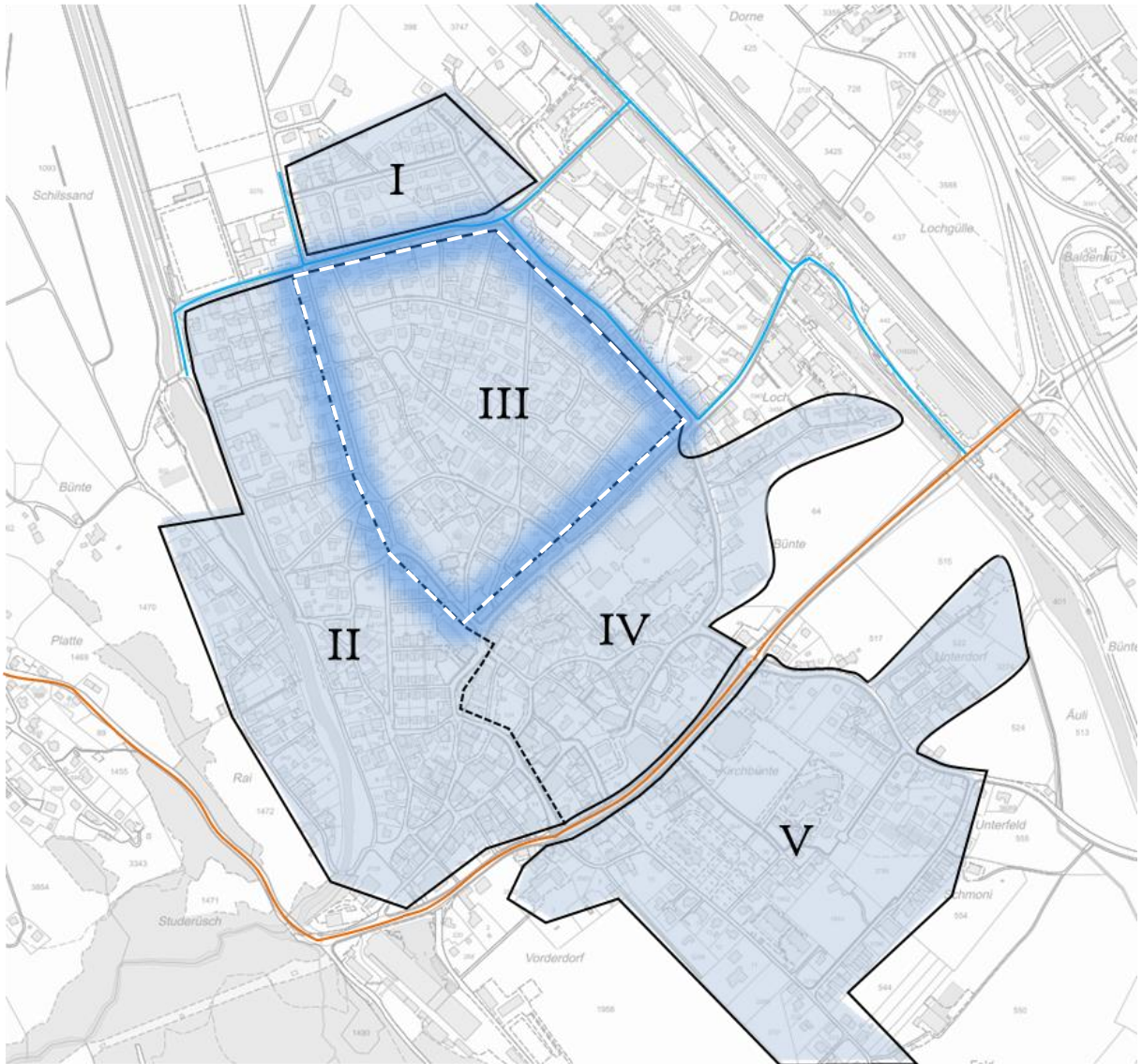


Abb. 23: Übersichtskarte Gebiet 3

7.2 Gefahrensituation

Im Gebiet 3 der geplanten Tempo-30-Zonen in Flums gibt es verschiedene Stellen, die potenzielle Gefahrenstellen für die Bewohner der Liegenschaften, insbesondere Kinder, darstellen. Die Charakteristik des Strassenraums lädt grösstenteils nicht zum Fahren mit Geschwindigkeiten im Bereich der heute signalisierten 50 km/h ein. Des Weiteren versperren Grundstückseinfahrten wie Mauern und Hecken den Fahrzeuglenkern häufig die Sicht auf hervortretende Fussgänger. Das Entfernen oder Verschieben von Bäumen, Zäunen und Hecken, um die erforderlichen Sichtweiten zu gewährleisten, ist in der Regel als verhältnismässig einzustufen. In Einzelfällen können jedoch Ausnahmen vorliegen.

Unten aufgeführt sind zusammenfassend die Bedingungen für die Sicherstellung aus der Schweizer Norm für den Strassenbau ersichtlich:

SN 40 273

- Erforderliche Beobachtungsdistanz innerorts beträgt 3.00 m (ab dem Fahrbahnrand)
- Erforderliche Knotensichtweite bei 50 km/h beträgt 50 m
- Erforderliche Knotensichtweite bei 30 km/h beträgt 20 m
- Erforderliche Sichtweite auf das Trottoir beträgt 15 m
- Höhenbereich zwischen 0.60 und 3.00 m über der Fahrbahn ist freizuhalten

SN 40 050

- Bei Grundstücken ist das Ein- und Ausfahren in Vorwärtsrichtung anzustreben; ist dies nicht möglich, so ist die Beobachtungsdistanz gemäss SN 40 273 zu vergrössern.

Nachstehend sind acht beispielhafte potenzielle Gefahrenstellen (Örtlichkeiten mit offensichtlichen, infrastrukturellen Defiziten im Gebiet 3 abgebildet. Es gilt zu beachten, dass verschiedene der aufgeführten Defizite (beispielsweise Sichteinschränkungen durch Bepflanzungen) grundsätzlich leicht zu beheben sind.



Abb. 24: Unübersichtliche Knotensituation Grofstrasse – Stoxstrasse – Fliederstrasse



Abb. 25: Grofstrasse; enger Strassenraum und eingeschränkte Sicht bei verschiedenen Grundstückzufahrten



Abb. 26: Unübersichtliche Knotensituation Grofstrasse – Gartenstrasse



Abb. 27: Gartenstrasse; unübersichtliche Knotensituation und private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 28: Gulmenstrasse; enger Strassenraum und eingeschränkte Sicht bei verschiedenen Grundstückzufahrten



Abb. 29: Ganischastrasse; enger Strassenraum und eingeschränkte Sicht bei verschiedenen Grundstückzufahrten



Abb. 30: Unübersichtliche Knotensituation Ganischastrasse – Hösslstrasse – Guschastrasse



Abb. 31: Unübersichtliche Knotensituation Eisenherrenstrasse – Marktstrasse

7.3 Unfallgeschehen

Im für die Beurteilung relevanten Zeitraum, von 2023 bis 2025, finden sich im Gebiet 3 in der Unfallstatistik keine Verkehrsunfälle.

7.4 Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten

Im Gebiet 3 wurde vom 27. Oktober bis 2. November 2025 in der Ganischastrasse eine Verkehrserhebung durchgeführt. Nachfolgend sind die Geschwindigkeitsverteilungen und die Anzahl Fahrzeuge, aufgeteilt nach Fahrzeugarten, in beide Richtungen dargestellt.



Abb. 32: Standort Verkehrserhebung Ganischastrasse

Erhebungszeitraum: 27.10.2025 – 02.11.2025

DTV:	562 Fz
V _d :	24 km/h
V ₈₅ :	31 km/h
V _{max} :	52 km/h

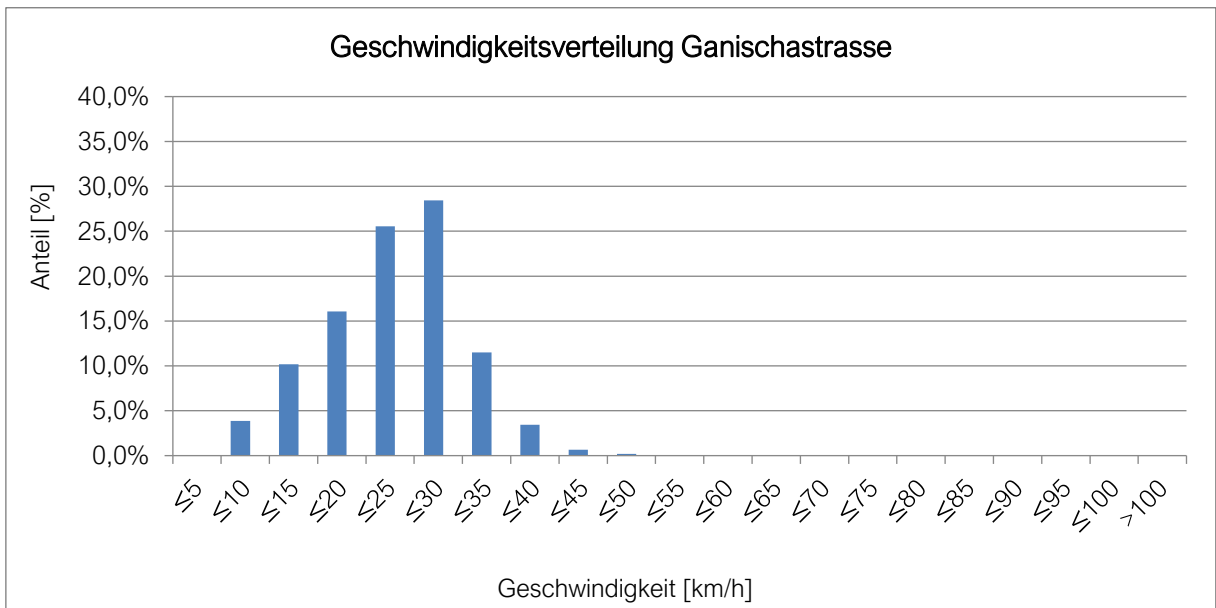


Abb. 33: Geschwindigkeitsverteilung Ganischastrasse



Abb. 34: Verteilung Fahrzeugarten Ganischastrasse

7.5 Geplante Massnahmen

Folgende Massnahmen sind für die Einführung einer Tempo-30-Zone im Gebiet 3 erforderlich:

- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Ganischastrasse
In der Ganischastrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Gulmenstrasse
In der Gulmenstrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Ackerstrasse
In der Ackerstrasse sind an der östlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Lärchenstrasse
In der Lärchenstrasse sind an der östlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Grofstrasse Ost
In der Grofstrasse sind an der östlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Rosenstrasse
In der Rosenstrasse sind an der östlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Nelkenstrasse
In der Nelkenstrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.

