

Seminar für vom TBA beauftragte Tiefbauingenieurbüros sowie für die Gemeinden

Verkehrsberuhigung

Freiburg, **26. November 2018**

Überblick

- 1 Einführung
- 2 Verkehrsberuhigung
 - 2.1 Tempo-30- und Begegnungszonen
 - 2.2 Geschwindigkeitsreduktion
 - 2.3 Beruhigung mit Regime 50 km/h
- 3 Normative Aspekte
- 4 Fragen und Diskussion

1 Einführung

- > Diese Präsentation ist kein Kurs über die Strassenraumgestaltung; es sollen vielmehr die verschiedenen Verfahren für solche Projekte in Erinnerung gerufen werden.

- > Das TBA handelt:
 - bei Kantonsstrassen** als Bauherr;
es macht Vorgaben und verlangt vom Projektverfasser die Einhaltung der einschlägigen Gesetze, Normen und Weisungen;

 - bei Gemeindestrassen** als Aufsichtsbehörde;
es prüft im Wesentlichen die Projekte auf die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen; die Aspekte betreffend die Integration der Massnahmen fallen in die Zuständigkeit der Gemeinde und werden vom TBA nicht behandelt.

2 Verkehrsberuhigung

- > Mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen innerorts werden verschiedene Ziele verfolgt, namentlich:
 - > Geschwindigkeitsreduktion und defensive Fahrweise;
 - > ein besseres Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden;
 - > Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität für die Anwohnenden;
 - > Reduktion der Abgase;
 - > Begrenzung des Durchgangsverkehrs;
 - > Verbesserung der Sicherheit;
 - > weniger Lärm;
 - > usw.



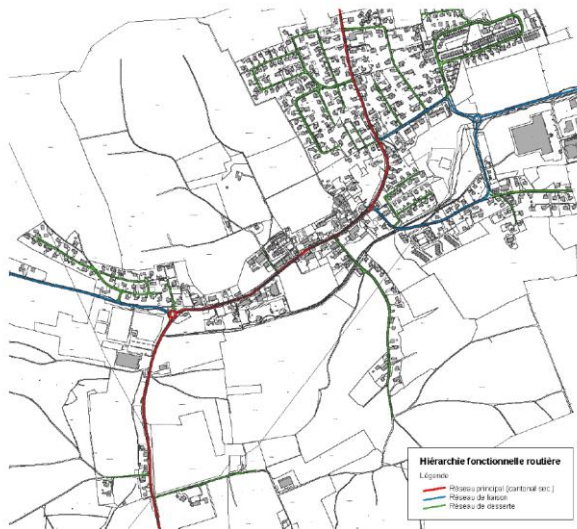
2 Verkehrsberuhigung

- > Grundsätzlich sind Verkehrsberuhigungsmassnahmen das Resultat eines Gemeindeentscheids; sie haben einen städtebaulichen Charakter.
- > Es gibt mehrere Beruhigungsformen und -grundsätze; für zielgerichtete und adäquate Lösungen ist eine Planung/Studie auf Gemeindeebene nötig.
- > Diese Arbeiten sollten von Fachpersonen begleitet werden, die in der Raumplanung Erfahrung haben und mit der Ausarbeitung der Beruhigungskonzepte und -grundsätze beauftragt werden können (Städteplaner, Verkehrsingenieure usw.).



2 Verkehrsberuhigung

- > Der Beruhigungstyp wird vom Strassentyp beeinflusst (verkehrsorientiert / siedlungsorientiert). Die Umgebung ist ein wichtiger Bestandteil eines Verkehrsberuhigungsprojekts, die dazu beitragen soll, dass die Massnahmen von den Verkehrsteilnehmenden gut aufgenommen werden.
- > Es ist wichtig, dass das Projekt in der Bevölkerung breit akzeptiert wird; deshalb werden vermehrt partizipative Ansätze umgesetzt.



2 Verkehrsberuhigung

- > Die Tiefbauingenieurbüros greifen später ein, um die Konzepte zu konkretisieren bzw. zu entwickeln und um sicherzustellen, dass sie den einschlägigen Normen entsprechen.
- > Die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren (Städteplaner, Verkehrsfachperson, Tiefbauingenieur) sollte kommunizierenden Gefässen gleichen.



