653.112
Richtlinie Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

Inhalt

Anwendungsbereich **2**

Rechtliche Grundlagen **2**
Was bedeutet das Signal „Tempo-30-Zone“? 3
Was bedeutet das Signal „Begegnungszone“? 4

Begründungen für die Einführung vonTempo-30-Zonen **5**

Gutachten und Nachkontrolle vonTempo-30-Zonen **5**
Allgemein 5
Gefahrenstellen situationsspezifisch 6
Besondere Schutzbedürfnisse bestimmter Benutzergruppen allgemein 6
Massnahmenplan 6
Prüfung des Gutachtens durch die Gemeinden 7
Nachkontrolle 7

Gesetzgebung **7**
Strassenverkehrsgesetz SVG (SR 741.01) 7
Signalisationsverordnung SSV (SR 741.21) 7
Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (SR 741.213.3) 8

Die Rollen bei Gesuchen für Tempo-30-Zonen **8**
Team Verkehrsmassnahmen 8
Gemeinden 9

Notwendige Unterlagen für die Einreichung eines Gesuches **9**

Verteiler

-

Anwendungsbereich

Diese Richtlinie ergänzt die gesetzlichen Vorgaben der Signalisationsverordnung SSV für die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen. Sie gilt auf den siedlungsorientierten Strassen im Kanton Luzern. Die zuständigen Stellen von Kanton und Gemeinden erhalten einen Leitfaden für die Beurteilung und Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen.

Rechtliche Grundlagen

Die Einführung von Tempo-30-Zonen basiert auf folgenden rechtlichen Bestimmungen:

- Strassenverkehrsgesetz (SVG)
- Signalisationsverordnung (SSV)
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen vom 28. September 2001

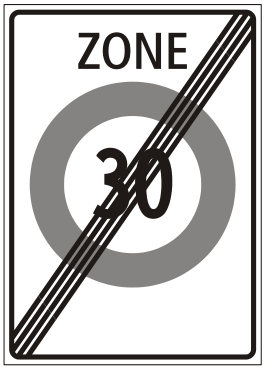
Das Bundesgericht hält fest, dass die Anordnung von Tempo-30-Zonen nur gestützt auf die Bestimmungen im SVG, Art. 32 und der SSV, Art. 108 erfolgen darf.

Zur Prüfung, ob die Voraussetzungen für die Einführung einer Tempo-30-Zone erfüllt sind, ist ein Gutachten resp. ein Kurzbericht gemäss SVG und der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen zu erstellen.

Grundsätzlich eignen sich siedlungsorientierte Strassen für eine mögliche Einführung von Tempo-30-Zonen. Diese Strassen dienen hauptsächlich der Erschliessung von Siedlungsgebieten (Anwohner, Langsamverkehr). Fussgänger, Radfahrer und motorisierte Verkehrsteilnehmer zirkulieren in der Regel im Mischverkehr auf derselben Fläche. Eine Angleichung der Geschwindigkeiten zwischen diesen Verkehrsteilnehmern wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.

Was bedeutet das Signal „Tempo-30-Zone“?

SSV. Art. 22a
Das Signal „Tempo-30-Zone“ (2.59.1) kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.



In Tempo-30-Zonen gilt für den Fahrzeugverkehr grundsätzlich das Prinzip des Rechtsvortritts.
An unübersichtlichen Stellen kann der Vortritt durch Signale geregelt werden.

Grundsätzlich werden in Tempo-30-Zonen keine Fussgängerstreifen angebracht.
Wo auf Grund besonderer Bedürfnisse z.B. in den Bereichen von Schulhäusern ein Vortrittsrecht für die Zu-Fuss-Gehenden nötig ist, können Fussgängerstreifen eingesetzt werden.

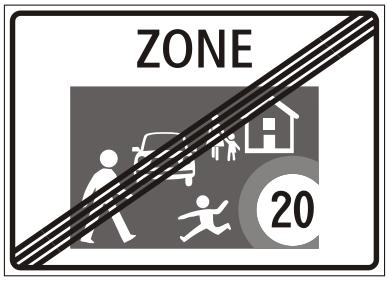
Über die Anordnung von Fussgängerstreifen entscheidet die zuständige Behörde. Wenn Fussgängerstreifen angeordnet oder bestehen bleiben, so müssen sie zwingend die geltenden Normen und Gesetze einhalten, ansonsten sie nicht bewilligungsfähig sind.

Das Prinzip der Verkehrstrennung (Strasse und Trottoir) hat nach wie vor Gültigkeit.

Fussgänger dürfen die Fahrbahn überall queren, der Fahrzeugverkehr hat jedoch Vortritt.

Was bedeutet das Signal „Begegnungszone“?

SSV Art. 22b
Das Signal Begegnungszone (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer mit fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern Vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

	Die Zu-Fuss-Gehenden haben grundsätzlich auf der gesamten Verkehrsfläche den Vortritt.
	Es gibt prinzipiell keine Fussgängerstreifen.
	Für den Fahrzeugverkehr gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h.
	In den Begegnungszonen gilt der Rechtsvortritt.
	Das Parkieren ist ausserhalb der signalisierten oder markierten Stellen verboten.
	Fahrräder dürfen nach den allgemeinen Vorschriften über das Parkieren abgestellt werden.

