



innerorts Verkehrsberuhigung



- neue Regelungen
- viele Möglichkeiten
- einfache Umsetzung



Inhalt

Vorwort.....	3	Verkehrsberuhigende Massnahmen ohne Tempobeschränkungen	
frei gehen.....	4	Weitere Massnahmen mit verkehrsberuhigender Wirkung	28
respektiert werden	6		
Orte beleben.....	8	Anhang	
Verkehr beruhigen.....	10	Rechtsgrundlagen.....	30
Gemeinsam zum Ziel	11	Anforderungen an ein Gutachten	31
Die Aufgaben der Strassen festlegen.....	12	Ansprechstellen	32
Kurzer Anhalteweg – mehr Sicherheit.....	14	Weitere Informationsmittel.....	34
		Impressum	35
Verkehrsberuhigende Massnahmen mit Tempobeschränkungen			
Tempo-30-Zone.....	16		
Begegnungszone	18		
Zwingende und freiwillige Massnahmen.....	20		
Signalisation bei geschachtelten Zonen.....	21		
Flankierende Massnahmen	22		
Erfolge messen	24		
Fussgängerzone.....	26		

«Der Verkehr soll dem Menschen dienen – nicht umgekehrt.»

Der unbestrittene Wunsch nach mehr Lebensqualität in unseren Städten und Dörfern ist eng verknüpft mit grösserer Verkehrssicherheit sowie weniger Lärm und Abgasen. Diese Bedürfnisse sind mit dem gewaltigen Drang nach Mobilität vereinbar, wenn die Chancen der Mobilität genutzt und deren Risiken gleichzeitig minimiert werden. Der Verkehr soll dem Menschen dienen, ohne ihn zu beherrschen. So wollen wir auch nicht mehr Unfälle mit schweren Personenschäden als Tribut der mobilen Gesellschaft akzeptieren. Deshalb orientiert sich die neue Verkehrssicherheitspolitik des Bundes an der Vision eines Strassenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte. Die vermehrte Einführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen innerorts kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten.

In zunehmendem Masse scheint es zweckmässig und notwendig zu sein, in Teilen von Städten und Dörfern die herkömmliche Organisation des Verkehrs zu ersetzen. An Stelle der Trennung nach Benutzergruppen können mit einer Gestaltung der Verkehrsflächen und einer Organisation des Verkehrs ein sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden sowie eine hohe Lebens- und Wohnqualität aller Anwohnenden erreicht werden. Mit der vorliegenden Broschüre will das ASTRA als Kompetenzzentrum für Strassenverkehr den kantonalen und kommunalen Vollzugsbehörden aufzeigen, welche Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um den oben



erwähnten Anliegen entgegen zu kommen und letztlich gerecht zu werden.

Dr. Rudolf Dieterle
Direktor Bundesamt für Strassen
ASTRA



frei gehen

Dieser Anspruch ist eine Selbstverständlichkeit. Denn der Mensch will und muss sich bewegen – mal zu Fuss, mal mit einem Fahrzeug – für den Arbeitsweg, um einzukaufen oder in der Freizeit. Der Verkehr soll den Menschen den Alltag erleichtern. Der Strassenraum ist Teil des täglichen Lebens und nicht nur für den fahrenden Verkehr reserviert.



respektiert werden

Jeder Einzelne erwartet und verdient Respekt. Auch im Strassenverkehr – egal ob mit einer Behinderung oder nicht, unabhängig vom Alter und vom benützten Verkehrsmittel. Gegenseitiger Respekt sorgt für Sicherheit und für ein Klima der Gelassenheit. Das wiederum sind wichtige Elemente für eine bessere Lebensqualität.



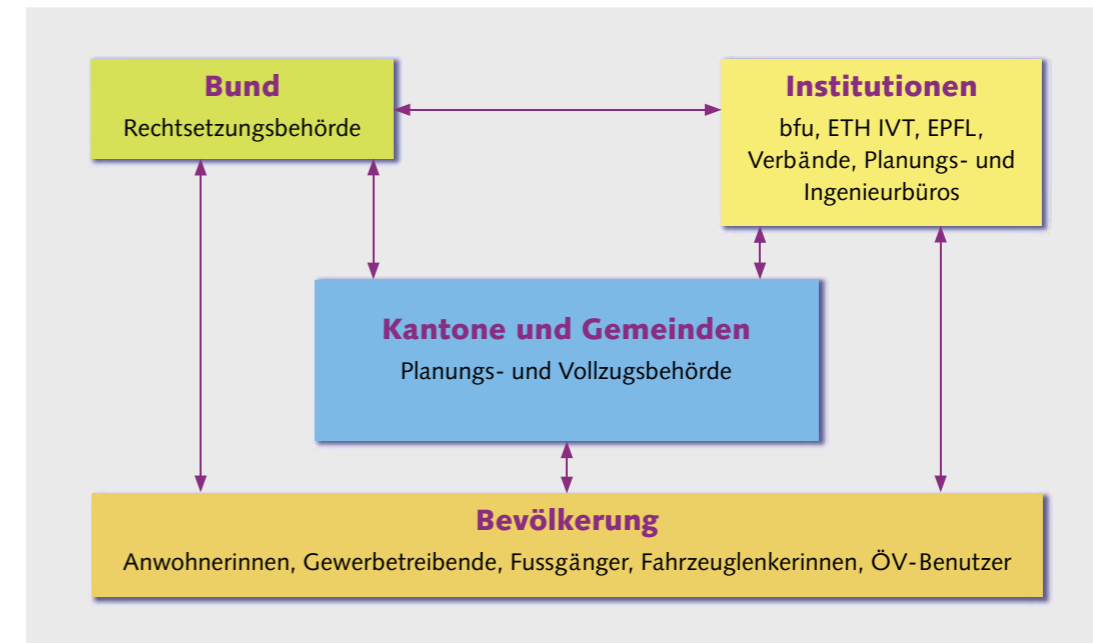
Orte beleben

Strassenraum für alle – keine Fiktion, sondern ein erstrebenswertes Ziel, das die Lebens- und Wohnqualität der Bevölkerung, aber auch die wirtschaftliche Attraktivität des Ortes erhöht. Es braucht Platz für die Menschen und nicht nur für ihre Fahrzeuge. Die Basis dafür bildet eine sinnvolle Organisation des Verkehrsablaufs und eine entsprechende Gestaltung der Verkehrsfläche.

