



Tempo 30 im Ortszentrum

Argumente, Anleitung, Praxisbeispiele aus Stadt und Land

Für Mensch
und Umwelt





Inhalt

- 4 Tempo 30 für mehr Sicherheit im Ortszentrum
- 7 Tempo 30 für einen besseren Verkehrsfluss
- 8 Tempo 30 für weniger Lärmbelastung
- 10 Tempo 30 für ein attraktiveres Ortszentrum
- 11 Ist Tempo 30 in meiner Gemeinde sinnvoll?
- 12 Ist Tempo 30 in meiner Gemeinde rechtmässig?
- 13 Umsetzung von Tempo 30 im Ortszentrum
- 15 Köniz: Erfahrungen mit Tempo 30 im Ortszentrum
- 17 Sumvitg: grünes Licht für Tempo 30 im Dorfkern
- 19 Rechtsgrundlagen

Impressum

© VCS, November 2014, 2. überarbeitete Auflage, 3500 Ex.
 Konzept: VCS, Michael Rytz / Christine Steinmann. Text: VCS, Michael Rytz; typisch gmbh; Urs Geiser. Beratung: Gemeinde Köniz, Rudolf Käser und Adrian Stäheli; ASTRA, Stefan Huonder; Kanton Bern, Ulrich Weber; Fritz Kobi, dipl. Bauingenieur; verkehrsteiner, Rolf Steiner. Bilder: Gemeinde Köniz (zvg); typisch gmbh; Urs Geiser, Silvia Hugli Lory; VCS, Michael Rytz / Susanne Troxler; zvg (Sumvitg).
 Gestaltung: typisch gmbh und VCS. Druck: Haller + Jenzer AG



Caroline Beglinger
Co-Geschäftsleiterin
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Warum Tempo 30 in Ortszentren?

Wer ist nicht schon in einem Stadt- oder Ortszentrum am Strassenrand gestanden und hat sich kaum getraut, einen Fuss auf den Zebrastreifen zu setzen? Halb aus Angst, halb aus schlechtem Gewissen, den steten, gut und gern 50 Stundenkilometer schnellen Strom von Autos zu unterbrechen.

Viele Ortszentren weisen stark belastete Strassen auf, welche die Nutzbarkeit des Umfelds und die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen. Um die Zentren attraktiver zu machen, gilt es, die Trennwirkung der Strassen herabzusetzen und den fahrenden Verkehr auf tiefem Geschwindigkeitsniveau flüssig zirkulieren zu lassen. Das schafft Sicherheit für alle und verringert den Stau. Das sieht auch das Bundesgericht so. Spätestens seit seinen Entscheiden in den Rechtsfällen Münsingen (BE) und Sumvitg (GR) steht fest, dass Tempo 30 auch auf Hauptstrassenabschnitten kein Tabu sein darf.

Was spricht für Tempo 30 in Ortszentren? Wie sehen die rechtlichen Rahmenbedingungen aus? Welche Rolle spielt Tempo 30 bei den Lärmschutzmassnahmen, die bis 2018 umgesetzt sein müssen? Welche Erfahrungen wurden in der Gemeinde Köniz gesammelt, wo der Pilotversuch mit Tempo 30 auf einer Kantonsstrasse stattfand? Könnte Tempo 30 im Ortskern auch in Ihrer Gemeinde ein Thema sein? Antworten auf diese Fragen und praktische Tipps finden Sie in unserer Broschüre. Ausführlichere Informationen gibt es auf www.tempo30.ch.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.



Tempo 30 für mehr Sicherheit im Ortszentrum

Umfragen bestätigen es regelmässig: Sicherheit ist ein wichtiges Bedürfnis der Einwohnerinnen und Einwohner. Mit Tempo 30 im Ortszentrum erhöht sich nachweislich die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

Mehr Sicherheit für Kinder, Senioren und Fussgängerinnen

Kinder auf dem Schulweg, Seniorinnen und Senioren beim Einkauf oder Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Weg zur Haltestelle profitieren zweifellos am meisten von Tempo 30. Das Überqueren der Hauptstrasse wird einfacher und sicherer. In einer Studie wurde nachgewiesen, dass zu Fuss gehende Kinder 3,2-mal seltener verunfallen, wenn die mittlere Geschwindigkeit statt bei 50 bei unter 40 km/h liegt. Denn wer langsamer fährt, sieht mehr und kann schneller reagieren.