Weiters sind an folgenden Verzweigungen Markierungen von Rechtsvortrittsknoten zu prüfen (Markierung erfolgt bei schwer erkenntlichen Knoten mit einer Fahrbahnbreite von mindestens 4.5m):

- Ganischastrasse – Banaustrasse – Gartenstrasse
- Ganischastrasse – Hösslistrasse
- Ganischastrasse – Guschastrasse
- Ganischastrasse – Gräpplangstrasse
- Gräpplangstrasse – Brunnenstrasse
- Guschastrasse – Grofstrasse
- Guschastrasse – Brunnenstrasse
- Gartenstrasse – Grofstrasse
- Lindenstrasse – Ackerstrasse
- Lindenstrasse – Fliederstrasse
- Grofstrasse – Stoxstrasse – Fliederstrasse
- Gulmenstrasse – Stoxstrasse
- Gulmenstrasse – Gartenstrasse

7.5.1 Eventualplanung zusätzliche Massnahmen

Sollten die an das Gebiet 3 angrenzenden Tempo-30-Zonen in den Gebieten 2 und 4 nicht wie geplant umgesetzt werden können, würden im Gebiet 3 zusätzliche Eingangstore notwendig werden.

Fall 1 – Zone im Gebiet 2 wird nicht umgesetzt

Kann die Tempo-30-Zone im Gebiet 2 nicht wie geplant umgesetzt werden, wären folgende zusätzliche Massnahmen im Gebiet 3 erforderlich:

- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Banaustrasse
In der Banaustrasse sind an der westlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Gütliststrasse
In der Gütliststrasse sind an der westlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Hösliststrasse
In der Hösliststrasse sind an der westlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende, Sandstrasse
In der Hösliststrasse sind an der westlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
Aufgrund der niedrigen Strassenbreite kann auf ein Eingangstor verzichtet und Beginn und Ende der Zone mit einem Signalsteher signalisiert werden.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Gräpplangstrasse
In der Gräpplangstrasse sind an der westlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende, Neudorfstrasse
In der Neudorfstrasse sind an der westlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
Aufgrund der niedrigen Strassenbreite kann auf ein Eingangstor verzichtet und Beginn und Ende der Zone mit einem Signalsteher signalisiert werden.

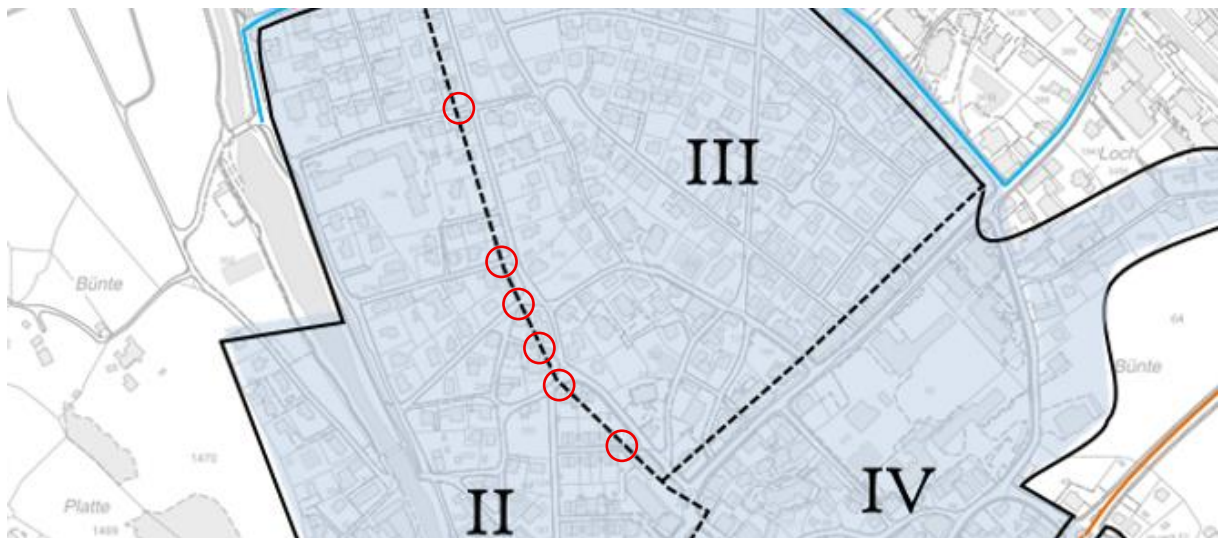


Abb. 35: Standorte für zusätzliche Massnahmen im Gebiet 3 im Falle einer Nichtumsetzung der Zone im Gebiet 2

Fall 2 – Zone im Gebiet 4 wird nicht umgesetzt

Kann die Tempo-30-Zone im Gebiet 4 nicht wie geplant umgesetzt werden, wären folgende zusätzliche Massnahmen im Gebiet 3 erforderlich:

- Zonenbeginn und -ende, Grofstrasse
In der Grofstrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren. Aufgrund der niedrigen Strassenbreite kann auf ein Eingangstor verzichtet und Beginn und Ende der Zone mit einem Signalsteher signalisiert werden.
- Zonenbeginn und -ende, Querstrasse
In der Querstrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren. Aufgrund der niedrigen Strassenbreite kann auf ein Eingangstor verzichtet und Beginn und Ende der Zone mit einem Signalsteher signalisiert werden.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Guschastrasse
In der Guschastrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Gartenstrasse
In der Gartenstrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Lindenstrasse
In der Lindenstrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.

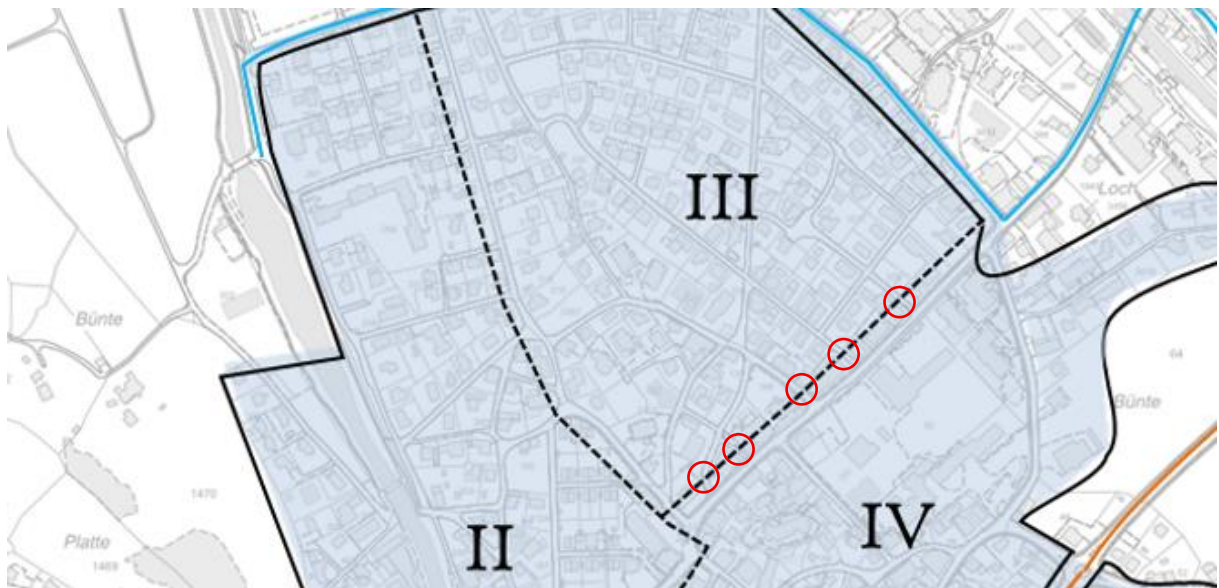


Abb. 36: Standorte für zusätzliche Massnahmen im Gebiet 3 im Falle einer Nichtumsetzung der Zone im Gebiet 4

Fall 3 – Zonen im Gebiet 2 und 4 werden nicht umgesetzt

Können die Tempo-30-Zonen in den Gebieten 2 und 4 nicht wie geplant umgesetzt werden, wären sämtliche zusätzlichen Massnahmen der obenstehend erläuterten Fälle 1 und 2 erforderlich.

