

Tempo 30 Argumentarium zu Tempo 30-Zonen in den Gemeinden

Inhalt

1.	Einleitung	1
2.	Haltung der SVP auf eidgenössischer und kantonaler Ebene	2
3.	Haltung der SVP auf Gemeindeebene	2
4.	Vorgehen bei geplanter Einführung von T30	3
a.	Gemeinderat	3
b.	SVP-Ortssektion im Hinblick auf Vorlage an die Gemeindeversammlung	3
c.	SVP-Ortssektion im Hinblick auf eine Urnenabstimmung	4
d.	Betroffene Anwohner gegen den Festsetzungsbeschluss	4
5.	Argumentation des Gemeinderats	5
6.	Argumentation der SVP-Ortssektion im Vorfeld einer Gemeindeversammlung	7
	Anhang	8

1. Einleitung

Die SVP und der Schweiz. Gewerbeverband vertraten am 4. März 2001 eine klare Position und konnten gegen den Rest der Schweiz die Einführung von generell Tempo 30 innerorts (d.h. neben den Quartierstrassen auch auf Hauptstrassen) mit 55% Nein-Anteil abwenden.

Trotzdem muss festgestellt werden, dass Tempo 30 zwar nicht auf Bundesebene, aber durch die Gemeinden doch eingeführt wird, und seit dem Bundesgerichtsurteil zu Münsingen sogar auf Hauptstrassen!

2. Haltung der SVP auf eidgenössischer und kantonaler Ebene

Sowohl das Parteiprogramm der SVP Schweiz wie auch dasjenige der SVP des Kantons Zürich formulieren das übergeordnete Ziel gleichlautend:

Strasse: Verkehrsfluss gewährleisten

Der Gewährleistung des Verkehrsflusses auf dem gesamten schweizerischen/kantonalen Strassennetz kommt aufgrund der Bevölkerungszunahme entscheidende Bedeutung zu. Unternehmer, Handwerker, Angestellte, Pendler, Einwohner und Touristen sind auf ein zuverlässiges und störungsfreies Strassensystem angewiesen. Der Rückbau von Strassenraum und damit gekoppelte, flankierende bauliche und betriebliche Massnahmen (Signalisationsänderungen, Verkehrsregelsysteme, Bushaltestellen, Mischverkehrszonen und Fahrbahnverengungen) beeinträchtigen den Verkehrsfluss entscheidend.

Das Bundesgerichtsurteil zu Münsingen (BGE 136 II 539; 1C 17/2010; „TCS vs. Münsingen/Regierungsrat Kt. BE“) schuf eine neue Ausgangslage, indem es befand, dass die Integration einer Kantonsstrasse in die T30-Zone zulässig sei. In den folgenden Jahren hat sich gezeigt, dass vorwiegend die Stadt Zürich, aber auch in Einzelfällen Gemeinden die Einführung von T30 auch auf Strassen von überregionaler Bedeutung planen.

Mit der allgemeinen Forderung nach Gewährleistung des Verkehrsflusses lehnt die SVP auf kantonaler und eidgenössischer Ebene die Einführung von T30 auf Staatsstrassen kategorisch ab.

Auch der Zürcher Regierungsrat hat klargestellt, dass er T30 auf Staatsstrassen ebenfalls ablehnt.

3. Haltung der SVP auf Gemeindeebene

Die eidg. und kantonalen SVP-Parteiprogramme enthalten keine explizite Aussage zu Tempo 30 (nachfolgende T30 genannt), weil im Regelfall Gemeindestrassen betroffen sind.

Die Gewährleistung des Verkehrsflusses wird durch T30 genau nicht angestrebt. Da aber der Verkehrsfluss auch auf Gemeindestrassen gewährleistet werden soll und sich die SVP vehement gegen den Rückbau von Strassenraum und Fahrbahnverengungen wehrt (siehe Kap. 2), ist klar, dass dies auch auf Gemeindeebene und somit auch auf Quartierstrassen gelten soll.

Die SVP hält das Prinzip der Eigenverantwortung hoch und unterstützt daher die freiwillige Anpassung der Geschwindigkeit auch auf ein tieferes wie erlaubtes Niveau. Enge Quartierstrassen, die seit jeher keine Ausnutzung der zulässigen 50 km/h erlauben, und ein besseres Tempo-Bewusstsein, wie es durch mobile Geschwindigkeitsanzeigen („Speedy“) geschaffen werden, führen dazu, dass innerorts in vielen Fällen tiefere und situationsgerechtere Geschwindigkeiten gefahren werden.

Die mittlerweile mehr als zehnjährigen Erfahrungen zeigen, dass T30 die damaligen Erwartungen gar nicht erfüllt (Studien im Anhang 5). So lehnt – stellvertretend für all jene Gemeinden, die aus den Erfahrungen zu lernen gewillt sind – der Gemeinderat von Geroldswil jegliche T30-Zonen auf seinem Gemeindegebiet ab.

4. Vorgehen bei geplanter Einführung von T30

Der Anstoss zur Einführung von T30 geht selten direkt vom Gemeinderat aus. Vielmehr muss er sich mit dem Thema aufgrund von Initiativen oder Anregungen auseinandersetzen.

Damit wird ein politischer Prozess und ein gesetzlich geregeltes Planungs- und Bewilligungsverfahren in Gang gesetzt. Beide können Jahre in Anspruch nehmen, und erfordern von Seiten der SVP ein differenziertes Vorgehen.

a. Gemeinderat

In bürgerlich dominierten Exekutiven kommt den SVP-Exponenten eine wichtige Rolle zu. Indem sie mit der Thematik vertraut sind, können sie bereits in der allerersten Phase dazu beitragen, dass die Gemeinde sich nicht zu teuren T30-Experimenten hinreissen lässt. Es ist immer zuerst anzustreben, dass die Exekutive in eigener Zuständigkeit eine Einführung von T30 ablehnt und nicht weiterverfolgt.

