

Tempo-30-Zonen

Konzept zur Bürgerinformation
30.01.2012



Projektteam

L. Raymann
S. Birchmeier

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Druck: 16. Februar 2012

\\stadelhofen_a\projekte\211211\40_BEARBEITUNG\42_Berichte\211211.01_Zonensignalisation
T30\120130_Konzept Zonensignalisation T30_V1_0.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Absicht und Zielsetzungen	1
2	Rechtsgrundlage für Begegnungs- und Tempo-30-Zonen	1
3	Abgrenzung der Tempo-30-Zonen. Übersichtsplan.....	1
4	Verfahren	2
5	Formelles Gutachten	3
6	Bauliche Massnahmen	3
7	Finanzierung	3
8	Antworten auf Argumente zu Tempo-30-Zonen.....	4

Anhänge

A1 Quellenverzeichnis

A2 Mögliche Gebiete für Tempo-30-Zonen in der Gemeinde Freienbach

1 Absicht und Zielsetzungen

Über das gesamte Gemeindegebiet soll flächendeckend aufgezeigt werden, wo mit welchen Grenzen zweckmässigerweise Zonen für Tempo 30 gebildet werden können. Das Bauamt und der Gemeinderat Freienbach möchten mit diesem Dokument grundsätzlich darlegen, wie Tempo-30-Zonen auf dem Gemeindegebiet beurteilt und entschieden werden. Das Dokument dient in erster Linie als Verwaltungshilfe. Zudem möchten die Gemeindeverantwortlichen damit die interessierte Öffentlichkeit über diese allgemeinen Rahmenbedingungen informieren.

Bauamt und Gemeinderat unterstützen die interessierte Bevölkerung in der Realisierung von Tempo-30-Zonen. Sie sind motiviert, solche Zonen zu fördern, weil diese helfen, die Siedlungsgebiete vor nicht angepasstem motorisiertem Verkehr zu schützen. Diese Zonen unterstützen auch die Zielsetzungen des kommunalen Mobilitätsmanagements (Förderung des Fuss- und Veloverkehrs), sowie die Bestrebungen der Gemeinde Freienbach auf dem Weg zur Energiestadt

Das vorliegende Dokument ist in erster Linie ein *Vorgehenskonzept* und kein konkreter Massnahmenplan. Eine Willensäusserung ist im einzelnen Anwendungsfall notwendig und in einem transparenten Prozess zu entwickeln.

2 Rechtsgrundlage für Tempo-30-Zonen

Für Tempo-30-Zonen gelten die strassenverkehrsrechtlichen Vorgaben der Signalisationsverordnung (SSV), SR 741.21, vom 5. September 1979 (Stand am 1. Dezember 2011), insbesondere Art. 2a, Zonensignalisation, Abs. 5 und Abs. 6. Weitere Literatur siehe Anhang A1 Quellenverzeichnis.

3 Abgrenzung der Tempo-30-Zonen. Übersichtsplan

Die aus Sicht der Gemeinde für Tempo-30-Zonen geeigneten Siedlungsgebiete sind für die Ortsbereiche Bäch, Freienbach, Wilen, Pfäffikon und Hurden im Anhang A2 grafisch dargestellt. Sie sind Ergebnis einer Diskussion im Rahmen der Kommission Interdisziplinäre Planungsgruppe und zeigen die Beurteilung aus einer gesamtkommunalen Sicht. Die dargestellten Abgrenzungen sind unter Berücksichtigung gesamtschweizerischer Erfahrungen entstanden und berücksichtigen sowohl verkehrstechnische Aspekte als auch die Bildung geeigneter, möglichst grossflächiger geschlosse-

ner Quartiere. Eine Stückelung in kleine Einzelzonen muss aus verkehrspsychologischen Überlegungen vermieden werden.

Die in den Abbildungen in Anhang 2 dargestellten „Wolken“-Flächen zeigen in erster Linie die jeweils betroffenen *Siedlungsgebiete*, welche als Tempo-30-Zonen geschützt werden sollen. Im Rahmen der je Zone zu erstellenden Gutachten ist die genaue Abgrenzung der mit dem Verkehrsregime Tempo 30 zu belegenden Strassenzüge vorzunehmen resp. zu begründen.