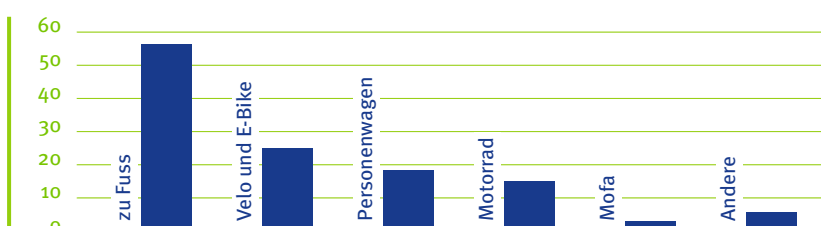
Mehr Sicherheit für Velofahrende

Indem der motorisierte Verkehr an die mittlere Velogeschwindigkeit von 20 km/h angeglichen wird, können Velofahrende problemlos in die Hauptstrasse einbiegen oder diese als Linksabbieger wieder verlassen. Auch der Übergang in den Kreisverkehr, wo Autofahrende ohnehin ihr Tempo reduzieren müssen, wird harmonischer. So verringern sich die Konflikte zwischen Velos und Autos und die Schwere von Unfällen nimmt drastisch ab.

Rücksichtsvolles Verhalten

Unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel oder vom Alter der Person erlauben tiefere Tempi eine bessere Kommunikation mit den anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Aggressives Verhalten nimmt ab, gegenseitige Rücksichtnahme sorgt für Sicherheit und für ein Klima der Gelassenheit.

Getötete innerorts 2012
[Quelle: bfu, Sinus-Report 2013]





Bessere Wahrnehmung bei Tempo 30

Pro Sekunde kann ein Automobilist lediglich drei Punkte im Verkehrsgeschehen beobachten. Je schneller er fährt, desto weiter entfernt liegen diese Punkte. Ereignisse im nahen Sehfeld werden deshalb später erkannt.

Mehr sehen

Wer am Steuer sitzt, hat jeweils jene Stelle im Blick, die er oder sie in zwei bis drei Sekunden passiert. Je schneller man fährt, desto weiter geht der Blick in die Tiefe. Wer hingegen langsamer unterwegs ist, hat mehr Zeit, das Umfeld zu beobachten, und kann rechtzeitig reagieren, wenn am Strassenrand etwas Unvorhergesehenes geschieht: Der Blick geht in die Breite.

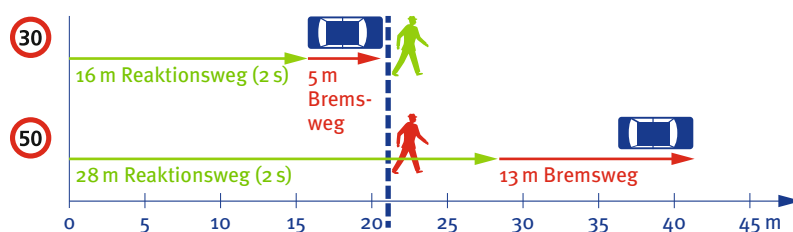
Kurzer Reaktionsweg und kurzer Bremsweg

Während ein Auto mit Tempo 30 nach rund 21 Metern schon steht, ist ein Fahrzeug mit Tempo 50 an der gleichen Stelle immer noch mit 50 km/h unterwegs, denn der Reaktionsweg allein ist 28 Meter lang.

Kurzer Reaktionsweg und kurzer Bremsweg

An dieser Stelle (21 Meter) hat das Auto mit Ausgangsgeschwindigkeit 30 km/h bereits vollständig angehalten. An dieser Stelle fährt das Auto mit Tempo 50 ungebremst mit 50 km/h.

[Quelle: bfu, Status 2014]





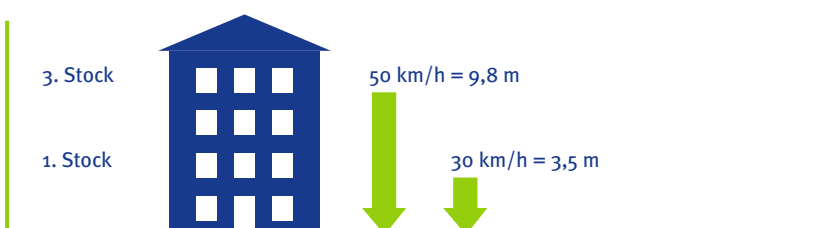
Weniger und weniger schwere Unfälle

Die Geschwindigkeit ist der entscheidende Faktor für die Unfallwahrscheinlichkeit und für die Unfallschwere. Ob ein Unfall gerade noch vermieden werden kann, ob eine Kollision mit einem Fussgänger glimpflich ausgeht oder tödlich endet, hängt unter Umständen von wenigen Stundenkilometern mehr oder weniger ab.

