

Datum  
2. Januar 2023

Zuständig  
Fachstelle Strassenmanagement

Reg.-Nr.  
I\_4\_Hoh\_01\_VA\_Allg. GL

Dateiname  
D\_20221202\_TBA\_Merkblatt T30.docx  
IMS R12.05\_15

## Merkblatt zur Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

### Einleitung

Aufgrund der Änderungen der bundesrechtlichen Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) und der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) per 1. Januar 2023 wird das Vorgehen für die Einführung und die Überprüfung von Tempo-30-Zonen (Art. 22a SSV) und Begegnungszonen (Art. 22b SSV) im Kanton Schwyz mit diesem Merkblatt erläutert. Grundlagen und Leitfaden bilden die aktuellen Fachdokumentationen «Modell 30/50» und «Tempo-30-Zonen» der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu, 2022).

### Grundlagen / Fachdokumentationen / Arbeitshilfen

- Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01)
- Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21)
- Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3)
- Strassengesetz (StraG, SRSZ 442.110)
- Strassenverordnung (StraV, SRSZ 442.111)
- Tempo-30-Zonen, bfu-Fachdokumentation 2.355, 2022
- Modell 30/50, bfu-Fachdokumentation 2.458, 2022
- Begegnungszonen, bfu-Fachdokumentation
- Merkblatt zum Erlass von Verkehrsanordnungen, Tiefbauamt Kanton Schwyz
- VSS Normierung (insbesondere zu Strassenraumgestaltung, Signalisation und Markierung)

### Übergeordnetes Netz (verkehrsorientierte Strassen)

Grundsätzlich sollen die Strassen des übergeordneten Netzes mit 50 km/h generell signalisiert werden, wenn sie Transitachse sind, in einem Industriegebiet liegen, nur auf einer Seite dicht bebaut sind oder mehrere Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ausweisen (Modell 30/50). Der Einbezug einer verkehrsorientierten Strasse in eine angrenzende Tempo-30-Zone ist unter bestimmten örtlichen Verhältnissen möglich, wenn die zuführenden Strassen des untergeordneten Netzes ebenfalls zu Tempo-30-Zonen gehören. Hauptstrassen sind von Gesetzes wegen auch im neuen Temporegime vortrittsberechtigt zu führen.

Auf dem übergeordneten Netz ist das Ziel einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Art. 108 Abs. 2 SSV die Vermeidung und Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, der Schutz bestimmter Benutzergruppen, die Verbesserung des Verkehrsablaufs und die Reduktion von übermässiger Umweltbelastung.

Für das übergeordnete Netz ist für die Umsetzung von Tempo-30-Zonen ein detailliertes Gutachten eines ausgewiesenen Fachbüros, mit Angaben zum Geschwindigkeitsniveau, erforderlich. Es muss der Weisung zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten (EJPD, 1990) sowie den rechtlichen Grundlagen gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV entsprechen. Die vorgesehenen baulichen, betrieblichen und gestalterischen Massnahmen sind in einem Massnahmenplan darzustellen.

### **Untergeordnetes Netz (nicht verkehrsorientierte Strassen)**

Tempo-30-Zonen können auf nicht verkehrsorientierten Strassen entsprechend Art. 3 Abs. 4 SVG angeordnet werden, wenn dies aus in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erforderlich ist, auch im Sinne der Lebens- und Aufenthaltsqualität. Bei der Beurteilung der Erforderlichkeit der Massnahmen hat die Behörde einen Ermessensspielraum. Die materielle Zulässigkeit der Anordnung einer Tempo-30-Zone sowie auch einer Begegnungszone beurteilt sich primär über die Voraussetzung der Verhältnismässigkeit.

Grundlage für die Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf dem untergeordneten Netz (insbesondere Quartierstrassen) bildet ein technischer Bericht, welcher im Regelfall von einem ausgewiesenen Fachbüro erstellt werden muss. Mit diesem Bericht sind die Massnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit plausibel aufzuzeigen. Dies hat in Anlehnung an die Vorgaben an das übergeordnete Netz zu erfolgen, angepasst auf das untergeordnete Netz. Die vorgesehenen baulichen, betrieblichen und gestalterischen Massnahmen sind in einem Massnahmenplan darzustellen.

Ein zentraler Indikator für die notwendigen Massnahmen ist das bestehende Geschwindigkeitsniveau ( $V_{85}$ ), weshalb vorgängig zwingend eine repräsentative und nachvollziehbare Geschwindigkeits-erhebung über einen Zeitraum von mindestens einer Woche zu veranlassen ist (vgl. Ziff. 2.2.4, Seite 23, der bfu-Fachdokumentation Tempo-30-Zonen).

Der technische Bericht hat folgende Angaben zu beinhalten:

- Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum
- Nachweis aktuelles Geschwindigkeitsniveau ( $V_{85}$ )
- Umschreibung der vorgesehenen Massnahmen zur Erreichung der Ziele
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen
- Massnahmenplan des gesamten Perimeters
- Strassenverzeichnis (Auflistung der Strassen bzw. Strassenabschnitte)

### **Sicherstellen der erlaubten Geschwindigkeit / Überprüfen der Massnahmen**

Nach der Umsetzung der Tempo-30-Zone bzw. der Begegnungszone ist zu gegebener Zeit eine Überprüfung der Situation auf Unfall- und Gefahrenstellen gemäss Art. 6a Abs. 3 SVG erforderlich. Weiter ist zu prüfen, ob die im Gutachten resp. im technischen Bericht festgelegten Ziele erreicht wurden. Dort, wo in einer Tempo-30-Zone bei der Überprüfung die  $V_{85} \geq 38$  km/h beträgt, sind zusätzliche Massnahmen notwendig. In Begegnungszonen sind weitere Massnahmen erforderlich, wenn die  $V_{85} \geq 25$  km/h beträgt.

Diese Überprüfung hat im Normalfall spätestens nach einem Jahr zu erfolgen.

### **Verfahren**

Die Anordnung einer Tempo-30-Zone sowie einer Begegnungszone muss weiterhin gemäss Art. 107 SSV verfügt und veröffentlicht werden. Bezüglich der Verkehrsanordnungen wird auf das Merkblatt zum Erlass von Verkehrsanordnungen, Tiefbauamt Kanton Schwyz, verwiesen.

Kontaktstelle:

Tiefbauamt Kanton Schwyz, Fachstelle Strassenmanagement