Zu beachten ist, dass alle im Erschliessungsplan aufgeführten Hauptverkehrs- und Groberschliessungsstrassen öffentliche Strassen darstellen. Die übrigen Strassen sind in der Regel privat resp. im Eigentum von Korporationen und Flurgenossenschaften. Tempo-30-Zonen werden jedoch nicht nach diesen Eigentumsrechtlichen Gesichtspunkten beurteilt sondern nach verkehrsrechtlichen und verkehrssicherheitstechnischen Aspekten. Damit ergibt sich jedoch insofern eine Herausforderung, als klarzustellen ist, wie Kosten verursachende bauliche Massnahmen zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung auf Privatstrassen beurteilt werden, und wie deren Finanzierung zu regeln ist (vgl. Ziffer 7).

4 Verfahren

Das Bauamt Freienbach hat bisher folgendes Verfahren gewählt; dieses hat sich bewährt und soll deshalb auch in Zukunft angewendet werden:

- Es gilt der Grundsatz, dass nur dort Tempo-30-Zonen errichtet werden, wo dies von der Bevölkerung und der überwiegenden Mehrheit der allfälligen privaten Eigentümer gewünscht wird. Der Wille für eine Tempo-30-Zone muss im betroffenen Gebiet vorhanden sein.
- Formell genügt es, wenn mehrere Anwohner beim Bauamt einen in der Regel schriftlichen Antrag zur Prüfung einer konkreten Zonenlösung stellen.
- Wenn sich mehrere Anfragen decken prüft der Gemeinderat das Anliegen und entscheidet, ob eine fachliche Prüfung resp. ein formelles Gutachten in Auftrag gegeben werden soll.
- Liegt die fachliche Beurteilung resp. das formelle Gutachten vor, so lädt das Bauamt die Antragsteller und weitere Betroffene zur Meinungsbildung zu offenen Fragen ein. Bewährt haben sich Informations- und Diskussionsveranstaltungen in den betroffenen Quartieren resp. Ortsteilen.
- Nach Klärung der offenen Fragen mit den Interessierten und Betroffenen wird gegebenenfalls das öffentliche Bewilligungsverfahren eingeleitet.

Die Verantwortlichen werden im einzelnen Verfahren alle Optimierungsmöglichkeiten prüfen. Der Einbezug von Hauptstrassenabschnitten in Tempo-30-Zonen ist nur ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Verhältnissen möglich. In der Praxis im Kanton Schwyz hat sich gezeigt, dass solche Lösungen zwischen den verschiedenen Verantwortlichen (Polizei einerseits und Tiefbauamt andererseits) zu starken Zielkonflikten führen können. Die Gemeinden ziehen solche Ausnahmen deshalb nur mit grosser Zurückhaltung in Erwägung, um nicht falsche Hoffnungen zu schüren.

5 Formelles Gutachten

Für die rechtmässige Signalisation von Tempo-30-Zonen sind Fachgutachten notwendig (vgl. Signalisationsverordnung (SSV), SR 741.21, vom 5. September 1979, Art. 108: Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten, Abs. 4). Im Sinne des pragmatischen und bürgernahen Verfahrens beabsichtigt die Gemeinde für jede beantragte Zone als Realisierungseinheit ein separates Gutachten zu erstellen. Damit können die Zonen unabhängig voneinander mit separatem Verfahren und Möglichkeit zur Einsprache zur Ausführung gebracht werden.

6 Bauliche Massnahmen

Der Bedarf baulicher Massnahmen richtet sich nach der Bewilligungspraxis des Kantons Schwyz. Fussgängerstreifen werden mit Ausnahme vor Schulhäusern nicht mehr toleriert. Die Eigentümer von Privatstrassen werden in den Lösungs- und Umsetzungsprozess einbezogen

7 Finanzierung

Sind für die rechtliche Realisierung einer Tempo-30-Zone bauliche Massnahmen notwendig, so erfolgt deren Finanzierung grundsätzlich durch die Strasseneigentümer. Massgebend für die Finanzierung baulicher Massnahmen durch die Gemeinde ist, ob öffentliche Interessen an Schulwegen, Radwegen oder -routen betroffen sind.

Die Finanzierung der Gutachten und die formelle Zonensignalisation werden unabhängig von der Eigentümerschaft in der Regel durch die Gemeinde finanziert.

8 Antworten auf Argumente zu Tempo-30-Zonen

Die Wirkungen von Tempo-30-Zonen entsprechen den Zielen der Verkehrssicherheit. Sie sind im Detail in den Broschüren der bfu (siehe Quellenverzeichnis Anhang A1) dargestellt.