Anhand von umfangreichen Unfallauswertungen ist statistisch nachgewiesen: Mit zunehmender Geschwindigkeit verschlimmern sich die Verletzungsfolgen überproportional.* Innerorts, wo sich Velos, Fussgänger und Autos den Verkehrsraum teilen, fällt dies doppelt und dreifach ins Gewicht. Eine Zunahme der Geschwindigkeit um 10 km/h im Innerortsbereich führt statistisch zu einer Verdoppelung des Todesrisikos für Fussgängerinnen und Fussgänger. Umgekehrt kann das Todesrisiko halbiert werden, wenn im Mittel um 10 km/h weniger schnell gefahren wird.

* Quelle: Power Model von G. Nilsson, 2004

Geschwindigkeit und Fallhöhe
Ein Zusammenprall bei 50 km/h entspricht einem Sturz aus rund 10 Meter Höhe.





Tempo 30 für einen besseren Verkehrsfluss

«Slow down, take it easy»: Gelassenheit am Steuer

Wer im Ortszentrum langsamer unterwegs ist, kommt dennoch schnell und erst noch entspannt ans Ziel. Denn bei Tempo 30 verstetigt sich der Verkehrsfluss: Autofahrerinnen und Autofahrer müssen seltener abbremesen und anhalten.

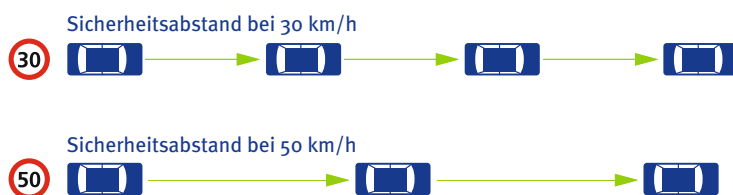
Weniger Staus, eingehaltener Fahrplan

Für eine Wasserleitung gilt: Je schneller das Wasser durch sie hindurchfliesst, umso grösser ist die Wassermenge. Allerdings füllen Wassermoleküle jede Lücke restlos aus. Beim Mischverkehr mit Autos, Velos und Fussgängern sieht dies jedoch anders aus – die Verkehrsteilnehmer benötigen einen Sicherheitsabstand zueinander und werden zudem durch Ampeln und Fussgängerstreifen beeinflusst. Tests in Köniz zeigten, dass der Verkehrsfluss durch Tempo 30 optimiert werden kann. Dank weniger Staus gelangt auch der öffentliche Verkehr pünktlicher ans Ziel.

Langsamer unterwegs und trotzdem schnell am Ziel

Eine Verringerung der Geschwindigkeiten ist nicht, wie oft behauptet, leistungsmindernd. Das gilt insbesondere bei stark belasteten Ortsdurchfahrten. Solche sind kein geschlossenes System, sondern sie bestehen aus Einmündungen, Kreuzungen, Grundstückzufahrten, Parkfeldern am Strassenrand. Die Fahrbahn wird von Fussgängern gequert, und im Verkehrsfluss bewegen sich auch langsamere Velofahrer. Dementsprechend oft wird gebremst, beschleunigt, abgebogen, überholt. Es entsteht ein Ziehharmonikaeffekt mit Stauabschnitten und halb leeren Strassen. Für einen dermassen unregelmässigen Verkehrsfluss ist eine niedrige Geschwindigkeit am leistungsfähigsten.

Geschwindigkeit und Leistungsfähigkeit
Tempo 30 verringert nicht nur den Sicherheitsabstand, sondern sorgt für einen gleichmässigeren Verkehrsfluss.





Tempo 30 für weniger Lärmbelastung

Ob man sich an seinem Wohnort wohlfühlt und sich gerne im Quartier aufhält, hat stark damit zu tun, wie hoch die Lärmbelastung durch den motorisierten Verkehr ist. Diese wird hauptsächlich durch den Strassenverkehr verursacht. Sinkt das Geschwindigkeitsniveau, reduziert sich der Strassenlärm, selbst wenn die Verkehrsmenge gleich bleibt. Tempo 30 ist ein effektiver und vergleichsweise kostengünstiger Ansatz, um den Lärm an der Quelle zu bekämpfen.

Bund verlangt Lärmsanierung bis 2018

Landesweit leiden 1,2 Millionen Menschen tagsüber und 700 000 Menschen in der Nacht unter schädlichem oder lästigem Strassenverkehrslärm. 85 Prozent von ihnen leben in Städten oder Agglomerationen.