8. Technischer Bericht für das Gebiet 4

8.1 Auflistung der Strassen

Folgende Strassen sind von der Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet 4 betroffen:

Strasse	Klassierung
Bahnhofstrasse	Gemeindestrasse 1. Klasse
Marktstrasse	Gemeindestrasse 1. Klasse
Gewerbestrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Parkstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Marktstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Kirchstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Turmstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Schulstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Pradasolstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Dr. Mannhart-Strasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
St. Justus-Strasse	Gemeindestrasse 3. Klasse

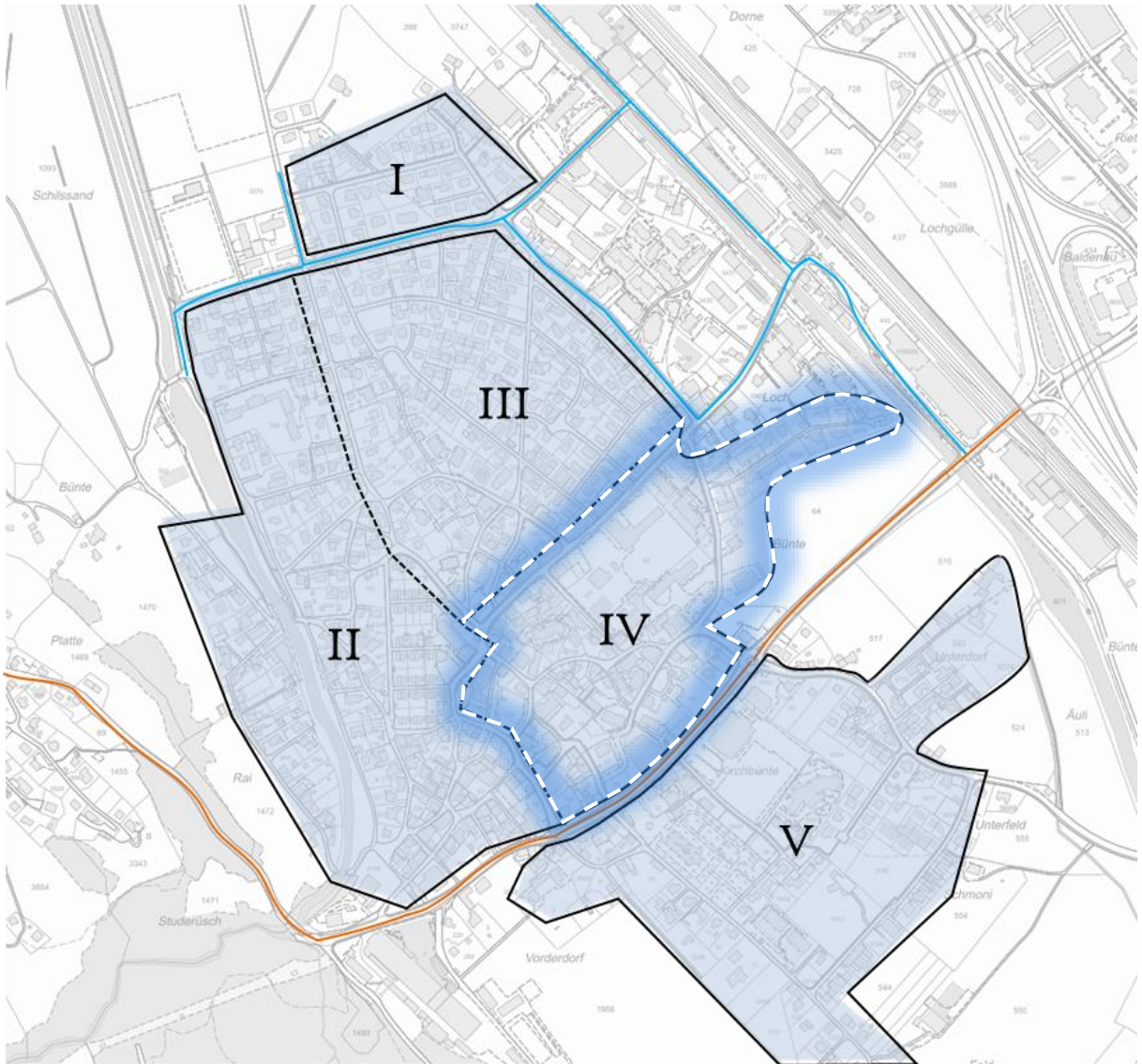


Abb. 37: Übersichtskarte Gebiet 4

8.2 Gefahrensituation

Im Gebiet 4 der geplanten Tempo-30-Zonen in Flums gibt es verschiedene Stellen, die potenzielle Gefahrenstellen für die Bewohner der Liegenschaften, insbesondere Kinder, darstellen. Die Charakteristik des Strassenraums lädt grösstenteils nicht zum Fahren mit Geschwindigkeiten im Bereich der heute signalisierten 50 km/h ein. Des Weiteren versperren Grundstückseinfahrten wie Mauern und Hecken den Fahrzeuglenkern häufig die Sicht auf hervortretende Fussgänger. Das Entfernen oder Verschieben von Bäumen, Zäunen und Hecken, um die erforderlichen Sichtweiten zu gewährleisten, ist in der Regel als verhältnismässig einzustufen. In Einzelfällen können jedoch Ausnahmen vorliegen.

Unten aufgeführt sind zusammenfassend die Bedingungen für die Sicherstellung aus der Schweizer Norm für den Strassenbau ersichtlich:

SN 40 273

- Erforderliche Beobachtungsdistanz innerorts beträgt 3.00 m (ab dem Fahrbahnrand)
- Erforderliche Knotensichtweite bei 50 km/h beträgt 50 m
- Erforderliche Knotensichtweite bei 30 km/h beträgt 20 m
- Erforderliche Sichtweite auf das Trottoir beträgt 15 m
- Höhenbereich zwischen 0.60 und 3.00 m über der Fahrbahn ist freizuhalten

SN 40 050

- Bei Grundstücken ist das Ein- und Ausfahren in Vorwärtsrichtung anzustreben; ist dies nicht möglich, so ist die Beobachtungsdistanz gemäss SN 40 273 zu vergrössern.

Nachstehend sind drei beispielhafte potenzielle Gefahrenstellen (Örtlichkeiten mit offensichtlichen, infrastrukturellen Defiziten im Gebiet 4 abgebildet. Es gilt zu beachten, dass verschiedene der aufgeführten Defizite (beispielsweise Sichteinschränkungen durch Bepflanzungen) grundsätzlich leicht zu beheben sind.

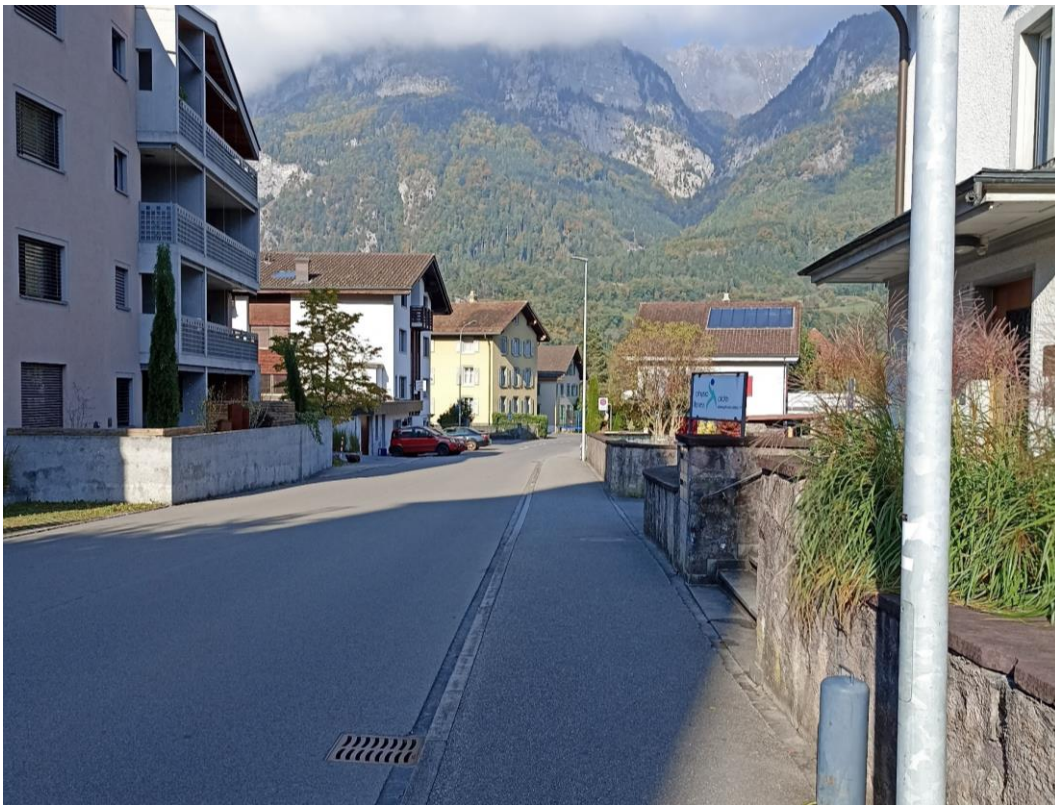


Abb. 38: Marktstrasse; private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 39: Turmstrasse; enger und unübersichtlicher Strassenraum



Abb. 40: Marktstrasse; enge und unübersichtliche Kurvensituation

8.3 Unfallgeschehen

Im für die Beurteilung relevanten Zeitraum, von 2023 bis 2025, finden sich im Gebiet 4 in der Unfallstatistik vier Verkehrsunfälle:

- 1. Schleuder- oder Selbstunfall in der Kirchstrasse (2023)
- 2. Einbiegeunfall in der Marktstrasse (2025)
- 3. Parkierunfall in der Bahnhofstrasse (2024)
- 4. Schleuder- oder Selbstunfall in der Bahnhofstrasse (2023)

