Emch+
Berger

Gemeinde Langendorf

Verkehrskonzept Tempo 30

Version 1.20 I 15. Mai 2023

Bericht

Ingenieure Planer Geometer I Emch+Berger AG Solothurn
Schöngrünstrasse 35 I CH-4500 Solothurn I Tel. +41 58 451 73 00 I solothurn@emchberger.ch I www.emchberger.ch

Inhalt

1 Ausgangslage 1

2 Rechtsgrundlagen 1

2.1 Signalisationsverordnung (SSV) 1

3 Ziele 2

4 Konzept 3

4.1 Umfang der Tempo 30-Zonen 3

4.2 Signalisation / Verkehrsregime 3

4.2.1 Zoneneinfahrten 3

4.2.2 Markierung der Zahl 30 3

4.2.3 Entfernen von Vortrittsregelungen und Fussgängerstreifen: 3

4.3 Weitere mögliche Massnahmen und Optionen 3

4.3.1 Betriebs- und Gestaltungskonzept Schulhausstrasse 4

4.3.2 Ergänzende Markierungen 4

4.4 Grobkostenschätzung Realisierung Tempo 30 4

1 Ausgangslage

Die Gemeinde möchte mit der Einführung von Tempo-30-Zonen die Sicherheit, Lebensqualität und Attraktivität auf dem gesamten Gemeindegebiet erhöhen.

An der Gemeindeversammlung vom 21. Juni 2021 wurde per Konsultativabstimmung beschlossen, die Erarbeitung des Konzepts «flächendeckend Tempo 30» in das Budget 2022 aufzunehmen. An der Gemeindeversammlung vom 13. Dezember 2021 wurden die geforderten Planungsarbeiten ins Budget 2022 aufgenommen und genehmigt.

Das Büro Emch+Berger AG Solothurn wurde mit der Ausarbeitung des vorliegenden Konzepts beauftragt.

2 Rechtsgrundlagen

Gemäss Strassenverkehrsgesetz, Artikel 32 kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Die Voraussetzungen, unter welchen die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden kann, werden in der Signalisationsverordnung (Artikel 108, SSV) näher umschrieben.

2.1 Signalisationsverordnung (SSV)

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 24.08.2022 beschlossen, dass die Behörden-Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen neu ohne Gutachten einrichten können. Die Verordnung wurde somit einer wichtigen Änderung unterzogen. Diese Änderung tritt per 1. Januar 2023 in Kraft.

Die Signalisationsverordnung hält in Artikel 108 Abs. 4bis neu folgendes fest:
In Abweichung der Absätze 1, 2 und 4 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Artikel 3 Absatz 4 SVG (Strassenverkehrsgesetz).

Diese Bestimmung hält die abweichenden Anordnungsvoraussetzungen für Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen fest.

Neu gelten für solche Zonen die generellen Voraussetzungen für Verkehrsanordnungen und -beschränkungen. Tempo-30-Zonen können auf nicht verkehrsorientierten Strassen entsprechend Artikel 3 Absatz 4 SVG angeordnet werden, wenn dies aus beliebigen in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erforderlich ist. Bei der Beurteilung der Erforderlichkeit der Massnahme kommt der Behörde ein weiter Ermessenspielraum zu. Die materielle Zulässigkeit der Anordnung einer Tempo-30-Zone beurteilt sich primär über die Voraussetzung der Verhältnismässigkeit.

Ein aufwändig zu erstellendes Gutachten ist nicht mehr erforderlich. Auf siedlungsorientierten Strassen herrschen aufgrund der Dimensionen, der Einrichtung und der Gestaltung der Strassen oft geringe Geschwindigkeiten schon bevor eine Temporeduktion angeordnet wurde. Die Erstellung eines Gutachtens stellt in solchen Fällen einen unnötigen bürokratischen Aufwand dar, der nicht mit einem Mehrwert verbunden ist. Zudem werden Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen immer mehr zur Regel.

Mit dem Wegfall der bundesrechtlichen Gutachtenspflicht ergibt sich ein Ermessenspielraum der Vollzugsbehörden. Soweit sie dies als sinnvoll betrachten, kann weiterhin ein Gutachten eingeholt werden. Dies kann etwa dann sinnvoll sein, wenn Zweifel an der Wirksamkeit der Massnahme bestehen oder wenn mit einem Rechtsmittelverfahren ge-

rechnet werden muss. Auch in dieser Hinsicht unterscheiden sich die Tempo-30-Zonen nicht von übrigen funktionalen Verkehrsanordnungen nach Artikel 3 Absatz 4 SVG.

Da mit dem Wegfall der Gutachtenspflicht der Bezugspunkt für die Nachkontrolle entfallen ist, besteht die ehemalige Pflicht einer Nachkontrolle nicht mehr. Die realisierten Massnahmen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen ist somit nicht mehr notwendig.

Die Anordnung einer Tempo-30-Zone muss nach wie vor gemäss Art. 107 SSV verfügt und veröffentlicht werden, was die Nachvollzieh- und Kontrollierbarkeit der Massnahme gewährleistet.

3 Ziele

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone auf dem gesamten Gemeindegebiet werden folgende Ziele verfolgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsgruppen
- Steigerung der Strassenraumattraktivität und Verbesserung der Wohnqualität
- Vermeidung von Schleichverkehr
- Schaffung eines nachvollziehbaren Verkehrsregimes

Daneben ist darauf zu achten, dass die Auswirkungen der Einrichtung der Tempo 30-Zone gering zu halten sind: Sowohl die Eingriffe in den Strassenraum wie die damit verbundenen Kosten sind zu minimieren.

