



Wegleitung zur Einführung einer Tempo-30-Zone in Thalwil

10. Mai 2017



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	2
1.1	Absicht und Zielsetzungen	2
1.2	Verfahrensschritte	2
2.	Grundlagen und Rahmenbedingungen	4
2.1	Gründe für eine Tempo-30-Zone	4
2.2	Gesetzliche Bestimmungen.....	4
3.	Ist die Strasse für Tempo 30 geeignet?	5
3.1	Siedlungsorientierte Strassen.....	5
3.2	Eintrag im kommunalen Richtplan	6
3.3	Notwendige Massnahmen	6
4.	Häufige Fragen.....	8

Anhang

- A Musterantrag aus dem Wohnquartier
- B Kommunalen Verkehrsrichtplan

1. Einleitung

1.1 Absicht und Zielsetzungen

Ziel von Tempo-30-Zonen ist es, die Sicherheit und die Wohnqualität in Quartieren zu erhöhen. Die Gemeinde Thalwil hat im kommunalen Richtplan im Massnahmenteil („Massnahme V4 Verkehrsberuhigung“) und im Kartenteil Verkehr (Schraffur „V4 Verkehrsberuhigung Eignungsgebiete“) die Grundlage zur Einführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie Tempo 30-Zonen geschaffen. Dabei soll bei der Einführung das Bottom-Up Prinzip angewendet werden, d.h. ein breit abgestütztes Begehren aus der Wohnbevölkerung bildet die Grundvoraussetzung für verkehrsberuhigende Massnahmen. Vorliegende Wegleitung soll Anwohnerinnen und Anwohner unterstützen, die verkehrsberuhigende Massnahmen anstreben. Sie zeigt auf, was die Ziele und die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone sind, wie Interessierte einen Antrag erstellen können, wo er eingereicht werden muss und welches Verfahren er nach der Einreichung durchläuft.

1.2 Verfahrensschritte

Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone folgt einem im Strassenverkehrsgesetz und in der Signalisationsverordnung des Bundes definierten Verfahren.

Folgende Schritte müssen von den Beteiligten durchlaufen werden:

Antragsstellende

Vorbereitung: Die Antragsstellenden bilden eine Anwohnergruppierung und tragen Argumente für eine Tempo-30-Zone zusammen. Eine Unterschriftensammlung unterstützt das Begehren.

Antrag einreichen: Der Antrag wird gemäss Musterantrag im Anhang dieser Wegleitung ausgefüllt und beim DLZ Planung, Bau und Vermessung, Dorfstrasse 10, eingereicht.

Gemeinde

Prüfung des Antrags: Das DLZ Planung, Bau und Vermessung prüft, ob eine breite Unterstützung vorliegt und ob der Antrag den verkehrlichen und gesetzlichen Voraussetzungen entspricht. Falls nicht, teilt dies die Gemeinde den Antragsstellenden mit und das Projekt wird abgebrochen.

Gutachten: Entspricht der Antrag den Grundvoraussetzungen, so erstellt das DLZ Planung, Bau und Vermessung zusammen mit einem externen Fachplaner ein Gutachten gemäss Signalisationsverordnung und Tempo-30-Verordnung des Bundes. Dieses Gutachten beinhaltet Geschwindigkeitsmessungen und macht Vorschläge für Verkehrsberuhigungsmassnahmen, z.B. horizontale Einengungen des Strassenraums oder geeignete Orte für die Eingangsportale einer Tempo-30-Zone. Das Gutachten wird mit den Bereichsverantwortlichen Planung und Bau und Sicherheit besprochen.

Information: Die Gemeinde nimmt mit den Antragsstellenden Kontakt auf, um eine geeignete Information der Anwohnerinnen und Anwohner zu organisieren.

Kredite und formeller Antrag: Für die baulichen Massnahmen holt das DLZ Planung, Bau und Vermessung bei der Planungs- und Baukommission einen Kredit ein. Nach der Kreditgenehmigung stellt die Sicherheitskommission via Gemeinderat ein Begehren an die Kantonspolizei um Festsetzung der Verkehrsvorschriften.

Umsetzung: Nach erfolgter rechtsgültiger Festsetzung der Vorschriften setzt die Gemeinde die Massnahmen um.

Nachkontrolle: Nach einem Jahr wird die Wirkung der Massnahmen durch das DLZ Sicherheit überprüft. Verkehrsmessungen werden durchgeführt und die Unfallstatistik wird ausgewertet. Eventuell sind Nachbesserungen nötig.

Kantonspolizei

Vorprüfung: Die Kantonspolizei als kantonale Bewilligungsbehörde wird im Erarbeitungsprozess zu einer Vorprüfung und Besprechung des Verkehrsgutachtens eingeladen. Das Verkehrsgutachten muss darauf hin eventuell nachgebessert werden.

