

Tempo-30-Zonen: Aktuelle Entwicklungen

Mitgliederversammlung Städtekonferenz Mobilität, 5. Juli 2013

Erlacherhof Bern

Patrick Eberling, dipl. Ing. ETH, Leiter Verkehrstechnik, bfu

p.eberling@bfu.ch – www.bfu.ch

Inhalt

- Bundesgerichtsentscheid Sumvitg, GR
- bfu Modell 50/30
- Detail: Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen
- Wirkungskontrolle Tempo-30-Zonen
- Fazit
- Wie weiter?
- Fragen

Bundesgerichtsentscheid Sumvitg, GR



Bundesgerichtsentscheid Sumvitg, GR

Ausgangslage


- «Geschwindigkeitskommission GR» lehnte Tempo-30-Zone ab wegen zu hoher gefahrenen Geschwindigkeiten
- Daraufhin schloss das Departement Justiz, Sicherheit und Gesundheit die Hauptstrasse von der Tempo-30-Zone aus
- 5 Einwohner reichten Beschwerde ein
- Bündner Verwaltungsgericht stützte jedoch das Einrichten der Tempo-30-Zone nach Ortsbesichtigung
- Erneute Beschwerde des TCS
- Bundesgericht unterstützte das Verwaltungsgericht GR

Bundesgerichtsentscheid Sumvitg, GR


Generelle Aussagen des BG:

- Notwendigkeit der Temporeduktion gem. Art. 108 Abs. 2 SSV: Bestehen erhebliche Sicherheitsdefizite → nicht zuwarten, bis sich erste Unfälle ereignet haben. Präventive Massnahmen müssen getroffen werden.
- Einbezug einer Hauptstrasse in Tempo-30-Zone erfordert:
 - Geeignetheit
 - Erforderlichkeit/ keine mildereren Mittel
 - Mittel/ Zweck- Relation→ dabei ist ein strenger Massstab anzulegen (Ziff. 5)
- Vorgängig zu erstellendes Gutachten hat sich zu diesen Punkten zu äussern (Ziff. 4.3)

Bundesgerichtsentscheid Sumvitg, GR

-  Generelle Aussagen des BG:
 - Notwendigkeit gem. Art. 108 Abs. 2 SSV:
 - Durchgängiges Trottoir fehlt auf beiden Seiten
 - Geringe Fahrbahnbreite
 - Kleine Sichtweiten
 - Relativ hohe Geschwindigkeit
 - Erhebliches Sicherheitsdefizit für Fussgänger
- Geeignetheit:
 - Temporeduktion auf 30 km/h geeignet, die Sicherheit insbesondere für Fussgänger in der Ortsdurchfahrt zu erhöhen

Bundesgerichtsentscheid Sumvitg, GR

-  Generelle Aussagen des BG:
 - Erforderlichkeit/ keine mildereren Mittel:
 - Bau des fehlenden Trottoirs → unverhältnismässig
 - Kosten, Eingriff in Dorfbild
 - keine mildereren, baulichen Mittel möglich
 - Verhältnismässigkeit:
 - Kaum Zeitverlust für MIV
 - Keine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Strasse
 - Hoher V85 – Wert schliesst Tempo-30-Zone auf Hauptstrasse nicht aus
 - 30 km/h ist verhältnismässig

Bundesgerichtsentscheid Sumvitg, GR

Generelle Aussagen des BG:

- Tempo-30-Zone des Hauptstrassenabschnitts ist einziges Mittel zur Sicherheit der Fussgänger
- Es wäre ermessensmissbräuchlich, den Interessen am möglichst ungehinderten Durchgangsverkehr Vorrang gegenüber der physischen Integrität der Fussgänger zu geben.
- Jedoch: grosser Ermessensspielraum bez. konkreter Umsetzung der Tempo-30-Zone

Bundesgerichtsentscheid Sumvitg, GR

- bfu Kurzinfo Einbezug von Hauptstrassen und verkehrsorientierten Nebenstrassen in Tempo-30-Zonen
- Heute gefahrene Geschwindigkeit
- SSV Art. 108
- Umliegende Strassen: Tempo-30-Zone