Begründungen für die Einführung vonTempo-30-Zonen

Die Begründungen zur Einführung einer Tempo-30-Zone in einem Gebiet müssen aufgrund Art. 108 SSV *Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten* erfolgen. Bei siedlungsorientierten Strassen heisst das im Besonderen, dass die Einführung einer Tempo-30-Zone möglich ist, wenn

- eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist
- bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzesbedürfen

Die Wohnbevölkerung eines Siedlungsgebiets kann allenfalls den Anstoss für eine Überprüfung der Tauglichkeit einer Tempo-30-Zone geben. Ob diese danach ausgeführt werden kann, muss jedoch anhand eines objektiv erstellten Gutachtens gemäss SVG und SSV beurteilt werden. Repräsentative Meinungsumfragen in der Bevölkerung stellen keine genügende Begründung für oder gegen den Entscheid zur Anordnung einer Tempo-30-Zone dar.

Gutachten und Nachkontrolle vonTempo-30-Zonen

Allgemein

In der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen ist vorgegeben, dass sich das Gutachten resp. der Kurzbericht insbesondere zu folgenden Punkten zu äussern hat:

a. Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen
b. Übersichtsplan mit der Hierarchie der Strassen einer Ortschaft
c. Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung
d. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau
e. Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche
f. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger Folgen
g. Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen

Der beauftragte Ingenieur hat die Aufgabe, gemäss dieser Vorgabe das Gutachten resp. den Kurzbericht vollständig zu erstellen und darin die Massnahme „Tempo-30-Zone“ entsprechend zu begründen.

Die Begründung zur Einführung einer Tempo-30-Zone kann sich auf zwei Argumente abstützen, nämlich situationsspezifische Gefahrenstellen und/oder besondere Schutzbedürfnisse bestimmter Benutzergruppen allgemein.

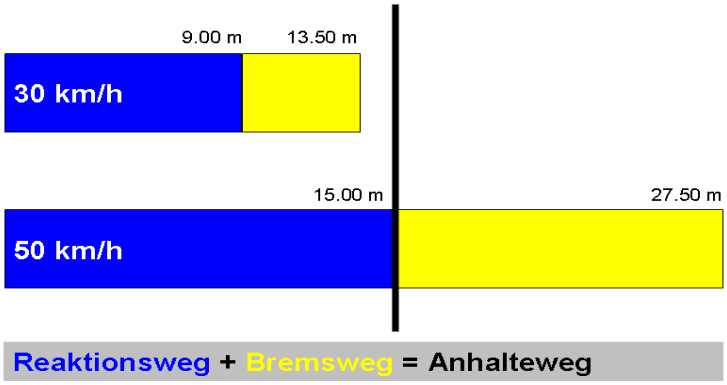
Gefahrenstellen situationsspezifisch

Gefahrenstellen im Strassennetz sind Örtlichkeiten, an denen in der Regel noch keine Unfälle passiert sind. Der Begutachter muss sie erkennen und beschreiben. Wenn Einzelmassnahmen diese Stellen mit einem verhältnismässigen Aufwand nicht entschärfen können, kann eine Tempo-30-Zone in Betracht gezogen werden. Zusätzliche Einzelmassnahmen sollen je nach Situation unterstützend dazu beitragen, mögliche Gefahrenstellen zu eliminieren wie Kuppen, Kurven mit ungenügender Sichtweite (kleinere Sichtweite als die Anhaltesichtweite bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h, d. h.: Sichtweite < 50 m), allgemein Querungsstellen des Fuss- und leichten Zweiradverkehrs, parkierte Autos auf der Strasse, unübersichtliche Hausausgänge auf die Strasse und kritische Längsführung der Fussgänger.

Besondere Schutzbedürfnisse bestimmter Benutzergruppen allgemein

Im Gebiet von siedlungsorientierten Strassen ist vermehrt mit Kindern und älteren Personen zu rechnen, die dort zur Schule gehen, in Heimen wohnen oder Besuche machen. Diese Benutzergruppen haben eine reduzierte kognitive Fähigkeit. Es muss also davon ausgegangen werden, dass sie nicht rechtzeitig oder nicht richtig auf die Gefahren reagieren, die vom motorisierten Fahrzeugverkehr ausgehen.

Weil mit der Reduktion der Geschwindigkeit die Anhaltestrecke kürzer wird, reduziert sich auch die Wahrscheinlichkeit, dass es überhaupt zu einer Kollision kommt. Wenn man von einer Reaktionszeit von 1 Sekunde ausgeht und eine Person 13 m vor dem Fahrzeug unerwartet die Fahrbahn betritt, kann ein Fahrzeuglenker, der mit 30 km/h unterwegs ist, gerade noch rechtzeitig anhalten. Wenn er jedoch mit 50 km/h fährt, ist er auf der Höhe desselben Fussgängers immer noch mit 50 km/h unterwegs, weil der Reaktionsweg allein schon mehr als 13 m beträgt.