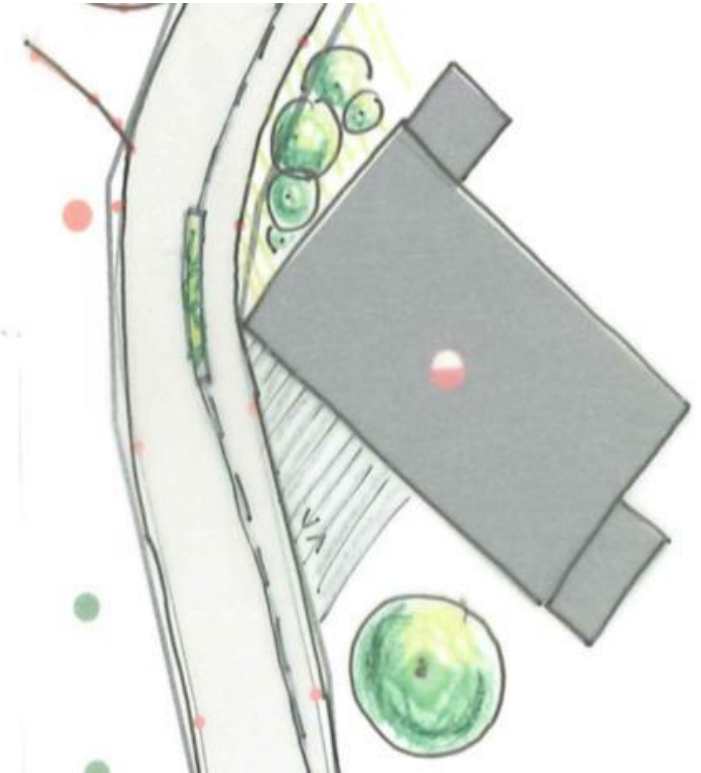
2 Verkehrsberuhigung

- > Die Normen betreffend die Beruhigungselemente sind keine Kataloge, aus denen beliebig einzelne Elemente für die Verlangsamung der Fahrzeuge herausgepickt werden können. Für eine gelungene Verkehrsberuhigung dürfen die Elemente nicht als Fremdkörper wahrgenommen werden; sie müssen den Automobilisten die Möglichkeit geben, die Geschwindigkeit anzupassen.
- > Ein paar Beispiele, die aus Sicht der Integration fragwürdig sind.



2 Verkehrsberuhigung

Wieso nicht von den Fachkenntnissen von Städteplanern profitieren ...



2 Verkehrsberuhigung

... und einen hochwertigen und praxisgerechten Ausbau anstreben?



2 Verkehrsberuhigung

Dies geht selbstredend mit zusätzlichen Honoraren für diese Studien einher.

Der Planer aus Sicht der Gemeinde bei
der Lektüre der Offerte



Der Planer, wie er sich bei der Abgabe
der Offerte fühlt





2 Verkehrsberuhigung

Nicht vergessen: Diese Anlagen werden mit einer langen Lebensdauer geplant.



2.1 Tempo-30- und Begegnungszonen

Die Regeln und das erwartete Verhalten der Verkehrsteilnehmenden

Tempo-30-Zone 	Begegnungszone 
Fahrzeuge haben den Vortritt	Fussgänger haben den Vortritt
Die Fahrzeugführer nehmen Rücksicht auf die Fussgänger	Die Fussgänger dürfen die Fahrzeuge nicht unnötig behindern
Es gilt der Rechtsvortritt	Es gilt der Rechtsvortritt
Die Fussgänger queren die Strasse, wo sie sich sicher fühlen	Die Fussgänger queren die Strasse, wo sie wollen
Von Ausnahmen abgesehen sind Fussgängerstreifen nicht zulässig	Von Ausnahmen abgesehen sind Fussgängerstreifen nicht zulässig
Die Elemente müssen den Verkehr beruhigen	Die Ausgestaltung als «Platz» muss die Lesbarkeit der Massnahme erhöhen