Kurzinfo März 2011

Haupt- und verkehrsorientierte Nebenstrassen in Tempo-30-Zonen

Einbezug von Haupt- und verkehrsorientierten Nebenstrassen in Tempo-30-Zonen

1. Einleitung

Der Einbezug eines Hauptstrassen- oder verkehrsorientierten Nebenstrassen-Abschnitts (nachfolgend definiert) in eine Tempo-30-Zone soll in Ausnahmefällen möglich sein, wenn dies vom Gesamtbild her sinnvoll ist, d. h. wenn umliegend bereits Tempo-30-Zonen bestehen oder geplant sind. Dieser Aspekt muss von Fall zu Fall speziell beurteilt werden. Solche Bereiche können dann, falls notwendig, mit flankierenden Massnahmen oder mit einer Umgestaltung des Teilabschnitts unterstützt werden, damit das geplante tiefe Geschwindigkeitsniveau garantiert werden kann.

2. Abgrenzung

Folgende Strassen im Innerortsbereich (in Ortschaften) kommen für den Einbezug in eine Tempo-30-Zone in Frage:


- a) Hauptstrassen gemäss Durchgangstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991
- b) Sämtliche übrigen Hauptstrassen
- c) Vortrittsberechtigten Nebenstrassen (verkehrsorientiert)
- d) Nebenstrassen mit Rechtsvortritt (z. B. im Altstadtgebiet)

3. Bedingungen / Voraussetzungen / Merkmale

3.1 Generell

Zuerst wird die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf dem in Frage kommenden Abschnitt (auf einer in Kapitel 2 definierten Strasse) aufgrund von Art. 108 SSV geprüft. Erst dann kann allenfalls ein Einbezug dieses Abschnitts in eine umfassendere bzw. angrenzende Tempo-30-Zone erfolgen. Es handelt sich hier nicht um eine eigenständige oder separate Tempo-30-Zone. Aus diesem Grund kann ein Hauptstrassenabschnitt oder eine vortrittsberechtigten Nebenstrasse danach den Charakter einer verkehrsorientierten Strasse behalten. In diesen Fällen sind die für Tempo-30-Zonen vorgesehenen verkehrsrechtlichen und typischen gestalterischen Massnahmen gemäss Art. 4 der entsprechenden Verordnung nicht anzuwenden. Zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf den im

bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Postfach 8236, CH-3001 Bern
Tel. +41 31 390 22 22, Fax +41 31 390 22 30, info@bfu.ch, www.bfu.ch