Kann die Exekutive nicht von sich aus Nichteintreten auf T30-Forderungen beschliessen (da die Forderung als Initiative eingereicht wurde), soll daraufhingewirkt werden, dass in der Weisung zur Gemeindeversammlung die Exekutive - und sofern dafür zuständig, die Rechnungs-/Geschäftsprüfungskommission - das Geschäft zur Ablehnung empfehlen. Es soll kein Gegenvorschlag gemacht werden, ein solcher stellt bereits einen Erfolg für die Gegenseite dar!

In dieser Phase findet noch am ehesten eine sachliche und fachlich einwandfreie Diskussion statt. Im Kapitel 5 findet sich das SVP-Argumentarium für diese von Sachlichkeit und frei von Emotionen geprägte Auseinandersetzung. Dieses basiert auf der vom Gemeinderat Geroldswil verfassten Stellungnahme zu diversen Tempo 30-Vorstössen. Wichtig ist, dass die vorgebrachten Argumente auch mit Fakten, z.B. aus neutralen Studien (im Anhang), belegt werden.

b. Massnahmen SVP-Ortssektion auf Vorlage an die Gemeindeversammlung

Überweist der Gemeinderat das Geschäft an die Gemeindeversammlung, ohne es dem Stimmbürger zur Ablehnung zu empfehlen, dann ist die Ortssektion gefordert, genügend Stimmberechtigte an die Gemeindeversammlung zu bringen. Wichtig ist, frühzeitig Verbündete (Gewerbeverband, Hauseigentümerverband, ACS, zuverlässige bürgerliche Parteien, Feuerwehr, Privatstrassenbesitzer etc.) zu finden und einzubinden.

In dieser zweiten Phase eignen sich die sachlichen Argumente nur noch bedingt. Es braucht wenige, schlagwortartige Argumente, die durchaus schon emotionalen Charakter aufweisen dürfen. In dieser Phase sind Leserbriefe, Flugblätter und Standaktionen am erfolgversprechendsten. Ein mögliches Argumentarium findet sich im Kapitel 6.

Da an Gemeindeversammlungen nur wenige Prozent der Stimmberechtigten über die Vorlage befinden, entscheidet die Mobilisierung. Die jungen Stimmbürger sind häufig gegen solche Tempobeschränkungen. Sie können über die neuen Social Media (Facebook etc.) angesprochen werden. Die Ortssektion soll auch hier ein Netzwerk aufbauen und nutzen.

c. Massnahmen SVP-Ortssektion im Hinblick auf eine Urnenabstimmung

Gelingt es der Gegenseite besser, zu mobilisieren und damit die Vorlage an der Gemeindeversammlung gutzuheissen, so kann im Sinne von Schadensbegrenzung wenigstens auf eine nachträgliche Urnenabstimmung hingewirkt werden (üblicherweise 1/3 der anwesenden Stimmberechtigten).

Kann ein zustimmender Gemeindeversammlungsbeschluss einer nachträglichen Urnenabstimmung unterstellt werden, dann ändern sich Vorgehensweisen und Argumentarium nochmals in Richtung „Emotionen“. Die drastische Schilderung der zu erwartenden Auswirkungen ist dabei ein gängiges Mittel, weiter sind es stark medien- und publikumswirksame Aktionen (Bummelfahrten zu Stosszeiten, Podiumsdiskussionen, Plakataktionen etc.).

Die Argumente sind dieselben wie bereits im Hinblick auf die Gemeindeversammlung, angereichert mit Warnungen vor Horrorszenarien.

d. Massnahmen betroffener Anwohner gegen den Festsetzungsbeschluss

Hat die Stimmbürgerschaft die Einführung von T30 rechtsgültig beschlossen, dann geht es vorwiegend darum, die unerwünschten und negativen Nebenwirkungen von T30 zu verhindern.

Nach dem Beschluss, T30 einzuführen, beginnt der Planungsprozess für das Konzept sowie die Bewilligungsverfahren nach Strassengesetz und nach Signalisationsverordnung. In dieser letzten Phase kann die SVP-Ortssektion nur noch bedingt Einfluss nehmen, da ihr zunehmend die Legitimation fehlt. Einfluss nehmen können Betroffene mittels:

1. Einwendungen, sofern eine Mitwirkung der Bevölkerung (StrG Art. 13) durchgeführt wird
2. Einsprachen nach StrG Art. 16 gegen bauliche Massnahmen
3. Rekurse nach StrG Art. 17 gegen bauliche Massnahmen
4. Rekurse gegen die Zonensignalisation bei der Sicherheitsdirektion, sofern kein koordiniertes Verfahren durchgeführt wird.

Wer befürchtet, dass seine Liegenschaft durch bauliche Massnahmen an Wert verliert, soll Rechtsmittel ergreifen, um eine Entwertung abzuwenden.

5. Argumentation des Gemeinderats

Nachfolgend die anonymisierte Stellungnahme des Gemeinderates von Geroldswil auf diverse T30-Vorstösse:

Warum kein Tempo 30 in Gemeinde XY?

Dem Gemeinderat werden regelmässig Anfragen eingereicht, in einzelnen Quartieren Tempo 30-Zonen einzuführen. Aus diesem Grunde hat er sich – und weil aus dem Gebiet ABC eine Petition eingereicht wurde – intensiv mit dieser Thematik befasst. Er ist zum Schluss gekommen, weder in einzelnen Quartieren noch flächendeckend für das gesamte Gemeindegebiet tempobeschränkende Zonen einzuführen.

Die Strasse A und die Strasse B sind die eigentlichen Hauptverkehrsachsen und Durchgangsstrassen. Alle übrigen Strassen dienen der Fein- und der Quartierschliessung. Insofern besteht in XY kein Durchgangs-, Schleich- oder Ausweichverkehr, sondern nur zielgerichteter Verkehr.