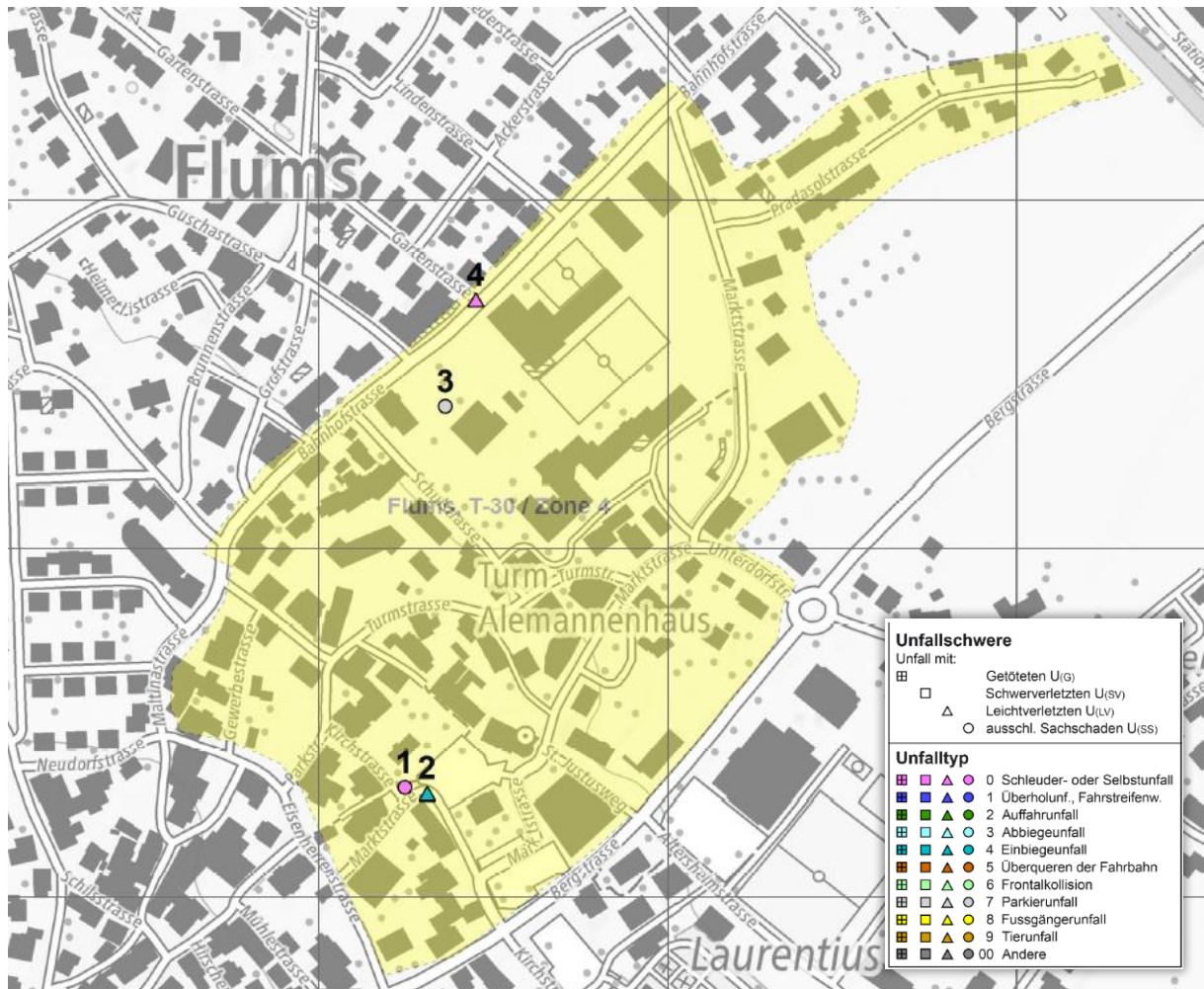


Abb. 41: Ausschnitt Verkehrsunfallstatistik (VUGIS), Gebiet 4

8.4 Verkehrsaufkommen & Geschwindigkeiten

Im Gebiet 4 wurde vom 27. Oktober bis 2. November 2025 in der Marktstrasse sowie in der Bahnhofstrasse jeweils eine Verkehrserhebung durchgeführt. Nachfolgend sind die Geschwindigkeitsverteilungen und die Anzahl Fahrzeuge, aufgeteilt nach Fahrzeugarten, in beide Richtungen dargestellt.