2.1 Tempo-30- und Begegnungszonen

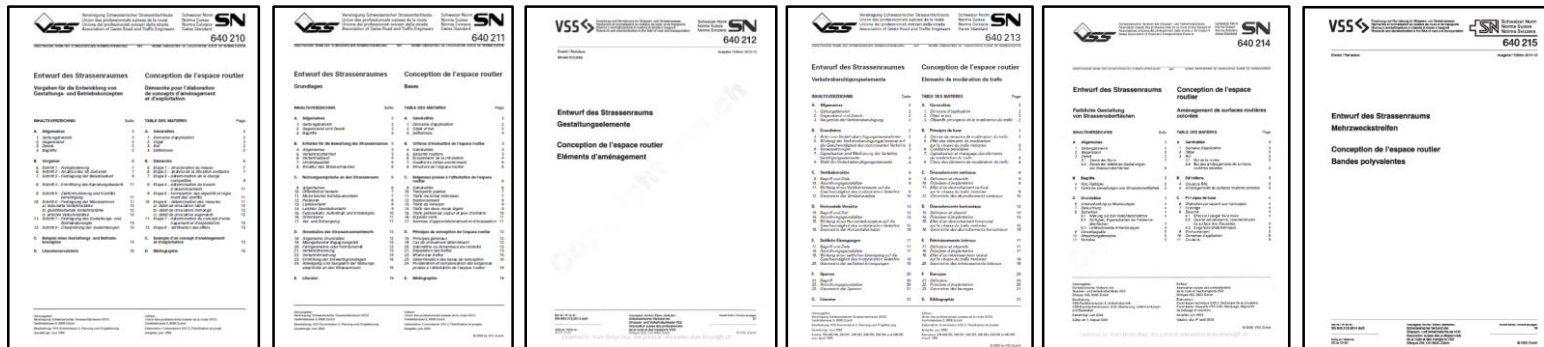
Rechtsgrundlagen

- > Strassenverkehrsgesetz des Bundes (SVG)
- > Bundesverordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen
- > Signalisationsverordnung des Bundes (SSV)



Normative Grundlagen

- > VSS-Normen (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute)
- > Hauptsächlich SN 640 210 bis 640 215 («Entwurf des Strassenraumes»)



2.1 Tempo-30- und Begegnungszonen

Verfahren

Gutachten

Die Gemeinde übermittelt ein Gutachten, das die Gesamtheit oder einen Teil der Ortschaft behandelt. Die Bundesverordnung legt fest, was dieses Gutachten umfassen muss.

Das TBA analysiert das Projekt, hört bei Bedarf die betroffenen Ämter an und stellt ein Gesamtgutachten zum Konzept aus.

Vorprüfung

Auf der Grundlage des Gutachtens arbeitet die Gemeinde das Detailprojekt für die betroffenen Zonen aus und übermittelt es dem TBA zur Vorprüfung.

Das TBA hört die betroffenen Ämter an und stellt ein Gesamtgutachten aus.

Öffentliche Auflage

Gestützt auf die allfälligen Bedingungen und Bemerkungen wird das Projekt angepasst und dann während 30 Tagen im Amtsblatt öffentlich aufgelegt.



2.1 Tempo-30- und Begegnungszonen

Verfahren



Schlussprüfung – Genehmigung

Nach Ablauf der öffentlichen Auflage und der Behandlung der allfälligen Einsprachen übermittelt die Gemeinde dem TBA das Dossier zur Genehmigung.

Das TBA nimmt die Schlussprüfung vor und lässt die Pläne durch die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) genehmigen. Gleichzeitig dazu publiziert das TBA die Verkehrsmassnahmen (Koordination der Verfahren).

Kontrolle nach einem Jahr

Spätestens nach einem Jahr muss die Wirksamkeit der verwirklichten Massnahmen kontrolliert werden.

Wurden die gesetzten Ziele nicht erreicht, müssen zusätzliche Massnahmen getroffen werden oder es muss auf das Höchstgeschwindigkeitsregime verzichtet werden.

2.1 Tempo-30- und Begegnungszonen

Mindestinhalt des Gutachtens

- > Umschreibung der zu erreichenden Ziele
- > Übersichtsplan zur Hierarchie der Strassen
- > Beurteilung der bestehenden und absehbaren Sicherheitsdefizite
- > Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau V_{50} und V_{85}
- > Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität des Raums
- > Angaben zu den möglichen Auswirkungen auf die gesamte Ortschaft
- > Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen zur Erreichung der angestrebten Ziele



2.2 Geschwindigkeitsreduktion

—

Nicht wirklich eine Verkehrsberuhigung ...



Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 SSV).

Die Massnahmen können zeitlich begrenzt sein.

- > Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- > Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zur Verbesserung des Verkehrsablaufs
- > Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zur Verminderung der Umweltbelastung

2.3 Beruhigung mit Regime 50 km/h

—

Eine interessante Alternative



In Abhängigkeit von der Strassenkategorie (hauptsächlich bei siedlungsorientierten Strassen) kann eine Beruhigung des Typs «Tempo-30-Zone» ohne Änderung des Verkehrsregimes in Betracht gezogen werden. Dieser Ausbaugrundsatz erlaubt eine Geschwindigkeitsreduktion ohne «Ergebnispflicht» (Tempo-30- und Begegnungszonen).



3 Normative Aspekte

—

Gedanke des Tages:



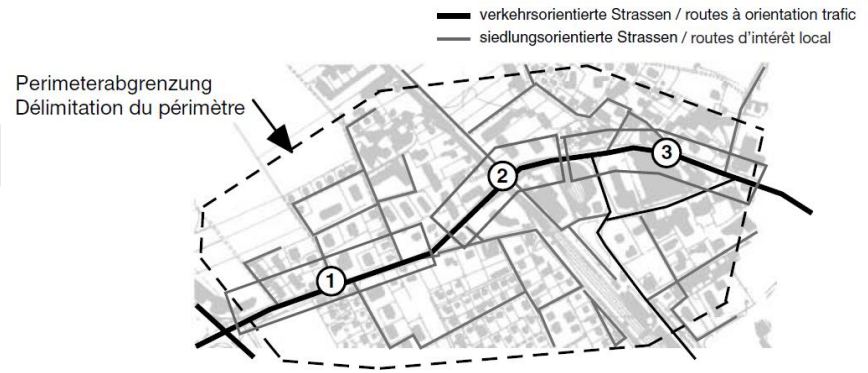
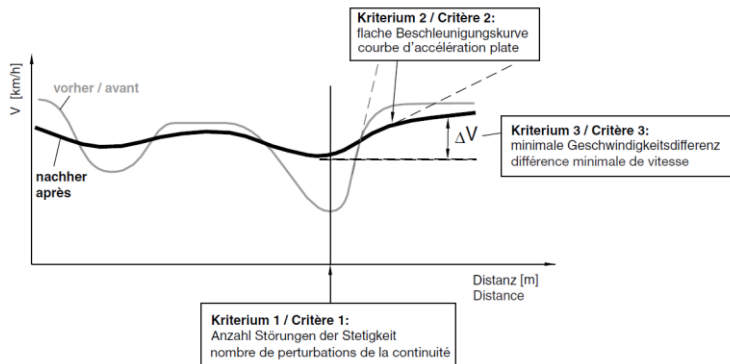
*«Wir planen heute
für die Bedürfnisse von morgen
mit den Instrumenten von
gestern»*

3 Normative Aspekte

Entwurf des Strassenraumes		Conception de l'espace routier	
Vorgehen für die Entwicklung von Siedlungs- und Verkehrsstrukturen		Méthode pour l'élaboration de concepts d'aménagement et d'exploitation	
1. Zielsetzung	1.1. Zielsetzung	1.1. Zielsetzung	1.1. Zielsetzung
2. Analyse	2.1. Analyse	2.1. Analyse	2.1. Analyse
3. Konzeption	3.1. Konzeption	3.1. Konzeption	3.1. Konzeption
4. Realisierung	4.1. Realisierung	4.1. Realisierung	4.1. Realisierung

SN 640 210 «Vorgehen für die Entwicklung von Gestaltungs- und Betriebskonzepten»

- > Gilt für verkehrsorientierte Strassen in besiedelten Gebieten
- > Richtet sich vor allem an die Planer, doch ist es von Vorteil, wenn auch die Tiefbauingenieurbüros diese Norm kennen
- > Legt die Leitlinien für die Gliederung des Strassenraums in besiedelten Gebieten fest
- > Dient als Grundlage für die Ausarbeitung des Ausbauprojekts

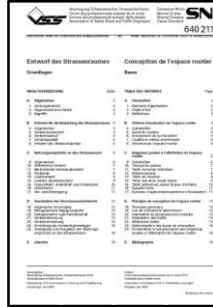


3 Normative Aspekte



SN 640 211 «Grundlagen»

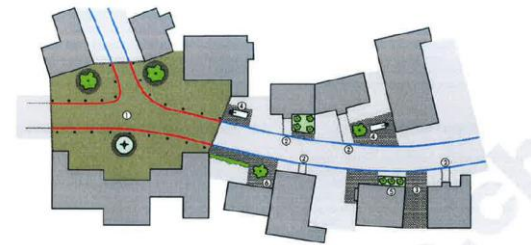
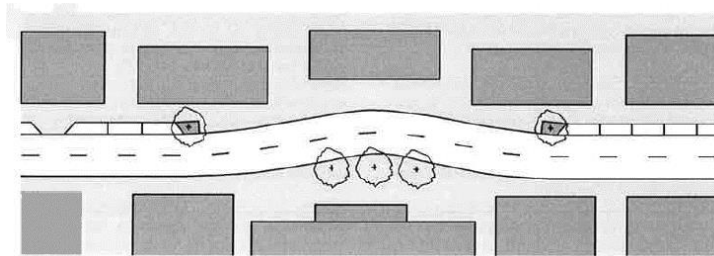
- > Gilt für verkehrsorientierte Strassen in besiedelten Gebieten
- > Legt einen Bezugsrahmen für den Entwurf des Strassenraumes fest und ergänzt das in der SN 640 210 vorgeschlagene Vorgehen
- > Ist sowohl für Planer als auch für Tiefbauingenieurbüros nützlich
- > Definiert die Kriterien für die Bewertung des Strassenraumes
- > Beschreibt die Ansprüche an die Nutzung der Strassen
- > Behandelt die Grundlagen und Grundsätze für den Entwurf des Strassenraumes



3 Normative Aspekte

SN 640 212 «Gestaltungselemente»

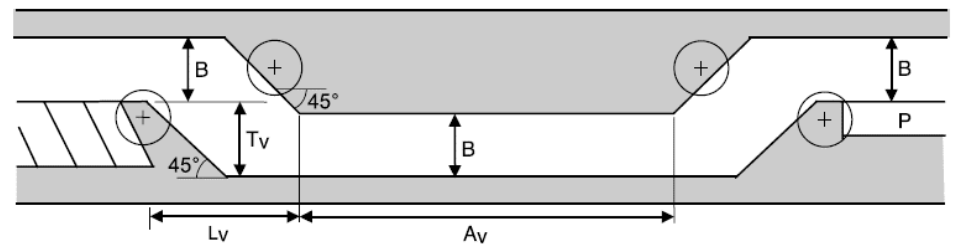
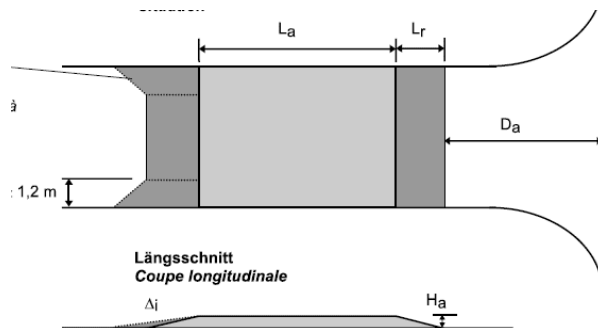
- > Gilt für alle Strassentypen in besiedelten Gebieten
- > Legt die Grundsätze zum Entwurf und zur Gestaltung des Strassenraumes fest
- > Bestimmt die Geometrie der wesentlichsten Gestaltungselemente
- > Ist sowohl für Planer als auch für Tiefbauingenieurbüros nützlich
- > Behandelt im Detail die Aspekte, denen man bei solchen Projekten begegnen kann
- > Dient als Grundlage für die Ausarbeitung des Ausbauprojekts



3 Normative Aspekte

SN 640 213 «Verkehrsberuhigungselemente»

- > Gilt für siedlungsorientierte Strassen und für Verbindungsstrassen, denen eine siedlungsorientierte Funktion zukommt
- > Legt einen Rahmen für die Verwendung der Verkehrsberuhigungselemente fest
- > Ist für Tiefbauingenieure, aber auch für Planer nützlich
- > Legt die Geometrie der Elemente und die erwartete Wirkung fest
- > Ergänzt die VSS-Norm SN 640 212 «Gestaltungselemente», wenn die Gestaltungselemente nicht genügen, um die angestrebten Ziele zu erreichen



3 Normative Aspekte

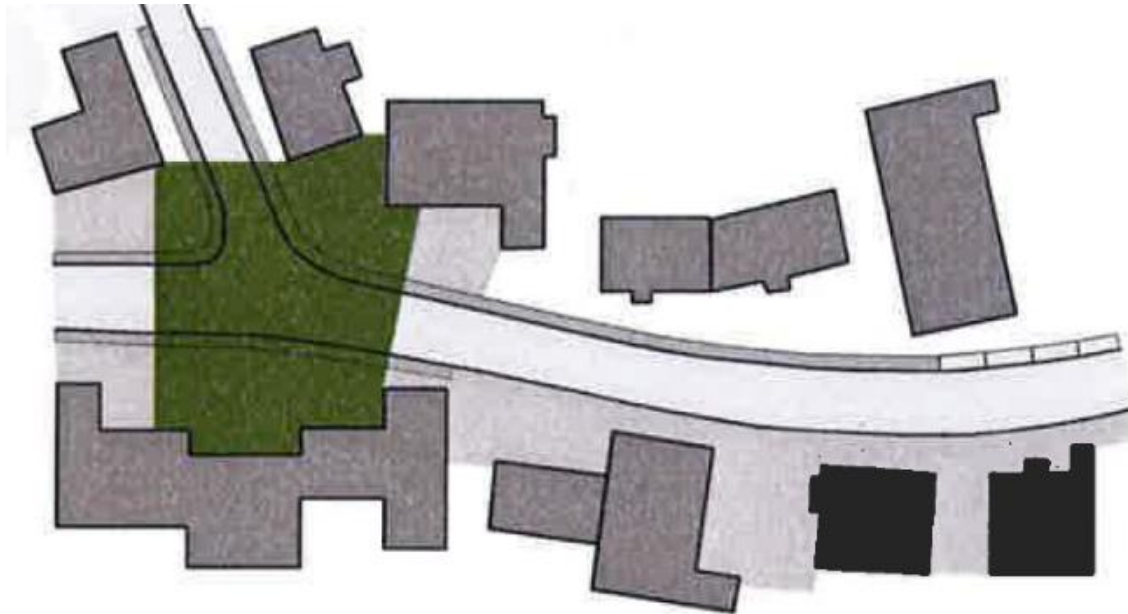
Einheit des Strassenraums	Conception de l'espace routier
Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche	Aménagement de surfaces routières colorées

INHALTSVERZEICHNIS

Titel	Seite
1. Anwendungsbereich	1
2. Zielsetzung	1
3. Begriffe	1
4. Anforderungen	1
5. Gestaltung	1
6. Ausführung	1
7. Dokumentation	1
8. Sonstige Bestimmungen	1
9. Anhang	1

SN 640 214 «Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen»

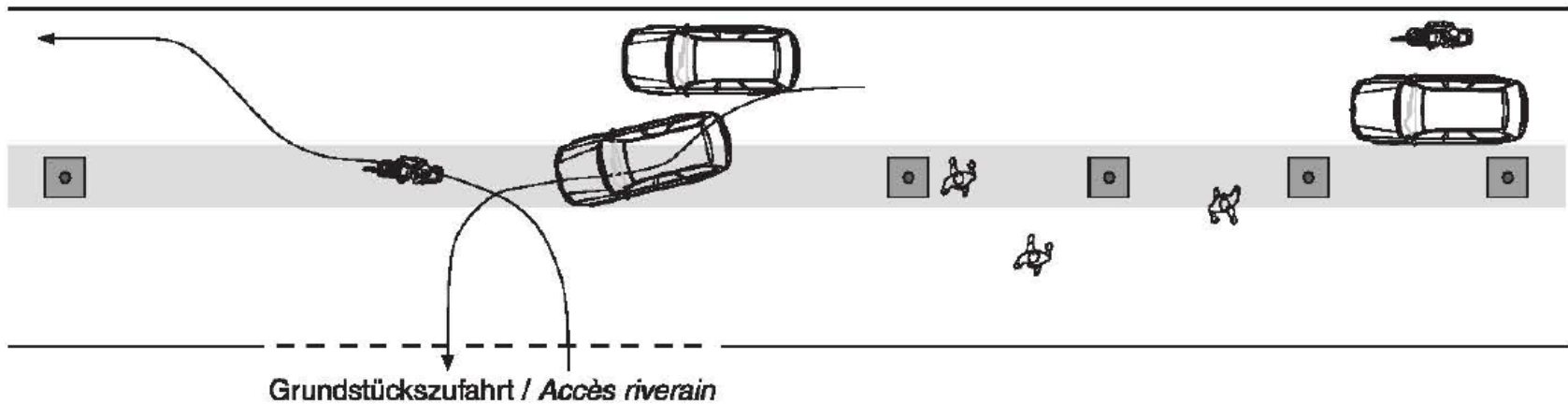
- > Behandelt die Anwendung von farblichen Gestaltungen von Strassenoberflächen zur Verkehrsberuhigung
- > Gilt für alle Strassentypen



