

# Konzept Tempo 30 Möhlin

Bericht zur Umfrage und Grobkonzept

Gemeinde Möhlin

10. Oktober 2025



## **Bearbeitung**

Oliver Bachmann

Betriebsökonom FH, Mediator FHNW,  
MAS in Gemeinde-, Stadt- und Regionalentwicklung

Yves Meyer

dipl. Ing. FH in Raumplanung/FSU

Roman Schaffner

BSc FHO in Raumplanung/FSU

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

## **Auftraggeber**

Gemeinde Möhlin

Bau und Umwelt

Roger Winter

Hauptstrasse 36

4313 Möhlin

Umwelt-, Verkehr- und Energiekommission (UVEK)

Hauptstrasse 36

4313 Möhlin

Titelbild:

Möhlin, Bahnhofstrasse - Kirchstrasse

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Modul 1: Umfrage in den Quartieren</b>	<b>5</b>
2.1	Einleitung	5
2.2	Tempo 30 im eigenen Quartier	7
2.3	Tempo 30 in den anderen Quartieren	9
2.4	Tempo 20 in einzelnen Bereichen	10
2.5	Fazit Umfrage	11
<b>3</b>	<b>Modul 2: Konzept und Massnahmen</b>	<b>12</b>
3.1	Aufteilung Teilräume	12
3.2	Elemente Tempo 30: Zoneneingänge	13
3.3	Elemente Tempo-30: Markierungen	15
3.4	Bestehende bauliche Elemente	16
<b>4</b>	<b>Weiteres Vorgehen</b>	<b>18</b>
4.1	Vorgehen Tempo-30-Zonen im Kanton Aargau	18
4.2	Nachkontrolle	18
4.3	Kostenschätzung Umsetzungsmassnahmen	19
4.4	Gesamtkostenschätzung	20
	<b>Anhang</b>	<b>21</b>
	Anhang 1: Situationsplan Tempo 30	21

# 1 Ausgangslage

Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission der Gemeinde Möhlin (UVEK-Möhlin) beschäftigt sich intensiv mit der nachhaltigen Entwicklung der Gemeinde. Ein zentrales Anliegen ist dabei die Verkehrsberuhigung in den Quartieren. Durch gezielte Massnahmen sollen Lärm reduziert, die Verkehrssicherheit – insbesondere auf Schulwegen – erhöht und die Qualität des öffentlichen Raums verbessert werden. Zur Erreichung dieser Projektziele soll ein partizipativer Prozess die Bevölkerungsvertretungen in das Projekt einbeziehen.

Die Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen resp. Tempo 30 wurde in der Vergangenheit schon einmal diskutiert und vor ca. 10 Jahren letztmals verworfen. Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) thematisiert Tempo 30 nicht explizit.

Im Rahmen dieses Projekts war die Metron Verkehrsplanung AG mit der Durchführung einer Bevölkerungsumfrage zu Tempo 30 und anderen Massnahmen beauftragt. Aufbauend auf die Umfrageresultate wurde im Anschluss der Auftrag für ein Grobkonzept Tempo 30 in den Quartieren erteilt. Die Erarbeitung wurde regelmässig mit der UVEK-Möhlin gespiegelt.

Der vorliegende Bericht umfasst die Resultate der Umfrage sowie Konzept und Massnahmen zu Tempo 30 in den Quartieren.

## 2 Modul 1: Umfrage in den Quartieren

### 2.1 Einleitung

Während anderthalb Monaten<sup>1</sup> hatte die Bevölkerung der Gemeinde Möhlin die Möglichkeit, sich über die Einführung von Tempo 30 in ihrer Gemeinde zu äussern. 3'033 Personen haben diese Chance genutzt. Die Anzahl der Teilnehmenden und die Resultate der Umfrage zeigen, dass ein reges Interesse an der Thematik besteht.

Bei den Teilnahmeberechtigten handelt es sich um alle in Möhlin wohnhafte Personen ab 12 Jahren. Der Zugang zur Umfrage erfolgte über einen per Brief zugestellten personalisierten QR-Code oder durch Eingabe des personalisierten Codes auf der Umfragewebsite. Den Teilnehmenden wurde während des Befragungszeitraums Unterstützung zum Ausfüllen der Umfrage angeboten. Abschliessend wird die Umfrage als erfolgreich und ohne speziell zu erwähnende Zwischenfälle beurteilt.

Die höchste Teilnehmerzahl wird bei den 45-64-jährigen Personen verzeichnet (34%) gefolgt von den 25-44-jährigen Personen (29%). Gesamthaft betrachtet deckt sich die Altersverteilung der Teilnehmenden mit der Verteilung in der Gesamtbevölkerung. Die Umfrageergebnisse gelten somit als repräsentativ.