Verkehr beruhigen

Verkehrsberuhigung ist ein entscheidendes Mittel, um zwei Ziele gleichzeitig erreichen zu können: höhere Sicherheit im Verkehr sowie eine bessere Lebens- und Wohnqualität für die Anwohnenden. Es gibt eine breite Palette von möglichen Massnahmen, die das Miteinander aller Beteiligten und Verkehrsteilnehmenden unterstützen und fördern.

Gemeinsam zum Ziel



Alle möchten in einer lebenswerten Umgebung arbeiten und wohnen. Um ein optimales Mit- und Nebeneinander von Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden zu erreichen, müssen die vorhandenen Mittel der Verkehrsberuhigung von Bund, Kantonen, Gemeinden, Institutionen, Planungs- und Ingenieurbüros sowie Bürgerinnen und Bürgern gemeinsam genutzt werden. Es gilt, die bereits gemachten Erfahrungen zu berücksichtigen. Offene Information und Mitsprache sind die Basis für das notwendige Vertrauen unter allen Beteiligten. Auf Grund der konkreten Beurteilung einer Situation und der Umsetzung geeigneter Massnahmen am richtigen Ort können die angestrebten Ziele erreicht werden.

Mit der vorliegenden Broschüre sollen insbesondere die kantonalen und kommunalen Vollzugsbehörden über die Voraussetzungen und die möglichen Mittel der Verkehrsberuhigung orientiert werden. (Weitere Informationen siehe Anhang Seite 32ff).

Um die wirksamen Instrumente der Verkehrsberuhigung optimal nutzen zu können, ist ein Zusammenwirken aller Beteiligten anzustreben.

Bundesbeiträge an Massnahmen

Nach der Verordnung über Beiträge an strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss Luftreinhalte-Verordnung (SR 725.116.244) kann der Bund Beiträge an die Kosten von Massnahmen zur Beseitigung oder Verminderung der durch den motorisierten Strassenverkehr verursachten Luftbelastung leisten, z.B. für Tempo-30-Zonen.

In seiner Botschaft zum Entlastungsprogramm 2003 für den Bundeshaushalt beantragt der Bundesrat dem Parlament allerdings die Streichung dieser Beiträge. Die Kantone und Gemeinden werden die Finanzierung von Tempo-30-Zonen also voraussichtlich allein übernehmen müssen (Stand August 2003).

Die Aufgaben der Strassen festlegen

Die Gemeinden haben die Aufgabe, für die Sicherheit ihrer Einwohnerinnen und Einwohner zu sorgen. Dies beinhaltet auch alle Massnahmen zur Abwicklung und Regelung des Verkehrs auf Strassen und Plätzen.

Die Funktionen der Strasse

Die Behörde muss sich über die Funktionen im Klaren sein, welche die verschiedenen Ortsteile, Strassen und Plätze zu erfüllen haben. In diesem Sinn ist das Strassennetz in Kategorien einzuteilen (siehe Beispiel Seite 13). Für die Beurteilung der Verkehrsberuhigungsmassnahmen geht man lediglich von einer groben Unterteilung in verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen aus. Dabei müssen die verschiedenen Interessen abgewogen und die Nutzungsansprüche an den Strassenraum festgelegt werden. Vor allem Wohngebiete sind vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu schützen.

Verkehrsorientierte Strassen

haben primär eine Durchleitungs- und Verbindungsfunktion. Sie sollen insbesondere leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Verkehrsorientierte Strassen sind vor allem Hauptstrassen (Signal 3.03) oder vortrittsberechtignte Nebenstrassen (Signal 3.05).

Siedlungsorientierte Strassen

haben nebst der Erschliessungs- häufig auch eine Aufenthaltsfunktion. Es handelt sich in der Regel um Nebenstrassen. Für verkehrsberuhigende Massnahmen in der Form der Zonensignalisation eignen sich vor allem siedlungsorientierte Strassen.



Im Rahmen der Ortsplanung wird in der Regel ein Strassenkategorienplan erarbeitet. Dieser hält fest, welche Funktionen die einzelnen Strassen und Plätze haben. Damit wird die Ein-

teilung in verkehrs- (Haupt- und zum Teil Sammelstrassen) und siedlungsorientierte Strassen (Erschliessungs- und zum Teil Sammelstrassen) wesentlich erleichtert.

Für verkehrsberuhigende Massnahmen in der Form der Zonensignalisation eignen sich vor allem siedlungsorientierte Strassen.

Kurzer Anhalteweg – mehr Sicherheit

Der Innerorts-Strassenraum ist Schauplatz des täglichen Lebens. Entsprechend trifft stetig eine grosse Zahl von Strassenbenützerinnen und -benützern aufeinander. Konfliktsituationen sind hier deshalb viel häufiger als ausserhalb der Siedlungsgebiete.

Die Statistik bestätigt, dass die Zahl der Unfälle und die Tragweite ihrer Auswirkungen in direktem Verhältnis zur Fahrgeschwindigkeit stehen. Bei Tempo 30 ist der Anhalteweg nur halb so lang wie bei 50km/h. Tiefere Geschwindigkeiten beeinflussen im Verbund mit anderen Faktoren

also das Unfallgeschehen günstig. Die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls mit Todesfolge für Zu-Fuss-Gehende reduziert sich bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 30km/h gegenüber 50km/h von 85 auf 10 Prozent!