Die Einführung von tempobeschränkten Zonen wird in Fachkreisen und in der Bevölkerung kontrovers diskutiert und deren Wirkung wird unterschiedlich interpretiert. Der Gemeinderat ist aufgrund von umfangreichen Abklärungen, vor allem auch durch die ausführlichen Diskussionen und Lagebeurteilungen mit den Spezialisten der Kantonspolizei, den gesetzlichen Grundlagen, von unverbindlichen Empfehlungen (z.B. Zonen unter Lupe vom TCS; Tempo 30-Zonen der bfu etc.) sowie Studien und Erfahrungsberichten zu einer ablehnenden Haltung gekommen. Dieser Entscheid beruht auf folgenden Fakten und Argumenten:

Verkehrssicherheit allgemein

- *Tempo 30-Zonen haben zwar das Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Wegfallende Fussgängerstreifen und Vortrittsregelungen können aber neue Unfallsituationen schaffen.*
- *Die Mehrheit von Unfällen mit Verletzten oder gar Todesopfern ereignen sich auf verkehrsreichen (Durchgangs-)Strassen und nicht in Wohnquartieren.*
- *Mit Tempo 30-Zonen kann örtlich kein verbesserter Verkehrsfluss erzielt werden.*
- *Tempo 30-Zonen sind gänzlich ungeeignet, um Kinder auf Strassen spielen lassen zu können. Die Strassenflächen sind auch nach der Einführung von Tempo 30-Zonen keine Spielflächen.*
- *Tempo 30-Zonen verlängern die Interventionszeiten der Rettungsdienste. Zu schnell fahrende Rettungskräfte machen sich leichter strafbar.*

Aufenthaltsqualität, Quartiergestaltung

- *Tempo 30-Zonen führen erfahrungsgemäss nur zu einer geringen Belebung in den einzelnen Quartieren. Sie sind nicht gewerbefreundlich.*
- *In den verkehrsbeschränkten Gebieten sind markante, kontrastreiche Hindernisse und weitere bauliche Massnahmen erforderlich. Dies wirkt sich störend auf die Einordnung und den Quartiercharakter aus. Spätere Anpassungen unterliegen erneut der Bewilligung durch die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich.*

- *Bauliche und betriebliche Massnahmen führen zu verminderter Wohnqualität (z.B. Lärmbelästigungen, Bremsmanöver, übermässige Beschleunigungen, Belagswechsel, etc.).*

Verkehrs- und Unfallsituation in XY

- *Aufgrund der Unfallstatistik über die letzten Jahre besteht in XY keine Veranlassung, in verkehrspolizeilicher Hinsicht tätig zu werden. Es besteht kein offensichtliches Sicherheitsdefizit.*
- *In XY bestehen keine schweren oder nicht erkennbaren und anders nicht zu behebende Gefahrenstellen. Die Übersichtlichkeit ist an den meisten Orten gewährleistet.*
- *In XY bestehen keine eigentlichen verkehrsorientierten Durchgangsstrassen. Die Gemeindestrassen dienen – mit Ausnahme der Dorfstrasse – der Quartiererschliessung.*
- *Das (fehlerhafte, rücksichtslose) Fahrverhalten von einzelnen Quartierbewohnern beeinflusst die Verkehrssicherheit am stärksten.*
- *Die jüngst gemessenen Fahrgeschwindigkeiten haben ergeben, dass der Idealwert für Tempo 30-Zonen bereits beinahe erreicht ist.*

Finanzen

- *Die Einführung von gesetzeskonformen Tempo 30-Zonen ist aufgrund der baulichen und betrieblichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen äusserst kostspielig.*
- *Tempo 30-Zonen haben weitere Regulierungen zur Folge, wie beispielsweise Nachtparkgebühren.*
- *Bereits die Grundlagenerhebungen für das zwingend zu erstellenden Gutachten und die dafür nötigen Verkehrszählungen haben hohe Kosten zur Folge.*
- *Die Wirkungen der realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr zu überprüfen. Dabei ist mit weiteren baulichen und betrieblichen Massnahmen und neuen Kosten zu rechnen.*

Fussgängersituation

- *Die Fussgänger sind auf dem Strassengebiet nach wie vor weder privilegiert noch vortrittsberechtigt.*
- *Der motorisierte Verkehr ist weiterhin von den Fussgängern mit Trottoirs, Fusswegen etc. zu trennen.*
- *Der Gemeinderat ist aber bereit, gezielt an exponierten und problematischen Stellen die Verkehrssicherheit mit geeigneten baulichen, signalisationstechnischen oder betrieblichen Massnahmen zu erhöhen, sofern solche Massnahmen von der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich befürwortet werden und sie in einem vertretbaren Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen stehen.*
- *Der Gemeinderat ist zudem überzeugt, dass mit dem Kauf des Geschwindigkeitsmessgeräts „Speedy“ und dessen Einsatz – verteilt über das ganze Jahr an den verschiedensten neuralgischen Stellen – das Tempo-Bewusstsein der Bevölkerung massiv verbessert werden kann.*

6. Argumentation der SVP-Ortsektion im Vorfeld einer Gemeindeversammlung

(Flugblätter und Plakate an Standaktionen brauchen kurze, prägnante Aussagen)

Verkehrssicherheit allgemein

- Wegfallende Fussgängerstreifen schaffen neue Unfallsituationen!
- Wegfallende Vortrittsregelungen schaffen neue Unfallsituationen!
- Kickboards und Rollbretter auf der Fahrbahn schaffen neue Unfallsituationen!
- Auf der Fahrbahn spielende Kinder schaffen neue Unfallsituationen!
- Überholende Velos schaffen neue Unfallsituationen!
- Unaufmerksame oder rücksichtslose Fahrweise werden nicht verhindert!