Verfügung der Verkehrsanordnungen: Die Kantonspolizei beurteilt den formellen Antrag der Gemeinde und verfügt die Verkehrsanordnungen.

Rekurse: Im Verfahren zur Festsetzung der Verkehrsanordnungen, das je nach baulichem Aufwand koordiniert wird mit einer Auflage der strassenbaulichen Massnahmen, kann von den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern das Rechtsmittel ergriffen werden.

2. Grundlagen und Rahmenbedingungen

2.1 Gründe für eine Tempo-30-Zone

Die Argumentation für eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h stützt sich im Wesentlichen auf die folgenden drei Themen:

a) Erhöhte Sicherheit durch Geschwindigkeitsreduktion

Der Strassenraum innerorts ist Schauplatz des täglichen Lebens und hat unterschiedliche Aufgaben zu erfüllen:

- Aufenthalt für Fussgänger und Fussgängerinnen
- Schulweg für Kindergärtner/innen und Schüler/innen
- Durchfahrt für Verkehrsteilnehmende
- Begegnungsraum für Bewohner/innen

Entsprechend treffen stets verschiedene Strassenbenutzer aufeinander. Konfliktsituationen sind hier deshalb viel häufiger als ausserhalb der Siedlungsgebiete. Eine Geschwindigkeitsreduktion trägt zu einer höheren Verkehrssicherheit bei und schafft ideale Voraussetzungen für einen vielseitig nutzbaren Strassenraum.

b) Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität

Mit einer Reduktion der Geschwindigkeiten auf 30 km/h werden die Strassen für die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden wie Fussgänger/innen und Velofahrer/innen attraktiver und sicherer. Der Strassenraum wird als Lebensraum wahrgenommen, welcher als Treffpunkt dient. Das trägt zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei.

c) Verbesserung der Umweltbelastung

Mit der Temporeduktion wird das Fahrverhalten in der Regel ruhiger und flüssiger. Abgas- und Lärmemissionen werden reduziert und dies führt zu einer umweltfreundlicheren Strassenumgebung für Anwohnerinnen und Anwohner bei.

2.2 Gesetzliche Bestimmungen

Eine von 50 km/h abweichende Höchstgeschwindigkeit darf erst festgelegt werden, wenn mit einem Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) festgestellt wird, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist.

Für Tempo-30-Zonen gilt der Artikel 108 Abs. 2 SSV, nach dem die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten nur herabgesetzt werden können, 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.

Mindestens einer dieser Punkte muss eingehalten werden, um die Herabsetzung der allgemein gültigen Höchstgeschwindigkeit zu rechtfertigen.

3. Ist die Strasse für Tempo 30 geeignet?

Die folgenden Kriterien helfen, die grundsätzliche Eignung einer Strasse oder eines Quartiers als Tempo-30-Zone abzuschätzen.

3.1 Siedlungsorientierte Strassen

Eine Tempo-30-Zone ist gemäss Art. 2a SSV nur auf Strassen innerorts zulässig. Tempo-30-Zonen sind zudem nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig, was den siedlungsorientierten Strassen in den Quartieren entspricht. Ausnahmen sind jedoch möglich.

Die folgenden Merkmale zeichnen siedlungsorientierte Strassen aus:



Quartierstrassen, auf welchen jederzeit mit spielenden Kindern oder Kindern auf dem Schulweg zu rechnen ist.



Ein Strassenraum, welcher ein- oder beidseitig durch Bebauungen gefasst wird und überwiegend an Wohnnutzungen grenzt.