9m | 13,5m |

30 km/h

50 km/h

Reaktionsweg
+ Bremsweg
= Anhalteweg

Bereits eine geringe Senkung der Fahrgeschwindigkeit kann sich positiv auswirken. Daher ist die Einführung von Tempo 30 ein wirksames Mittel für mehr Verkehrssicherheit. Tritt in einer Distanz von 14 Metern ein Kind plötzlich auf die Fahrbahn, so kann bei Tempo 30 bei normaler Reaktion und optimaler Bremsung gerade noch rechtzeitig angehalten werden. In der gleichen Situation, aber bei Tempo 50, prallt das Fahrzeug mit unverminderter Geschwindigkeit auf das Kind. Erst ca. 14 Meter nach dem Aufprall kommt es zum Stillstand.



15m

27,5m

Um ein tieferes Geschwindigkeitsniveau erreichen zu können, braucht es nicht nur eine entsprechende Signalisation, sondern in der Regel auch flankierende Massnahmen. Je nach Situation gibt es unterschiedliche Ansätze, die sich in der Praxis bereits bewährt haben.

Tempo-30-Zone

Mit einer Tempo-30-Zone kann eine Verkehrsberuhigung auf Nebenstrassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen realisiert werden, ohne das grundsätzliche Vortrittsrecht des Fahrverkehrs aufzuheben.

In Tempo-30-Zonen gilt für den Fahrverkehr grundsätzlich das Prinzip des Rechtsvortritts.

Der Verzicht auf Fussgängerstreifen gibt den Zu-Fuss-Gehenden das Recht, überall die Fahrbahn zu überqueren. Das Vortrittsrecht des Fahrverkehrs bleibt jedoch bestehen. Wo auf Grund besonderer Bedürfnisse – zum Beispiel in den Bereichen von Schulhäusern – ein Vortrittsrecht für die Zu-Fuss-Gehenden sinnvoll ist, können Fussgängerstreifen eingesetzt werden.

Ausnahmsweise dürfen auch Hauptstrassenabschnitte in Tempo-30-Zonen einbezogen werden. Zum Beispiel in Ortszentren oder in einem Altstadtgebiet, sofern auch dort die Voraussetzungen für eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h gegeben sind.

Durch die Senkung des Tempos wird die Verkehrssicherheit grundsätzlich erhöht. Damit werden diese Strassen gerade für die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden attraktiver, was auch zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität beiträgt.

Für die Realisierung einer Tempo 30-Zone ist ein einfaches Gutachten erforderlich (siehe Anhang Seite 31).



«Tiefere Geschwindigkeit – weniger Aggressionen»

«Es ist unbestritten, dass eine tiefere Geschwindigkeit mehr Sicherheit bringt. Heute bangen viele Eltern um ihre Kinder und bringen sie daher lieber mit dem Auto zur Schule. Tempo 30 ist ein wirksames Mittel, um den Schulweg sicherer zu machen und zu ermöglichen, dass die Kinder wieder vermehrt selbständig zur Schule gehen können. Kinder müssen ihre natürlichen Aggressionen durch Bewegung und spielerische Begegnungen auf dem Schulweg abreagieren können. Das reduziert erfahrungsgemäss die Probleme mit Aggressionen auf dem Schulhausplatz.»

Robert Gerber,
Kommandant der Stadtpolizei Grenchen



Im ländlichen Guntmadingen wurde innerorts flächendeckend Tempo 30 eingeführt.

Mit einer Temposenkung auf 30 km/h werden die Strassen für die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden wie Fussgänger und Velofahrerinnen attraktiver und sicherer. Das trägt zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität bei.

Begegnungszone

Mit der Begegnungszone kann auf Nebenstrassen in Wohn- und Geschäftsbereichen eine Verkehrsberuhigung vorgenommen werden.

In der Begegnungszone haben die Zu-Fuss-Gehenden grundsätzlich auf der gesamten Verkehrsfläche Vortritt.

Das Parkieren ist ausser an signalisierten oder markierten Stellen verboten. Die Velos dürfen nach den allgemeine Vorschriften über das Parkieren abgestellt werden.

Mit der Umkehrung der Vortrittsverhältnisse zwischen dem Fuss- und Fahrverkehr sowie der Temposenkung auf 20km/h wird die Sicherheit erhöht und die Strasse erheblich attraktiver. Dies vor allem, weil damit

- die Wohn- und Geschäftsnutzung gegenüber der Verkehrsfunktion stärker gewichtet,
- die Aufenthalts- und Verkehrsbedingungen für den Langsamverkehr verbessert und
- die Zugänglichkeit zu den Wohnungen und Geschäften erleichtert werden.

Für die Realisierung einer Begegnungszone ist ein einfaches Gutachten erforderlich (siehe Anhang Seite 31).

Wie Fuss- und Fahrverkehr harmonisieren können

Vor allem in kleineren und mittleren Orten können selten reine Fussgängerzonen in den Zentren eingerichtet werden. Hier braucht es Lösungen, die sowohl die Situation der Zu-Fuss-Gehenden gezielt verbessern und trotzdem den rollenden Verkehr zulassen. Dabei besteht auch der Bedarf, im Interesse der Sicherheit und der Attraktivität ein von der Grundregelung «Generell 50» abweichendes Geschwindigkeitsregime einführen zu können. In Burgdorf wurde 1996 mit der «Flanierzone», der «Mutter» der heutigen Begegnungszone, ein Versuch in diese Richtung unternommen. Im Expertenbericht vom Dezember 2000 (Bezug siehe Seite 35) werden die Ergebnisse der Versuche von Burgdorf und St. Blaise zusammengefasst. Er zeigt, dass sich dieser Lösungsansatz in der Praxis bewährt und dass Fuss- und Fahrverkehr mit der Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen durchaus gemeinsam die selbe Verkehrsfläche benützen können.



«Die Begegnungszone brachte eine spürbare Belebung der Innenstadt.»

«Am Anfang herrschte viel Skepsis. Dass es dann eine positive Grundstimmung gab, lag eindeutig darin, dass die Vorzüge schnell spürbar wurden: Fahr- und Fussverkehr konnten problemlos nebeneinander existieren. Allerdings bei geringerem Tempo und bei gegenseitiger Rücksichtnahme. Langsam – freundlich – sicher lautete unser Motto. Das Resultat ist eine spürbare, positive Belebung der Innenstadt, von der alle profitieren: das Gewerbe, weil freie Bewegung zu Fuss Kunden bringt, die Bevölkerung, weil das Einkaufen angenehmer und alle Verkehrsteilnehmenden, weil das Verkehrsklima wesentlich ruhiger geworden ist.»

Kurt Schürch,
Stadt Burgdorf, Mitglied
der Projektleitung Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf



Die Begegnungszone ermöglicht es allen Verkehrsteilnehmenden die gesamte Fläche der Strasse zu benützen. Fussgängerinnen und Fussgänger haben gegenüber dem Fahrverkehr Vortritt.



Zwingende und freiwillige Massnahmen

Zwingend sind...

- ... auffällige Tore oder torähnliche Situationen, die den Übergang vom verkehrsorientierten Strassennetz in die verkehrsberuhigte Zone verdeutlichen.
- ... Rechtsvortritt bei Verzweigungen, ausser wenn die Verkehrssicherheit eine abweichende Regelung durch Signale erfordert. Eine solche Signalisation soll nur dann ins Auge gefasst werden, wenn sonst ein unverhältnismässiger Aufwand zur Realisierung des Rechtsvortritts betrieben werden müsste (zum Beispiel Abbruch einer Mauer, um die erforderliche Sichtweite zu erreichen).
- ... der konsequente Verzicht auf Fussgängerstreifen in Begegnungszonen. 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 grossem Fussgängeraufkommen im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs).

Zu verzichten ist grundsätzlich auf...

- ... Längsmarkierungen (Sicherheits-, Längs- und Randlinien)
- ... Lichtsignalanlagen

Allenfalls erforderlich...

- ... können weitere verkehrstechnische oder bauliche Massnahmen sein, um das angestrebte Ziel zu erreichen. Die Kantone und Gemeinden sind frei, aus der grossen Palette von Massnahmen (siehe Abschnitt «Flankierende Massnahmen», Seite 22) die geeigneten auszuwählen. Damit können vollständig auf die spezifische Situation ausgerichtete Massnahmen den Zonencharakter optimal zum Ausdruck bringen und den Fahrverkehr beim Einhalten der signalisierten Geschwindigkeit unterstützen.



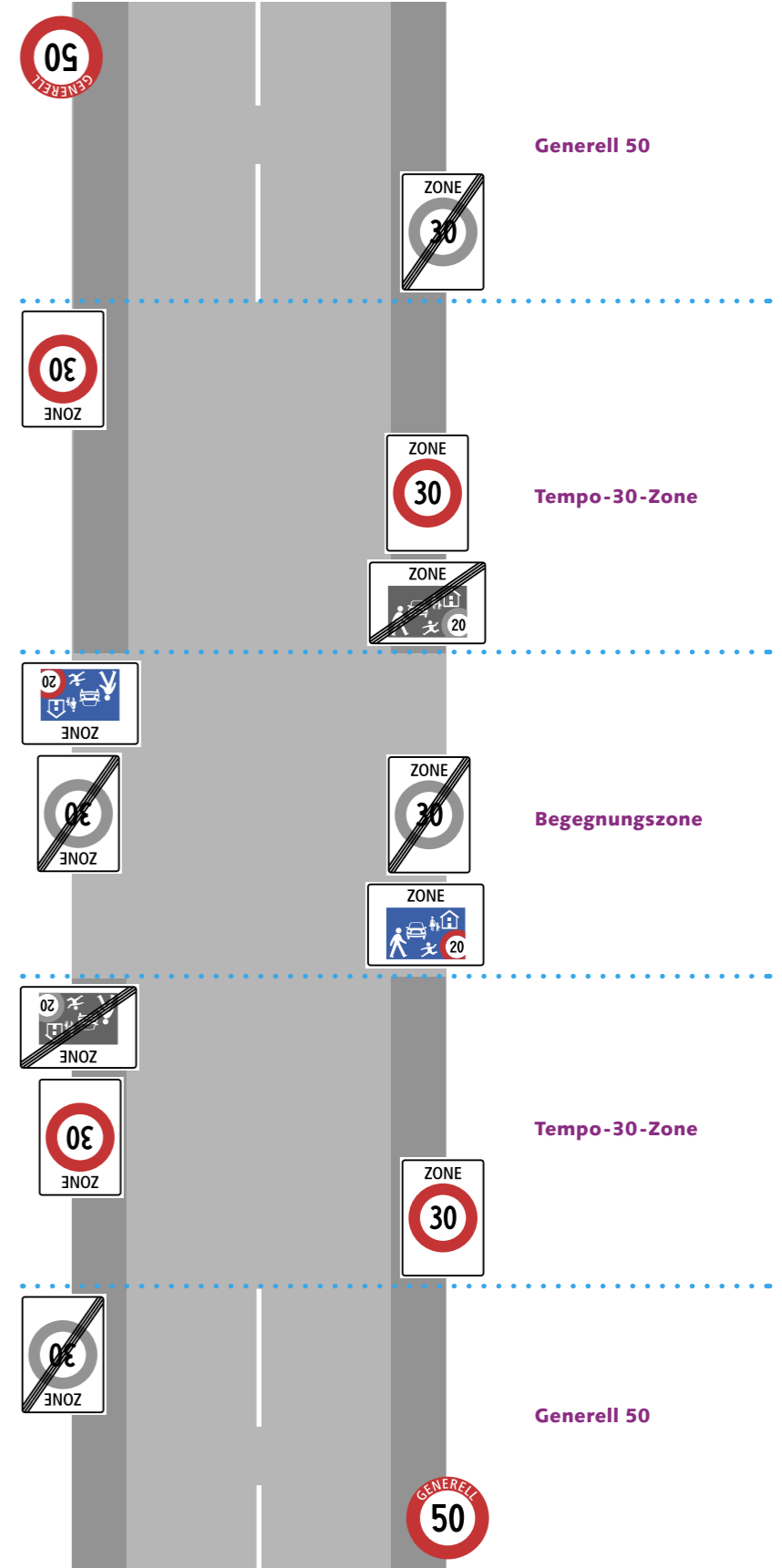
Je nach Situation sind allenfalls grössere bauliche Massnahmen notwendig, um eine attraktive Tempo-30-Zone zu realisieren.



Zusätzlich zur Signalisation verdeutlicht eine Bodenmarkierung den Zoneneingang.

Signalisation bei geschachtelten Zonen

Es ist möglich, eine Zone innerhalb einer anderen Zone anzuordnen («geschachtelte Zonen»). In einem solchen Fall ist der Signalisation besondere Beachtung zu schenken. Das Ende-Signal einer Zonensignalisation zeigt an, dass wiederum die allgemeinen Verkehrsregeln gelten. Das bedeutet, dass beispielsweise nach dem Signal «Ende der Begegnungszone» wieder die allgemeine Höchstgeschwindigkeit 50km/h und das Vortrittsrecht des Fahrverkehrs gelten. Wenn jedoch unmittelbar auf eine Begegnungs- eine Tempo-30-Zone folgt beziehungsweise umgekehrt, dann gelten dort nicht die allgemeinen Verkehrs-, sondern die speziellen Regeln der folgenden Zone. In solchen Fällen ist daher nicht nur das Ende der einen Zone, sondern auch der Beginn der folgenden Zone zu signalisieren.



Eine möglichst eindeutige Torsituation macht den Fahrverkehr auf den Zoneneintritt aufmerksam. Sie kann auf unterschiedliche Weise herbeigeführt werden.



Flankierende Massnahmen

Versetzte Parkfelder

Eine der einfachsten und wirksamsten Massnahmen ist die Realisierung versetzter Parkfelder. Der Verkehr wird beruhigt und den Anwohnenden stehen Parkflächen zur Verfügung.



Markierung «Rechtsvortritt» in Tempo-30-Zonen

Mit dieser Markierung können die Vortrittsverhältnisse in einer schlecht wahrnehmbaren Verzweigung verdeutlicht werden.



Markierung «Kinder»

Um im Bereich von Schulen eine erhöhte Aufmerksamkeit zu erreichen, bewährt sich eine solche Bodenmarkierung.



Verdeutlichung der Höchstgeschwindigkeit in Tempo-30- und Begegnungszonen

Diese Bodenmarkierung (Tempo 30 bzw. Tempo 20) erinnert innerhalb der Zone an die geltende Höchstgeschwindigkeit.



Auf Seite 28 werden Möglichkeiten für Verkehrsberuhigungsmassnahmen ohne Senkung der Höchstgeschwindigkeit erläutert.

In den meisten Fällen kann das angestrebte Ziel – insbesondere das vorgegebene Geschwindigkeitsniveau – nicht allein durch das Anbringen von Signalen erreicht werden. Als wirksam erweisen sich in diesem Fall flankierende Massnahmen. Das Ausmass solcher zusätzlich vorzunehmenden Korrekturen kann nach den bei Tempo-30- und Begegnungszonen vorgesehenen Nachkontrollen (siehe Seite 24) schrittweise erkannt und festgelegt werden.

Abgesehen von den zwingend vorgeschriebenen verkehrstechnischen und gestalterischen Massnahmen (siehe Seite 20) können die Kantone und Gemeinden aus der grossen Palette der in den Normen vorgesehenen flankierenden Massnahmen die der Situation angemessene auswählen. Wichtig ist zudem, dass die Strassen auch von allen dort zugelassenen Fahrzeugen (Feuerwehr, Kehrriechtabfuhr, Busse etc.) befahren werden können.

Möglichkeiten zur Verdeutlichung und besseren Durchsetzung von signalisierten Verkehrsmassnahmen finden sich unter anderem in den

- VSS-Normen SN 640 211 bis 213 (Bezugsquelle siehe Anhang Seite 30)
- Weisungen des UVEK vom 19. März 2002 über besondere Markierungen auf der Fahrbahn und der ergänzenden VSS-Norm SN 640 851.



Vertikalversätze

Punktuelle Erhöhungen der Fahrbahn beruhigen den Fahrverkehr und erhöhen die Sicherheit des querenden Langsamverkehrs.

Horizontalversätze

Mit der Verschiebung der Fahrbahnachse lässt sich erreichen, dass der Strassenraum in optisch abgegrenzte Teilräume unterteilt wird. Dadurch erhöht sich die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden.

Seitliche Einengungen

Eine örtliche Reduzierung der Fahrbahnbreite bringt mehr Sicherheit für die Zu-Fuss-Gehenden und den Veloverkehr. Zusätzlich steht dadurch mehr Strassenraum für andere Nutzungen zur Verfügung.

Die Gemeinden sollen möglichst frei ihre Strassen und Plätze gestalten können. Die Normen haben den Zweck, die Grenzen aufzuzeigen und neue Gefahrenquellen zu verhindern.



Erfolge messen

Spätestens ein Jahr nach der Realisierung einer Tempo-30- oder Begegnungszone ist zu überprüfen, ob die angestrebten Ziele erreicht worden sind.

Erfolgskontrollen nach der Einführung von Tempo-30- oder Begegnungszonen beinhalten stets eine quantitative und eine qualitative Dimension. Genauso wichtig wie Geschwindigkeitsmessungen ist die Beobachtung des sonstigen Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden.

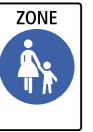
Wo eine Begegnungszone neu dem Verkehr übergeben wird, braucht es Zeit, bis die neuen Rechte wahrgenommen und die neuen Pflichten beachtet werden. Je intensiver beispielsweise die Begegnungszone von Zu-Fuss-Gehenden genutzt wird, desto mehr ist zu beobachten, wie der Fahrverkehr seine Geschwindigkeit den Gegebenheiten anpasst und dadurch auch das Tempolimit einhält.