Aufenthaltsqualität, Quartiergestaltung

- Schwellen und Fahrbahnverengungen sind selten von hohem ästhetischem Wert!
- Schwellen und Fahrbahnverengungen bringen neuen Lärm!
- Ob ein Quartier lebt, hängt von den Gewohnheiten der Bewohner ab. Tempo 30 leistet keinen Beitrag dazu!
- Restaurants, Läden und Gewerbe beleben ein Quartier. Tempo 30 vernichtet Parkplätze und somit deren wirtschaftliche Grundlage!

Finanzen

- Die Kosten für Grundlagenerhebungen sowie das gesetzlich vorgeschriebene Gutachten sind für einen Gemeindehaushalt nicht unerheblich!
- Bauliche und betriebliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind äusserst kostspielig!
- Kosten allfälliger Nachbesserungsmassnahmen werden nicht budgetiert und damit am Stimmbürger vorbeigeschummelt!
- Tempo 30-Zonen ziehen ein Parkierreglement resp. sogar Nachtparkgebühren nach sich!

Allgemein

- Tempo 30 gilt auch für die Rettungsdienste! Ein Herzinfarkt eines Patienten bewahrt den Rettungssanitäter nicht vor einem Führerausweisentzug!
- Tempo 30 gilt auch für den Bus. Anschlüsse werden in Stosszeiten verpasst!
- Die verkehrstechnische und gestalterische Hoheit für die Gemeindestrassen wird an den Kanton abgetreten!
- Tempo 30 öffnet Gräben in der Bevölkerung!

Anhang

1. Gesetzliche Grundlagen
 - Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen
741.213.3
 - SVG Strassenverkehrsgesetz
741.01
Art. 32, Abs. 3: Notwendigkeit eines Gutachtens
 - SSV Signalisationsverordnung
741.21
Art. 108, Abs. Voraussetzungen, um Geschwindigkeit herabzusetzen
 - VRV Verkehrsregelnverordnung
741.11
Art. 50, Abs. 1: Fahrzeugähnliche Geräte (z.B. Kickboards!)
 - StrG Kant. Strassengesetz
722.1
Art. 12 ff Projektierung
2. Relevante Gerichtsurteile
 - Bundesgerichtsentscheide
 - Entscheide des kant. Verwaltungsgerichts
3. Beispiel Flugblatt
 - Flugblatt SVP Hombrechtikon
4. Einwendungen und Einsprachen
 - Mustereinsprache
5. Studien
 - Lindenmann & Koy, 2000
 - Ekman, 1999

741.213.3

Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen

vom 28. September 2001 (Stand am 22. Januar 2002)

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation,

gestützt auf Artikel 106 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958¹ (SVG) sowie die Artikel 108 und 115 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV),

verordnet:

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand

Diese Verordnung regelt die Einzelheiten bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen (Art. 22a SSV) und Begegnungszonen (Art. 22b SSV).

Art. 2 Grundsatz

Bei allen Massnahmen, die zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeiten erforderlich sind, ist darauf zu achten, dass die Strassen von allen dort zugelassenen Fahrzeugarten befahren werden können.

Art. 3 Gutachten

Das Gutachten nach Artikel 32 Absatz 4¹ SVG, welches in Artikel 108 Absatz 4 SSV näher umschrieben wird, ist ein Kurzbericht und umfasst namentlich:

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

2. Abschnitt: Verkehrsrechtliche Massnahmen und Gestaltung des Strassenraums

Art. 4 Verkehrsrechtliche Massnahmen

1 Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert.

2 Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Art. 5 Gestaltung des Strassenraumes

1 Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.

2 Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.

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

¹ Heute: Absatz 3

3. Abschnitt: Kontrolle der realisierten Massnahmen

Art. 6

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

4. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 7 Aufhebung von Weisungen

Die Weisungen vom 1. Mai 1984 über Wohnstrassen und die Weisungen vom 3. April 1989 über die Zonensignalisation von Verkehrsanordnungen werden aufgehoben.

Art. 8 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2002 in Kraft.

**Strassenverkehrsgesetz
(SVG)**

vom 19. Dezember 1958 (Stand am 1. Juli 2013)

(Auszug)

Art. 32

Geschwindigkeit

1 Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen.

2 Der Bundesrat beschränkt die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen.

3 Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

Signalisationsverordnung (SSV)

vom 5. September 1979 (Stand am 1. Juli 2012)

(Auszug)

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.⁵

3 Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann auf gut ausgebauten Strassen mit Vortrittsrecht innerorts hinaufgesetzt werden, wenn dadurch der Verkehrsablauf ohne Nachteile für Sicherheit und Umwelt verbessert werden kann.

4 Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

5 Es sind folgende abweichende Höchstgeschwindigkeiten zulässig:

- a. auf Autobahnen: tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 120 km/h bis 60 km/h in Abstufungen von je 10 km/h; weitere Reduktionen in Abstufungen von je 10 km/h im Bereich von Anschlüssen und Verzweigungen gemäss Ausbaugrad;
- b. auf Autostrassen: tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 100 km/h bis 60 km/h in Abstufungen von je 10 km/h; weitere Reduktionen in Abstufungen von je 10 km/h im Bereich von Anschlüssen und Verzweigungen gemäss Ausbaugrad;
- c. auf Strassen ausserorts, ausgenommen Autostrassen und Autobahnen: tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 80 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;
- d. auf Strassen innerorts: 80/70/60 km/h, tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;
- e. innerorts mit Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a bzw. 20 km/h nach Artikel 22b.

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

Verkehrsregelnverordnung (VRV)

vom 13. November 1962 (Stand am 1. Januar 2013)

(Auszug)

1a. Abschnitt: Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten

Art. 50 Strassenbenützung

1 Fahrzeugähnliche Geräte dürfen als Verkehrsmittel verwendet werden auf:

- a. den für die Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen wie Trottoirs, Fusswege, Längsstreifen für Fussgänger, Fussgängerzonen;
- b. Radwegen;
- c. der Fahrbahn von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen;
- d. der Fahrbahn von Nebenstrassen, wenn entlang der Strasse Trottoirs sowie Fuss- und Radwege fehlen und das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benutzung gering ist.