Marktstrasse



Abb. 42: Standort Verkehrserhebung Marktstrasse

Erhebungszeitraum: 27.10.2025 – 02.11.2025

DTV: 1261 Fz

V_d : 35 km/h

V_{85} : 43 km/h

V_{max} : 72 km/h

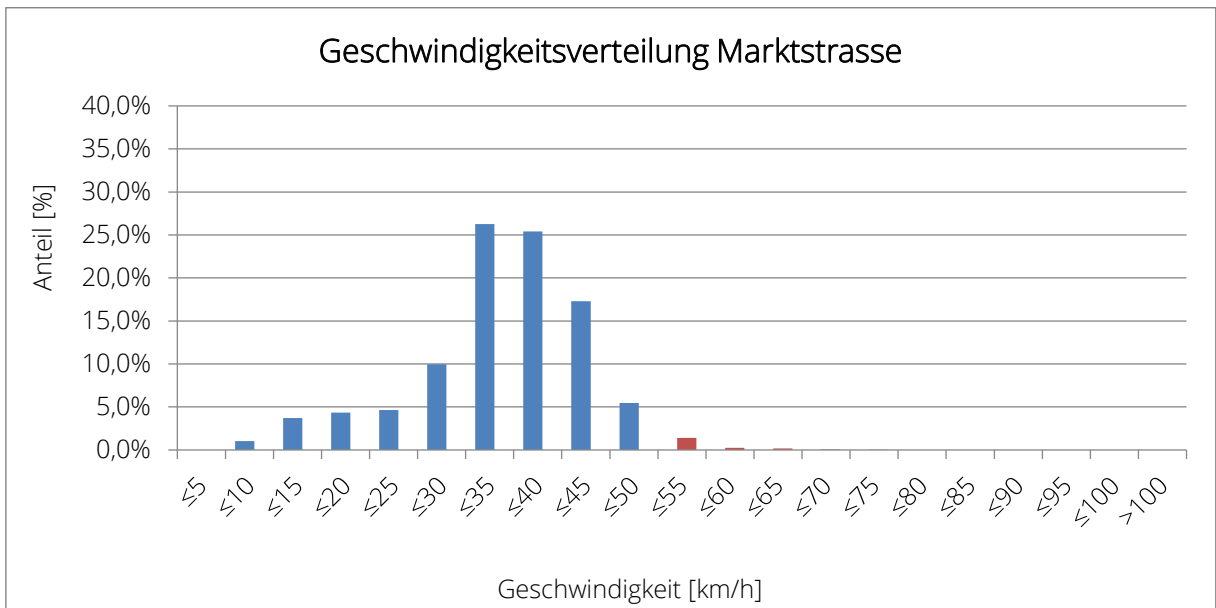


Abb. 43: Geschwindigkeitsverteilung Marktstrasse

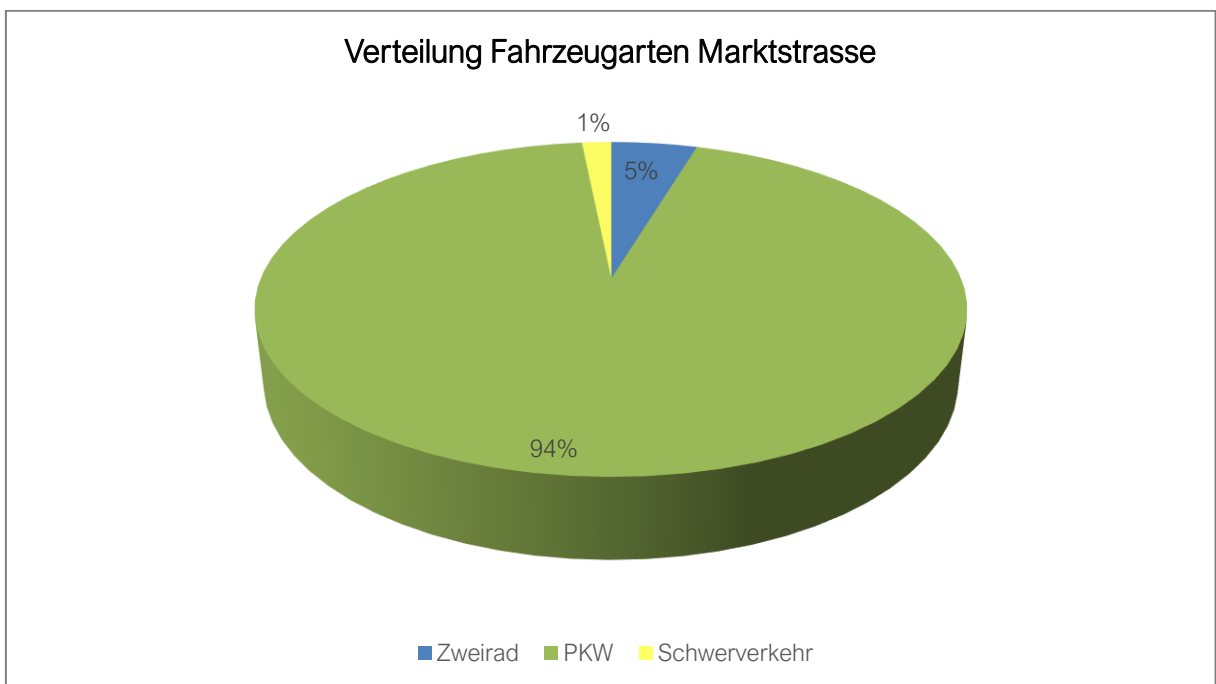


Abb. 44: Verteilung Fahrzeugarten Marktstrasse

Bahnhofstrasse



Abb. 45: Standort Verkehrserhebung Bahnhofstrasse

Erhebungszeitraum: 27.10.2025 – 02.11.2025

DTV: 1661 Fz

V_d : 36 km/h

V_{85} : 45 km/h

V_{max} : 89 km/h

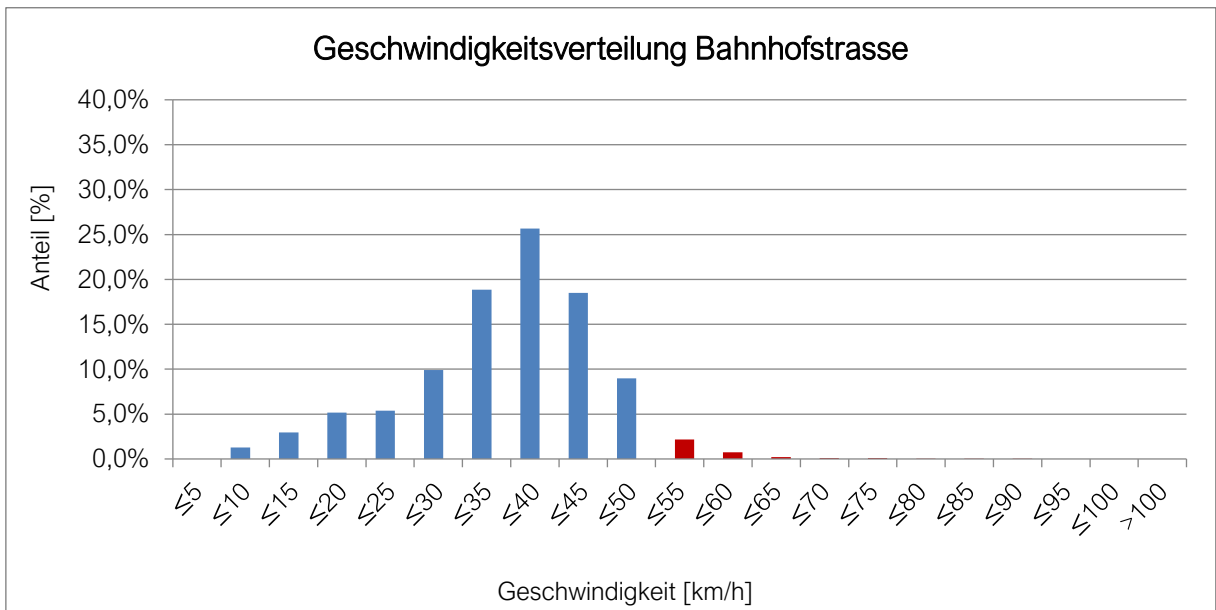


Abb. 46: Geschwindigkeitsverteilung Bahnhofstrasse

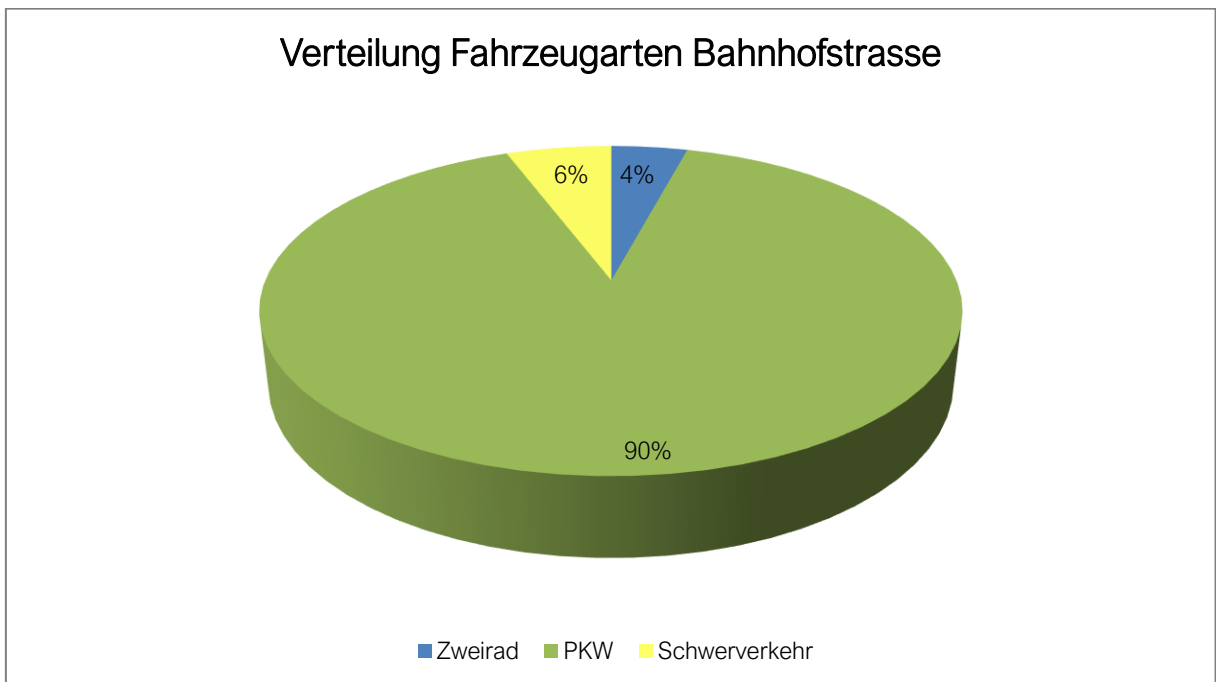


Abb. 47: Verteilung Fahrzeugarten Bahnhofstrasse

8.5 Geplante Massnahmen

Folgende Massnahmen sind für die Einführung einer Tempo-30-Zone im Gebiet 4 erforderlich:

- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Unterdorfstrasse Kreisel Nord
In der Unterdorfstrasse sind nördlich der Kantonsstrasse Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Bahnhofstrasse
In der Bahnhofstrasse sind an der östlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Marktstrasse
In der Marktstrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Kirchstrasse Süd
In der Kirchstrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.

Weiters ist an der folgenden Verzweigung eine Rechtsvortrittsmarkierung zu prüfen (Markierung erfolgt bei schwer erkenntlichen Knoten mit einer Fahrbahnbreite von mindestens 4.5m):

- Eisenherrenstrasse – Dorfbachstrasse

Folgende verkehrsberuhigende Massnahmen sind im Gebiet 4 bereits umgesetzt:

- Seitliche Einengungen in der Bahnhofstrasse
- Rechtsvortrittsmarkierung am Knoten Gräpplangstrasse – Maltinastrasse – Bahnhofstrasse
- Rechtsvortrittsmarkierung am Knoten Bahnhofstrasse – Schulstrasse
- Rechtsvortrittsmarkierung am Knoten Bahnhofstrasse – Guschastrasse
- Rechtsvortrittsmarkierung Marktstrasse – Turmstrasse

Gemäss dem gemessenen v_{85} von 43 km/h sind in der Marktstrasse zusätzlich bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vorzusehen. Vor diesem Hintergrund sollen zwei seitlichen Einengungen der Fahrbahn zwischen der Einmündung Pradasolstrasse und dem ostseitigen Zugang zum Oberstufenzentrum realisiert werden.

Weiters wären in der Bahnhofstrasse gemäss dem gemessenen v_{85} von 45 km/h zusätzliche bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vorzusehen. Da westlich des Messstandortes in der Bahnhofstrasse in den letzten Jahren bereits verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt wurden, soll zunächst geprüft werden, ob die bestehenden Massnahmen gemeinsam mit der Signalisation des neuen Geschwindigkeitsniveaus zur Erreichung der gewünschten Geschwindigkeitsreduktion ausreichen. Wird das gewünschte Geschwindigkeitsniveau nicht erreicht, sind im Nachgang entsprechend zusätzliche bauliche Massnahmen (z.B. weitere Engstellen) in der Bahnhofstrasse vorzusehen.

8.5.1 Eventualplanung für zusätzliche Massnahmen

Sollten die an das Gebiet 4 angrenzenden Tempo-30-Zonen in den Gebieten 2 und 3 nicht wie geplant umgesetzt werden können, würden im Gebiet 4 zusätzliche Eingangstore notwendig werden.

Fall 1 – Zone im Gebiet 2 wird nicht umgesetzt

Kann die Tempo-30-Zone im Gebiet 2 nicht wie geplant umgesetzt werden, wären folgende zusätzliche Massnahmen im Gebiet 4 erforderlich:

- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Kirchstrasse
In der Kirchstrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende, Gewerbestrasse
In der Gewerbestrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren. Aufgrund der niedrigen Strassenbreite kann auf ein Eingangstor verzichtet und Beginn und Ende der Zone mit einem Signalsteher signalisiert werden.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Parkstrasse
In der Parkstrasse sind an der westlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Marktstrasse
In der Marktstrasse sind an der westlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.

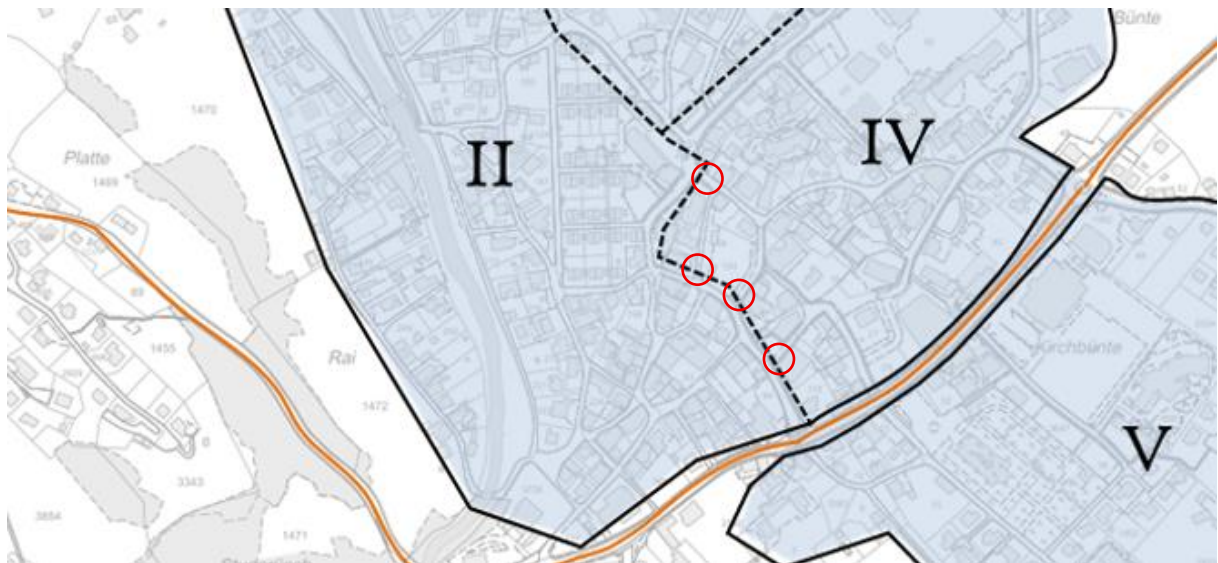


Abb. 48: Standorte für zusätzliche Massnahmen im Gebiet 4 im Falle einer Nichtumsetzung der Zone im Gebiet 2

Fall 2 - Zone im Gebiet 3 wird nicht umgesetzt

Kann die Tempo-30-Zone im Gebiet 3 nicht wie geplant umgesetzt werden, wären folgende zusätzliche Massnahmen im Gebiet 4 erforderlich:

- Zonenbeginn und -ende, Grofstrasse
In der Grofstrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren. Aufgrund der niedrigen Strassenbreite kann auf ein Eingangstor verzichtet und Beginn und Ende der Zone mit einem Signalsteher signalisiert werden.
- Zonenbeginn und -ende, Querstrasse
In der Querstrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren. Aufgrund der niedrigen Strassenbreite kann auf ein Eingangstor verzichtet und Beginn und Ende der Zone mit einem Signalsteher signalisiert werden.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Guschastrasse
In der Guschastrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Gartenstrasse
In der Gartenstrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Lindenstrasse
In der Lindenstrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.