Bei der Überprüfung stehen folgende Fragen im Vordergrund:

- Konnten das signalisierte Geschwindigkeitsniveau sowie die stärkere Gewichtung der Wohn- und Geschäftsnutzung gegenüber der Verkehrsfunktion erreicht werden?
- Werden die geltenden Regeln (z.B. das Vorrtrittsrecht der Zu-Fuss-Gehenden in der Begegnungszone) beachtet?
- Sind die Sicherheitsdefizite behoben, beispielsweise bestehende Unfallschwerpunkte entschärft worden?

Falls die Ziele (noch) nicht erreicht wurden, sind aus der vorhandenen Palette von flankierenden Massnahmen weitere Elemente umzusetzen.





Fussgängerzone

Mit dieser Massnahme ist eine optimale Verkehrsberuhigung auf Nebenstrassen möglich. Fussgängerzonen können ohne spezielles Gutachten und ohne Nachkontrolle angeordnet werden.

Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise zugelassen und soll zeitlich eingeschränkt werden. Ausnahmen sind nur sehr restriktiv zu gewähren und sollen dem Sinn der Zone nicht widersprechen (z. B. für Anwohnende oder zum Güterumschlag). Es darf nur im Schritt-Tempo gefahren werden, und die Zu-Fuss-Gehenden haben stets Vortritt. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.

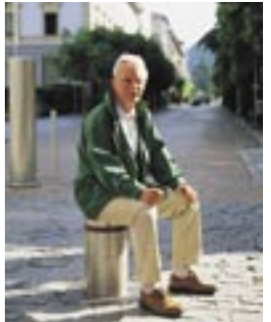
Auch der Veloverkehr ist nur ausnahmsweise und bei besonderer Signalisation zugelassen. Velos dürfen im Rahmen der

allgemeinen Vorschriften über das Parkieren überall abgestellt werden.

Innerhalb der Fussgängerzonen ist grundsätzlich auf Signale und Markierungen zu verzichten, ausser für den ruhenden Verkehr.

Besondere verkehrstechnische oder bauliche Massnahmen innerhalb der Zone erübrigen sich. Dem ausnahmsweise zugelassenen Fahrverkehr muss allein auf Grund der Signalisation am Zoneingang bewusst sein, dass er sich hier vollumfänglich den Zu-Fuss-Gehenden unterzuordnen hat.

In der Fussgängerzone ist die gesamte Strassenfläche den Zu-Fuss-Gehenden vorbehalten. Diese Zone ist besonders geeignet für das Spielen und für die Benutzung fahrzeugähnliche Geräte. Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise und in beschränkter Form zugelassen.



«Gute Akzeptanz für Fussgängerzonen.»

«Im Zentrum von Bellinzona konnte auf Initiative des Gemeinderates eine Fussgängerzone realisiert werden. Auf der Piazza Nosetto steht heute an Stelle einer der ersten Ampeln des Kantons ein Nussbaum. Die Bevölkerung hat die Neuerung gut aufgenommen. Mit dem Gewerbe konnte eine Lösung für die Anlieferung der Waren gefunden werden. Jetzt wird noch darüber diskutiert, ob der öffentliche Verkehr nicht doch wieder eine Haltestelle in dieser Zone bedienen soll. Es braucht halt manchmal Zeit, bis sämtliche Faktoren stimmen. Dann aber wird eine Innenstadt wirklich aufgewertet.»

Marco Sailer,
Kantonsverwaltung Tessin



Verschiedene Gesichter von Fussgängerzonen

Fussgängerzonen sind häufig im Bereich historischer Stadtzentren. Sie können jedoch auch in Einkaufszonen eine gute Lösung sein – sowohl für die Einkaufenden als auch für das Gewerbe.

Weitere Massnahmen mit verkehrsberuhigender Wirkung

Nebst den bisher erwähnten, speziell zum Zweck der Verkehrsberuhigung vorgesehenen Massnahmen mit Tempobeschränkungen bestehen weitere strassenverkehrsrechtliche Möglichkeiten, die eine verkehrsberuhigende Wirkung haben können, wie beispielsweise zeitlich beschränkte oder unbeschränkte Total- oder Teilfahrverbote, Parkbeschränkungen oder Kreisverkehrsplätze.

Fahrverbote

können aus Sicherheitsgründen oder zum Schutz der Quartierbevölkerung angeordnet werden – allenfalls mit einer Zusatztafel zeitlich beschränkt oder mit Ausnahmen für die Zubringer ergänzt. Dies ist beispielsweise sinnvoll, wenn ein Quartier vom Durchgangsverkehr, vom Schwerverkehr, der die schmalen Quartierstrassen als Abkürzung benutzt, oder in der Nacht von lärmintensivem Verkehr belastet wird. Die Lage der Strasse im Verkehrsnetz ist dabei angemessen zu berücksichtigen. Um unerwünschte Verkehrsverlagerungen mit negativen Auswirkungen auf andere Ortsteile zu verhindern, sind die Aspekte der Gesamtverkehrsplanung und der Verhältnismässigkeit der Massnahmen zu berücksichtigen.



Fahrverbot mit Anwohnerberechtigung



Fahrverbot mit erlaubtem Zubringerdienst



Fahrverbot mit zeitlicher Einschränkung

Parkbeschränkungen

Unbewirtschaftete Parkplätze ziehen häufig orts- und quartierfremden Verkehr (vor allem Pendler) an. Dies führt einerseits zu einer Verknappung des Parkraums und andererseits zu einer Beeinträchtigung der Wohnqualität durch den ortsfremden Verkehr. Mit der Einführung von Blauen Zonen, gebührenpflichtigen oder zeitlich beschränkten Parkplätzen kann vor allem der Pendlerverkehr wirksam eingeschränkt und die Wohnqualität in den Quartieren erhöht werden. Den Anwohnenden kann gestützt auf kommunales Recht das zeitlich unbeschränkte Parkieren ihrer Fahrzeuge gestattet werden.



Parkieren gegen Gebühr



Parkieren mit Parkscheibe

Mit Parkbeschränkungen kann der Suchverkehr von Pendlern markant eingeschränkt und dadurch ein Quartier wirksam beruhigt werden.