2 Für Tätigkeiten, namentlich Spiele, die auf einer begrenzten Fläche stattfinden, darf die für die Fussgänger bestimmte Verkehrsfläche und auf verkehrsarmen Nebenstrassen (z.B. in Wohnquartieren) der gesamte Bereich der Fahrbahn benützt werden, sofern die übrigen Verkehrsteilnehmer dadurch weder behindert noch gefährdet werden.

3 Kinder im vorschulpflichtigen Alter dürfen fahrzeugähnliche Geräte auf den für die Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen und nach Absatz 2 verwenden. Auf den Verkehrsflächen nach Absatz 1 Buchstaben b-d dürfen sie fahrzeugähnliche Geräte nur in Begleitung einer erwachsenen Person als Verkehrsmittel verwenden.

Strassengesetz (StrG)
(vom 27. September 1981)

(Auszug)

3. Projektierung

Projektbearbeitung

§ 12. ¹ Die Baudirektion ist verantwortlich für die Projektierung der Staatsstrassen; sie gibt staatlichen Amtsstellen, den regionalen Planungsvereinigungen und den Gemeinderäten der Gemeinden, die vom Projekt in ihren Interessen berührt werden, in geeigneten Bearbeitungsstadien Gelegenheit zur Äusserung von Begehren.

² Gemeindestrassen werden von dem nach der Gemeindeordnung zuständigen Organ projektiert; dieses hört die Baudirektion und die Gemeinderäte von Nachbargemeinden rechtzeitig an, wenn deren Interessen berührt werden.

Mitwirkung der Bevölkerung

§ 13. ¹ Die Projekte sind der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung in einer Orientierungsversammlung oder durch öffentliche Auflage zur Stellungnahme zu unterbreiten; bei Projekten von untergeordneter Bedeutung kann darauf verzichtet werden.

² Zu nicht berücksichtigten Einwendungen ist gesamthaft Stellung zu beziehen. Die Stellungnahme erfolgt vor der Kreditbewilligung

- a. mündlich in der ersten oder nötigenfalls in einer weiteren Orientierungsversammlung oder
- b. schriftlich im Antrag zur Kreditbewilligung, im Kreditbeschluss oder durch besonderen Bericht.

³ Wird das Projekt aufgelegt, sind Einwendungen innert 30 Tagen nach der Bekanntmachung einzureichen; in schriftliche Stellungnahmen kann während 60 Tagen nach dem Kreditbeschluss auf der Gemeindeverwaltung Einsicht genommen werden. Im Übrigen gelten für das Verfahren sinngemäss die Bestimmungen des Planungs- und Baugesetzes über die Festsetzung von Richtplänen.

Projektierungsgrundsätze

§ 14. Die Strassen sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren; die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind angemessen zu berücksichtigen.

Projektfestsetzung

1. Zuständigkeit

§ 15. ¹ Projekte für Staatsstrassen werden durch den Regierungsrat festgesetzt. Die Baudirektion ist zur Festsetzung zuständig, wenn die Kreditbewilligung in ihrer Kompetenz liegt. Mit der Projektfestsetzung ist das Enteignungsrecht erteilt.

² Projekte für Gemeindestrassen werden vom Gemeinderat festgesetzt. Der Festsetzungsbeschluss bedarf der Genehmigung des Bezirksamtes, wenn die Erteilung des Enteignungsrechtes erforderlich ist.

³ Einmündungen von Gemeindestrassen in Staatsstrassen bedürfen der Genehmigung durch die Baudirektion. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn keine öffentlichen Interessen verletzt werden. Gegen die Verweigerung der Genehmigung oder gegen Nebenbestimmungen kann die Gemeinde Rekurs erheben.

2. Planaufgabe

§ 16. Die Projekte sind vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und soweit darstellbar auszustecken; die Planaufgabe ist öffentlich bekanntzumachen.

3. Einspracheverfahren

§ 17. ¹ Gegen das Projekt kann innerhalb der Auflagefrist Einsprache erhoben werden. Die Legitimation bestimmt sich nach der Rekurs- und Beschwerdelegitimation gemäss dem Verwaltungsrechtspflegegesetz. In ihren schutzwürdigen Interessen berührte Gemeinden haben ein selbstständiges Einspracherecht.

² Mit der Einsprache können alle Mängel des Projekts geltend gemacht werden. Mit der Bekanntmachung der Auflage kann unter persönlicher Anzeige angeordnet werden, dass Einsprachen gegen die Enteignung sowie Entschädigungsbegehren, Bestreitungen von Beitragsforderungen und Begehren um Durchführung von Anpassungsarbeiten innert der Auflagefrist eingereicht werden müssen; die zusätzlich nötigen Projektunterlagen sind mit aufzulegen.

³ Im Enteignungsverfahren sind Einsprachen ausgeschlossen

1. gegen das Projekt,
2. gegen die Enteignung, sofern sie innert der Auflagefrist hätten erhoben werden müssen.

⁴ Über Einsprachen wird mit der Festsetzung entschieden. Der Entscheid ist nach den Vorschriften über die Verwaltungsrechtspflege weiterziehbar. Wer es unterlassen hat, Einsprache zu erheben, kann den Entscheid nicht anfechten.

⁵ Bei Projekten von untergeordneter Bedeutung kann auf das Einspracheverfahren verzichtet werden. In diesen Fällen sind Begehren um Projektänderung im Enteignungsverfahren zulässig.

⁶ Der Regierungsrat kann die Einzelheiten des Verfahrens durch Verordnung regeln.

Anhang 2: Relevante Gerichtsentscheide

Bundesgericht

BGE 136 II 539; 1C 17/2010 („TCS vs. Münsingen/Regierungsrat Kt. BE“):

- Integration der Kantonsstrasse in die T30-Zone ist zulässig.