Die unter dieser Ziffer gemachten Erläuterungen treffen in der Regel für jede in Frage kommende Tempo-30-Zone zu. Sie sollten im Gutachten gemäss der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen beim Punkt "Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung" einfliessen.

Massnahmenplan

Im Kurzbericht und im Massnahmenplan (inkl. Signalisation und Markierung) sind auch Aussagen über die baulichen- und gestalterischen Massnahmen zu machen. Es ist aufzuzeigen, wie die gesetzten Ziele erreicht werden sollen. Speziell sind Aussagen zu den Fussgängerstreifen und den Vortrittsrechten zu machen.

Prüfung des Gutachtens durch die Gemeinden

Wir empfehlen den Gemeinden die Gutachten strikt auf die Vollständigkeit nach der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen zu überprüfen. Wenn das Gutachten resp. der Kurzbericht nicht vollständig abgegeben wird, ist die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) gezwungen, diesen mit der entsprechenden Bemerkung an den Gesuchsteller zurückzusenden.

Nachkontrolle

Wird eine Tempo-30-Zone angeordnet, so hat nach spätestens einem Jahr eine Nachkontrolle zu erfolgen. Diese muss zeigen und bestätigen, ob die angestrebten Ziele mit der Tempo-30-Zone erreicht worden sind. Ist dies nicht der Fall, so sind gemäss Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.

Im Rahmen der Nachkontrolle sind folgende Fragen zu beantworten:
- Wurden die im Gutachten definierten Ziele mit der Anordnung der Zone erreicht?
- Konnten die Sicherheitsdefizite durch die Einführung der Zone eliminiert werden?
- Ist das Geschwindigkeitsniveau $V_{85\%}$ bei Tempo-30-Zonen kleiner als 35 km/h und bei Begegnungszonen kleiner als 25 km/h?

Gesetzgebung

Strassenverkehrsgesetz SVG (SR 741.01)

Art. 32, Abs. 3 Geschwindigkeit
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 (SR 741.21)

Art. 108 Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten
[1] Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das Bundesamt für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen.

[2] 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.

[4] 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.

[5] Es sind folgende abweichende Höchstgeschwindigkeiten zulässig:
(…)
e. innerorts mit Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a bzw. 20 km/h nach Artikel 22b SSV

[6] Das UVEK regelt die Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten. Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest.

Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (SR 741.213.3)

Art. 3 Gutachten
Das Gutachten nach Artikel 32 Absatz 3 SVG, welches in Artikel 108 Absatz 4 SSV näher umschrieben wird, ist ein Kurzbericht und umfasst namentlich:

a. die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;
b. einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder von Teilen einer Ortschaft;
c. eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung;
d. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit $V_{50\%}$ und 85-Prozent-Geschwindigkeit $V_{85\%}$);
e. Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche;
f. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;
g. eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Art. 6 Kontrolle der realisierten Massnahmen
Die realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.

Die Rollen bei Gesuchen für Tempo-30-Zonen

Team Verkehrsmassnahmen

Fachlicher Teil

Fachliche Unterstützung Anwesend an Vorbesprechungen und Augenschein Prüft die Gutachten (Kurzbericht)

Formeller Teil

Erstellt die Verfügung für die Zone nach Strassenverkehrsrecht Legt die Standorte für die Signalisation und Bodenmarkierung fest Entscheidet über die Aufhebung von Fussgängerstreifen und Vortrittsregelungen Informiert über Nachkontrollen und verfügt die allenfalls zusätzlich notwendigen Massnahmen

Gemeinden

Für bauliche Massnahmen ist die Gemeinde zuständig
Strassenraumgestaltungen mit baulichen Massnahmen werden falls notwendig durch den Gemeinderat beurteilt und nach Strassengesetz aufgelegt und bewilligt.
Die zwei Bewilligungsverfahren (Kantonales Strassengesetz und Eidgenössisches Strassenverkehrsrecht) sind zwischen der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) und der Gemeinde zu koordinieren.

Ansprechpartner
Für Bewohner, Vereine, Interessengruppen usw. ist immer der Gemeinderat der Ansprechpartner. Er nimmt Gesuche entgegen, prüft sie und leitet sie mit Kommentar an die zuständige Behörde (Dienststelle vif) weiter.

Notwendige Unterlagen für die Einreichung eines Gesuches

- Begründung
- Angaben über geplante oder bereits durchgeführte Öffentlichkeitsarbeit
- Zonenplan mit Strassenkategorien (verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen)
- Übersichtsplan des vorgesehenen Gebiets für Tempo-30-Zone mit Darstellung der geplanten Eingangsorte, Signale, Markierungen und weiteren Massnahmen
- Vollständiges Gutachten resp. Kurzbericht gemäss SVG und der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen.