Gemeinde Stäfa

WEGLEITUNG VERKEHRSBERUHIGTE ZONEN

Tempo 30 / Begegnungszonen

(Stand: 30. November 2020)

FACHBEREICH SICHERHEIT

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
2	Zielsetzung	5
3	Beweggründe / Argumentation	6
4	Gesetzliche Bestimmungen	8
5	Beurteilungskriterien / Mindestanforderungen	10
6	Verfahrensschritte	12
7	Antrag (Inhalt)	14
8	FAQ (häufig gestellte Fragen)	16

Anhang

Bemerkungen / Notizen 19

1 Ausgangslage

Bereits im Jahre 1989/1990 hat sich die Gemeinde Stäfa mit der Einführung von allfälligen Tempo-30-Zonen auf dem Gemeindegebiet befasst. Entsprechende Vorarbeiten wurden getätigt, solche Zonen, auch aus Kostengründen, jedoch nie realisiert. Seit der eidgenössischen Abstimmung im März 2001 über die flächendeckende Einführung von Tempo-30 ist das Thema neu entbrannt.

Auch in Stäfa ist das Thema "Tempo-30-Zonen" seit 1997 in steter Bearbeitung. Ein Grundsatzentscheid zur möglichen Einführung von Tempo-30-Zonen wurde mit Beschlüssen des Gemeinderates vom 15. Dezember 1998 und 15. Juni 1999 getätigt. Durch die eidgenössische Abstimmung im Frühjahr 2001 und der möglichen Erleichterung zur Einführung solcher Zonen durch den Bund, wurde die Planung resp. Bearbeitung jedoch kurzfristig unterbrochen.

Für die Erstellung einer Grobplanung und eines Massnahmenkataloges für die flächendeckende Einführung von Tempo-30 auf Gemeindegebiet Stäfa, wurden von Anfang 2001 bis Ende 2003 die entsprechenden Planungsarbeiten durchgeführt. An der Gemeindeversammlung vom Mai 2004 haben die Stimmberechtigten die flächendeckende Einführung von Tempo 30 zwar angenommen, aber ebenfalls beschlossen, die Vorlage an die Urne zu überweisen. An der im September 2004 erfolgten Urnenabstimmung wurde die Vorlage jedoch abgelehnt. Die Folgerungen aus dem Volksentscheid haben den Gemeinderat dannzumal zu folgender Strategie veranlasst:

"Verkehrssicherheit, als deren Teil Tempo 30 gelten muss, bleibt auch nach dem ablehnenden Entscheid zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 eine gesetzliche Aufgabe. Tempo 30

stellt nach dem Volksentscheid eine normale, verkehrstechnische Massnahme für bestimmte Situationen dar, die angewendet werden kann, wie andere solche Massnahmen auch. Darüber hinaus steht es fraglos und weiterhin in der Verantwortung des Gemeinderates, dass notwendige Schutzvorkehrungen gerade für die nicht oder weniger verkehrssicheren Personen wie Kinder, Schülerinnen und Schüler, Behinderte und Betagte getroffen werden. Zu solchen Schutzvorkehrungen zählt auch Tempo 30. Weiter ist damit zu rechnen, dass vor allem von besorgten Eltern jetzt Begehren für Tempo 30 auf bestimmten Abschnitten kommen werden."

Seit dem ablehnenden Entscheid an der Urne im September 2004 sind verschiedentlich Anfragen eingegangen, Tempo-30-Zonen einzurichten. Häufig sind es Anwohnende einzelner Quartierstrassen, die mit dem Wunsch nach einer Temporeduktion an die Gemeinde gelangen. Diese Ersuchen wurden, mit dem Verweis auf den negativen Entscheid an der Urne 2004, in der Regel immer abschlägig beantwortet.

Der Gemeinderat hat mit Beschluss vom 20. August 2019 und aufgrund der angenommenen Petition "Binz Tempo 30" die 2004 intern erlassenen Kriterien zur Beurteilung von Gesuchen für Tempo-30 Zonen in Quartieren ersatzlos aufgehoben. Neu sind für solche Gesuche lediglich die ohnehin geltenden gesetzlichen Anforderungen sowie eine grösser Zustimmung der Anwohnenden massgebend.

2 Zielsetzung

Tempo-30-Zonen sollen die Sicherheit und die Wohnqualität in Quartieren erhöhen. Eine tiefere Geschwindigkeit führt zu ruhigerem Fahrverhalten, reduziert allenfalls Abgas- und Lärmemissionen und kann sogar den Durchgangsverkehr vermindern. Die Anzahl und Schwere von Unfällen nimmt tendenziell ab, die Wege für Schulkinder werden weniger gefährlich und die langsameren Verkehrsteilnehmenden fühlen sich sicherer. Und trotzdem werden die Fahrzeuglenkenden kaum Zeit verlieren.

Der Gemeinderat hat mit Beschluss vom 20. August 2019 und der damit angenommenen Petition "Binz Tempo 30" erneut die Grundlage zur Einführung von verkehrsberuhigten Zonen geschaffen. Dafür liegt ein Plan (Grobübersicht) vor, welcher auf der Zoneneinteilung für die flächendeckende Einführung von Tempo-30 aus dem Jahre 2004 basiert und im Rahmen der Petition "Binz Tempo 30" überarbeitet und angepasst wurde. Die Zoneneinteilung wird durch den Fachbereich Sicherheit festgelegt.

Bei der Einführung soll das Bottom-Up Prinzip angewendet werden, d.h. ein breit abgestütztes Begehren aus der Wohnbevölkerung bildet die Grundvoraussetzung für verkehrsberuhigende Massnahmen. Vorliegende Wegleitung soll Anwohnende unterstützen, welche verkehrsberuhigende Zonen anstreben. Die vorliegende Wegleitung zeigt auf, was die Ziele und die Voraussetzungen für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen sind, wie Interessierte einen Antrag erstellen können, wo er eingereicht werden muss und welches Verfahren er nach der Einreichung durchläuft.

3 Beweggründe / Argumentation

Die Beweggründe resp. die Argumentation für verkehrsberuhigte Zonen stützen sich im Wesentlichen auf folgenden drei Themen:

Erhöhung der Verkehrssicherheit

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

- Erschliessung für Liegenschaften / Wohneinheiten;
- Verteilung und Bewältigung des Verkehrs;
- Verbindung von Ortsteilen und Quartieren;
- Begegnungs- und Aufenthaltsraum;
- Schulweg;

Entsprechend treffen stets verschiedene Exponenten aufeinander. Konfliktsituationen entstehen so viel häufiger als ausserhalb der Siedlungsgebiete und sind deshalb unvermeidbar. Eine Geschwindigkeitsreduktion soll zu einer höheren Verkehrssicherheit beitragen und ideale Voraussetzungen für einen vielseitig nutzbaren Strassenraum schaffen.

Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität

Die Wohnqualität steht in einem proportionalen Zusammenhang mit der gefahrenen Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs und des durchschnittlichen täglichen Verkehrs. Beide Werte können nach der Einführung von verkehrsberuhigten Zonen gesenkt werden. Der Anteil des Langsamverkehrs, der in siedlungsorientierten Strassen grundsätzlich dominiert, nimmt zu. Entsprechend kann insbesondere die Wohn- und Lebensqualität steigen.

Reduktion von Lärmimmissionen

Gemäss Untersuchungen zur Beurteilung der Lärmwirkung von Tempo 30 durch die VSS aus dem Jahre 2017 geht hervor, dass durch die Absenkung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h die Lärmemission um 2 bis 4,5 dB reduziert werden kann. Dies entspricht in etwa der Halbierung des Verkehrs.

Die Lärmverminderung ist einerseits auf die Reduktion der Geschwindigkeit zurückzuführen, andererseits auch darauf, dass die Autofahrer bei einem hindernisfreien T30-Abschnitt oder T30-Zone einen gleichmässigeren Fahrstil mit weniger lärmverursachenden Brems- und Beschleunigungsphasen wählen, was zu einem besseren Verkehrsfluss führt.

Nur eine regelmässige Fahrweise im höchstmöglichen Gang kann die Lärmsituation verbessern. Deshalb müssen die Strassen auf das Ziel einer - trotz baulicher Massnahmen - flüssigen Fahrweise hin angelegt werden.

4 Gesetzliche Bestimmungen

Tempo-30- und Begegnungszonen sind vom Gesetzgeber klar definiert. Nachstehende Gesetze und Verordnungen sind bei der Prüfung und Einführung von verkehrsberuhigten Zonen zu beachten:

- Strassenverkehrsgesetz (SVG);
- Signalisationsverordnung (SSV);
- Verordnung über die Tempo-30- und Begegnungszonen.

Die Gründe, die eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, beschreibt Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend wie folgt:

- eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben;
- bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes;
- es kann auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden;
- es kann eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten nach Art 108 Abs. 4 SSV ist nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten (vgl. dazu Art. 32 Abs. 3 SVG Strassenverkehrsgesetz) zulässig, welches belegt, dass diese Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind.

Die Strassen innerhalb einer Zone müssen hinsichtlich Funktion, Nutzung, verkehrsmässiger Bedeutung und Erscheinungsbild gleichartigen Charakter aufweisen. Die Gebiete müssen klar und logisch abgegrenzt sein und von der Siedlungsstruktur her eine Einheit bilden. Es dürfen zudem keine einzelnen Strassenzüge als Tempo-30-Zonen ausgebildet werden.

Fazit: *Tempo-30-Zonen können nur gestützt auf Art. 32 SVG in Verbindung mit Art. 108 SSV angeordnet werden. Die Gründe, die eine Tempo-30-Zone rechtfertigen, sind hier abschliessend umschrieben. Zudem kann die Behörde nur aufgrund eines vorgängig erstellten Gutachtens über die Anordnung einer Tempo-30-Zone befinden.*

5 Beurteilungskriterien / Mindestanforderungen

Für Gesuche von Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen, gelten Beurteilungskriterien resp. Mindestanforderungen. Diese Mindestanforderungen sind durch den Gemeinderat festgelegt worden und lauten wie folgt:

- Die Zonengrösse basiert auf dem Plan "Tempo 30 Zoneneinteilung" des Fachbereiches Sicherheit;

- Die Grösse der ausgeschiedenen Zonen lassen einen gewissen Spielraum resp. Anpassungen zu, sofern die Anforderungen (*) in den Grundzügen eingehalten werden;

  (*) Die Strassen innerhalb einer Zone müssen hinsichtlich Funktion, Nutzung, verkehrsmässiger Bedeutung und Erscheinungsbild gleichartigen Charakter aufweisen. Die Gebiete müssen klar und logisch abgegrenzt sein und von der Siedlungsstruktur her eine Einheit bilden.

- Für die Prüfung und Bearbeitung des Gesuches ist die Zustimmung aus dem betroffenen Planrayon notwendig. Der Schwellenwert liegt bei 50 Prozent der Erwachsenen (≥ 18);

- Eine hohe Zahl an Kinder und Jugendlichen (≤ 17) im Planrayon kann, bei einem Wert der knapp unter dem Schwellenwert (45-49 Prozent) liegt, als optionales Beurteilungskriterium hinzugezogen werden.

Diese Haupt-Beurteilungskriterien bilden die Basis für die Bearbeitung und Umsetzung eines Gesuches für eine verkehrsberuhigte Zone.

Folgende weitere, ergänzende Beurteilungskriterien können der Unterstützung des Anliegens dienen oder allenfalls zur Entkräftung dessen beitragen und werden, falls nötig, durch den Fachbereich Sicherheit eingebracht:

- Verkehrsdaten (V85-Wert / DTV)

  Liegt der durchschnittlich gemessene Wert in der Regel unter 50 km/h ist die Voraussetzung für eine Temporeduktion nicht zwingend gegeben. Bei der Beurteilung ist allerdings die Strassenkategorisierung (verkehrs- oder nutzungsorientierte Sammelstrasse, etc.) zu beachten und in die Bewertung einfliessen zu lassen. Als optionales Beurteilungskriterium ist allenfalls auch der durchschnittliche Tagesverkehr(DTV) heranzuziehen.

- Verkehrsunfallstatistik (10-Jahres-Werte)

  Für die Beurteilung sollen die effektiven Zahlen der gemeldeten Unfälle auf den entsprechenden Strassenzügen berücksichtigt werden. Hier sind vor allem die Unfälle mit Todesfolge oder die Unfälle mit Verletzten zu berücksichtigen. Unfälle mit Sachschäden sollen nicht ausser Acht gelassen werden, aber spielen eine untergeordnete Rolle bei der Beurteilung.

- Strassenlärmkataster (Immissionsgrenzwerte)

  Basis für dieses Kriterium bildet das Lärmschutzprojekt (LSP) der Gemeinde Stäfa, umgesetzt durch den FB Tiefbau. Im Lärmschutzprojekt sind jedoch nicht für alle Gemeindestrassen die Immissionsgrenzwerte ausgewiesen, weshalb es schwierig ist die Lärmbelästigung in den einzelnen Quartieren zu bestimmen.

Die Beurteilungskriterien helfen dem Fachbereich Sicherheit in erster Linie, eingehende Gesuche auf deren Verhältnismässigkeit und Notwendigkeit zu prüfen.

6 Verfahrensschritte

Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen folgt einem im Strassenverkehrsgesetz und in der Signalisationsverordnung des Bundes definierten Verfahren. Folgende Schritte müssen von den Beteiligten durchlaufen werden:

Anliegen
- Wunsch nach verkehrsberuhigten Zonen

Antrag
- Antrag auf verkehrsberuhigte Zonen
- Einreichung zuhanden Gemeinde

Prüfung
- Erfüllung Mindestanforderungen
- Prüfung durch Fachbereich Sicherheit

Projektauftrag
- Erteilung Auftrag an Ing.-Büro
- Erstellung Gutachten und Pläne

Projektbesprechung
- Besprechung Gutachten und Pläne
- KAPO / Gemeinde / Ing.-Büro

Projektvorstellung
- Vorstellung Projekt bei Antragstellenden
- Entgegennahme Wünsche / Anliegen / Ideen

Projektüberarbeitung
- Überarbeitung Projekt
- Erstellung Schlussversion

Projektabschluss
- Präsentation Schlussversion
- Antragstellende / Gemeinde

Sicherheitsausschuss
- Zustimmung Sicherheitsausschuss
- Antrag an Gemeinderat

Gemeinderat
- Zustimmung Gemeinderat
- Antrag an Sicherheitsdirektion (KAPO VTA)

Sicherheitsdirektion
- Zustimmung Sicherheitsdirektion (KAPO VTA)

Verfügung
- Verfügung KAPO mit Rechtsmittelbelehrung

Rekurs
- Rekursmöglichkeit gegen bauliche Massnahmen
- Rekursmöglichkeit gegen siganlisationstechnische Massnahmen

Umsetzung
- Installation der baulichen Massnahmen
- Installation der signalisationstechnischen Massnahmen

Ein Projekt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eines Quartiers oder einer Strasse durchläuft von der Problemerkennung bis zur Umsetzung der gewählten Massnahmen verschiedene Phasen. Diese Schritte sind im vorangehenden Schema aufgezeigt. Der dargestellte Ablauf kann helfen, gewisse Schritte nicht zu vergessen, was sonst gegebenenfalls zum Scheitern des Projekts führen könnte.

7 Antrag (Inhalt)

Ein Antrag für die "Einführung einer verkehrsberuhigten Zone" (Tempo-30- oder Begegnungszone) hat folgende Angaben zu enthalten:

1. Bezeichnung des Quartiers

   Bezug zu einem Weiler oder bekannten Quartier (z.B.: IG Tempo 30 "Obere Matt") allenfalls verschiedener Strassenzüge.

2. Definition der Zonengrösse

   Die Zonengrösse richtet sich nach dem Plan "Tempo 30 Zoneneinteilung" (Grobübersicht). Die Zonengrösse wird abschliessend durch den Fachbereich Sicherheit festgelegt.

3. Begründung des Antrags

   Eignung des Quartiers für eine Tempo-30- oder Begegnungszone und Begründung der Mängel unter dem aktuell bestehenden Temporegime.

4. Kontaktpersonen

   Angabe der vollständigen Kontaktdaten der verantwortlichen Kontaktpersonen (Name, Vorname, Adresse, Ort, E-Mail, Telefon, etc.).