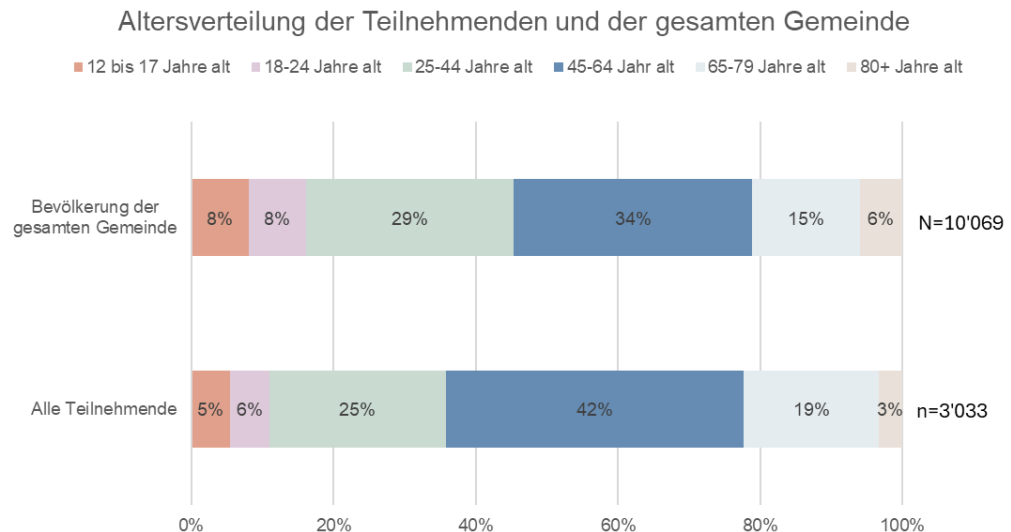
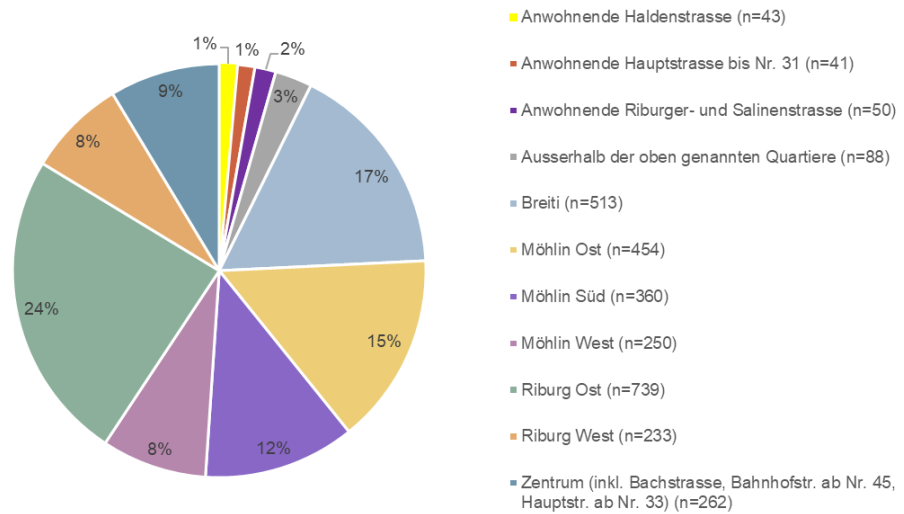


Abbildung 1: Altersverteilung der Teilnehmenden und der gesamten Gemeinde

Die höchste Teilnehmerzahl zeigt sich im Quartier Riburg Ost mit 24% (siehe Abbildung 2). Die Verteilung lässt jedoch auf das Einzugsgebiet bzw. auf die unterschiedlich grossen Quartiere schliessen. Generell kann ausgesagt werden, dass alle Quartiere in der Umfrage vertreten sind.

<sup>1</sup> Die Umfrage war zwischen dem 16.12.2024 und dem 31.01.2025 online aufgeschaltet.

Verteilung Teilnehmerzahl in den Quartieren



n=3'033

Abbildung 2: Verteilung Teilnehmerzahl in den Quartieren

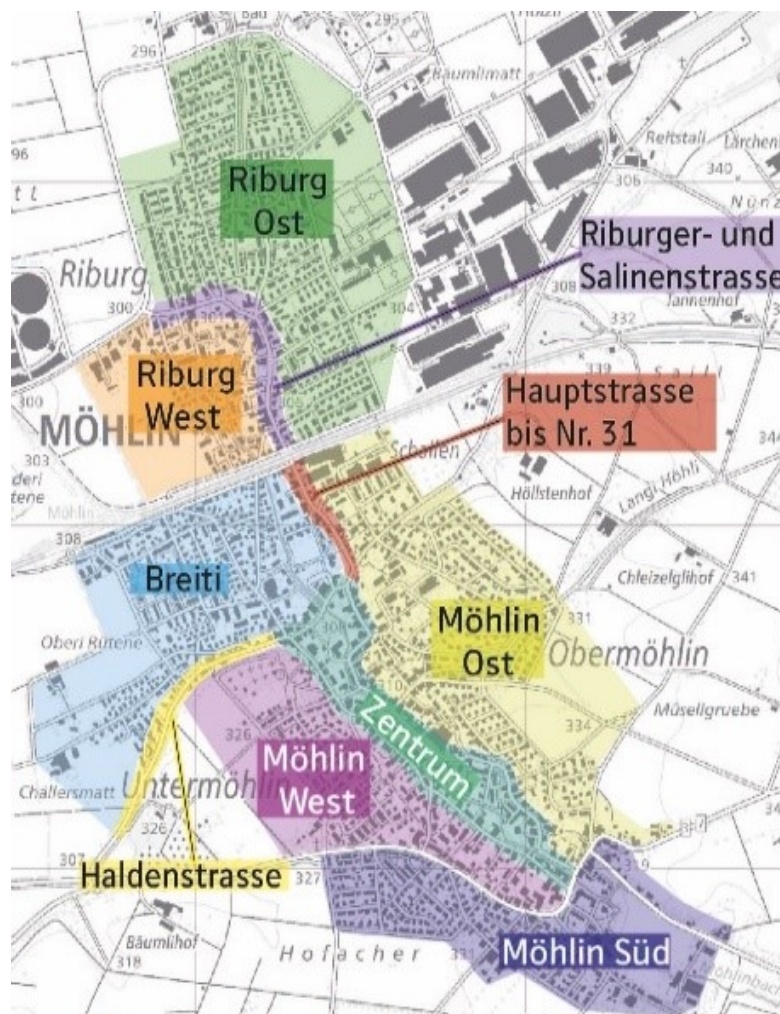


Abbildung 3: Übersicht Einzugsgebiet Quartiere

Die Ergebnisse der Umfrage zeigen keine speziellen Unterschiede hinsichtlich Arbeitsstand, häufig genutztes Verkehrsmittel oder Alter. Auf diese Unterscheidungen wird deshalb in der nachfolgenden Auswertung verzichtet.