Kantonales Verwaltungsgericht

VB.2010.00656 Verkehrsordnung

Überprüfung der Rechtmässigkeit von in Zusammenhang mit Tempo-30-Zonen festgesetzten baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen:

- Rekurs- und Beschwerdelegitimation bei Anfechtung von in Zusammenhang mit Tempo-30-Zonen festgesetzten baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen (E. 2.1-2). Der Beschwerdeführer erscheint durch die bei und gegenüber seinem Grundstück geplanten Einengungen der Strasse besonders betroffen zu sein, weshalb die Rekurs- bzw. Beschwerdelegitimation vorliegend als gegeben zu erachten ist (E. 2.3). Verzicht auf die Durchführung eines Augenscheins (E. 5). Gegenstandslosigkeit des Antrags auf Ablehnung des Projekts zur Einführung von Tempo-30-Zonen (E. 6). Rechtsgrundlagen betreffend bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen (E. 7). Ohne bauliche Massnahmen kann der Zweck der generellen Geschwindigkeitsherabsetzung bei Tempo-30-Zonen in aller Regel nicht erfüllt werden (E. 8.2). Gemäss Gutachten der Orts- und Regionalplaner erscheint die Notwendigkeit von baulichen Massnahmen als gegeben (E. 8.3). Die Topografie der infrage stehenden Strasse reicht nicht aus, um die Fahrzeuglenker zur Einhaltung einer angemessenen (tiefen) Geschwindigkeit anzuhalten. Die streitbetroffenen Massnahmen erweisen sich als notwendig und geeignet (E. 8.4). Da eine massive Beschleunigung der Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe des Grundstücks des Beschwerdeführers weitgehend ausgeschlossen werden kann, ist nach Erstellung der streitbetroffenen baulichen Massnahmen mit keinen übermässigen Lärm- und Abgasbelastungen zu rechnen (E. 9.2). Dass seine Garageneinfahrt mit den vorgesehenen baulichen Massnahmen unmittelbar beeinträchtigt bzw. erschwert würde, wiegt nicht schwer (E. 9.3). Die infrage stehenden baulichen Massnahmen erweisen sich als erforderlich und sind verhältnismässig (E. 9.5). Abweisung der Beschwerde, soweit nicht gegenstandslos.

VB 2006.00124 Verkehrsanordnung

Tempo-30-Zone: Legitimation zur Anfechtung der (nicht publizierten) baulichen Massnahmen; Nichteintreten des Bezirksamts:

- Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts (E.1). Die Beschwerde wendet sich gegen die nicht publizierten baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen und nicht gegen die Tempo-30-Zone als solche. Die Baukommission und der Bezirksrat verneinten die Legitimation des Beschwerdeführers. Selbst bei einer Publikation der baulichen Massnahmen wäre der Beschwerdeführer nicht legitimiert gewesen, da er auf die Benützung der betroffenen Strassen nicht angewiesen sei (E.2.1). Zusammenfassung der Rechtsprechung zur Legitimation, Verkehrsanordnungen anzufechten (E.2.2). Da der Beschwerdeführer auf die Benützung der von den baulichen Massnahmen betroffenen Strassen nicht angewiesen ist, ist der Bezirksrat zu Recht nicht auf den Rekurs eingetreten (E.2.3). Zusammenfassung der jüngeren Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts zur Koordination von funktionellen Verkehrsanordnungen (Tempo-30) und baulichen Massnahmen (E.3). Abweisung der Beschwerde und Kostenfolge

VB.2004.00558 Verkehrsanordnung

Flächendeckende Festsetzung von Tempo-30-Zonen in der Gemeinde Erlenbach; Frage der Koordination und gemeinsamen Eröffnung der Verkehrsanordnung mit den verkehrsberuhigenden (baulichen) Massnahmen:

- Gegen funktionelle Verkehrsanordnungen gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG ist die Beschwerde an das Verwaltungsgericht zulässig. Der Beschwerdeführer ist als Anwohner der durch die Verkehrsanordnung betroffenen Strasse zur Beschwerde legitimiert (E.1.1). Der Beschwerdeführer ficht sowohl die Einführung von Tempo-30 als auch die dazu vorgesehenen baulichen Massnahmen (Belagskissen) an (E.1.2). Die publizierte Fassung der Verfügung der Direktion für Soziales und Sicherheit enthält nur die funktionelle Verkehrsanordnung; der Regierungsrat ist deshalb auf den Eventualantrag betreffend Festsetzung der baulichen Massnahmen nicht eingetreten (E.2.1). Der Beschwerdeführer verlangt die Sistierung des Verfahrens, bis die baulichen Massnahmen an der streitbetroffenen Strasse festgesetzt sind, sowie deren öffentliche Auflage gemeinsam mit dem Entscheid zur Festsetzung der Tempo-30-Zone (E.2.2). Die Direktion für Soziales und Sicherheit war für die Einführung der Tempo-30-Zone zuständig; Rekurs- und Beschwerdeinstanz sind der Regierungsrat und das Verwaltungsgericht. Die Kantone haben sich beim Erlass von Verkehrsbeschränkungen an das Bundesrecht zu halten (E.2.3.1). Hingegen fallen bauliche Massnahmen nach herrschender Lehre nicht unter die funktionelle Verkehrsanordnungen gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG. Solche bauliche Veränderungen fallen unter die den Kantonen vorbehaltene Strassenhoheit. Die Gemeinden haben über die mit der Einführung von Tempo-30 vorgesehenen baulichen Massnahmen in einer Strasse zumindest eine Allgemeinverfügung zu erlassen. Rekurs- und

