



Merkblatt

Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf nicht verkehrorientierten Nebenstrassen

INHALT

I.	Ausgangslage	3
II.	Zuständigkeit	5
III.	Verfahren/Ablauf	6
IV.	Bestimmung nicht verkehrsorientierter Strassen	9
	Punkteschema	13

I. AUSGANGSLAGE



Vielen Städten und Gemeinden ist es ein Anliegen, innerorts „Tempo-30-Zonen“ oder „Begegnungszonen“ auf Gemeinde- oder Kantonsstrassen einführen zu können. Bisher konnten Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten – und somit die Anordnung von „Tempo-30-Zonen“ und „Begegnungszonen“ – nur zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs angeordnet werden (vgl. Art. 108 Abs. 1 der Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21]). Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten war stets durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 SSV).

**Zonenbeginn Höchstgeschwindigkeit
30 km/h**

Die revidierte SSV unterscheidet neu zwischen verkehrsorientierten und nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen. Dabei kann es sich um Gemeindestrassen oder Kantonsstrassen handeln. Auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen wird die Einführung von Tempo-30-Zonen erleichtert. Bei der Bestimmung, was genau eine nicht verkehrsorientierte Nebenstrasse ist, helfen die Beurteilungskriterien des kantonalen Tiefbauamts ab Seite 9 dieses Merkblatts.

Tempo-30- und Begegnungszonen auf verkehrsorientierten Strassen

Nach Art. 1 Abs. 9 SSV gelten als verkehrsorientierte Strassen alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind. Grundsätzlich gilt auf verkehrsorientierten Strassen innerorts auch künftig Tempo 50. Auf Abschnitten von verkehrsorientierten Strassen sind Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten wie bisher nur unter den Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 1, 2 und 3 SSV möglich. Nach wie vor ist hierfür ein Gutachten erforderlich. Wird auf einer verkehrsorientierten Strasse die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, kann dieser Abschnitt in eine „Tempo-30-Zone“ einbezogen werden (Art. 2a Abs. 6 SSV).

Tempo-30- und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen

Neu und in Abweichung zu Art. 108 Abs. 1, 2 und 3 SSV richtet sich die Anordnung von „Tempo-30-Zonen“ und „Begegnungszonen“ auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen nur nach Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01; Art. 108 Abs. 4bis SSV). „Tempo-30-Zonen“ und „Begegnungszonen“ können demzufolge angeordnet und erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohnerinnen und Bewohnern oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern (vgl. Art. 3 Abs. 4 SVG). Die Signale „Tempo-30-Zone“, „Begegnungszone“ und „Fussgängerzone“ sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV).

Ein Gutachten wird für die Anordnung von „Tempo-30-Zonen“ und „Begegnungszonen“ auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen nicht mehr vorausgesetzt. Kantons- bzw. Gemeindestrassen ausserorts müssen demgegenüber immer mit einem Gutachten nach Art. 108 SSV beurteilt werden. Gleiches gilt für Kantons- bzw. Gemeindestrassen innerorts mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von mehr als 7'000 Fahrzeugen pro Tag; Auch hier ist zur Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit immer ein Gutachten notwendig.

II. ZUSTÄNDIGKEIT



Zuständig für Erlass, Änderung oder Aufhebung der dauernden Verkehrsanordnungen auf Kantonsstrassen und -wegen, auf Gemeindestrassen und -wegen, auf Flurstrassen und -wegen sowie auf öffentlichen Verkehrsflächen privater Eigentümer ist das Departement für Bau und Umwelt (DBU) (§ 33 Abs. 2 des Gesetzes über Strassen und Wege [RB 725.1; StrWG] i.V.m. § 1 Abs. 1 der Verordnung zum Gesetz über Strassen und Wege [RB 725.10; StrWV]). Das DBU führt vor dem Erlass von Verkehrsanordnungen in der Regel ein Einwendungsverfahren durch. Zu diesem Zweck müssen die Behörden die Entwürfe der vorgesehenen Verkehrsanordnungen mit dem Hinweis publizieren, dass dazu innert 20 Tagen ab Publikation beim DBU schriftliche Einwendungen eingereicht werden können (§ 33 Abs. 3 und 4 StrWG). In der Praxis instruiert das kantonale Tiefbauamt (TBA) im Namen des DBU die Entscheide und führt das Einwendungsverfahren durch.