## 2.2 Tempo 30 im eigenen Quartier

In sämtlichen Quartieren (Breiti, Möhlin Ost, Möhlin Süd, Möhlin West, Riburg Ost und Riburg West) wird einer Einführung von Tempo 30, durch die jeweilige im Quartier wohnhafte Bevölkerung, zugestimmt. Die Zustimmung liegt im Schnitt bei rund 2/3 der Teilnehmenden, in Möhlin Ost mit 56% etwas tiefer. Auch die Anwohnenden der Hauptachsen Haldenstrasse, Riburger- und Salinenstrasse und Zentrum begrüßen die Einführung von Tempo 30 auf diesen Achsen. Einzig die Anwohnenden der Hauptstrasse bis Nr. 31 lehnen diese Massnahme bei ihrer Achse ab.

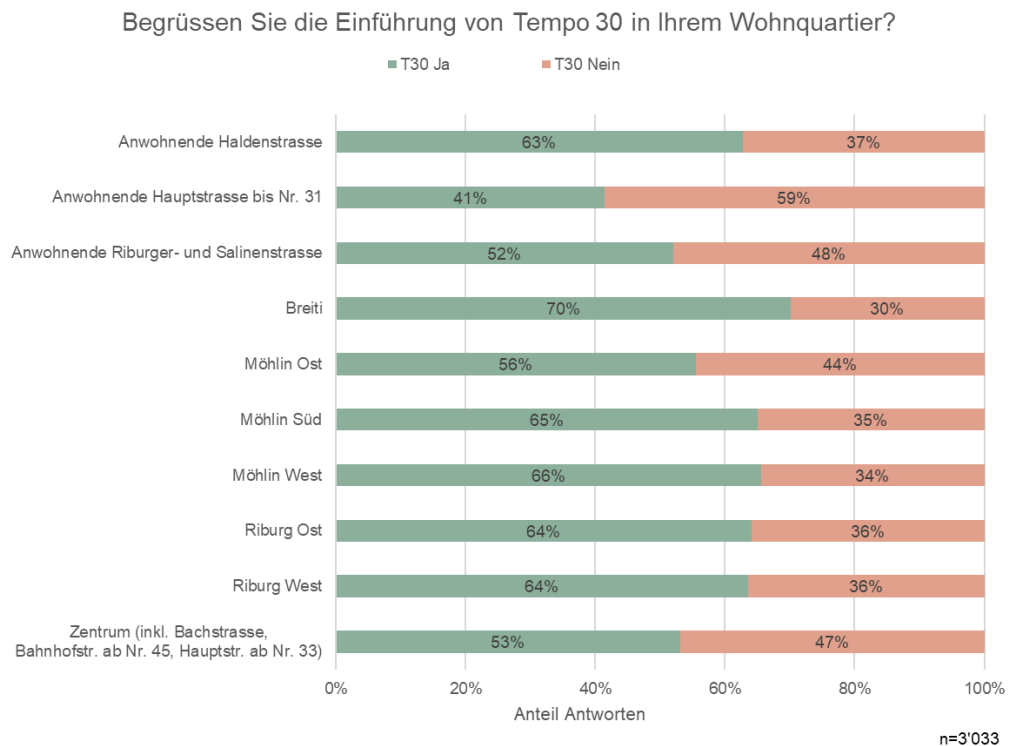


Abbildung 4: Antworten auf die Frage: Begrüssen Sie die Einführung von T30 in Ihrem Wohnquartier?

Als Gründe zur Einführung von Tempo 30 werden über die gesamte Gemeinde die nachfolgenden drei am häufigsten genannt (siehe Abbildung 5):

- Spielende Kinder/Schulweg
- Heute wird zu schnell gefahren
- Kein sicherer Bereich für den Fussverkehr