Beschwerdeinstanz sind der Bezirksrat und das Verwaltungsgericht (E.2.3.2). Da die Einführung von Tempo-30 verbunden mit baulichen Massnahmen sowohl eine Verfügung der Direktion für Soziales und Sicherheit als auch eine des zuständigen Gemeinwesens benötigt, stellt sich die Frage eines koordinierten Vorgehens der beteiligten Instanzen (E.2.3.3). Koordinationsbedarf besteht, wenn auf das gleiche Projekt verschiedene materiellrechtliche Vorschriften anzuwenden sind, zwischen denen ein derart enger Sachzusammenhang besteht, dass sie nicht getrennt und unabhängig voneinander angewandt werden dürfen (E.2.4.1). Da die Einführung von Tempo-30 ohne bauliche Veränderungen häufig nutzlos ist und umgekehrt die entsprechenden baulichen Massnahmen in Art und Ausmass ihrerseits durch die Einführung von Tempo-30 bedingt sind, besteht vorliegend ein enger Sachzusammenhang. Sind bauliche Massnahmen Teil des Konzeptes einer Tempo-30-Zone, besteht deshalb eine Koordinationspflicht (E.2.4.2). Ausgehend von der kantonalen Verfahrensordnung ist die gebotene Koordination insoweit zu gewährleisten, als die Festsetzung der notwendigen baulichen Massnahmen gleichzeitig mit der Einführung von Tempo-30-Zonen verfügt bzw. eröffnet werden muss, um den Betroffenen die Möglichkeit einzuräumen, den - im Rekursverfahren getrennten - Rechtsmittelweg einzuschlagen. Es liegt an den Rechtsmittelinstanzen, ihre Entscheide ihrerseits in geeigneter Weise zu koordinieren (E.2.4.3). Vorliegend rechtfertigt es sich nicht, das bereits durchgeführte Rekursverfahren vor Regierungsrat zu wiederholen. Die vorstehenden Erwägungen zur erforderlichen Koordination werden aber in künftigen Fällen zu berücksichtigen sein (E.2.5). Soweit sich die Beschwerde gegen die Einführung von Tempo-30 richtet, ist sie abzuweisen (E.3). Kostenfolge (E.4).

Anhang 3: Flugblatt Hombrechtikon

**Stimmen Sie am 25. Sep. um 20.00 Uhr
an der Gemeindeversammlung ab!**



TEMPO 30

Aus folgenden Gründen ist Tempo 30 abzulehnen:

Verkehrssicherheit

Ein Trugschluss, dass Tempo 30 Sicherheit bringt.

Mit der Einführung von Tempo 30 verschwinden Fussgängerstreifen, Nebenstrassen werden Hauptstrassen gleichgesetzt, erforderliche bauliche Massnahmen tragen zu einer unübersichtlichen Situation auf den Strassen bei und Rollbreitfahrer sorgen auf der Strasse für zusätzliches Gefahrenpotential. Um ein besseres Tempo-Bewusstsein zu schaffen, ist der Einsatz einer mobilen Geschwindigkeitsanzeige beispielsweise ein zweckmässigeres Mittel.

Verhältnismässigkeit

Massnahmen sind dort einzuleiten, wo sie nötig sind.

In Hombrechtikon gibt es in Bezug auf den Verkehr (Unfälle, Verkehrsfluss etc.) einen einzigen neuralgischen Schwerpunkt - die Kronenkreuzung. Diese muss mit zweckmässigen Massnahmen baldmöglichst entschärft werden. Es ist unsinnig das ganze Siedlungsgebiet mit unnötigen baulichen Massnahmen zu belasten. Probleme sind dort zu lösen, wo sie auch sind.

Verkehrsfluss

Ein Herzinfarkt ist kein Grund schneller zu fahren!

Erfahrungen anderer Gemeinden zeigen, dass örtlich kein verbesserter Verkehrsfluss erzielt wird. Tempo 30 hat einschneidende Konsequenzen. Tempo 30 gilt auch für den öffentlichen Verkehr, sowie auch für die Rettungsdienste wie Feuerwehr oder Sanität. In Notfällen zählt jede Sekunde!

Finanzen

Wir können uns diese Ausgaben nicht leisten!

Gemeinden mit ähnlicher Ausgangslage rechnen für die Umsetzung der Massnahmen mit Kosten von mehreren Millionen Franken. Die finanziellen Mittel in Hombrechtikon sind knapp und müssen für prioritäre Anliegen (z.B. Alterszentrum und Schulhäuser) eingesetzt werden!

Tempo 30 in Hombrechtikon

NEIN

Einstehen für die Schweiz – Einstehen für Hombrechtikon

Nähere Infos auf www.svp-hombrechtikon.ch

Anhang 4: Einwendungen und Einsprachen

Einwendungen nach Art. 13 StrG stehen der ganzen Bevölkerung zu. Sie bedürfen auch keiner speziellen Form.

Im Gegensatz dazu ist zu Einsprachen und Rekursen nach Art. 17 StrG nur ein eingeschränkter Kreis von Betroffenen berechtigt. Dies ist zu beachten und in der Einspracheschrift zu belegen. Weiter muss die Einspracheschrift formellen Kriterien genügen, so dass der Beizug eines Rechtsanwaltes angezeigt ist. Da Einsprachen zur selben Sache im Regelfall vereinigt abgehandelt werden, kann eine Sammeleinsprache nicht nur das Verfahren vereinfachen, sondern auch Kosten einsparen.