Zonenbeginn Begegnungszone

Publikationen für Verkehrsanordnungen nach § 33 Abs. 2 StrWG sowie für das Einwendungsverfahren nach § 33 Abs. 3 und Abs. 4 StrWG erfolgen für Kantonsstrassen und -wege durch das DBU im Amtsblatt, für Gemeindestrassen und -wege sowie Flurstrassen durch die Gemeindebehörde in ortsüblicher Form und für öffentliche Verkehrsflächen privater Eigentümer durch das DBU im Amtsblatt auf Kosten des Eigentümers (vgl. § 2 Abs. 1-3 der Verordnung des Regierungsrates zum Strassenverkehrsgesetz und den Nebenerlassen [RB 741.2; RRV zum SVG und den Nebenerlassen]).

III. VERFAHREN/ABLAUF



Seitliche Einengung als Gestaltungs-
massnahme in einer Tempo-30-Zone

1.



Antrag der Gemeinde/Stadt an das DBU zur Einführung einer Tempo-30- oder Begegnungszone

Mit dem Antrag sind folgende Unterlagen einzureichen:

- Begründung nach Art. 3 Abs. 4 SVG
- Nachweis nicht verkehrsorientierte Strasse gemäss Kriterien (Ziff. IV)
- Angaben zu den verkehrsrechtlichen Massnahmen und zur Gestaltung des Strassenraums gemäss Art. 4 und 5 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3)
- Signalisations- und Massnahmenplan

2.



Prüfung und Beurteilung des Antrags durch das DBU bzw. TBA

- Bereinigung der Unterlagen falls nötig

3.



Publikation des Entwurfs

(§ 33 Abs. 4 StrWG)

- Durch das DBU bzw. TBA im Amtsblatt oder durch die Gemeindebehörde in ortsüblicher Form mit dem Hinweis, dass dazu innert 20 Tagen ab Publikation beim DBU schriftliche Einwendungen eingereicht werden können

4.



Durchführung des Einwendungsverfahrens

(§ 33 Abs. 3 StrWG)

- Eingang der schriftlichen Einwendungen beim GS DBU
- GS DBU leitet Einwendungen an das TBA weiter
- Eingangsbestätigung durch das TBA (Kopie an Gemeinde/Stadt)
- TBA führt Dialog mit den Betroffenen und nimmt schriftlich Stellung zu den Einwendungen oder führt nach vorgängiger Terminabsprache/rechtzeitiger Bekanntgabe des Termins einen Augenschein durch und verfasst ein Augenscheinprotokoll oder führt eine Informationsveranstaltung durch und verfasst ein Protokoll
- Entscheid durch das GS DBU (mit der Möglichkeit zum Weiterzug an das Verwaltungsgericht innert 30 Tagen)

5.



Publikation der Verkehrsanordnung

(§ 2 Abs. 1 RRV zum SVG und den Nebenerlassen)

- Für Kantonsstrassen und -wege: Durch das DBU im Amtsblatt
 - Für Gemeindestrassen und -wege sowie Flurstrassen: Durch die Gemeindebehörde in ortsüblicher Form
 - Für öffentliche Verkehrsflächen privater Eigentümer: Durch das DBU im Amtsblatt; auf Kosten des Eigentümers
-

6.



Umsetzung

- Die Umsetzung erfolgt nach Ablauf der unbenutzten Rechtsmittelfrist
- Sind bauliche Massnahmen i.S.v. § 12 Abs. 1 StrWG vorgesehen, ist dafür grundsätzlich ein Baubeschluss erforderlich. Über diesen entscheidet bei Kantonsstrassen und -wegen der Grosse Rat mit dem Budget oder das DBU bei nicht vorgesehenen kleinen Vorhaben. Bei Gemeindestrassen und -wegen ist die Gemeinde oder Stadt zuständig (§ 15 Abs. 1 und 2 StrWG). Das Verfahren richtet sich nach § 21 StrWG. Bei kleinen oder unbedeutenden Projekten für bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung oder Verkehrslenkung kann auf die öffentliche Auflage verzichtet werden (§ 21 Abs. 4 Ziff. 4 StrWG)
- Vor einem Baubeschluss können bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung oder Verkehrslenkung im Rahmen einer Versuchsphase angeordnet werden. Zuständig dafür ist bei Kantonsstrassen das DBU, bei Gemeindestrassen die Gemeindebehörde. Solche Massnahmen dauern in der Regel nicht länger als zwei Jahre, können jedoch aus wichtigen Gründen um höchstens zwei Jahre verlängert werden. Die Anordnungen sind endgültig und die Entscheide sind öffentlich bekannt zu machen. Die in Art. 106 und Art. 107 SSV vorgesehenen Rechtsmittel sind vorbehalten (§ 13 StrWG)

7.



Überprüfung der Wirksamkeit

- Die Wirksamkeit der Tempo-30-Zone ist ca. 1 Jahr nach der Umsetzung zu überprüfen. Gemäss Art. 6a Abs. 3 SVG analysieren Bund, Kantone und Gemeinden ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung

IV. BESTIMMUNG NICHT VERKEHRSORIENTierter STRASSEN



Gemeinden müssen mit dem Antrag zur Einführung von Tempo 30- bzw. Begegnungszonen den Nachweis erbringen, dass die Strasse keine verkehrsorientierte Strasse gemäss VSS-Norm 40 040b ist. Zur Beurteilung der zu untersuchenden Strassenabschnitte sind verschiedene Kennwerte beizuziehen, welche nachfolgend aufgelistet und kurz umschrieben werden. Die Berücksichtigung dieser Kriterien stellt sicher, dass der Nachweis in allen Gemeinden einheitlich und vollständig erbracht wird.

Seitliche Einengung mit markierten Parkfeldern als Gestaltungsmassnahme in einer Tempo-30-Zone

Beurteilungskriterien

1.



Lage

- Nur Strassenabschnitte innerorts können beurteilt werden. Innerorts befindet sich ein Abschnitt, wenn er innerhalb der Ortseingangstafeln liegt.
 - Ausserorts-Abschnitte müssen immer in einem Gutachten nach Art. 108 SSV beurteilt werden.
-

2.



Strasseneigentümer

- Strassen im Eigentum des Kantons müssen immer in einem Gutachten nach Art. 108 SSV beurteilt werden.

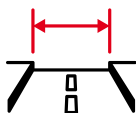
3.



DTV

- Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) ist das übliche Mass zur Bestimmung der Verkehrsbelastung.
- Der DTV entspricht der Anzahl Fahrzeuge pro Tag, gemittelt über das gesamte Jahr.
- Zur Bestimmung des DTV ist eine Zählung des Verkehrs im Abschnitt, in dem die höchsten Belastungen erwartet werden, erforderlich. Eine Stichprobenerhebung sollte dabei mindestens einen Dienstag und einen Donnerstag (jeweils 24h) ausserhalb der Schulferien umfassen. Dabei werden die Belastungen aller Fahrspuren und beider Fahrrichtungen aufsummiert.
- Bei einem DTV von mehr als 7'000 Fahrzeugen pro Tag ist zur Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit immer ein Gutachten nach Art. 108 SSV notwendig.
- Ist es offensichtlich, dass ein Belastungswert von 5'000 Fahrzeugen pro Tag nicht erreicht wird (z.B. bei kleinen Stichstrassen), kann auf eine Erhebung verzichtet werden.

4.



Fahrbahnbreite

- Die Fahrbahnbreite wird gemessen von Fahrbahnrand zu Fahrbahnrand. Trottoirs müssen dabei nicht mitgemessen werden. Falls der Abschnitt einen Mehrzweckstreifen aufweist, so ist die Breite des Mehrzweckstreifens abzuziehen. Allfällige Radstreifen werden mitgerechnet.
- Es wird der mehrheitlich vorherrschende Querschnitt in geraden Teilstücken gemessen. Ändert sich die Fahrbahnbreite im Abschnitt signifikant, so ist der Abschnitt in zwei einzelne Abschnitte zu unterteilen.
- Ist eine Strassenumgestaltung vorgesehen, kann die Strasse anhand der geplanten Abmessungen beurteilt werden.

5.



Gefahrenre Geschwindigkeit v_{85}

- v_{85} umschreibt das 85. Geschwindigkeitsperzentil. Es entspricht der Geschwindigkeit, die von 85 % aller Fahrzeuge unterschritten wird.
- Die Messung der Geschwindigkeiten kann beispielsweise durch Seitenradare erfolgen. Dabei sollten Geschwindigkeiten während mindestens einem repräsentativen Werktag (24h) und von mindestens 500 Fahrzeugen erhoben werden.
- Die Geschwindigkeit sollte auf möglichst freier, gerader Strecke an der Stelle erhoben werden, an der die höchsten Geschwindigkeiten erwartet werden.
- Ist es offensichtlich, dass ein v_{85} von 45 km/h nicht erreicht wird (z.B. kurzer Abschnitt), kann auf eine Erhebung verzichtet werden.

6.



Schwerverkehrsanteil

- Als schwere Motorfahrzeuge gelten gemäss VSS-Norm 40 005 Fahrzeuge, die mehr als 3,5 t wiegen. Dies umfasst insbesondere Busse, Last- und Lieferwagen.
- Um stark landwirtschaftlich geprägte Strassen nicht zu benachteiligen, können Traktoren vom Schwerverkehr abgezogen werden.
- Der Schwerverkehrsanteil kann bei der Erhebung des DTV oder der Geschwindigkeiten miterhoben werden. Falls dies nicht der Fall ist oder Traktoren abgezogen werden sollen, kann der Anteil auch in einer Stichprobenerhebung von Hand ermittelt werden.
- Für die Stichprobenerhebung wird der Schwerverkehrsanteil an zwei Werktagen erhoben. Dabei werden die Fahrzeuge in beide Richtungen während jeweils einer Stunde (zu Hauptverkehrszeiten) gezählt. Lastwagen, Sattelzüge, Lieferwagen und Busse werden als Schwerverkehr kategorisiert, während alle anderen Motorfahrzeuge (z.B. PWs, Motorräder, Traktoren) zusammengerechnet werden können. Velos (inkl. E-Bikes) und Mofas müssen nicht gezählt werden. Der Schwerverkehrsanteil bildet sich aus dem Mittel aller Erhebungszeitfenster.

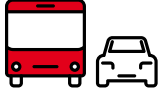
7.



Höherklassierte Strassenverbindung

- Wenn für den Durchgangsverkehr eine zumutbare alternative Strassenverbindung auf einer höherklassierten Strasse vorhanden ist, wird der Strassenabschnitt nicht zur Abwicklung eines effizienten Verkehrsablaufs benötigt.
 - Als höherklassierte Strassen sind Kantons- und Nationalstrassen, sowie sämtliche Hauptstrassen einzustufen.
 - Als zumutbar gilt eine alternative Strassenverbindung, wenn die Fahrzeit nicht mehr als 50 % länger als die Fahrzeit über den untersuchten Strassenabschnitt ist.
-

8.



ÖV-Achse

- Der strassengebundene ÖV wird durch eine Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit verlangsamt. Die Temporeduktion kann deshalb Auswirkungen auf den Betrieb haben.
- Verkehren Busse oder leichte Schienenfahrzeuge (wie die FWB) entlang des Abschnitts, so ist der Abschnitt als ÖV-Achse einzuordnen. ÖV-Linien, die den Abschnitt nur queren, müssen nicht berücksichtigt werden.

9.



Verkehrsberuhigende Elemente

- Verkehrsberuhigende Elemente sind ein Zeichen dafür, dass die Strasse keinen verkehrsorientierten Charakter hat.
- Als verkehrsberuhigende Elemente werden Einbauten und Markierungen gezählt, die den Strassenraum physisch und/oder optisch einengen, sodass das Geschwindigkeitsniveau gedrosselt wird. Typische Elemente sind seitliche Einengungen und markierte Längsparkfelder auf der Fahrbahn, Bodenschwellen oder farbliche Gestaltung der Strassenoberflächen (FGSO).
- Sind auf dem Abschnitt verkehrsberuhigende Elemente geplant, kann dies in der Beurteilung berücksichtigt werden.