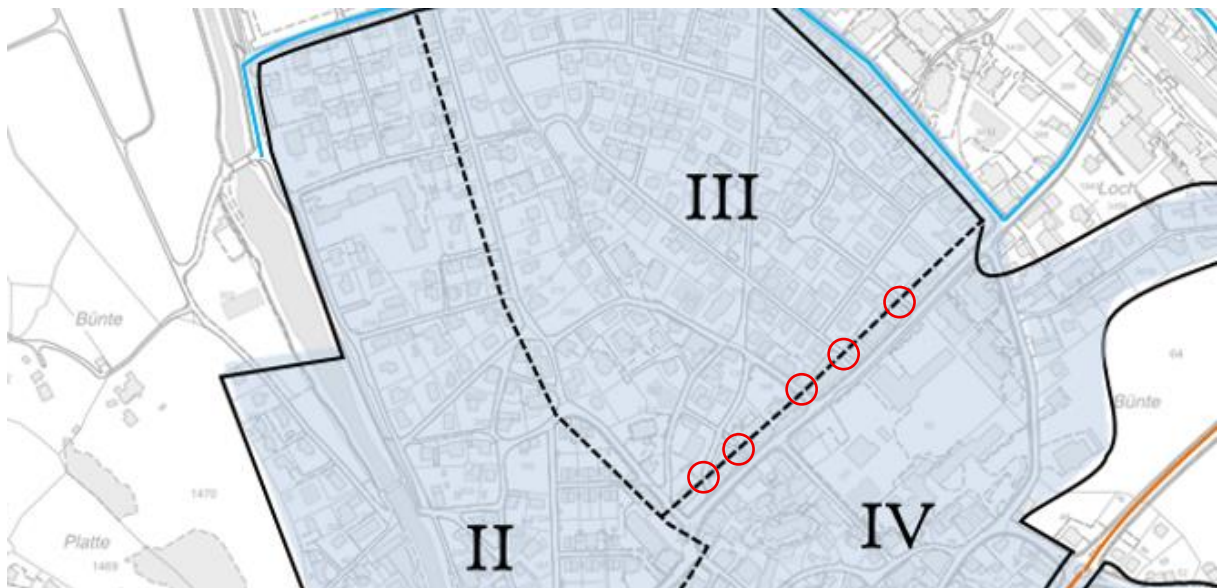


Abb. 49: Standorte für zusätzliche Massnahmen im Gebiet 4 im Falle einer Nichtumsetzung der Zone im Gebiet 3

Fall 3 – Zonen im Gebiet 2 und 4 werden nicht umgesetzt

Können die Tempo-30-Zonen in den Gebieten 2 und 3 nicht wie geplant umgesetzt werden, wären sämtliche zusätzlichen Massnahmen der obenstehend erläuterten Fälle 1 und 2 erforderlich.

9. Technischer Bericht für das Gebiet 5

9.1 Auflistung der Strassen

Folgende Strassen sind von der Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet 5 betroffen:

Strasse	Klassierung
Unterdorfstrasse	Gemeindestrasse 1. Klasse
Stöcklistrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Kirchstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Altersheimstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Kirchbüntestrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Felsenstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Feldstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Büntenstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Sonnenstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Wurzelstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Unterfeldstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Löwenstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Laurentiusstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Feldbüntestrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Neugutstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse
Badstrasse	Gemeindestrasse 3. Klasse

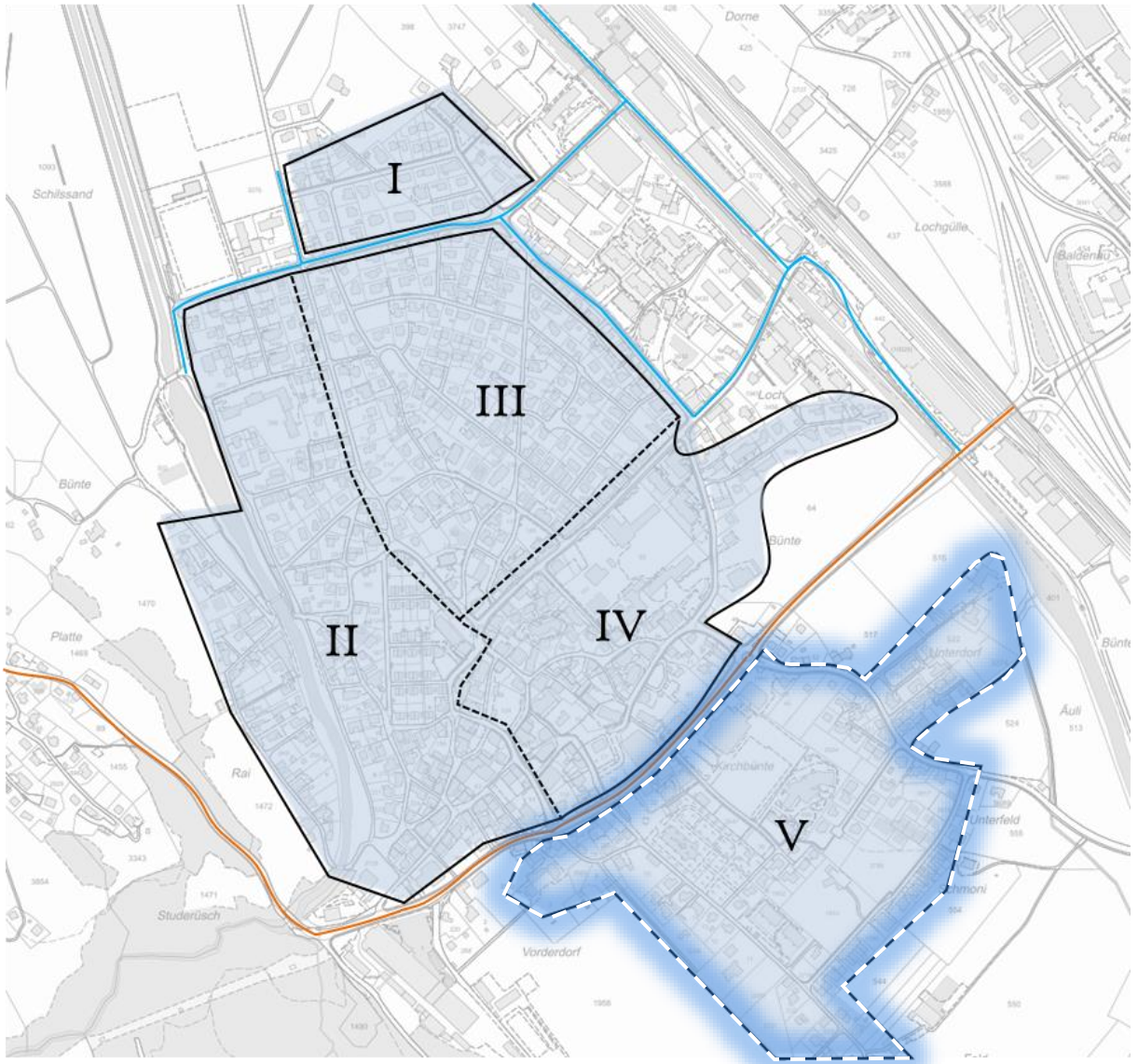


Abb. 50: Übersichtskarte Gebiet 5

9.2 Gefahrensituation

Im Gebiet 5 der geplanten Tempo-30-Zonen in Flums gibt es verschiedene Stellen, die potenzielle Gefahrenstellen für die Bewohner der Liegenschaften, insbesondere Kinder, darstellen. Die Charakteristik des Strassenraums lädt grösstenteils nicht zum Fahren mit Geschwindigkeiten im Bereich der heute signalisierten 50 km/h ein. Des Weiteren versperren Grundstückseinfahrten wie Mauern und Hecken den Fahrzeuglenkern häufig die Sicht auf hervortretende Fussgänger. Das Entfernen oder Verschieben von Bäumen, Zäunen und Hecken, um die erforderlichen Sichtweiten zu gewährleisten, ist in der Regel als verhältnismässig einzustufen. In Einzelfällen können jedoch Ausnahmen vorliegen.

Unten aufgeführt sind zusammenfassend die Bedingungen für die Sicherstellung aus der Schweizer Norm für den Strassenbau ersichtlich:

SN 40 273

- Erforderliche Beobachtungsdistanz innerorts beträgt 3.00 m (ab dem Fahrbahnrand)
- Erforderliche Knotensichtweite bei 50 km/h beträgt 50 m
- Erforderliche Knotensichtweite bei 30 km/h beträgt 20 m
- Erforderliche Sichtweite auf das Trottoir beträgt 15 m
- Höhenbereich zwischen 0.60 und 3.00 m über der Fahrbahn ist freizuhalten

SN 40 050

- Bei Grundstücken ist das Ein- und Ausfahren in Vorwärtsrichtung anzustreben; ist dies nicht möglich, so ist die Beobachtungsdistanz gemäss SN 40 273 zu vergrössern.