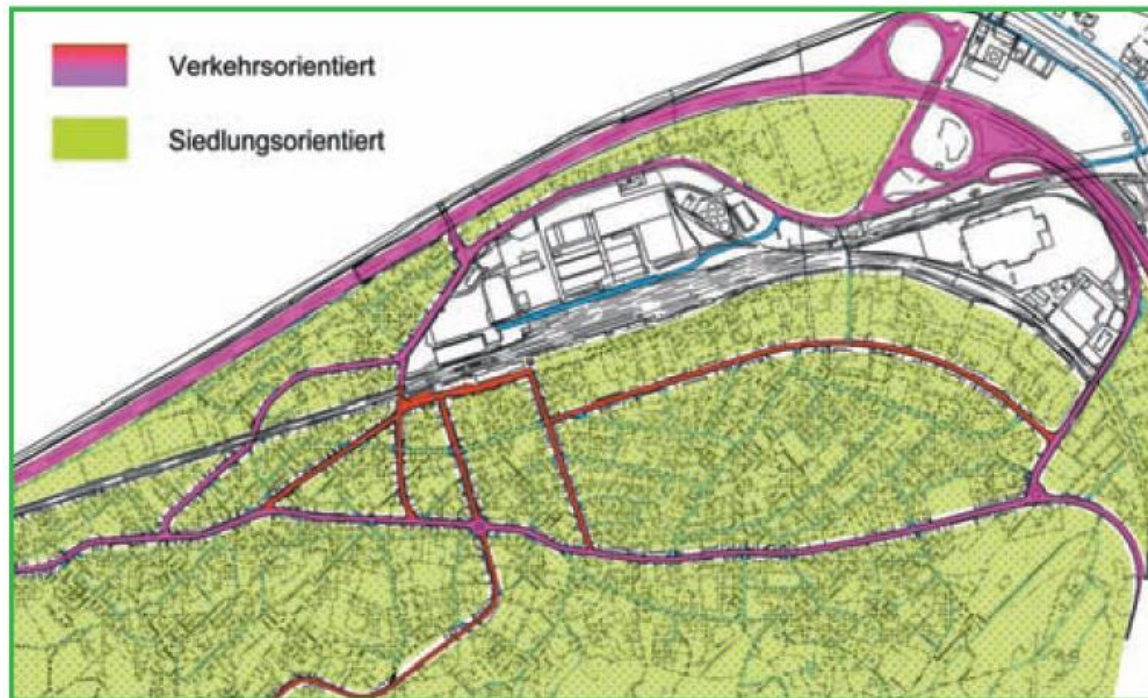
Bundesgerichtsentscheid Sumvitg, GR

- bfu Fb Tempo-30-Zonen
- Empfehlungen zur Stärke von Massnahmen bez. gefahrenen Geschwindigkeiten
- Wichtig, damit die signalisierte Geschwindigkeit eingehalten wird
- Sumvitg: bauliche Massnahmen nicht möglich
- Tempo-30-Zone trotzdem i.O.
- Überwachung? Vertikalversatz?
- Ausnahmefall bez. Massnahmen



bfu-Modell 50/30

- Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)



Beispiel einer Unterteilung der Strassen in St.Margrethen.

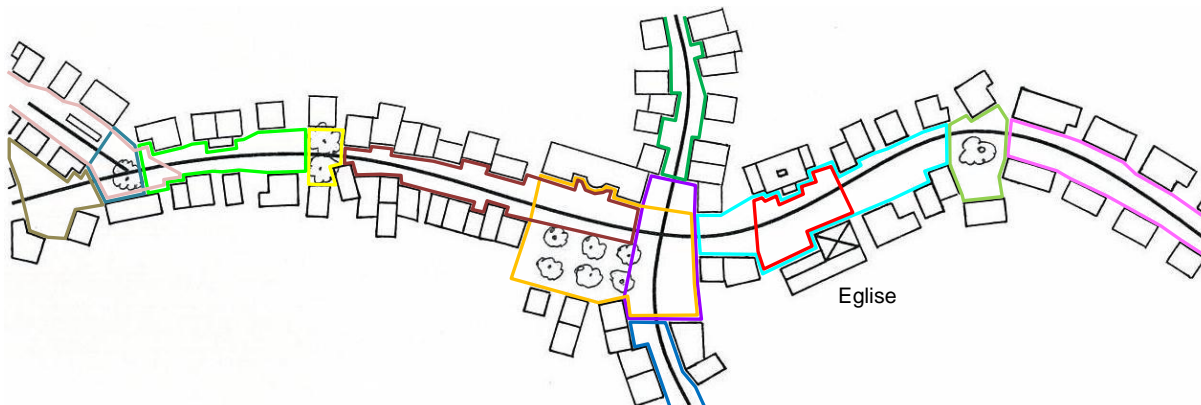
bfu-Modell 50/30

- verkehrsorientierte Strassen: 50 km/h, Gestaltungsmassnahmen zugunsten aller Verkehrsteilnehmer
- siedlungsorientierte Strassen: 30 km/h, mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen



bfu-Modell 50/30

- verkehrsorientierte Strassen:
 - Torwirkung am Anfang und Ende der Ortschaft
 - Das Sichtfeld in seiner Tiefe einschränken
 - Lineares und einheitliches Erscheinungsbild der Strasse unterbrechen