3 Normative Aspekte

SN 640 215 «Mehrzweckstreifen»

- > Gilt für die Planung, Dimensionierung und Gestaltung von Mehrzweckstreifen
- > Gilt für verkehrsorientierte Strassen in besiedelten Gebieten
- > Zweckmässigkeit ist im Rahmen eines Planungsprozesses zu beurteilen

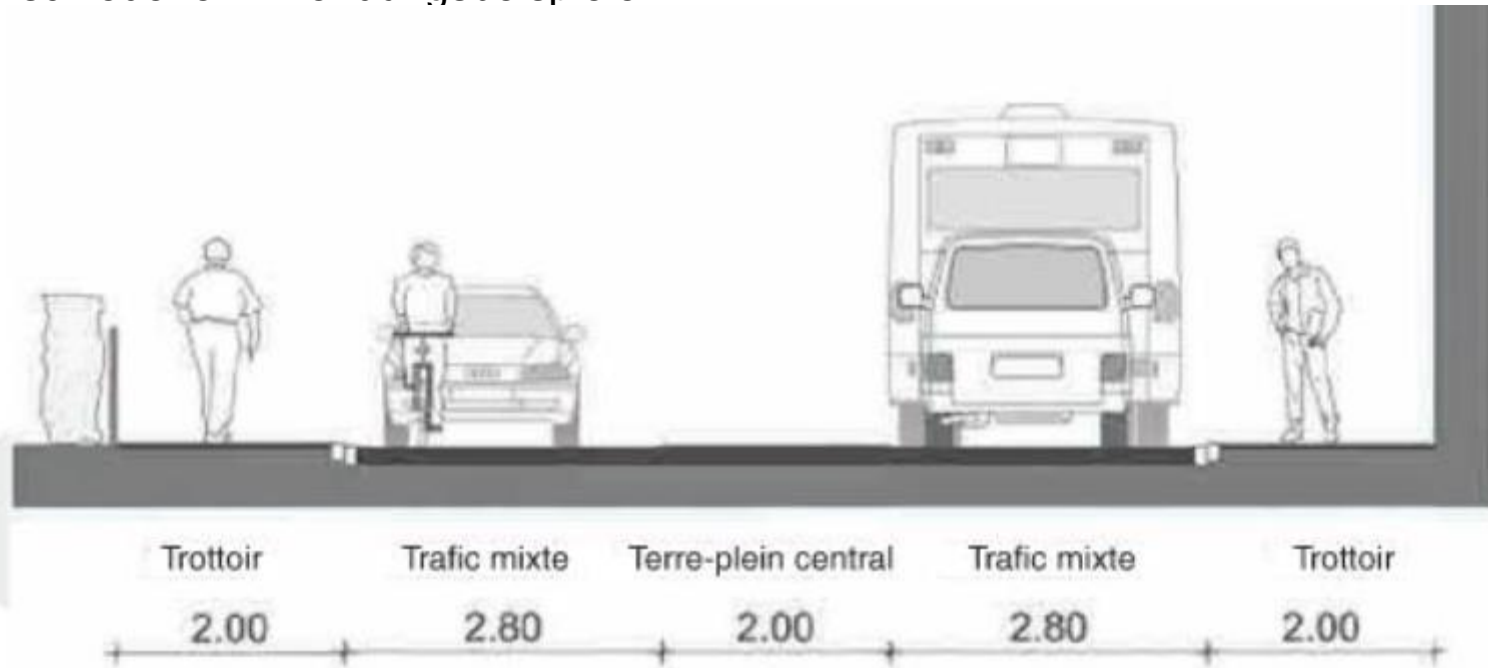


3 Normative Aspekte



SNG 640 303 «Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts»

- > 2017 – Leitfaden für den Entwurf (eine Art nationaler Valtraloc-Leitfaden)
- > Gilt für verkehrsorientierte Strassen in besiedelten Gebieten
- > Verschiedene Anwendungsbeispiele



4 Fragen und Diskussion

**Danke für Ihre
Aufmerksamkeit!**