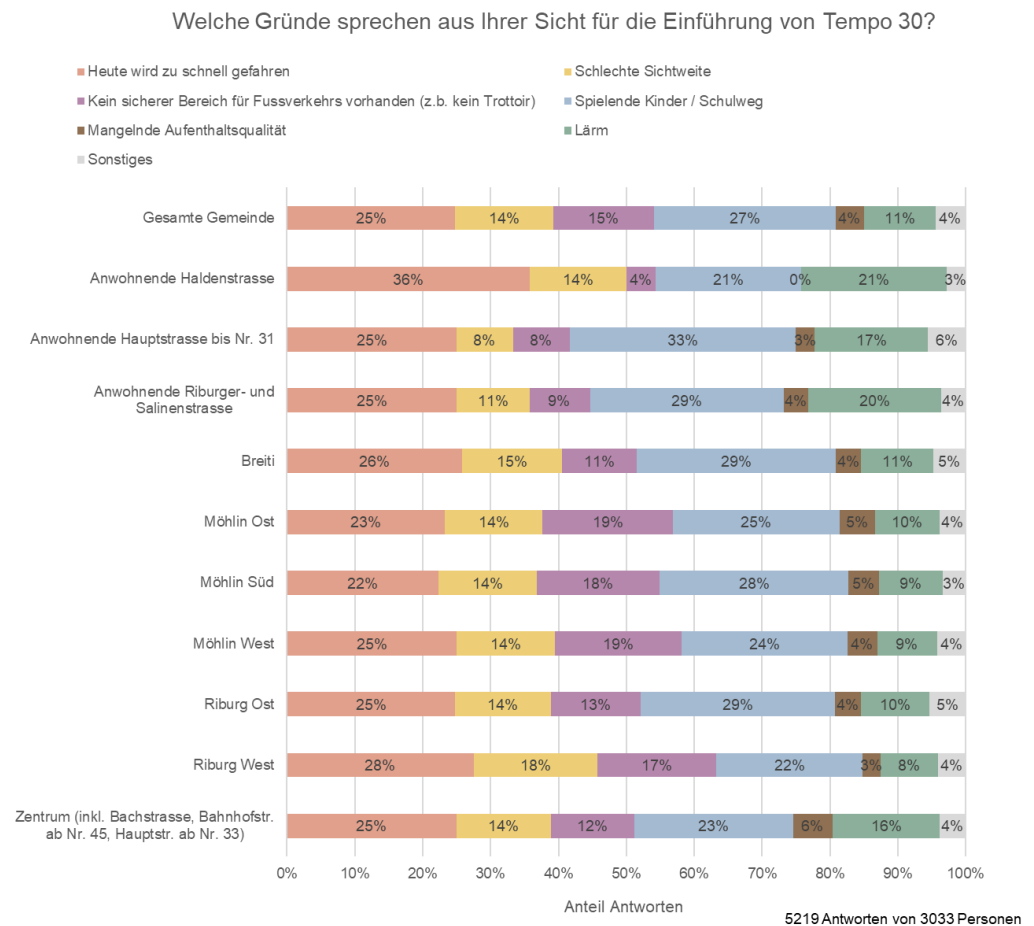


Abbildung 5: Welche Gründe sprechen aus Ihrer Sicht für die Einführung von Tempo 30 in Ihrem Wohnquartier?



## 2.3 Tempo 30 in den anderen Quartieren

Neben der Frage nach Tempo 30 im eigenen Quartier wurden die Teilnehmenden auch danach gefragt, ob sie Tempo 30 in den anderen Quartieren begrüßen.

Generell kann festgestellt werden, dass die jeweilige Quartierbevölkerung zu einem grösseren Anteil diese Massnahme begrüsst als die Gesamtbevölkerung der Gemeinde. In allen Quartieren ausser Möhlin West ist ein grösserer Anteil der Teilnehmenden für eine Einführung von Tempo 30 als dagegen. Zählt man alle Personen – die dazu keine Meinung abgegeben haben – dazu, ist in allen Quartieren eine Minderheit von knapp mehr als 1/3 gegen die Einführung von Tempo 30.

Auf den Hauptachsen und im Zentrum zeigt sich ein anderes Bild. Dort ist eine Mehrheit gegen die Einführung der Massnahme.

Begrüssen sie Tempo 30 in Ihrem Quartier sowie in den anderen Quartieren ?

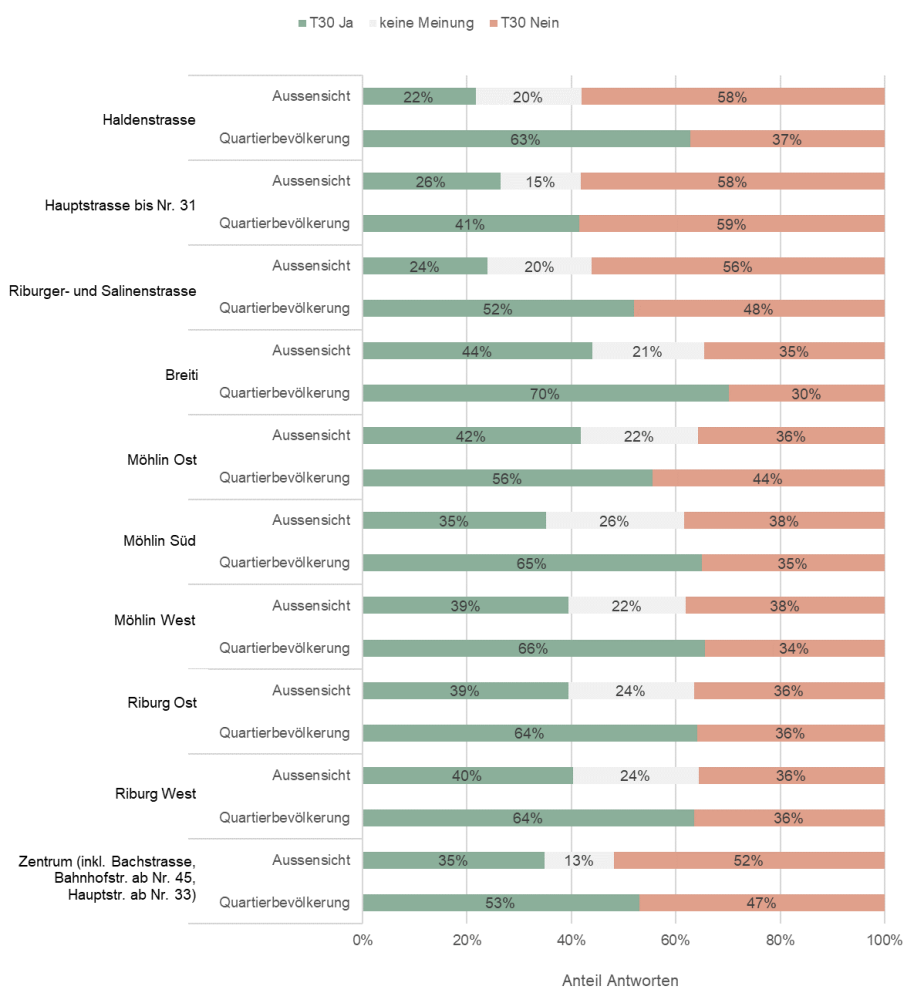


Abbildung 6: Begrüssen Sie eine Einführung von Tempo 30 in den anderen Quartieren?

## 2.4 Tempo 20 in einzelnen Bereichen

Die Schaffung von Begegnungszonen (Tempo 20) in einzelnen Bereichen Möhlins wird in allen Quartieren abgelehnt. Der Anteil der Ablehnenden liegt bei 58 bis 78 Prozent.