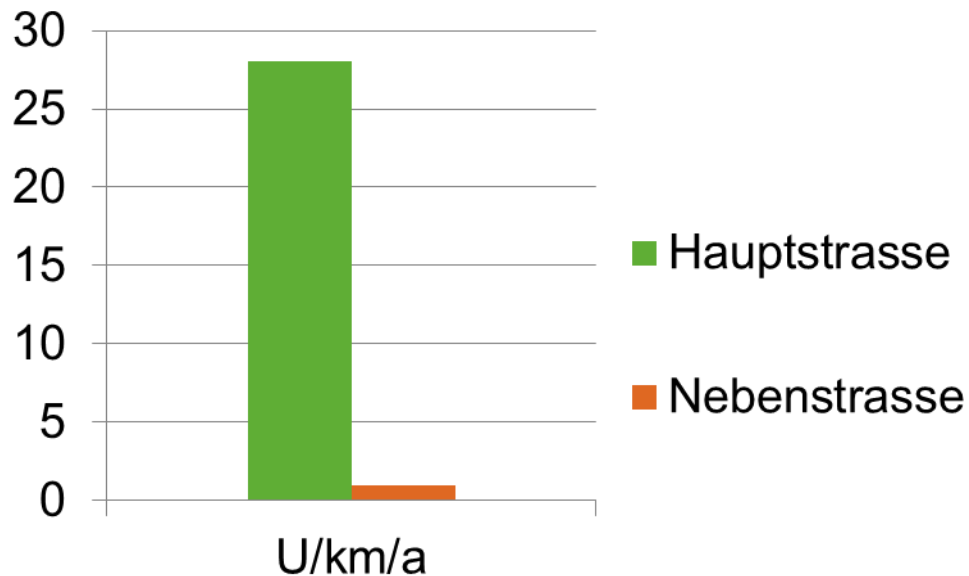
bfu-Modell 50/30

- siedlungsorientierte Strassen
 - Innentor (zum Beispiel seitliche Einengung)
 - markierter Rechtsvortritt
 - Bodenmarkierung «Zone 30» am Eingang der Zone
 - Wechselseitige Parkanordnung



bfu-Modell 50/30

- Das Hauptstrassennetz macht ca. nur 18% des Innerortsstrassennetzes aus.
- Allerdings ereignen sich hier pro km Strecke die meisten Unfälle pro Jahr



bfu-Modell 50/30

Fazit:

- **Wichtig:** nicht nur Tempo-30-Zonen einführen
- Noch effektiver ist es, die **verkehrsorientierten Strassen** nach **Sicherheitskriterien** umzugestalten → grössere Attraktivität der Gemeinde
- bfu **Modell 50/30 integral** umsetzen

Detail: Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen

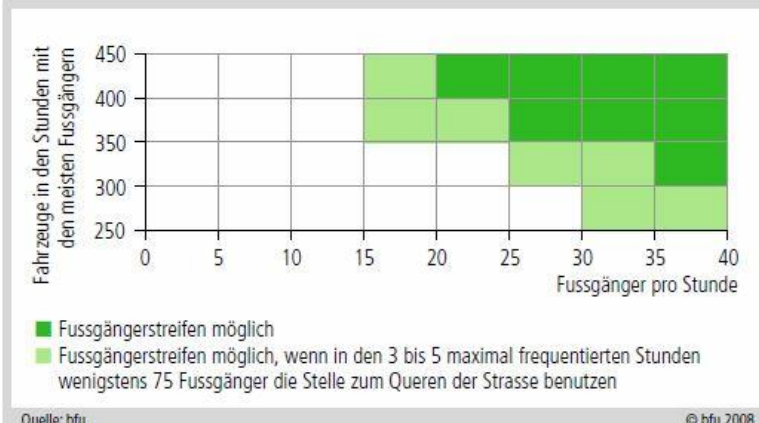
- Via Sicura: Bund erhält Kompetenz, zusammen mit den Kantonen Vorschriften zu Fussgängerstreifen zu erlassen
- SVG Art. 6a (seit 1.1.2013)
- Bisher: SN 640 241 *Fussgängerstreifen*
- Neu: Verordnung zu Fussgängerstreifenanlagen



Detail: Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen

- Verordnung gilt für alle Fussgängerstreifen bei Tempo < 60 km/h (ohne LSA)
- Also auch in Tempo-30-Zone
- Big Five
- Mindestfrequenzen Fussgänger
- Leichte Anpassung von
 - Verordnung Tempo-30-Zone
 - bfu Fb Tempo-30-Zone

Betriebstechnische Kriterien für die Realisation eines Fussgängerstreifens in Tempo-30-Zonen