[Quelle: Bundesamt für Umwelt, www.bafu.ch 2013]

Stark verkehrsbelastete Strassen, deren Anwohnerinnen und Anwohner Lärmgrenzwert-Überschreitungen ausgesetzt sind, müssen saniert werden. Dies verlangen das Umweltschutzgesetz und die darauf basierende Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV). Die Gemeinden haben dazu Zeit bis 2018. Bis dahin beteiligt sich der Bund mit Beiträgen in der Höhe von 25 Prozent an den Sanierungskosten.

Lärmreduktion an der Quelle

Die Gemeinden sind verpflichtet, als Erstes Massnahmen an der Quelle zu prüfen: Verkehrsreduktion, Verkehrslenkung, Geschwindigkeitsreduktionen oder lärmarme Strassenbeläge. An zweiter Stelle stehen Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg, zumeist in Form von Lärmschutzwänden. Schallschutzfenster schliesslich sind als sogenannte Ersatzmassnahme nur ausnahmsweise zulässig: dann nämlich, wenn die Lärmschutzmassnahmen an der Quelle geprüft wurden und nicht umsetzbar sind. Tempo 30 ist eine effiziente Massnahme, die den Lärm an der Quelle reduziert und zusätzliche Vorteile wie mehr Verkehrssicherheit und einen besseren Verkehrsfluss generiert.



An der Quelle (1. Priorität):

- Strassenbelag (Flüsterbelag)
- Temporeduktion (Tempo 30)
- leisere Autos, leise Reifen
- raumplanerische Massnahmen zur Verkehrsvermeidung

Nachteile:

- nicht alle Massnahmen von Gemeinde steuerbar

Auf dem Verbreitungsweg (2. Priorität):

- Lärmschutzwand

Nachteile:

- Platzmangel, Schattenwurf
- schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis
- Wirkung nur für untere Etagen (Schallwellen verbreiten sich über die Wand hinaus Richtung obere Etagen)
- Folgeausgaben für den Unterhalt

Als Ersatzmassnahme (3. Priorität):

- Lärmschutzfenster

Nachteile:

- nur bei geschlossenen Fenstern
- keine Lärmreduktion in den Aussenräumen
- hohe Kosten

Pilotversuch in Zürich lässt aufhorchen

Dass eine Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 auch lärmdämpfend wirkt, hat mehrere Gründe. Durch den gleichmässigeren Verkehrsfluss gibt es weniger Beschleunigungsphasen, vor allem aber verringern sich die Rollgeräusche in beträchtlichem Mass. Bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h und mehr übertönen diese in der Regel gar den Motorenlärm.

Wie gross aber ist die Lärmreduktion in der Summe? Anhand von Vorher-Nachher-Messungen konnte in der Stadt Zürich ein deutlicher Zusammenhang zwischen Temporeduktion und Lärminderung nachgewiesen werden. An der Kalchbühlstrasse ging die Lärmbelastung nach der Einführung von Tempo 30 um 2,4 bis 4,5 dBA zurück: deutlich mehr, als die Modellberechnungen prognostiziert hatten. Was nach wenig klingen mag, ist in Tat und Wahrheit ein Riesenschritt: Nimmt der Verkehrslärm um rund 3 Dezibel ab, entspricht dies in der Wahrnehmung des menschlichen Ohrs einer Halbierung der Verkehrsmenge.

Mit Tempo 30 lassen sich drei Fliegen mit einer Klappe schlagen: weniger Lärm, weniger Unfälle, weniger Kosten.



Tempo 30 für ein attraktiveres Ortszentrum

Wenn von Strassen die Rede ist, meint man fast immer nur den Verkehr. Meist geht es sogar nur um den Autoverkehr. Die Strasse ist aber immer auch ein sozialer Lebensraum der Menschen. Ein tieferes Tempo des Autoverkehrs hilft, die Lebens- und Wohnqualität der Bevölkerung, aber auch die wirtschaftliche Attraktivität des Orts zu erhöhen.

Tempo-30-Zonen bedeuten für den Autoverkehr nicht etwa den Stillstand, sondern sie ermöglichen mehr Gestaltungsraum, von dem alle profitieren. Durch die Reduktion der Geschwindigkeit sinkt der Abstand beim Kreuzen zwischen den Fahrzeugen: So lässt sich wertvoller Platz gewinnen und die Trennwirkung von Strassen verringern. Die Strassen können schmaler projektiert, Einspurstrecken aufgehoben oder in der Mitte der Fahrbahn Mehrzweckstreifen eingerichtet werden.