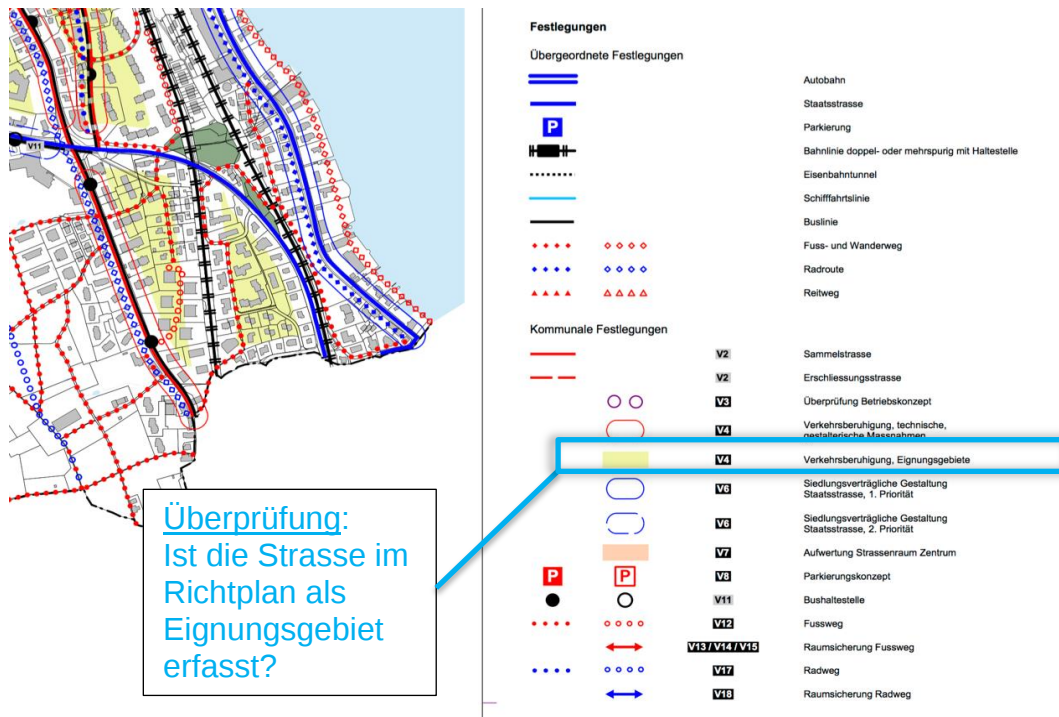
Verkehrlich untergeordnete Strassen, welche primär der Erschliessung und dem Aufenthalt in Quartieren dienen.



Strassen, welche allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehen und in der Regel als Mischverkehrsflächen ausgestattet sind.

3.2 Eintrag im Kommunalen Richtplan

Der Kommunale Richtplan von Thalwil scheidet Gebiete aus, welche für eine Verkehrsberuhigung geeignet sind. In den Eignungsgebieten gilt es, die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu steigern, die Lärmemissionen und quartierfremden Verkehr zu reduzieren, überhöhte Geschwindigkeiten und Unfälle zu vermeiden sowie die Schulwegsicherheit zu steigern.



3.3 Notwendige Massnahmen

Der Umfang der auf der Strasse notwendigen Massnahmen ist massgeblich von den heute gefahrenen Geschwindigkeiten abhängig. Grundsätzlich gilt: „Je höher die gemessenen Geschwindigkeiten, desto grösser die notwendigen baulichen Massnahmen“. Dabei spielt der Wert V_{85} eine wichtige Rolle:

V_{85} Der Wert V_{85} bezeichnet die Geschwindigkeit, die im Rahmen von Geschwindigkeitsmessungen von 85 % der Fahrzeuge unterschritten oder erreicht wurde. Sie dient als Zielgrösse für eine funktionierende Tempo-30-Zone.

In Abhängigkeit des durch die Geschwindigkeitsmessung erhobenen Wertes empfehlen sich nach der bfu folgende Massnahmen:

- V_{85} kleiner als 35 km/h: Keine zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen notwendig
- V_{85} = 35–45 km/h: Markierungen gemäss VSS SN 640 851 prüfen. Bei hohem Parkdruck werden Parkfelder versetzt markiert, in der Regel baulich abgesichert und die Gestaltungselemente angepasst (beispielsweise Eingangstor weiter in den Strassenraum hinein versetzt)
- V_{85} grösser als 45 km/h: Oben aufgeführte Massnahmen sowie weitere bauliche Verkehrsberuhigungselemente (beispielsweise Horizontal- und Vertikalversätze, Umgestaltung Strassenraum)

Der Zielwert $V_{85} = 38 \text{ km/h}$ gilt gemäss bfu als Zielwert für eine funktionierende Tempo-30-Zone. Wird dieser Zielwert bei der Nachkontrolle überschritten ($V_{85} > 38 \text{ km/h}$) sind gemäss bfu weitere Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu treffen.

Mögliche Massnahmen:



Wiederholt Tempo-30-Signete auf der Fahrbahn



Versetzte Parkfelder



Keine Einbahnregelung



Horizontalversatz



Vertikalversatz



Rechtsvortritt (evtl. mit besonderer Markierung)



Torelement zu Beginn der Tempo-30-Zone



Aufgepflästerte Kreuzung

4. Häufige Fragen

Wo erhalte ich weitergehende Informationen?

Im Internet sind diverse gute Broschüren zu Tempo 30 erhältlich:

- Bundesamt für Strassen, ASTRA: „innerorts Verkehrsberuhigung – neue Regelungen, viele Möglichkeiten, einfache Umsetzung“, 2003
- Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu: „Fachbroschüre Tempo-30-Zonen“, 2011
- Touring Club Schweiz TCS: „Zonen unter der Lupe – Voraussetzungen, Funktion, Wirkung“, 2008
- Verkehrs-Club Schweiz VCS: „Tempo 30 im Ortszentrum – Argumente, Anleitung, Praxisbeispiele aus Stadt und Land“, 2014

Was ändert sich betreffend Verkehrsregeln mit einer Tempo-30-Zone gegenüber dem Tempo „Generell 50 km/h“?

Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. In Tempo-30-Zonen gilt grundsätzlich das Prinzip des Rechtsvortritts. Der Rechtsvortritt hat zum Ziel, lange gerade Strassenachsen, auf denen vortrittsberechtigte Verkehrsteilnehmende zum Beschleunigen neigen würden, zu vermeiden. Ausnahmen bestehen, wenn die Verkehrssicherheit eine abweichende Regelung durch Signale erfordert.

Gibt es in einer Tempo-30-Zone Fussgängerstreifen?

In der Regel wird in einer Tempo-30-Zone auf Fussgängerstreifen verzichtet. Bei Schulhäusern oder Altersheimen, wo besondere Bedürfnisse bestehen, können ausnahmsweise Fussgängerstreifen angebracht werden. Anstelle von Fussgängerstreifen können auch Fahrbahnanhebungen oder Fahrbahneinengungen angebracht werden. Durch die tieferen Geschwindigkeiten wird das Queren der Fahrbahn für Fussgänger/innen einfacher. Sie können Lücken zwischen den Fahrzeugen besser nutzen.

Dürfen Fussgänger/innen in der Tempo-30-Zone überall die Strasse queren und haben sie Vortritt?

Fussgänger/innen haben das Recht, überall die Fahrbahn zu queren. Das Vortrittsrecht des Fahrverkehrs bleibt jedoch bestehen. Beim Queren ohne Fussgängerstreifen gilt die Eigenverantwortung und es dürfen keine Rechte erzwungen werden.

Ist das Parkieren in einer Tempo-30-Zone auf der Strasse erlaubt?

Das Parkieren auf der Fahrbahn ist im Grundsatz erlaubt, wo keine Ein- und Ausfahrten blockiert oder Sichtfelder gestört werden und sofern es nicht anderweitig mit Markierungen oder Signalisationen geregelt ist.

Was gehört zur üblichen Ausstattung einer Tempo-30-Zone?

An den Zonengrenzen kennzeichnen Eingangstore den Beginn der neuen Zone. Damit der Wechsel vom Temporegime 50 km/h auf die Tempo-30-Zone sichtbar ist, werden auffällige Tore oder torähnliche Situationen geschaffen. Zusätzlich werden auf den Strassen in gewissen Abständen und vor allem im Bereich von Verzweigungen Bodenmarkierungen „30“ sowie in den Eingangsbereichen zum Temporegime 30 Bodenmarkierungen „Zone 30“ angebracht.

Müssen immer weitergehende bauliche Massnahmen (Inseln, Versätze, Schwellen etc.) angeordnet werden?

Nein. Dies hängt von den heute gefahrenen Geschwindigkeiten ab. Sind die Geschwindigkeiten bereits heute nahe bei 30 km/h, sind keine weiteren Massnahmen notwendig. Liegen diese aber heute nahe bei 50 km/h, sind zusätzliche bauliche Massnahmen notwendig. Dies sind beispielsweise Fahrbahneinengungen oder Schwellen (s. Kap. 3.3. Notwendige Massnahmen)

Anhang

- A Musterantrag aus dem Wohnquartier
- B Kommunalen Verkehrsrichtplan

A. Musterantrag aus dem Wohnquartier

1. Bezeichnung des Quartiers (z.B. Quartier Etzliberg-Säumerstrasse)

2. Abgrenzung des Quartiers (bitte Planausschnitt beilegen und/oder Strassennamen auflisten, Eignung des Quartiers)

3. Begründung des Antrags (Eignung für Tempo 30 begründen u.a. mit Eintrag im kommunalen Richtplan und ergänzen mit Fotos und Argumenten, z.B. Sicherheitsdefizite, hohe Geschwindigkeiten)

4. Informationen zur Zusammensetzung der Anwohnergruppierung (Beschreibung evtl. bereits getätigter Informationen und Diskussionen im Quartier)

5. Bevollmächtigte Kontaktpersonen

Name / Vorname	Adresse	Telefonnummer	E-Mail

6. Datum und Unterschriften der bevollmächtigten Personen

7. Unterschriften der übrigen Anwohnerinnen und Anwohner (Bereitschaft aus dem Quartier aufzeigen durch hohe Anzahl von Unterschriften)

[illegible]

8. Antrag einreichen an:

Gemeinde Thalwil
DLZ Planung, Bau und Vermessung
Dorfstrasse 10
8800 Thalwil

Telefon Sekretariat: 044 723 23 23
E-Mail: bau@thalwil.ch

B. Kommunalen Verkehrsrichtplan