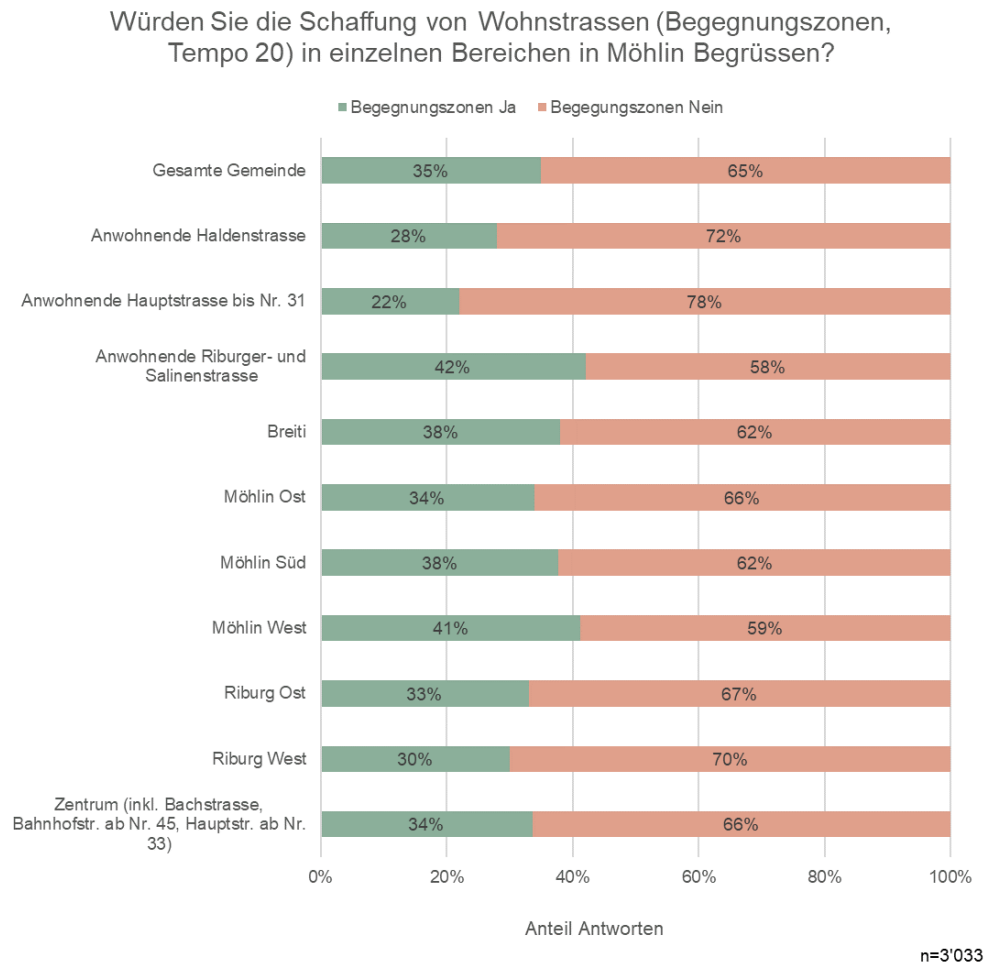


Abbildung 7: Würden Sie die Schaffung von Wohnstrassen in einzelnen Bereichen Möhlins begrüssen?

## 2.5 Fazit Umfrage

Die Ergebnisse der Umfrage geben wichtige Hinweise zur Haltung bezüglich Tempo 30 und den Fahrverboten in der Gemeinde Möhlin. Die wichtigsten Erkenntnisse werden nachfolgend kurz zusammengefasst.

### **Tempo 30 im Quartier**

In den Quartieren wird Tempo 30 mehrheitlich befürwortet. Der Zustimmungsgrad liegt bei rund zwei Dritteln der Teilnehmenden, wobei er in Möhlin Ost mit 56 Prozent am tiefsten ausfällt. Auch in der restlichen Bevölkerung wird die Einführung von Tempo 30 in den einzelnen Quartieren jeweils nur von ca. einem Drittel der Befragten abgelehnt.

### **Tempo 30 auf Hauptachsen und im Zentrum**

Während die Anwohnenden der meisten Hauptachsen Tempo 30 unterstützen, zeigt sich im Bereich der Hauptstrasse bis Nr. 31 eine ablehnende Haltung. Die restliche Bevölkerung von Möhlin lehnt Tempo 30 in diesen Bereichen mehrheitlich ab. Dies deutet auf eine differenzierte Haltung zwischen Wohnquartieren und den Durchgangachsen hin.

### **Tempo 20**

Die Einführung von Begegnungszonen (Tempo 20) in einzelnen Bereichen stösst auf deutliche Ablehnung. Je nach Quartier lehnen zwischen 58 und 78 Prozent der Teilnehmenden diese Massnahme ab.

### **Gesamtbeurteilung**

Die Umfrage zeigt eine klare Unterstützung für Tempo 30 in den Wohnquartieren, während auf den Hauptachsen und insbesondere bei Tempo 20 deutlich mehr Zurückhaltung oder Ablehnung besteht. Damit liegen differenzierte Ergebnisse vor, die für die weitere Planung und politische Diskussion eine wertvolle Grundlage darstellen.

## 3 Modul 2: Konzept und Massnahmen

### 3.1 Aufteilung Teilräume

Aus der Umfrage ging hervor, dass die Ortsdurchfahrten, Hauptstrasse, Haldenstrasse und Bahnhofstrasse nicht in das Tempo-30-Konzept integriert werden sollen. Die Landstrasse ist eine Kantonsstrasse und wird deswegen ebenfalls nicht integriert. Mit dem Bahndamm teilt sich die Gemeinde somit in 6 Zonen (Abbildung 8).

Das Industriegebiet im Nordosten der Gemeinde wird nicht Teil der Tempo-30-Zone. Die Industriestrasse dient somit als Abgrenzung zwischen den verschiedenen Geschwindigkeitsregimes.

Die Bata-Siedlung ist Privatgelände. Es obliegt daher der Eigentümerschaft, verkehrsberuhigende Massnahmen wie Tempo 30 einzuführen.