5. Beilagen

   Nachweis der Erfüllung der Mindestanforderungen gemäss vorliegender Wegleitung. Allenfalls zusätzliche Informationsunterlagen oder Belege.

Der Antrag ist mit Datum und Unterschrift der vertretenden Personen zu versehen und der Gemeinde einzureichen.

8 FAQ (häufig gestellte Fragen)

Unterschiede Begegnungszonen zu Tempo 50?

In Begegnungszonen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. In diesen Zonen haben Zu-Fuss-Gehende generell auf der gesamten Verkehrsfläche Vortritt. Zwingend ist der konsequente Verzicht auf Fussgängerstreifen. Das Parkieren ist, ausser an signalisierten oder markierten Stellen, verboten. Die Velos dürfen nach den allgemeinen Vorschriften über das Parkieren abgestellt werden.

Unterschiede Tempo-30-Zonen zu Tempo 50?

In Tempo-30-Zonen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. In diesen Zonen gilt grundsätzlich der Rechtsvortritt. Ausnahmen bestehen, wenn die Verkehrssicherheit eine abweichende Regelung durch Signale erfordert. In Tempo-30-Zonen sind Fussgängerstreifen – namentlich bei Schulen und Heimen – möglich, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse dies erfordern (zum Beispiel für weniger verkehrsgewandte Zu-Fuss-Gehende wie Kinder und ältere Menschen oder bei starkem Fussgängeraufkommen im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs).

Fussgängerstreifen in Begegnungs- und Tempo-30-Zonen?

Grundsatz: Siehe vorhergehende Fragen (Unterschiede der Zonen). Durch die tieferen Geschwindigkeiten wird das Queren der Fahrbahn für Zu-Fuss-Gehende auch ohne Fussgängerstreifen einfacher. Sie können Lücken zwischen den Fahrzeugen besser nutzen.

Vortrittsrecht für Zu-Fuss-Gehende in Begegnungs- und Tempo-30-Zonen?

In Begegnungszonen haben Zu-Fuss-Gehende generell auf der gesamten Verkehrsfläche Vortritt. In aller Regel verfügen Begegnungszonen über keine abgetrennten Fussgängerbereiche (Trottoir). In Tempo-30-Zonen haben Zu-Fuss-Gehende das Recht, überall die Fahrbahn zu queren. Das Vortrittsrecht des Fahrverkehrs bleibt jedoch bestehen. Beim Queren ohne Fussgängerstreifen gilt bei beiden Zonen die Eigenverantwortung und es dürfen keine Rechte erzwungen werden.

Parkierung in Begegnungs- und Tempo-30-Zonen?

In Begegnungszonen ist das Parkieren, ausser an signalisierten oder markierten Stellen, generell verboten. In Tempo-30-Zonen ist das Parkieren auf der Fahrbahn grundsätzlich erlaubt, wo keine Ein- und Ausfahrten blockiert oder Sichtfelder eingeschränkt werden und sofern es nicht anderweitig mit Markierungen oder Signalisationen geregelt ist.

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

Die Zonen werden durch Ein- resp. Ausgangstore begrenzt. Damit der Wechsel vom Temporegime 50 km/h auf die Tempo-30-Zone resp. die Begegnungszone sichtbar ist, werden klar erkennbare Tore oder torähnliche Situationen geschaffen. Zusätzlich werden unmittelbar nach dem Eingangstor zu Tempo-30-Zonen Bodenmarkierungen "Tempo-30-Zone" angebracht. Auf dem übrigen Strassenkörper sind weitere Markierungen "30", vor allem im Bereich von Verzweigungen, angebracht. Begegnungszonen sind so ausgestaltet, dass auf zusätzliche Markierungen verzichtet werden kann.

Sind zwingend bauliche Massnahmen nötig?

Dies hängt in aller Regel von den gefahrenen Geschwindigkeiten ab. Liegt der V85-Wert bei oder unter 38 km/h kann in aller Regel auf zusätzliche bauliche Massnahmen verzichtet werden. Liegt der V85-Wert über einem Wert von 38 km/h sind zusätzliche bauliche Massnahmen notwendig.

Bemerkungen / Notizen