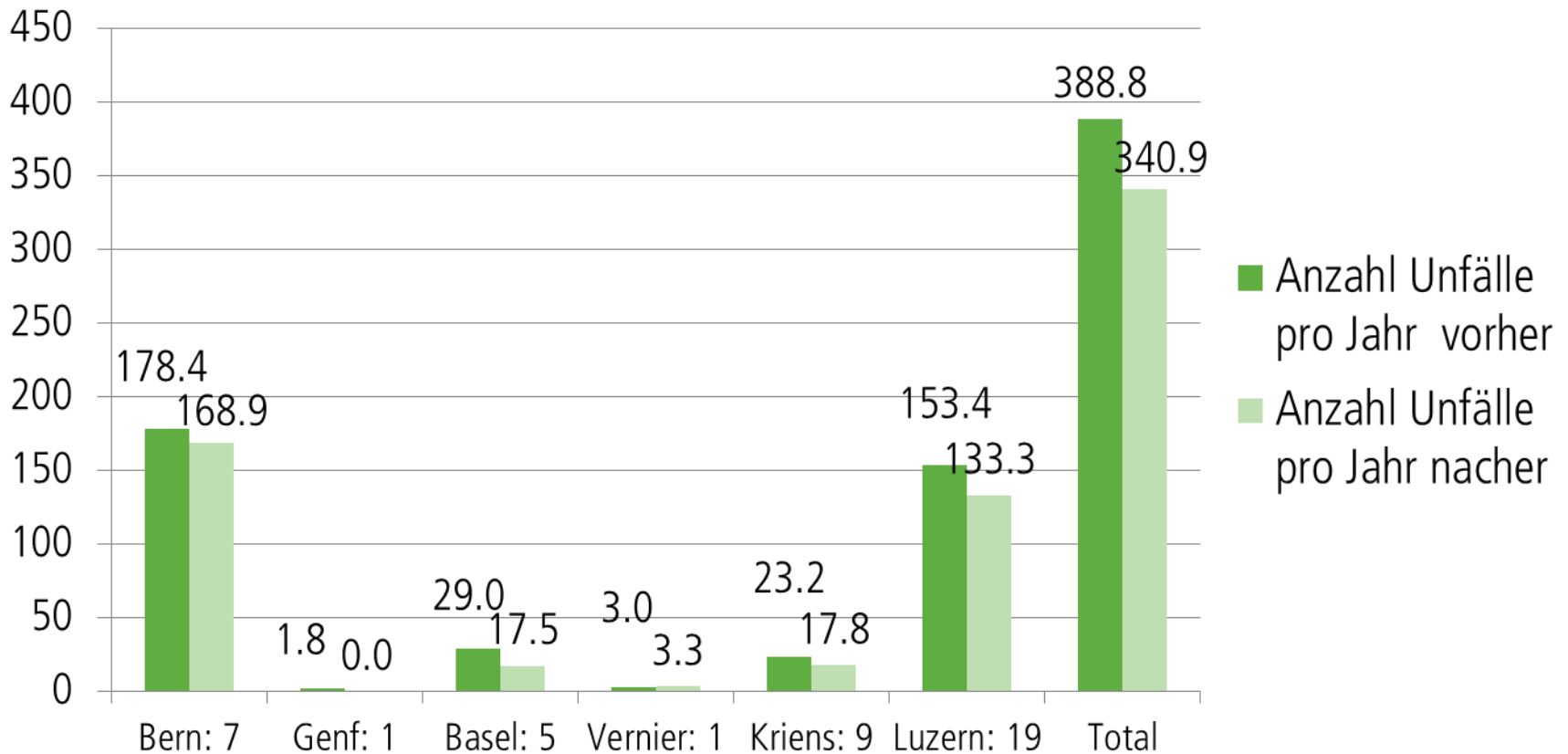


Quelle: bfu

© bfu 2008

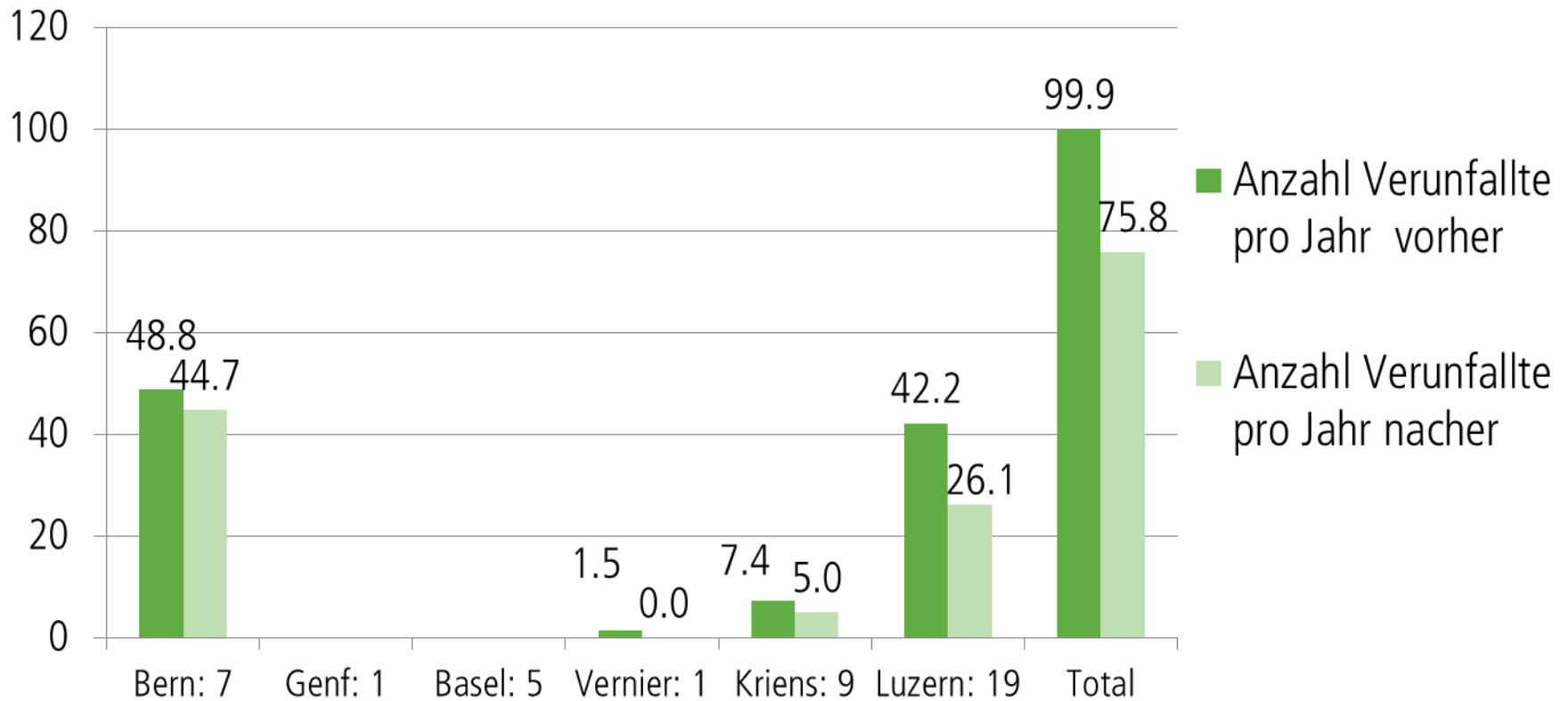
Wirkungskontrolle Tempo-30-Zonen

- bfu Massnahmenevaluation 2013



Wirkungskontrolle Tempo-30-Zonen

- bfu Massnahmenevaluation 2013



Fazit

Tempo-30-Zonen

- sind ein wesentlicher Beitrag zu einer erhöhten Strassenverkehrssicherheit
- Sie sind gut akzeptiert
- Aber: sie müssen korrekt umgesetzt sein
- Die Unfallzahl kann jedoch durch Gestaltungsmaßnahmen auf den verkehrsorientierten Strassen innerorts massgebend gesenkt werden.

Wie weiter?

- bfu-Modell Tempo 50/30 innerorts **verfeinern**
- präzisere Definition der Begriffe **verkehrsorientiert** und **siedlungsorientiert**
- Definition von Strassentypen



Fragen / Diskussion