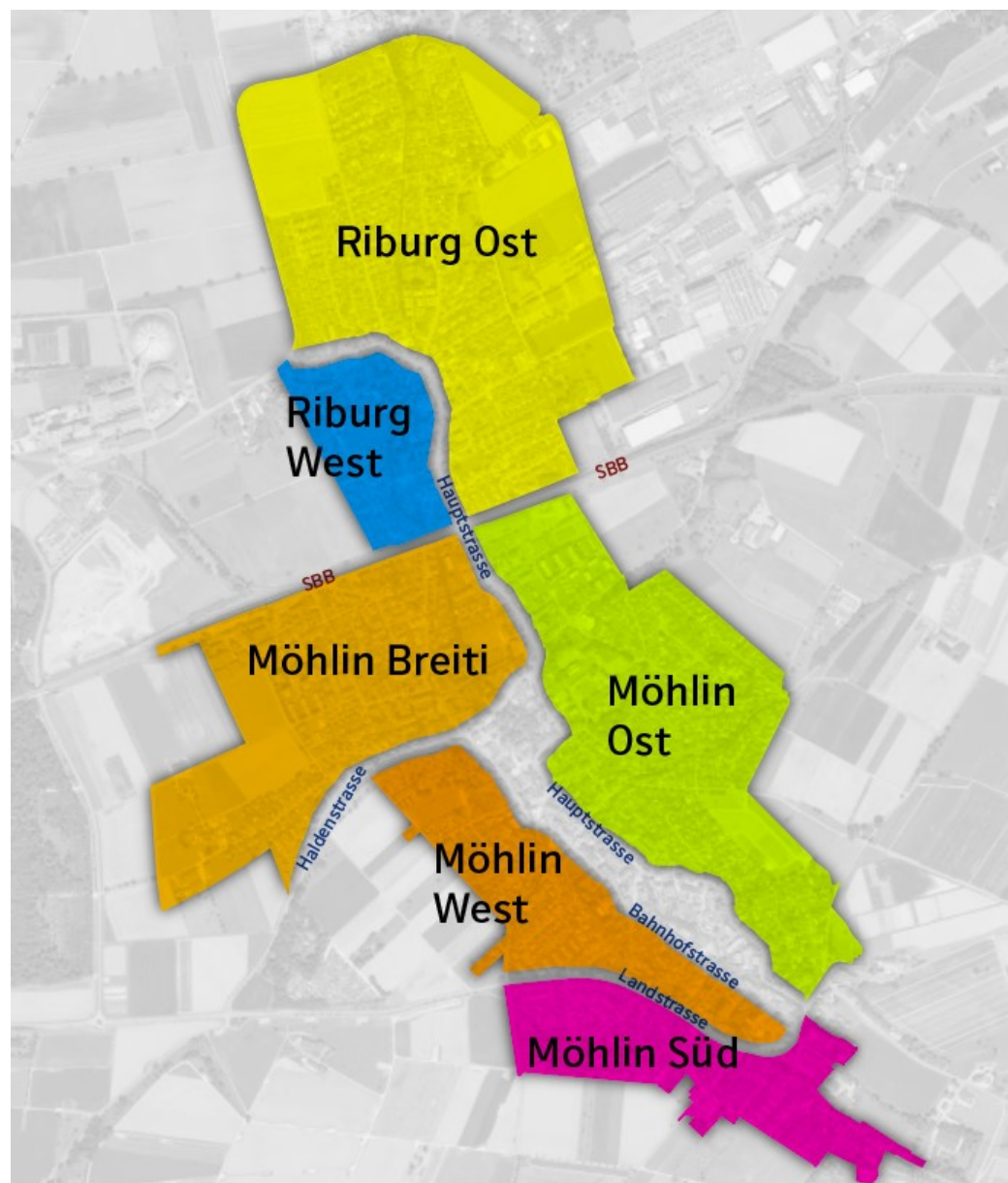
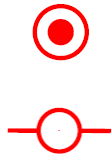


Abbildung 8: Zonenaufteilung  
Tempo-30-Konzept Möhlin

### 3.2 Elemente Tempo 30: Zoneneingänge

Im Situationsplan (Anhang 1) sind alle Bestandteile des Tempo-30-Konzepts verortet. Zusätzlich sind darin aber auch Elemente eingetragen, welche nur als Information oder Hinweis zu verstehen sind. Beide werden im Folgenden beschrieben.



#### Signalisation Torsituationen

Der Beginn der Tempo-30-Zone muss an jedem Eingang mit einem entsprechenden Schild gekennzeichnet werden. Genauso muss die Zonensignalisation beim Verlassen der Zone wieder aufgehoben werden. Torsituationen sollen jeweils dazu führen, dass der einfahrende Verkehr automatisch seine Geschwindigkeit anpasst.

Abbildung 10 zeigt eine beispielhafte Torsituation. Es wird ein Signalrack etwa 1 m in die Fahrbahn platziert. Da nicht bei jeder Strasse gegeben ist, dass sich an diesen Stellen zwei Autos kreuzen können, ist vor dem Rack ca. 5 m Raum vorzusehen, in dem Gegenverkehr abgewartet wird. Bei der Positionierung des Racks muss zudem beachtet werden, dass keine Zufahrten oder Ähnliches behindert werden.

Bei sehr schmalen Strassen soll eine Durchfahrtsbreite von 3.50 m nicht unterschritten werden, sodass die Stelle für überbreite Fahrzeuge, wie z.B. den Winterdienst, befahrbar bleibt. Es kann deswegen sein, dass Racks teilweise oder gänzlich neben der Fahrbahn platziert werden müssen.

Die Zoneneingänge am Siedlungsrand sind in der Regel nicht stark befahren. Das Erstellen von Torsituationen mit Signalracks ist deswegen nicht verhältnismässig. Es wird auf «klassische» Schilder zurückgegriffen (Abbildung 9).

Bei jedem Schild oder Rack soll zudem ein «Zone 30»-Signet als Bodenmarkierung auf den Beginn der Zone hinweisen.