Die formellen Anforderungen sind:

1. Legitimation des Rechtsvertreters durch Anwaltsvollmacht
2. Einhaltung der Fristen
3. Einsprachelegitimation
(hier ist der Bezug zu Art. 89 des Bundesgerichtsgesetzes wichtig, da dieser einen grösseren Kreis an Legitimierten zulässt als die gängige kant. Verwaltungsgerichtspraxis)

Die Einspracheschrift muss klare Anträge stellen (Beispiel):

1. Es sei auf die nachstehend bezeichneten baulichen Massnahmen zu verzichten bzw. diese im Sinne der Begründung anzupassen:
 - 1.1. In der Zone 1: auf die Berliner Kissen in der A-strasse sowie auf die Schwelle in der B-strasse und die Schotterrabatte auf der C-strasse;
 - 1.2. In der Zone 3: Auf die Berliner Kissen in der D-strasse und auf die bestehende Schwelle in der E-strasse; eventualiter sei diese Schwelle entweder herabzusetzen oder beidseitig wesentlich flacher anzurampen.
2. Es sei ein neutrales Gutachten einzuholen, welches den bundesrechtlichen Anforderungen entspricht
3. Es sei nach dem Schriftenwechsel ein Augenschein bzw. eine Begehung durchzuführen.
4. Die Verfahrenskoordination sei zu gewährleisten.
5. Den Einsprechern seien keine Verfahrenskosten aufzuerlegen, eventuell unter Kostenfolge zu Lasten der Gemeinde X.

Anhang 5: Studien

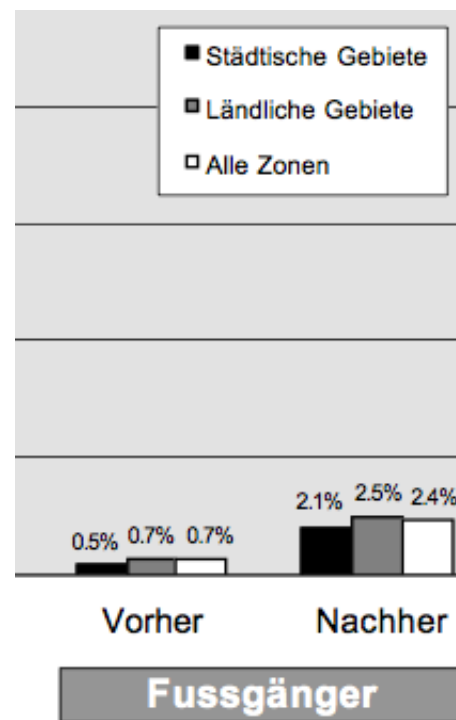
Anhang 5.1

Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit, H.P. Lindenmann & Th. Koy, IVT, ETH Zürich, 2000

Diese Studie vergleicht mit einer Detailumfrage zu 30 ausgewählte Zonen den Zustand vor und nach der Einführung von T30 in verschiedenen Regionen.

Sie zeigt neben den erwarteten Verbesserungen aber insbesondere 2 Aspekte, die nachdenklich stimmen müssen:

1. Der Wert für die gefahrene Geschwindigkeit v_{85} (dieser Wert wird von 85% der Fahrzeuge eingehalten) beträgt im Schnitt aller Untersuchungsgebiete 39.2 km/h. In der Studie wird das ernüchternde Fazit gezogen: „Nach Einführung von Tempo 30 betrug der Anteil der Geschwindigkeiten grösser als 30 km/h sowohl in städtischen wie auch in ländlichen Gebieten mehr als 60%“.
2. Die Anzahl Unfälle mit Fussgängern steigt von 0.7% auf 2.4%. Hier verniedlicht die Studie den Sachverhalt mit folgenden Worten: „Im Gegensatz dazu verzeichneten Unfälle mit Fussgängern einen **leichten** Anstieg. Grund dafür könnte einerseits das geänderte Vortrittsrecht an Fussgängerstreifen sein, andererseits, und das scheint eher zuzutreffen, die Tatsache, dass in Gebieten mit Zonensignalisationen sämtliche Vortrittsmarkierungen gemäss Weisungen aufgehoben werden sollten“.



Diese Studie kann guten Gewissens für die beiden wichtigen Aussagen zitiert werden:

1. Das mit T30 angestrebte Geschwindigkeitsniveau kann im Allgemeinen nicht durchgesetzt werden, da die Akzeptanz in der Praxis nicht gegeben ist. Durch T30 wird der Bürger aber in unverhältnismässiger Weise kriminalisiert.
2. Die Fussgängersicherheit wird durch die Einführung von T30 nicht verbessert, die Häufigkeit von Unfällen mit Fussgängern nimmt im Allgemeinen sogar zu.

Anhang 5.2

The Effects of 30km Speed Limits in urban Areas, Lars Ekman, Dept of Technology and Society, Lund University, Sweden, 1999

Diese Studie beschreibt die Entwicklung von Methoden, mit denen neue T30-Zonen auf ihre Wirksamkeit untersucht werden können. Basis dazu sind Zonen-weite Geschwindigkeitsmessungen und video-basierte Aufnahme des Fussgängerverhaltens.

Betreffend Geschwindigkeitsniveau zeigt die Studie ernüchternde Erkenntnisse:

1. In der Stadt Lund senkte sich das v_{85} (dieser Wert wird von 85% der Fahrzeuge eingehalten) von 35.6 (vor der Einführung von T30) auf 35.0 km/h (nach der Einführung von T30). Dabei ist aber anzumerken, dass die T30-Zonen keine baulichen Massnahmen aufweisen.
2. Daher wurden auch in der Stadt Stockholm zwei Zonen untersucht (Kronoberg mit lediglich Eingangstoren und Sibirien mit Schwellen). In der Zone, die lediglich Eingangstore aufweist, wurde – wie in Lund – keine signifikanten Verringerung des v_{85} festgestellt. Auch der Effekt der Schwellen (1 – 2 Stück zwischen zwei Kreuzungen) in der Zone Sibirien war enttäuschen, hat sich doch das v_{85} von 39.6 (vor der Einführung von T30) lediglich auf 36.6 km/h (nach der Einführung von T30) abgesenkt.

Diese Studie bestätigt den Befund der ETH-Studie Lindenmann & Koy:

Das mit T30 angestrebte Geschwindigkeitsniveau kann auch mit harten baulichen Massnahmen (Schwellen, Kissen) nicht durchgesetzt werden.