Nachstehend sind vier beispielhafte potenzielle Gefahrenstellen (Örtlichkeiten mit offensichtlichen, infrastrukturellen Defiziten im Gebiet 5 abgebildet. Es gilt zu beachten, dass verschiedene der aufgeführten Defizite (beispielsweise Sichteinschränkungen durch Bepflanzungen) grundsätzlich leicht zu beheben sind.



Abb. 51: Unterdorfstrasse; Private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 52: Unübersichtliche Knotensituation Kirchbüntestrasse – Unterfeldstrasse



Abb. 53: Feldstrasse; enger Strassenraum mit eingeschränkter Sicht bei verschiedenen Grundstückzufahrten



Abb. 54: Unübersichtliche Knotensituation Feldstrasse – Laurentiusstrasse

9.3 Unfallgeschehen

Im für die Beurteilung relevanten Zeitraum, von 2023 bis 2025, findet sich im Gebiet 5 in der Unfallstatistik ein Verkehrsunfall:

- 1. Schleuder- oder Selbstunfall in der Feldstrasse (2025)

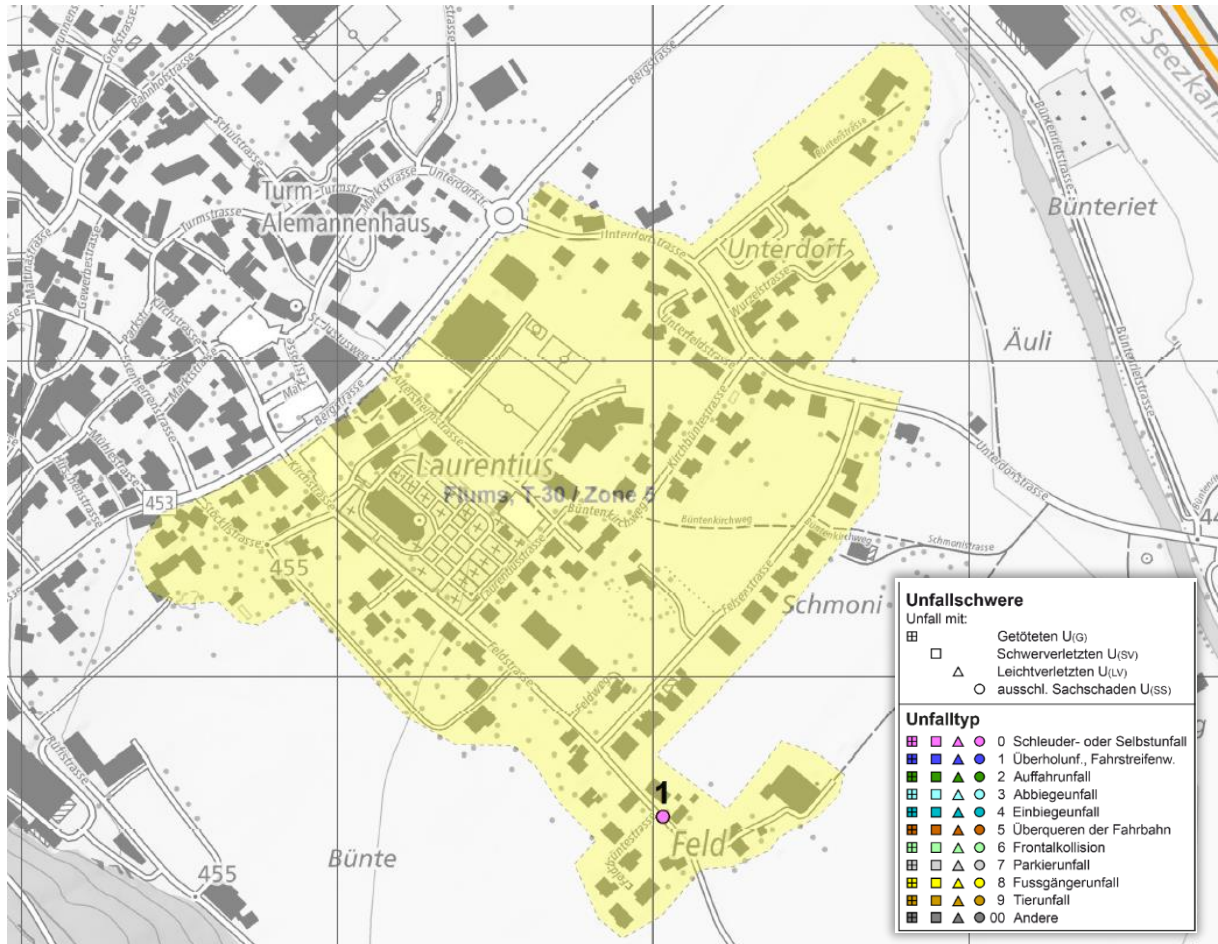


Abb. 55: Ausschnitt Verkehrsunfallstatistik (VUGIS), Gebiet 4

9.4 Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten

Im Gebiet 5 wurde vom 27. Oktober bis 2. November 2025 in der Unterdorfstrasse sowie in der Feldstrasse jeweils eine Verkehrserhebung durchgeführt. Nachfolgend sind die Geschwindigkeitsverteilungen und die Anzahl Fahrzeuge, aufgeteilt nach Fahrzeugarten, in beide Richtungen dargestellt.