Rechtsgrundlagen

1. **Strassenverkehrsgesetz** vom 19.12.1958 (SVG; SR 741.01)
www.admin.ch/ch/d/sr/7/741.01.de.pdf
 - Art. 3, Befugnisse der Kantone und Gemeinden
 - Art. 32 Abs. 3, Gutachten bei Tempomassnahmen
2. **Signalisationsverordnung** vom 5.9.1979 (SSV; SR 741.21)
www.admin.ch/ch/d/sr/7/741.21.de.pdf
 - Art. 2a, Zonensignalisation
 - Art. 18, Allgemeines Fahrverbot
 - Art. 19, Teilfahrverbote, Fussgängerverbot
 - Art. 22a, Tempo-30-Zone
 - Art. 22b, Begegnungszone
 - Art. 22c, Fussgängerzone
 - Art. 48, Parkbeschränkungen
 - Art. 72 Abs. 3, Besondere Markierungen
 - Art. 107 Abs. 5, Verhältnismässigkeitsprinzip
 - Art. 108, Abs. 4, Gutachten für Tempomassnahmen
 - Art. 108, Abs. 5 Bst. e, Höchstgeschwindigkeit in Tempo-30- bzw. Begegnungszonen
 - Art. 108, Abs. 6, Zuständigkeit des UVEK zur Regelung von Einzelheiten
3. Verordnung vom 25.4.1990 über **Beiträge an strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss Luftreinhalte-Verordnung** (SR 725.116.244)
www.admin.ch/ch/d/sr/c725_116_244.html
4. Verordnung des UVEK vom 28.9.2001 über die **Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen** (SR 741.213.3)
www.admin.ch/ch/d/sr/7/741.213.3.de.pdf
5. Weisungen des UVEK vom 19.3.2002 über **besondere Markierungen auf der Fahrbahn**
www.astra.admin.ch/html/de/downloads
6. Im Zusammenhang mit der Verkehrsberuhigung bedeutsame **Normen des VSS** (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute, Seefeldstrasse 9, 8008 Zürich; info@vss.ch)
mit rechtsverbindlichem Charakter, im Sinne einer UVEK-Weisung:
 - SN 640 241 Fussgängerstreifen
 - SN 640 851 Besondere Markierungen
 mit empfehlendem Charakter:
 - SN 640 211 Entwurf des Strassenraumes; Grundlagen
 - SN 640 212 Entwurf des Strassenraumes; Gestaltungselemente
 - SN 640 213 Entwurf des Strassenraumes; Verkehrsberuhigungselemente

Anforderungen an ein Gutachten

Die Realisierung von Tempo-30- und Begegnungszonen wurde im Jahre 2002 auf Grund der Änderung des Bundesrechts vereinfacht. Ein Kurzbericht mit den notwendigen Plänen reicht für das Bewilligungsverfahren. Das Gutachten enthält im Wesentlichen folgende Punkte:

- Ist-Zustand
 - Strassenhierarchie in der Gemeinde
 - Sicherheitsdefizite in den betreffenden Zonen
 - Unfallgeschehen in den betreffenden Zonen
 - Angaben zum aktuellen Geschwindigkeitsniveau (V_{50} und V_{85}) in den betreffenden Zonen
 - Nutzungsansprüche an die entsprechenden Strassen und Plätze
 - Übersichtspläne
- Umschreibung der Ziele und Randbedingungen
 - Verringerung der Geschwindigkeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Lebens- und Wohnqualität
 - Wirkungsvollerer Schutz des Langsamverkehrs
 - Stärkere Gewichtung der Wohn- und Geschäftsnutzung gegenüber der Verkehrsfunktion
- Massnahmen und Auswirkungen (durch Pläne/Planausschnitte dokumentiert)
 - Massnahmen zu Gunsten der Verkehrssicherheit
 - Massnahmen zu Gunsten der Wohn- und Lebensqualität
 - Massnahmen zu Gunsten des lokalen Gewerbes
 - Auswirkungen
- Schlussfolgerungen

Ansprechstellen

Bund

ASTRA, Bundesamt für Strassen, 3003 Bern, Abteilung Strassenverkehr,

- Bereich Verkehrsregeln
- Bereich Langsamverkehr

info@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch

Kantone

AG Baudepartement des Kantons Aargau, Unterabteilung Verkehrs- und Elektrotechnik, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau

hans.stadler@ag.ch

AI Kantonspolizei Appenzell Innerrhoden, Verkehrspolizei, Unteres Ziel 20, 9050 Appenzell

albert.ulmann@kapo.ai.ch

AR Kantonspolizei Appenzell Ausserrhoden, Verkehrs- und Einsatzpolizei, Haus 5a, 9043 Trogen

kurt.lutz@kapo.ar.ch

BE Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Verkehrstechnik, Schermenweg 5, 3001 Bern

beat.schweizer@pom.be.ch

BL Polizei Basel-Landschaft, Hauptabteilung Verkehrssicherheit, Brühlstrasse 43, 4415 Lausen

hanspeter.roth@pol.bl.ch

BS Hochbau- und Planungsamt Kanton Basel-Stadt, Hauptabteilung Planung, Rittergasse 4, Postfach, 4001 Basel

barbara.auer@bs.ch

FR Service des ponts et chaussées, Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

guzzinatil@fr.ch

GE Office des transports et de la circulation, Rue du Stand 20, 1204 Genève

otc.secretariat@etat.ge.ch

GL Kantonspolizei Glarus, Verkehrstechnischer Dienst, Spielhof 12, 8750 Glarus

anton.landolt@gl.ch

GR Kantonspolizei Graubünden, Verkehrstechnik, Ringstrasse 2, 7000 Chur

guido.simeon@kapo.gr.ch

JU Service des Ponts et Chaussées, Rue St-Maurice 7b, 2800 Delémont 1

hubert.kottelat@jura.ch

LU Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern, Verkehrstechnik, Arsenalstrasse 43, 6010 Kriens

ruedi.zobrist@lu.ch

NE Service des ponts et chaussées, Bureau de signalisation et circulation, rue Pourtalès 13, Case postale 2856, 2001 Neuchâtel

patrice.blanc@ne.ch

NW Verkehrs- und Sicherheitspolizei, Kreuzstrasse 1, 6371 Stans

othmar.achermann@nw.ch

OW Kantonspolizei Obwalden, Verkehrs- und Sicherheitspolizei, Postfach 1561, 6061 Sarnen

urban.ming@ow.ch

SH Tiefbauamt des Kantons Schaffhausen, Abteilung Strassen, Rosengasse 8, 8200 Schaffhausen

marcel.steinemann@ktsh.ch

SG Kantonspolizei St. Gallen, Verkehrstechnik, Klosterhof 12, 9001 St. Gallen

sepp.hutter@kaposg.ch

SO Abteilung Verkehrsmassnahmen, Ambassadorshof, 4509 Solothurn

rolf.ziegler@ddi.so.ch

SZ Tiefbauamt des Kantons Schwyz, Stab Kantonsingenieur, Bahnhofstrasse 9, Postfach 1251, 6431 Schwyz

elmar.schnellmann@sz.ch

TG Tiefbauamt des Kantons Thurgau, Planung und Verkehr, Verwaltungsgebäude, Promenade, 8510 Frauenfeld

peter.staub@kttg.ch

TI Divisione delle costruzioni, Via Ghiringhelli 19, 6502 Bellinzona

michele.raggi@ti.ch

UR Amt für Tiefbau, Stab Kantonsingenieur, Verkehrswesen, Klausenstrasse 2, 6460 Altdorf

beat.planzer@ur.ch

VD Service des routes, Division trafic et Service de l'aménagement du territoire, Avenue de l'Université 3, 1014 Lausanne

franz.gerber@sr.vd.ch

VS Kantonale Kommission für Strassensignalisation / Commission cantonale de Signalisation Routière, Rue des Iles, Les Ronquoz, 1951 Sion

freddy.aymon@admin.vs.ch

ZG Zuger Polizei, Dienstleistungszentrum Verkehr, Verkehrstechnik, An der Aa 4, 6300 Zug

hansruedi.gadient@polizei.zg.ch

ZH Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, Postfach, 8021 Zürich

weis@kapo.zh.ch

Fachorganisationen, Verkehrsverbände und Hochschulen

ACS Automobil Club der Schweiz, Wasserwerkstrasse 39, Postfach, 3000 Bern 13

acszv@acs.ch
www.acs.ch

bfu Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung, Laupenstrasse 11, Postfach 8236, 3001 Bern

info@bfu.ch
www.bfu.ch

EPFL Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, Laboratoire dynamiques territoriales, 1015 Lausanne

dominique.vondermuehl@epfl.ch
<http://ladyt.epfl.ch>

ETH Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme IVT, ETH Hönggerberg, 8093 Zürich

sekretariat@ivt.baug.ethz.ch
www.ivt.baug.ethz.ch

Fussverkehr Schweiz, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich

info@fussverkehr.ch
www.fussverkehr.ch

Interessengemeinschaft Velo Schweiz, Bollwerk 35, Postfach 6711, 3001 Bern

info@igvelo.ch
www.igvelo.ch

SVK Schweizerische Velokonferenz, Rothstrasse 5, 8057 Zürich

info@velokonferenz.ch
www.velokonferenz.ch (in Vorbereitung)

TCS Touring Club der Schweiz, Verkehrssicherheit, Strassengestaltung, Chemin de Blandonnet 4, Case postale 820, 1214 Vernier

sro@tcs.ch
www.tcs.ch

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Aarberggasse 61, Postfach, 3000 Bern 2

consulting@verkehrsclub.ch
www.vcs-ate.ch

Weitere Informationsmittel



Tempo 30 in Quartieren

Ein knappes, aber präzises Merkblatt für Planer und Behörden, wie die revidierten, vereinfachten Verordnungen vom 1. Januar 2002 umgesetzt

werden können. Zu beziehen unter:
http://shop.bfu.ch/pdf/682_43.pdf
bfu, Laupenstrasse 11, Postfach,
3001 Bern, Tel. 031 390 22 22,
Fax 031 390 22 30



Kinderleicht Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen einführen

Der Fonds für Verkehrssicherheit hat in Zusammenarbeit mit dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) eine Dokumentation zum Vorgehen für

die Realisierung von Zonen mit Tempobeschränkungen erarbeitet.

www.tempo30.ch

Die Arbeitshilfen sind als PDF-File vorhanden.



Sicherheit in den Quartieren

Eine umfassende Dokumentation über die Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit auf den Quartierstrassen.

Zu beziehen als Artikel-Nr. A13.541.600.2 beim Touring Club Schweiz (TCS),
Chemin de Blandonnet 4, Postfach 820,
1214 Vernier/Genf, Tel. 022 417 27 27,
Fax. 022 417 20 20

Impressum

Herausgeber:

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

©2003, ASTRA, Bern
www.astra.admin.ch

Inhalt:

Erarbeitet von einer ASTRA-internen Arbeitsgruppe unter der Leitung von Peter Friedli, Bereich Verkehrsregeln.

Konzept, Gestaltung:

Bruckert/Wüthrich, Olten

Redaktion:

Aebi, Schlup & Partner AG,
Grenchen

Bilder:

Alle Bilder ohne Vermerk wurden erstellt von Markus Senn, Evillard

Bezug:

BBL
Vertrieb Publikationen
CH-3003 Bern
www.bundespublikationen.ch

Bestellnummern:
Deutsch 308.954.d
Französisch 308.954.f
Italienisch 308.954.i

Download:

www.astra.admin.ch

08.03 3000 96334

Bezug Expertenbericht «Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich»:

Dokumentationsdienst
ASTRA, 3003 Bern



Bundesamt für Strassen
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle strade
Uffizi federal da vias

frei gehen respektiert werden Orte beleben

Verkehr beruhigen