10.



Vorherrschende Lärmempfindlichkeitsstufe

- In Industrie- und Gewerbegebieten sind die Nutzungskonflikte im Strassenraum meist kleiner als in Wohngebieten. Die Bau- und Nutzungsordnung ist kommunal geregelt, sodass ein direkter Einsatz der Nutzungszonen kompliziert ist. Die Lärmempfindlichkeitsstufen (ES) sind jedoch kantonal einheitlich und orientieren sich an den Nutzungen/Bauzonen der Parzellen. Somit können die Nutzungskonflikte über die Lärmempfindlichkeitsstufe angenähert werden.
 - Die Lärmempfindlichkeitsstufen sind im ThurGIS ersichtlich.
 - Finden sich mehrere ES entlang des Abschnitts, so ist die tiefste ES ausschlaggebend.
-

PUNKTESCHEMA

Strassenabschnitte, die im nachfolgenden Schema eine Punktesumme von 5 oder weniger Punkten erreichen, gelten als nicht verkehrsorientierte Nebenstrasse. Erzielt ein Abschnitt 6 oder mehr Punkte, so ist eine Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit nur mittels Gutachten gemäss Art. 108 SSV möglich. Zu prüfende Abschnitte müssen ein homogenes Erscheinungsbild haben. Im vorhergehenden Abschnitt finden sich Präzisierungen zu allen Kriterien.

1.	Lage Befindet sich der Abschnitt ausserorts?	6 <input type="radio"/> ja	0 <input type="radio"/> nein
2.	Strasseneigentümer Gehört die Strasse dem Kanton?	6 <input type="radio"/> ja	0 <input type="radio"/> nein
3.	DTV Wie hoch ist die Querschnittsbelastung im stärkstbelasteten Abschnitt? [in Fahrzeugen/Tag]	6 <input type="radio"/> > 7'000	2 <input type="radio"/> > 5'000
4.	Fahrbahnbreite Wie breit ist die Fahrbahn auf gerader Strecke? [m]	4 <input type="radio"/> > 7.0	0 <input type="radio"/> < 5.8
5.	Gefahrene Geschwindigkeit V_{85} Wie hoch ist die 85 %-Geschwindigkeit? [in km/h]	4 <input type="radio"/> > 50	2 <input type="radio"/> 45 - 50
6.	Schwerverkehrsanteil Ist der Schwerverkehrsanteil grösser als 7 %?	1 <input type="radio"/> ja	0 <input type="radio"/> nein
7.	Höherklassierte Strassenverbindung Ist für den Durchgangsverkehr eine zumutbare Umfahrung auf höher klassierten Strassen vorhanden?	1 <input type="radio"/> nein	0 <input type="radio"/> ja
8.	ÖV-Achse Verkehren Busse (oder leichte Schienenfahrzeuge wie die FWB) auf der Fahrbahn?	1 <input type="radio"/> ja	0 <input type="radio"/> nein
9.	Verkehrsberuhigende Elemente Sind verkehrsberuhigende Elemente wie z.B. Längsparkfelder oder Einbauten im Strassenraum vorhanden?	1 <input type="radio"/> nein	0 <input type="radio"/> ja
10.	Vorherrschende Lärmempfindlichkeitsstufe Welche Lärmempfindlichkeitsstufe haben die Zonen entlang der Strasse?	1 <input type="radio"/> ES IV	0 <input type="radio"/> ES I - III
Punktetotal Bei einem Total von ≤ 5 Punkten, gilt der Abschnitt als nicht verkehrsorientierte Nebenstrasse			



Thurgau

Herausgeber

Kantonales Tiefbauamt Thurgau
Abteilung Planung und Verkehr
Ressort Verkehrsanordnungen
Langfeldstrasse 53A
8510 Frauenfeld
T +41 58 345 79 20
www.tiefbauamt.tg.ch

Fotografien

Raffael Soppelsa Fotografie, Kesswil

Stand: Oktober 2023