Unterdorfstrasse

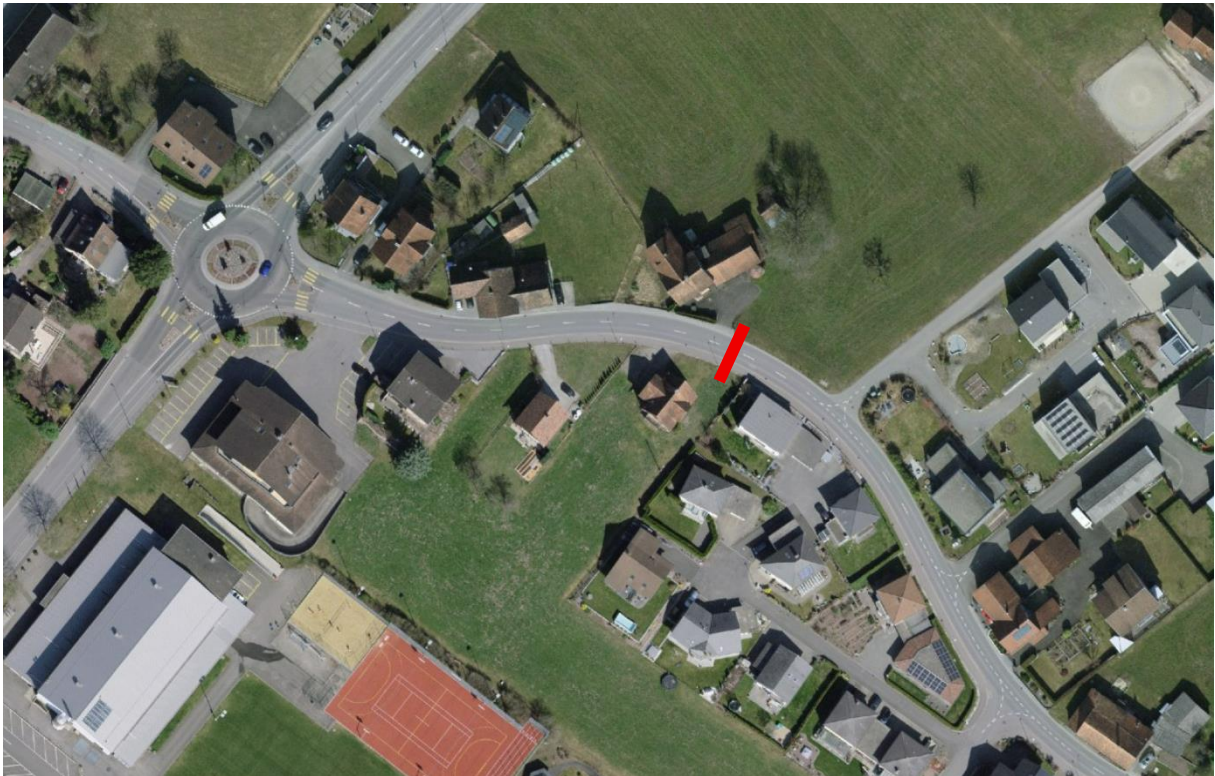


Abb. 56: Standort Verkehrserhebung Unterdorfstrasse

Erhebungszeitraum: 27.10.2025 – 02.11.2025

DTV: 1671 Fz
 V_d : 37 km/h
 V_{85} : 43 km/h
 V_{max} : 66 km/h

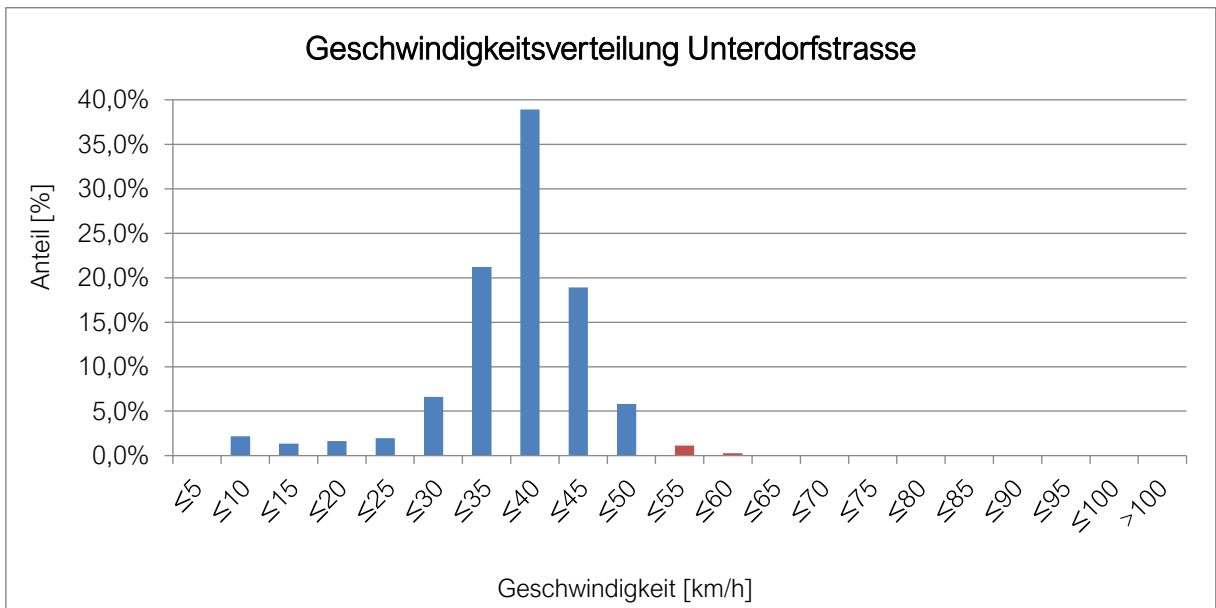


Abb. 57: Geschwindigkeitsverteilung Unterdorfstrasse



Abb. 58: Verteilung Fahrzeugarten Unterdorfstrasse

Feldstrasse



Abb. 59: Standort Verkehrserhebung Feldstrasse

Erhebungszeitraum: 27.10.2025 – 02.11.2025

DTV: 491 Fz

V_d : 32 km/h

V_{85} : 44 km/h

V_{max} : 87 km/h

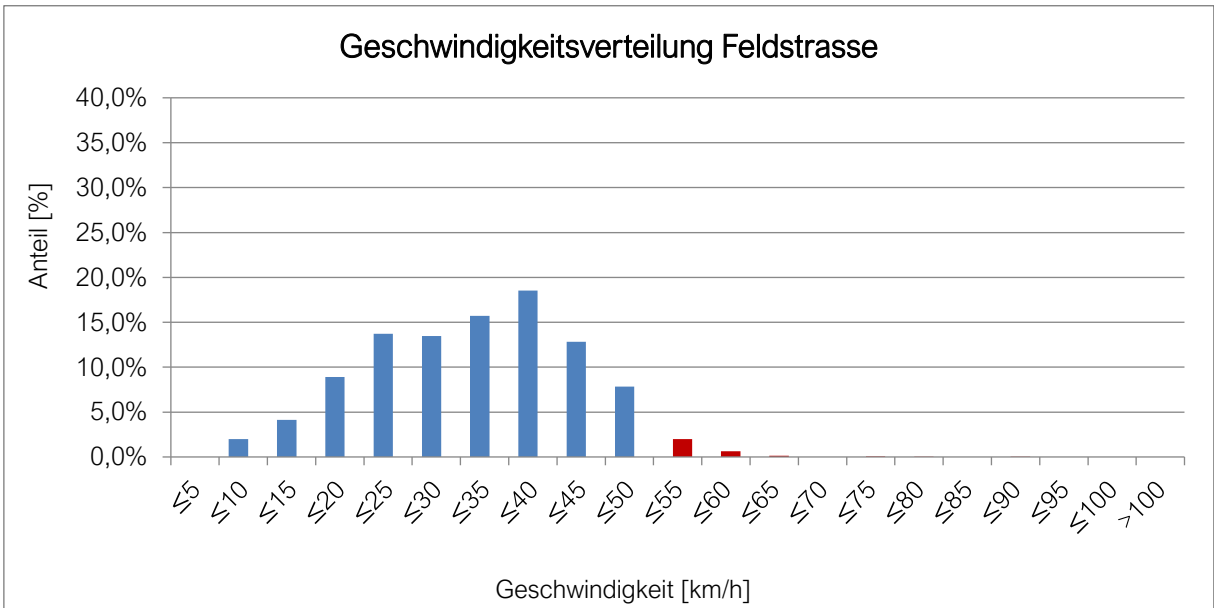


Abb. 60: Geschwindigkeitsverteilung Feldstrasse

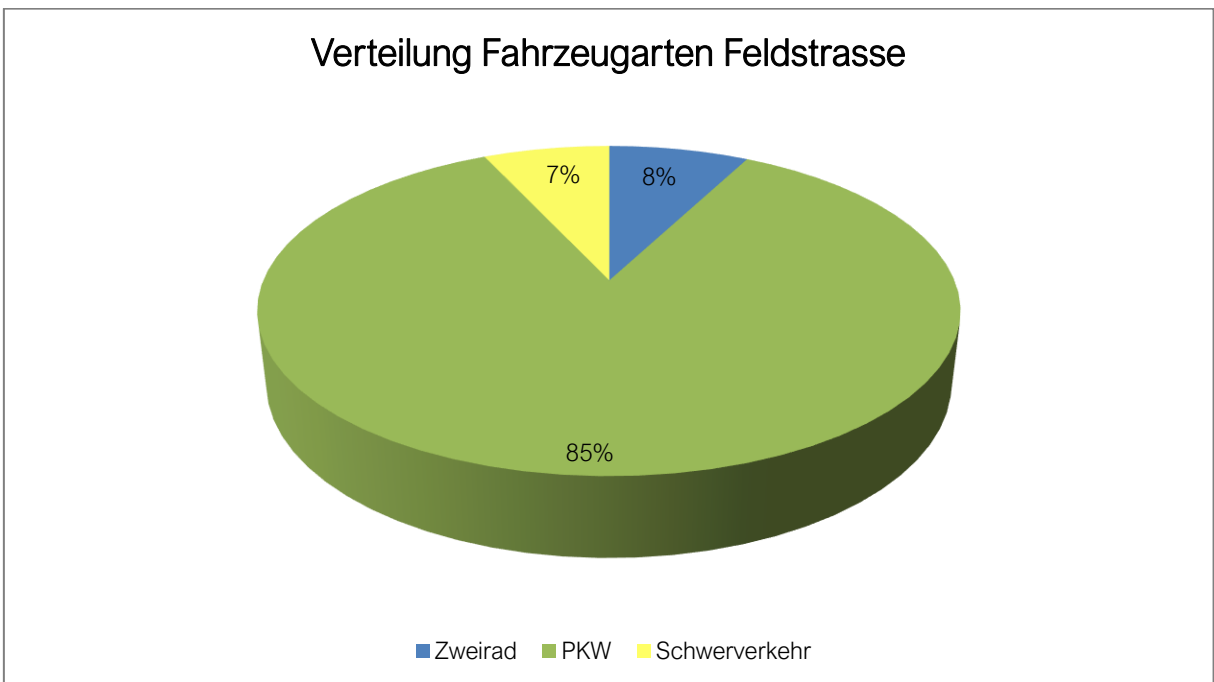


Abb. 61: Verteilung Fahrzeugarten Feldstrasse

9.5 Geplante Massnahmen

Folgende Massnahmen sind für die Einführung einer Tempo-30-Zone im Gebiet 5 erforderlich:

- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Unterdorfstrasse Kreisel Süd
In der Unterdorfstrasse sind südlich der Kantonsstrasse Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Unterdorfstrasse
In der Unterdorfstrasse sind an der südlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Stöcklistrasse
In der Stöcklistrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Kirchstrasse
In der Kirchstrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Altersheimstrasse
In der Altersheimstrasse sind an der nördlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.
- Zonenbeginn und -ende mit Kontrastwirkung, Feldstrasse
In der Feldstrasse sind an der östlichen Zonengrenze Zonenbeginn und -ende zu markieren.

Weiters sind an folgenden Verzweigungen Markierungen von Rechtsvortrittsknoten zu prüfen (Markierung erfolgt bei schwer erkenntlichen Knoten mit einer Fahrbahnbreite von mindestens 4.5m):

- Feldstrasse – Stöcklistrasse
- Feldstrasse – Felsenstrasse
- Feldstrasse – Feldbüntestrasse

Folgende verkehrsberuhigende Massnahmen sind im Gebiet 5 bereits umgesetzt:

- Rechtsvortrittsmarkierung am Knoten Unterdorfstrasse – Felsenstrasse
- Rechtsvortrittsmarkierung am Knoten Unterdorfstrasse – Kirchbüntestrasse
- Rechtsvortrittsmarkierung am Knoten Unterdorfstrasse – Wurzelstrasse
- Rechtsvortrittsmarkierung am Knoten Unterdorfstrasse – Büntestrasse

Gemäss dem gemessenen v85 von 43 km/h sind in der Unterdorfstrasse zusätzlich bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vorzusehen. Vor diesem Hintergrund soll eine seitliche Einengung der Fahrbahn in östlicher Fahrtrichtung zwischen den Einmündungen Büntenstrasse und Wurzelstrasse realisiert werden.

Weiters wären in der Feldstrasse gemäss dem gemessenen v85 von 44 km/h zusätzliche bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vorzusehen. Aufgrund der bereits im Bestand niedrigen Fahrbahnbreite und des eher peripheren Messstandortes soll jedoch zunächst geprüft werden, ob die Signalisation des neuen Geschwindigkeitsniveaus mit einem Eingangstor zur Erreichung der gewünschten Geschwindigkeitsreduktion ausreicht. Wird das gewünschte Geschwindigkeitsniveau nicht erreicht, sind im Nachgang entsprechend zusätzliche bauliche Massnahmen (z.B. Vertikalversätze) in der Feldstrasse vorzusehen.

10. Fazit

Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den verschiedenen Gebieten in Flums ist aufgrund der in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen sicherheitstechnischen Gründen, insbesondere in Bezug auf die verschiedenen sensiblen Nutzungen in Flums, sowie den positiven Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren notwendig, zweckmässig und verhältnismässig.