Dadurch entsteht Raum für kommerzielle und gesellschaftliche Aktivitäten, die Aufenthaltsqualität steigt. Die Anwohnerinnen und Anwohner freuen sich über eine bessere Wohnqualität. Der erweiterte Gestaltungsraum ermöglicht den Anrainern eine bessere Nutzung des eigenen öffentlichen Strassenraums zum Flanieren. Zudem kann die Fahrbahn flächiger gequert und auf kürzerer Strecke passiert werden.



Ist Tempo 30 in meiner Gemeinde sinnvoll?

Die Diskussion um Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen drängt sich bei Verkehrssituationen auf, wie sie oft in Ortszentren anzutreffen sind. Tempo 30 ist zweckmässig, wo

- sich viele Fussgängerinnen und Fussgänger aufhalten
- das Bedürfnis nach flächigem Queren der Fahrbahn besteht
- die Ortsdurchfahrt wichtiger Bestandteil des Velowegnetzes ist
- die Ortsdurchfahrt eine unerwünschte Trennwirkung hat
- die Aufenthaltsqualität und die Zentrumsfunktion gestärkt werden sollen
- ein regelmässiger Verkehrsfluss garantiert werden soll
- auf die Einhaltung der Fahrpläne öffentlicher Verkehrsmittel geachtet werden muss
- die Sicherheit und die Bewegungsfreiheit von Fussgängerinnen und Velofahrern unbefriedigend sind

Nicht überall, wo eine Tempo-30-Zone zweckmässig ist, entspricht sie automatisch auch den gesetzlichen Bestimmungen. Eine reibungslose Einführung setzt deshalb ein korrektes Vorgehen voraus. Dazu gehört die Erstellung eines Fachgutachtens.

Die rechtlichen Grundlagen für Tempo 30 sind die Signalisationsverordnung SSV und die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen. Auszüge aus diesen Verordnungen finden Sie auf Seite 19.



Ist Tempo 30 in meiner Gemeinde rechtmässig?

Eine einfache, effiziente und verhältnismässig günstige Massnahme für mehr Lebensqualität und Sicherheit ist Tempo 30 im Ortszentrum. Doch wann ist Tempo 30 rechters?

Wichtige Rahmenbedingungen für Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit setzt Art. 108 SSV¹.

Allgemeine Voraussetzungen finden sich in Absatz 1. So darf die Höchstgeschwindigkeit insbesondere eingeschränkt werden zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung sowie zur Verbesserung des Verkehrsablaufs.

Absatz 2 präzisiert diese Voraussetzungen und zählt detailliert und abschliessend folgende Gründe für eine Geschwindigkeitsreduktion auf:

- Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und nicht anders zu beheben.
- Bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes.
- Auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung kann der Verkehrsablauf verbessert werden.
- Eine übermässige Umweltbelastung kann vermindert werden. Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit ist zu wahren.

Absatz 4 weist darauf hin, dass durch ein Gutachten abzuklären ist, ob die Massnahme (das Abweichen von der Höchstgeschwindigkeit) nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

¹ Rechtliche Grundlagen siehe Seite 19: Auszug aus der Signalisationsverordnung SSV Art. 108

² Vgl. Weisungen UVEK, März 2002, und VSS-Norm SN 640 851 «Besondere Markierungen» und SN 640 211–640 213 «Entwurf des Strassenraumes»



Tempo-30-Zone in Köniz:
Strassenraum heute (oben) und
vor der Umgestaltung (unten).

Umsetzung von Tempo 30 im Ortszentrum

Verkehrsrechtliche und gestalterische Massnahmen

Hat sich eine Gemeinde und/oder der Kanton für eine Tempo-30-Lösung im Ortszentrum entschieden, ist eine sorgfältige Planung des Strassenraums nötig. Das blosses Anbringen von Tempo-30-Tafeln genügt nicht.

Es bestehen zwei Möglichkeiten für die Signalisation von Tempo 30 im Ortszentrum: die «normale» Tempo-30-Signalisation und die Tempo-30-Zonen-Signalisation. Ein als Tempo-30-Zone signalisierter Strassenabschnitt ist nur möglich, wenn dieser in eine bestehende oder gleichzeitig eingeführte Tempo-30-Zone einbezogen wird. Die Zonensignalisation hat den Vorteil, dass sie bis Zonenausfahrt gilt und bei Strasseneinmündungen nicht wiederholt werden muss. Unabhängig von der gewählten Signalisation gilt es zu beachten, dass auf Hauptstrassen, anders als bei Tempo 30 in Wohnquartieren, der Grundsatz des Rechtsvortritts nicht gilt und auch keine Vorschrift zur Aufhebung von Fussgängerstreifen besteht.