A1 Quellenverzeichnis

Rechtsgrundlagen:

- (1) Verordnung des UVEK vom 28.09.2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, SR 741.213.3
- (2) Signalisationsverordnung (SSV), SR 741.21, vom 5. September 1979 (Stand am 1. Dezember 2011):
 - Art. 2a: Zonensignalisation, Abs. 5 und Abs. 6
 - Art. 108: Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten
- (3) Bau- und Planungsgesetz
- (4) Erschliessungsplan der Gemeinde Freienbach

Fachliteratur:

- (1) Tempo-30-Zonen. bfu-Empfehlung. Bern Oktober 2006
- (2) Tempo-30-Zonen. Langsamer aber sicher. bfu-Publikumsbroschüre 3.003. Bern, 2007
- (3) Tempo-30-Zonen. bfu-Fachbroschüre 2.002. Bern, 2008

A2 Mögliche Gebiete für Tempo-30-Zonen in der Gemeinde Freienbach

Bäch



Abbildung 1: Ortsteil Bäch. Mögliche Gebiete für Tempo-30-Zonen

Kommentare zur Situation im Ortsteil Bäch:

- Für das Gebiet B4 ist eine Abstimmung mit der Gemeinde Wollerau notwendig (Behandlung als geschlossenes Siedlungsgebiet).
- Die Schlyffstrasse wird als Ortsverbindungsstrasse grundsätzlich von einer Tempo-30-Zone ausgenommen; zu prüfen wäre alternativ eine separate Geschwindigkeitsbeschränkung.

Freienbach

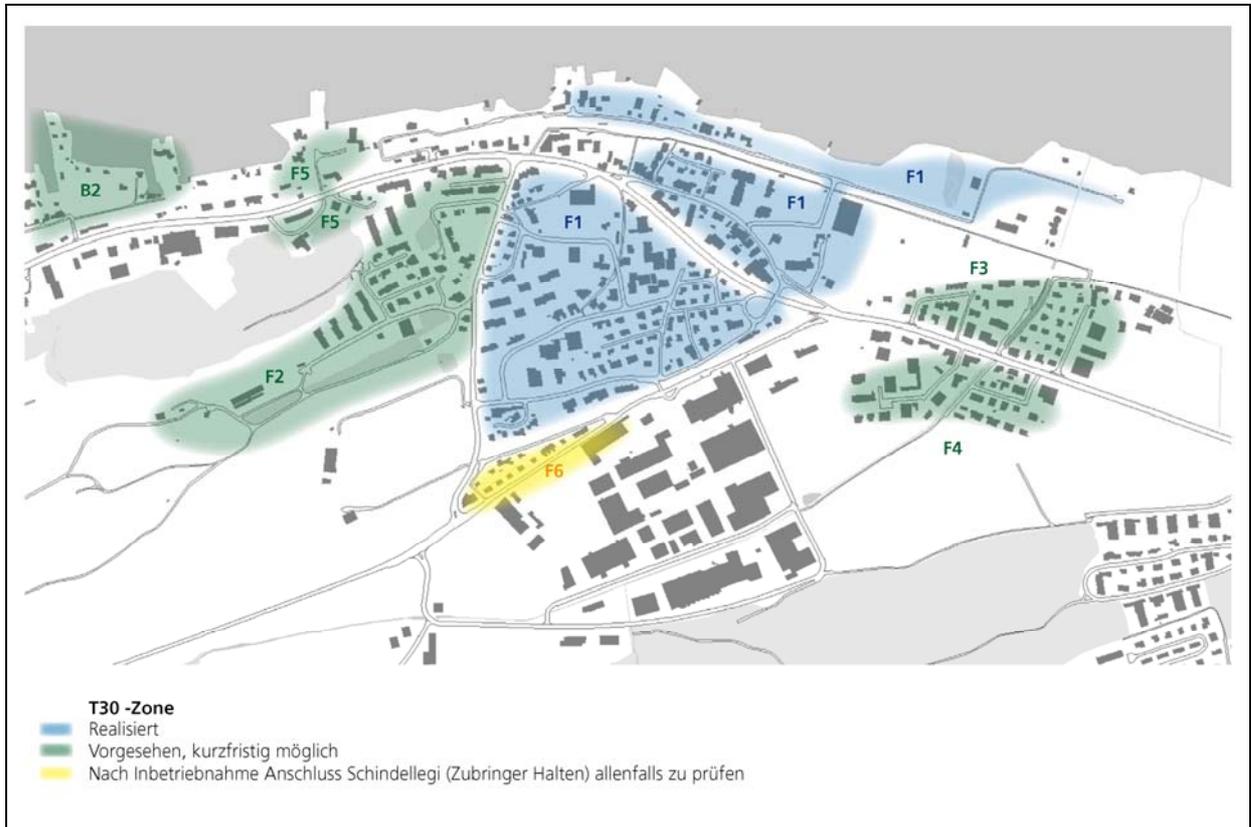


Abbildung 2: Ortsteil Freienbach: Mögliche Gebiete für Tempo-30-Zonen

Kommentare zur Situation im Ortsteil Freienbach:

- Das Gebiet F2 kann als Ausdehnung des bereits als Tempo-30-Zone ausgewiesenen Gebietes F1 betrachtet werden.
- Das Gebiet F6 entlang der Wolleraustrasse ist als Tempo-30-Zonen allenfalls nach Inbetriebnahme eines Zubringers Vollanschluss Schindellegi (Anschluss Halten) zu prüfen.