Abbildung 9: Zoneneingang Tempo-30-Zone ausserorts



Abbildung 10: Eingangstor Tempo-30-Zone innerorts mit Signalrack

Beispiel:

Abbildung 11 zeigt einen Ausschnitt aus der Zone «Möhlin West». Die Kirchstrasse ist an beiden Enden mit einem roten Symbol versehen. Beim Knoten Bahnhofstrasse bildet eine Torsituation gemäss Abbildung 10 den Auftakt zur Tempo-30-Zone, am anderen

Ende der Strasse ist ein klassisches Schild gemäss Abbildung 9 vorgesehen, da die Strasse in die Landwirtschaftszone übergeht.



Abbildung 11: Ausschnitt Situationsplan Kirchstrasse

### Gestaltung Torsituationen

Die bestehenden blauen Zonen in Möhlin verfügen bereits heute über Torsituationen, die typischen Tempo-30-Zonen sehr ähnlich sind (vergl. Abbildung 12). Für die Tempo-30-Racks soll dasselbe Produkt eingesetzt werden, um eine gestalterische Einheitlichkeit zu erreichen.

Um Unklarheiten zu verhindern, wird bei den T30-Zonen auf den Streifen im Schachbrettmuster verzichtet, welcher in Möhlin die blaue Zone einleitet. Ansonsten werden die Tempo-30-Tore auch mit Vertikalversätzen ergänzt, um die Torwirkung zu verstärken. Aus Kostengründen sind im Konzept Möhlin keine baulichen Massnahmen bei den Toren vorgesehen. Bauliche Schwellen sind aber nicht grundsätzlich ausgeschlossen und können bei Gelegenheit oder Bedarf nachgerüstet werden.

Der Betonsockel ist eine gute Möglichkeit, um den Effekt als Hindernis zu verstärken. Dabei soll aber darauf geachtet werden, dass das gesamte Rack «durchsichtig» bleibt. Das heisst, allfällige ergänzende Schilder sind in einer Weise anzubringen, dass dahinter befindliche Gefahren, zum Beispiel spielende Kinder, sichtbar sind.



Abbildung 12: Beispiel: Signalrack Beginn blaue Zone – Ulmenstrasse Möhlin



### 3.3 Elemente Tempo-30: Markierungen



#### Rechtsvortritte

Für die meisten Knoten in den Wohnquartieren Möhlins gilt heute bereits Rechtsvortritt. Dies soll bestehen bleiben. Um auf die Vortrittsregelung aufmerksam zu machen, werden die Rechtsvortritte jeweils mit einer gestrichelten Linie angezeigt. Diese Massnahme ist konsequent für jeden Rechtsvortritt innerhalb der Tempo-30-Zonen vorgesehen.

Besonders auf sehr geraden Abschnitten können Verkehrsteilnehmende dazu verleitet werden, zu schnell zu fahren. Rechtsvortritt hat hierbei den Vorteil, dass von Autofahrenden an jedem Knoten Aufmerksamkeit eingefordert wird. Je nach Wachstum der Siedlung können zudem zentral liegende Strassen fälschlicherweise als übergeordnet wahrgenommen werden. Durch die Markierungen wird die Rechtsvortrittsregelung verdeutlicht.



#### Markierung «30»

Innerhalb der Zone sollen Markierungen an die Tempo-30-Zone erinnern. Markiert wird die Zahl 30, wie an den Zoneneingängen (ohne «Zone»). Die Markierung wiederholt sich in regelmässigen Abständen und ist abwechselnd auf beide Fahrtrichtungen ausgerichtet.



Abbildung 13: Beispiel Markierung «30» aus Ennetbaden, AG (Schlierenstrasse)

#### Hinweis: Aufheben Fussgängerstreifen

Mit der Einführung von Tempo-30-Zonen wird das flächige Queren der Fahrbahn ermöglicht. Fussgängerstreifen sind in Tempo-30-Zonen nur bei besonderen Schutzbedürfnissen (Schulwege in unmittelbarer Nähe der Schule usw.) erlaubt.<sup>2</sup>

Innerhalb der vorgesehenen Tempo-30-Zonen von Möhlin betrifft dies 16 bestehende Fussgängerstreifen, welche demnach entfernt werden müssten.

Auf Wunsch der Umwelt-, Verkehr-, und Energiekommission Möhlin werden die aufzuhebenden Fussgängerstreifen für den Moment aus dem Konzept ausgeklammert und es wird angestrebt möglichst viele zu erhalten. Entsprechend fliessen sie auch nicht in die Kostenschätzung mit ein.

<sup>2</sup> Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (V Tempo-30; SR 741.213.3), Art. 4 Abs. 2



Abbildung 14: Übersicht aufzuhebende Fussgängerstreifen

### 3.4 Bestehende bauliche Elemente

T

#### Trottoirüberfahrten

Innerhalb der geplanten Tempo-30-Zonen sind an diversen Strassen Trottoirüberfahrten vorzufinden (im Situationsplan als Hinweis vermerkt). Die Umgestaltung aller Trottoirüberfahrten würde den Rahmen des Tempo-30-Konzepts deutlich sprengen. Aus diesem Grund wird empfohlen, dass die Vortrittsregelung der betroffenen Knoten geprüft wird, sobald auf dem betroffenen Strassenabschnitt nächstes Mal Sanierungs- oder Umgestaltungsplanungen angegangen werden.



Abbildung 15: Beispiel Trottoirüberfahrt Breiti-/ Ahornstrasse, Möhlin





### Anhebung Knoten

Knotenanehebungen sind eine ansprechende, aber auch aufwändige Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung. In den Wohngebieten Möhlins wurden bereits mehrere Knoten umgestaltet (im Situationsplan als Hinweis vermerkt). Dabei werden jeweils dieselben Gestaltungsprinzipien angewandt. In der Knotenmitte werden konzentrische Kreise gepflastert, die Anrampungen sind ebenfalls gepflastert und mit einem Winkel versehen.