Wichtiger als verkehrsrechtliche Eingriffe ist die Strassenraumgestaltung, welche den Tempo-30-Charakter unterstreicht: Eine kontrastreiche Gestaltung der Zoneneingänge (Torwirkung), eine Verengung der Fahrbahn, Belagswechsel, besondere Markierungen sowie weitere Massnahmen helfen, das Ziel einer selbstredenden Temporeduktion umzusetzen.²

Die wichtigsten Schritte auf dem Weg zum attraktiven Ortszentrum





Positive Erfahrungen ohne Fussgängerstreifen

Auf Ortsdurchfahrten mit Tempo 30 sollen die Fussgänger die Strasse überall sicher überqueren können, wo es für sie gerade nützlich ist. Fussgängerstreifen werden bei entsprechender Strassenraumgestaltung, wie das Beispiel Köniz zeigt, überflüssig, sind aber weiterhin zulässig. In der Gemeinde Köniz wurde die Aufhebung der Fussgängerstreifen wissenschaftlich begleitet.

Die Resultate sind durchwegs positiv:

- Das Weglassen der Fussgängerstreifen hat zu keiner Verschlechterung der Sicherheit geführt. Vielmehr ist tendenziell eine Verbesserung feststellbar.
- Eine deutlich bessere Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmenden sowie die generell höhere Aufmerksamkeit verringerten die Konflikte.
- Die Wartezeit der Fussgänger beim Queren der Ortsdurchfahrt hat sich nicht verlängert. Sie beträgt bei 90 Prozent der Fussgänger weniger als zehn Sekunden, da sich die Automobilisten meist zuvorkommend zeigen.
- Die Aufhebung der Fussgängerstreifen hat nicht zur Verdrängung von schwächeren Verkehrsteilnehmenden geführt. Gerade ältere Menschen beurteilen die neue Lösung vielfach als attraktiv.
- Stockende Autokolonnen haben deutlich abgenommen.
- Das Tempo-30-Regime ohne Fussgängerstreifen hat die Reisezeiten für den rollenden Verkehr verkürzt. Auch der öffentliche Verkehr kann seinen Fahrplan besser einhalten.

[Quelle: Ueli Weber, damaliger Verkehrsplaner SVI, Metron Bern AG]



Tempo-30-Zone in Köniz:
Bläuackerplatz mit Scherzhaus heute (oben)
und vor der Umgestaltung (unten).

Köniz: Erfahrungen mit Tempo 30 im Ortszentrum

Durch die Umgestaltung des Könizer Zentrums zwischen 2000 und 2004 verlor der Verkehr in der Berner Gemeinde viel von seiner Dominanz. Die Schwarzenburgstrasse – eine Hauptverkehrsachse mit rund 18 000 Fahrzeugen täglich – wurde in die Platzgestaltung integriert und auf einer Länge von rund 300 Metern als Einkaufsstrasse mit einer Tempo-30-Zone aufgewertet. Profitiert haben auch die angrenzenden Geschäfte – mit zunehmenden Umsätzen.

Der Forschungsauftrag «Fussgängerstreifenlose Ortszentren» ermöglichte einen Versuch mit einem Verkehrsregime ohne Fussgängerstreifen, das mit einer Tempo-30-Streckensignalisation kombiniert wurde. Der mit einer Begleitkampagne gut unterstützte Versuch zeigte Erstaunliches: Die Lösung ohne Fussgängerstreifen ist tendenziell sicherer als eine Verkehrsführung mit Streifen. Zudem können 90 Prozent der Fussgängerinnen und Fussgänger nach maximal zehn Sekunden Wartezeit die Strasse queren. Die positiven Resultate bewogen den Kanton und die Gemeinde dazu, den Versuch in eine definitive Lösung mit einer Tempo-30-Zone umzuwandeln.

[Evaluation von Metron, Dezember 2005]

Die Reaktionen auf die Versuchsanordnung in Köniz waren zu Beginn äusserst harsch. Interessant war, wie sich die Schlagzeilen in der Tagespresse während des Versuchs veränderten: Zu Beginn war die Rede von «Schildbürgerstreich» und «Krieg auf der Strasse». Im Herbst 2005, vier Monate nach dem Start des Versuchs, änderten sich die Schlagzeilen zum Positiven: «Die Aufregung ist der Zufriedenheit gewichen.»