Wilten

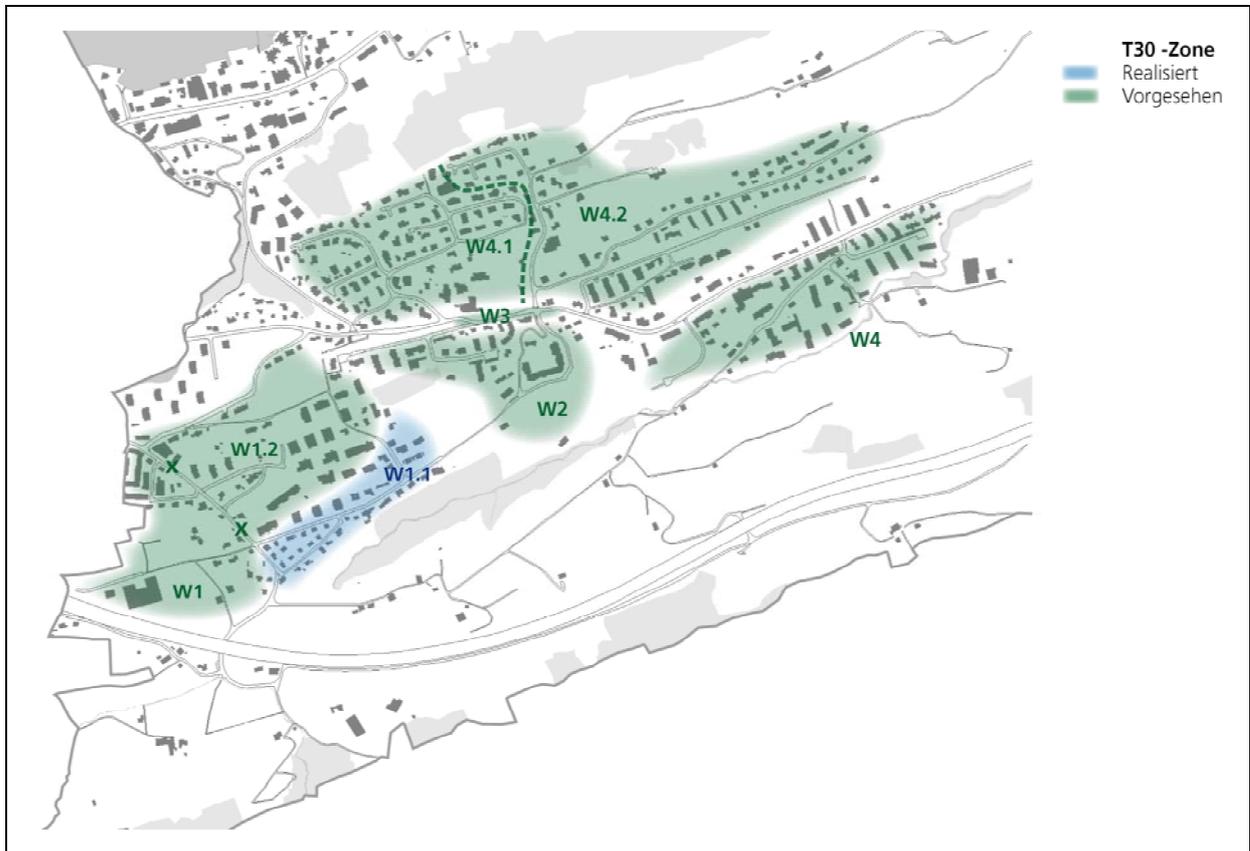


Abbildung 3: Ortsteil Wilten. Mögliche Gebiete für Tempo-30-Zonen

Kommentare zur Situation im Ortsteil Wilten:

- Die heutige Signalisation *Höchstgeschwindigkeit 40 km/h* auf der Fällmisstrasse würde bei einer Signalisation Tempo-30-Zone im Gebiet W1.2 hinfällig. Die Fällmisstrasse würde neu Teil der Tempo-30-Zone.
- Der Entscheidungsprozess zum Gebiet W3 erfolgt im Rahmen des Projektes Dorfplatz
- Die Gebiete W2, W3, W4.1 und W4.2 bilden im Endzustand eine umfassende Zone. Sie können zeitlich in beliebiger Reihenfolge resp. in beliebiger Kombination beschlossen und realisiert werden.