Im Rahmen des Tempo-30-Konzepts sind keine weiteren angehobene Knoten vorgesehen. Die umgestalteten Knoten werden im Hinblick auf die Verkehrsberuhigung aber als Stärke angesehen. Das Element soll deswegen auch in Zukunft weiterhin nach Wunsch umgesetzt werden.

An den umgestalteten Knoten gilt bereits heute Rechtsvortritt. Um die Gestaltung nicht abzuwerten, wird hier aber auf die Markierung verzichtet.



Abbildung 16: Beispiel angehobener Knoten  
Breiti-/Ulmenstrasse, Möhlin

## 4 Weiteres Vorgehen

### 4.1 Vorgehen Tempo-30-Zonen im Kanton Aargau

Bisher wurde das Vorgehen für Tempo-30-Gutachten im Kanton Aargau vom Amt für Tiefbau (ATB) vorgegeben, welches die Signalisationsänderungen verfügt hat. Demnach wären die kommenden Schritte:

- Prüfung durch ATP/VT
- Projekt
- Auflage /evtl. Verfügung der Signalisation
- Einsprachebehandlung
- Realisierung
- Meldung an ATB/VT
- Nachkontrolle
- Projektabschluss und Meldung an ATB/VT

Im Rahmen der «Vereinfachung» wurde dieses Vorgehen angepasst. Neu sind die Gemeinden im Kanton Aargau für die Verfügung von Signalisationsänderungen auf nicht verkehrsorientierten kommunalen Strassen verantwortlich. Sie können das Vorgehen somit mehrheitlich selbst bestimmen und sind nicht mehr verpflichtet, beim Kanton ein Gutachten einzureichen.

### 4.2 Nachkontrolle





Gemäss Verordnung des UVEK vom 28.09.2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3), Stand: 01.01.2023, ist die Nachkontrolle nicht mehr notwendig. Im Art. 5 Abs. 3 steht: «Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen.»

Eine gewisse Nachkontrolle ergibt sich somit aus diesem Artikel automatisch. Ob dies nun aber eine spezielle Nachkontrolle sein muss, oder ob beispielsweise Geschwindigkeitsmessungen durch die Polizei ausreichen, muss ebenfalls der Gemeinderat entscheiden.

### 4.3 Kostenschätzung Umsetzungsmassnahmen

#### Kostengrobschätzung $\pm 30\%$

Anhand von Erfahrungswerten wird für die relevanten Elemente mit folgenden Werten gerechnet. Bei den markierten Rechtsvortritten wird von einem Preis von CHF 20.- pro Laufmeter ausgegangen. Für dreiarmige Knoten werden rund 30 m markiert, bei vierarmigen ca. 40 m. CHF 700.- ist somit ein grober Mittelwert.

	Element	Preisannahme
	Beginn/ Ende Zone: Signal-Rack	CHF 2'500.-
	Beginn/ Ende Zone: Schild	CHF 2'000.-
	Markierung Rechtsvortritt	CHF 700.-
	Markierung «30»	CHF 70.-

Die **Bauwerkskosten** ergeben sich durch die Anzahl Elemente pro Zone mal ihren Stückpreis.

Bauwerkskosten BWK	Tor i.O. "Rack"		Tor a.O. "Tafel"		Markierung 30		Rechtsvortritt		Gesamt
	Fr./ Stk.	2'500	Fr./ Stk.	2'000	Fr./ Stk.	70	Fr./ Stk.	700	alle RV
	Anz.	Preis	Anz.	Preis	Anz.	Preis	Anz.	Preis	
1 Möhlin Süd	7	17'500	5	10'000	6	420	22	15'400	CHF 43'320
2 Möhlin West	6	15'000	1	2'000	9	630	16	11'200	CHF 28'830
3 Möhlin Ost	9	22'500	5	10'000	32	2'240	34	23'800	CHF 58'540
4 Möhlin Breiti	6	15'000	2	4'000	18	1'260	15	10'500	CHF 30'760
5 Riburg West	6	15'000	0	0	3	210	6	4'200	CHF 19'410
6 Riburg Ost	12	30'000	2	4'000	33	2'310	30	21'000	CHF 57'310
Gesamt	46	115'000	15	30'000	101	7'070	123	86'100	CHF 238'170

Zu den Bauwerkskosten kommen Anlagekosten (Baustelleneinrichtung, Planungskosten und Reserve) von 15% bzw. CHF 35'736. Dies ergibt Gesamtkosten von rund CHF 275'000 ohne Mwst. für die Umsetzungsmassnahmen Tempo-30-Konzept.

#### 4.4 Gesamtkostenschätzung

Für die Umsetzung des erarbeiteten Tempo-30-Konzepts in den Quartieren schätzen wir aufgrund von Erfahrungen folgende Kosten (Stand Aug. 2025).

Aufgabe	Massnahmen	Kosten in CHF	Hinweise
Detaillkonzept	Erstellen Tempo-30-Detailkonzept pro Quartier, insb. Standorte der Portale	ca. 50'000.- (exkl. MwSt.)	
Massnahmen	Stellen der Eingangsportale, Markierungsarbeiten (inkl. Baustelleneinrichtung + Planungskosten + Reserve = 15%)	ca. 276'000.- (exkl. MwSt.) (± 30%)	Gemäss der separaten Aufstellung. Markierungen auf den Haupteinfahrstrassen, welche weiterhin bei Tempo 50 verbleiben, sind nicht eingerechnet.

Tabelle 1: Übersicht Arbeitsschritte zur Umsetzung Tempo-30-Konzept mit groben Kostenschätzungen pro Schritt

# Anhang

## Anhang 1: Situationsplan Tempo 30

metron

Stahlrain 2  
Postfach

5201 Brugg  
Schweiz

[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)  
+41 56 460 91 11