[Urs Wilk, Gemeinderat Köniz]

Die Fussgängerinnen und Fussgänger dürfen die Strasse an jeder Stelle queren. Keine Fussgängerstreifen zwingen sie zu Umwegen. Keine Lichtsignalanlagen bewirken lange Wartezeiten. Ein begleitender Forschungsauftrag, eine Wirkungsanalyse mit Vorher-Nachher-Beurteilungen sowie Befragungen und Beobachtungen vor Ort zeigen deutlich: Das neue Regime funktioniert ausgezeichnet! Es funktioniert sogar weit besser als der herkömmliche Ansatz mit Fussgängerstreifen, Radstreifen und Lichtsignalanlagen.

[Fritz Kobi, damaliger Kreisoberingenieur, Tiefbauamt des Kantons Bern]



Tempo-30-Zone in Köniz:
Teil Sonnenweg heute (oben) und
vor der Umgestaltung (unten).

Versuche haben gezeigt, dass bei Situationen ohne Fussgängerstreifen ein umsichtigeres Orientierungsverhalten der Fussgängerinnen und Fussgänger und eine intensivere Kommunikation zwischen allen Beteiligten festzustellen ist. Die Stetigkeit des fahrenden Verkehrs nimmt aufgrund von Beobachtungen des Zusammentreffens von querenden Personen und Fahrzeugen bei Situationen ohne Fussgängerstreifen zu. Mit Messfahrten konnte diese Aussage auch bei hohem Verkehrsaufkommen bestätigt werden.

[Marco Ghielmetti, diplomierter Ingenieur ETH/SIA/SVI]

In Köniz wollen Bevölkerung, Gewerbetreibende, Fahrzeuglenker und öffentliche Verkehrsbetriebe kein Zurück mehr. Die stockenden Kolonnen konnten deutlich reduziert werden, die Reisezeiten haben sich verbessert. Die vorliegende Lösung hat sich als ausgewogener Kompromiss herausgestellt. Eine einzige Einschränkung gibt es: Den Sehbehinderten fehlt der taktil wahrnehmbare Fahrbahnrand.

[Ueli Weber, damaliger Verkehrsplaner SVI, Metron Bern AG]



Mitten durch Sumvitg führt die kantonale Hauptstrasse, die Hauptachse zwischen Ilanz und Disentis, die hauptsächlich dem Durchgangsverkehr dient.

Sumvitg: grünes Licht für Tempo 30 im Dorfkern

Die Kantonsstrasse von Sumvitg

Im Vorderrheintal liegt auf 1056 Metern über Meer das Bündner Dorf Sumvitg. Mittendurch führt die kantonale Hauptstrasse, die Hauptachse zwischen Ilanz und Disentis, welche hauptsächlich dem Durchgangsverkehr dient. Viele Hauszugänge in Sumvitg gehen direkt auf die Strasse.

Der Strassenraum ist eng begrenzt. Die Trottoirs sind schmal, teilweise fehlen sie gar. Mangels Alternative sind auf der Hauptstrasse auch Schulkinder zu Fuss unterwegs. Geringe Sichtweiten und die relativ hohen Geschwindigkeiten des Durchgangsverkehrs führen dazu, dass Gefahren nicht in jedem Fall rechtzeitig erkannt werden können.

Vom Volksbegehren zum Entscheid in Lausanne

- Anfang 2009 verlangten 70 Prozent der erwachsenen Dorfbevölkerung mittels Petition die Einführung von Tempo 30 unter Einbezug des zentralen Abschnittes der Ortsdurchfahrt.
- Die Gemeinde Sumvitg beantragte darauf beim Kanton die Einführung einer Tempo-30-Zone und reichte dazu ein Gutachten ein, das die erforderlichen Voraussetzungen als erfüllt einstufte.
- Die zuständige kantonale Behörde lehnte das Begehren jedoch ab. Das aktuelle Geschwindigkeitsniveau sei zu hoch. Sie stützte sich dabei auf eine kantonsinterne Richtlinie, wonach Tempo 30 nur bewilligt werden könne, wenn 85 Prozent der Fahrzeuge nicht schneller als 42 km/h fahren (V85-Wert). Begründet wurde dies damit, dass der Kanton auf Hauptstrassen keine künstlichen Hindernisse bewillige.
- Fünf Betroffene gelangten darauf ans Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden. Dieses hiess, nachdem es die Situation in Augenschein genommen hatte, die Beschwerde gut und erteilte die Bewilligung zum Einbezug der Hauptstrasse in die bereits bewilligte, angrenzende Tempo-30-Zone.
- Der TCS Graubünden focht diesen Entscheid an, sodass letztinstanzlich das Bundesgericht mit seinem Urteil vom 12. Dezember 2012 Klarheit schaffen musste.