Pfäffikon

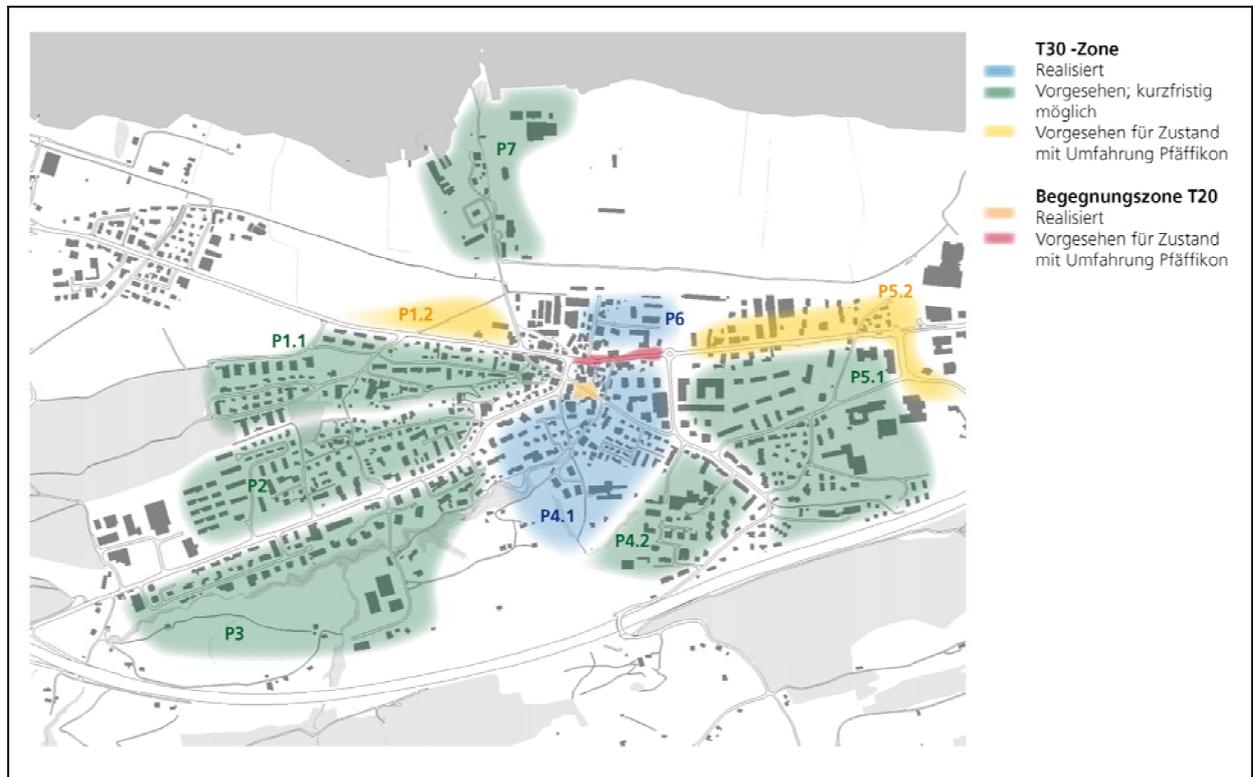


Abbildung 4: Ortsteil Pfäffikon. Mögliche Gebiete für Tempo-30-Zonen

Kommentare zur Situation im Ortsteil Pfäffikon:

- Die Schindellegistrasse könnte mit der Inbetriebnahme von Vollanschluss Schindellegi (Halten) und Zubringer Freienbach die Gebiete P2 / P3 ergänzen und zu einer grossen Tempo-30-Zone verbinden
- Der Einbezug der Etzelstrasse ab nördlich der Nationalstrasse A3 in die Zone 4.2, und deren Kombination mit den Zonen P4.1 und P5.1 wäre als Option zu prüfen.

Hurden



Abbildung 5: Ortsteil Hurden. Mögliche Gebiete für Tempo-30-Zonen

Kommentare zur Situation im Ortsteil Hurden:

- Die Gebiete H1, H2 und H3 sind je nach Anwohnerinteressen auch als 1 Zone kombinierbar