Heutige Situation in Sumvitg:
Weil die Trottoirs schmal sind, teilweise
gar vollständig fehlen, sind auch Schulkinder
mangels Alternative auf der Hauptstrasse
zu Fuss unterwegs.

Das Bundesgericht sorgt für Sicherheit in Sumvitg

Im Falle Sumvitgs könne die Verkehrssicherheit nur mit einer Tempo-30-Zone gewährleistet werden, betont das Bundesgericht. Die Platzverhältnisse im Dorfkern seien sehr knapp und bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit deshalb unmöglich. An der engsten Stelle im Dorfkern befindet sich zudem ein geschütztes Haus aus dem 16. Jahrhundert. Angesichts dessen sei der Kanton nicht nur «berechtigt», sondern sogar «verpflichtet», im Dorfkern von Sumvitg Tempo 30 einzuführen, folgert das Bundesgericht.

Wie bereits das Verwaltungsgericht beurteilt das Bundesgericht die vom Kanton angewendete Richtlinie mit dem V85-Wert als untauglich. Dieser Wert sei nur dort relevant, wo flankierende bauliche Massnahmen in Frage kämen.

Das Bundesgericht hält weiter fest: «Sowohl das Gutachten als auch das Verwaltungsgericht gehen davon aus, dass der Einbezug der Hauptstrasse in die Tempo-30-Zone nicht mit gewichtigen (...) Nachteilen für den Strassenverkehr verbunden wäre.»

Dass das Gutachten – glücklicherweise – auf keine schwerwiegenden Unfälle verweisen konnte, wurde vom Bundesgericht nicht bemängelt: «Bestehen jedoch erhebliche Sicherheitsdefizite im Strassenverkehr, darf nicht zugewartet werden, bis sich die ersten Unfälle ereignet haben.»

Ausnahmsweise einen Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen, wie im Fall von Sumvitg geschehen, ist laut Bundesgericht zulässig, namentlich dann, wenn dieser zentral durch eine umliegende Tempo-30-Zone verlaufe und der Einbezug sich aus Praktikabilitätsgründen aufdränge (vgl. auch unter «Rechtsgrundlagen» Art. 2a Abs. 6 SSV).

Peter Egloff, Bewohner von Sumvitg und Mitinitiant der Petition für Tempo 30, zieht eine positive Bilanz. «Vier Monate nach der Einführung sagte ein ursprünglicher Gegner an einer Dorfversammlung, er sei erstaunt und erfreut, wie viel Ruhe und Lebensqualität Tempo 30 dem Dorf gebracht habe.»

Stefan Grass, Präsident des VCS Graubünden, stuft das Urteil als wegweisend ein: «Gemeinden wie Sumvitg dürfen sich nun Hoffnung machen, dass auch ihre Anliegen nach höherer Verkehrssicherheit Gehör finden.»

Rechtsgrundlagen

Auszug aus der Signalisationsverordnung SSV vom 5. September 1979
(Stand am 1. Juli 2010)

Art. 2a (Zonensignalisation), Abs. 6: «Wird auf einem Hauptstrassenabschnitt auf Grund der Voraussetzungen nach Artikel 108 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z. B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.»

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 VRV₁) 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.

Auszug aus der Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (Stand am 22. Januar 2002)

Art. 5 Gestaltung des Strassenraums

Abs. 1: «Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. (...)»

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

Art. 6: «Die realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. (...)»

Herausgeber

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarbergergasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern

Tel. 031 328 58 58

dok@verkehrsclub.ch

www.verkehrsclub.ch

Informationsmaterial

- www.tempo30.ch: umfassende Arbeitshilfen zur Einführung einer Zone mit Tempobeschränkung
- VCS-Ratgeber zum Verhalten in Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen
- bfu-Faltblatt «Tempo 30 in Quartieren»
- bfu-Empfehlung «Tempo-30-Zonen»
- ASTRA-Broschüre «innerorts Verkehrsberuhigung»
- www.wikipedia.ch > Berner Modell
- www.bve.be.ch > Verkehr > Tiefbauamt > Berner Modell

Unterstützen Sie eine sinnvolle Verkehrspolitik!

Werden Sie VCS-Mitglied: www.verkehrsclub.ch/willkommen.

Mit einer Spende auf unser Postkonto (IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0) ermöglichen Sie uns, weiterhin tragbare Verkehrslösungen zu entwickeln.

Für Mensch
und Umwelt