4 Konzept

4.1 Umfang der Tempo 30-Zonen

Die Tempo 30-Zonen umfassen sämtliche Gemeindestrassen.

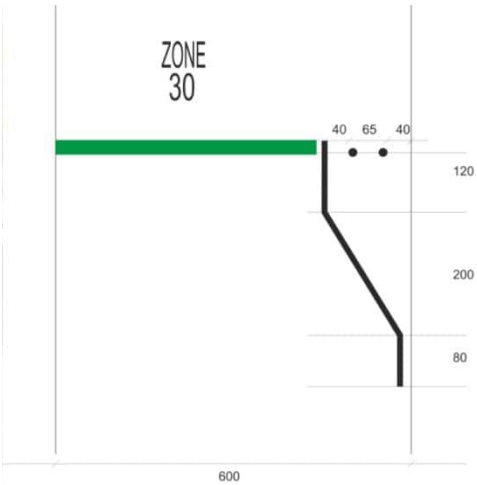
4.2 Signalisation / Verkehrsregime

4.2.1 Zoneneinfahrten

Erforderlich sind die Signalisationstafeln „Zone 30“ mit seitlicher Verengung des Strassenraums zur Hervorhebung der Zoneneinfahrten.

Dort, wo es aus Platzgründen nicht möglich ist, die Strasse zu verengen, wird der Zoneneingang konventionell mit einfachem Signal gekennzeichnet. Namentlich an der Heimlisbergstrasse aus Richtung Wald, bei der Südeinfahrt in die Bergstrasse, am Schützenweg in Richtung Sonnenrain und an der Sagackerstrasse bei der Ortseinfahrt aus Richtung Oberdorf.

Zusätzlich werden bei sämtlichen Standorten mit einer Bodenmarkierung, Linie und Zone 30, die Zoneneinfahrt hervorgehoben.



Bsp. Situation Eingangstor

4.2.2 Markierung der Zahl 30

Innerhalb der Zone soll an verschiedenen Stellen die Zahl 30 am Boden markiert werden. Dabei steht nicht wie bei anderen Massnahmen der örtliche Wirkungseffekt im Vordergrund, vielmehr soll damit das gültige Tempo 30 Regime wiederholend kommuniziert werden.

4.2.3 Entfernen von Vortrittsregelungen und Fussgängerstreifen:

Das Zonenregime lässt grundsätzlich keine Vortrittsentzüge und Markierungen von Fussgängerstreifen zu. Grundsätzlich sollen diese mit der Einführung der Tempo 30-Zone entfernt werden. Neu gilt überall der Rechtsvortritt und die Strassen können innerhalb der Zone von Fussgängerinnen und Fussgängern überall gequert werden.

Die Fussgängerstreifen bei den Kindergärten Konzerthalle und Stöcklimatt werden beibehalten. Weiter sollen die Fussgängerstreifen über die Schulhaus- und Heimlisbergstrasse weiterhin markiert werden, da es sich um den direkten Schulweg Nord-/Südverbindung handelt.

Weiter soll im Knoten Sagacker-/Hasenmatt-/Gartenstrasse das heutige Regime mit einer Stopp-Markierung aus Sicherheitsgründen beibehalten werden.

4.3 Weitere mögliche Massnahmen und Optionen

Nach der Einführung der Tempo 30-Zone, wird weiterhin empfohlen, zu prüfen, ob die angestrebten Ziele erreicht wurden. Dies ist nur über Kontrollen eindeutig festzustellen. Während den ersten Monaten sind die Massnahmen zu überprüfen und je nach Situation anzupassen.

Für die Kontrollen empfiehlt sich in der ersten Phase mit einem Inforadar, einem digitalen Geschwindigkeitsanzeigegerät, die motorisierten Verkehrsteilnehmer auf die gefahrene Geschwindigkeit aufmerksam zu machen. In einer zweiten Phase, ab etwa fünftem oder sechstem Monat, sollten effektive Geschwindigkeitskontrollen durch die Kantonspolizei durchgeführt werden.

Werden die angestrebten Ziele nicht erreicht so müssen weitere Massnahmen ergriffen werden.

4.3.1 Betriebs- und Gestaltungskonzept Schulhausstrasse

Die Situation an der Schulhausstrasse im Bereich des Schulzentrums weist einige grössere Sicherheitsdefizite auf. So ist die Parkplatzsituation südseitig mit Senkrechtparkierung für Fussgänger gefährlich. Weiter muss die Ein-/Ausfahrtssituation der Gartenstrasse zusammen mit dem Fussgängerstreifen (Warteraum auf der Strasse) zeitnah gelöst werden. Hier ist auch die Sichtbarkeit auf Grund der Abschlussmauer schlecht.

Für diesen Perimeter soll in einem separaten Projekt ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden und darin die Variante Begegnungszone geprüft werden.

4.3.2 Ergänzende Markierungen

Anbringen von Rand- und Querstreifen:
Die Randstreifen tragen zur optischen Verschmälerung der Fahrbahn bei und dienen zum Teil als Vorzone von direkt an die Fahrbahn angrenzenden Liegenschaften, womit deren Zugänge sicherer werden.
Die Querstreifen dienen zur optischen Hervorhebung von Querbeziehungen bei Strassen mit starker Längsbetonung.

4.4 Grobkostenschätzung Realisierung Tempo 30

Zonen Tempo 30	**CHF**
Zonensignalisation: - Stelen / Signale	43′000 .-
- Markierung	4'000 .-
- Symbole «30»	10'000 .-
Markierung / Demarkierung (Fussgänger, Rechtsvortritt, etc.)	11′000 .-
Bauliche Massnahmen	0 .-
Diverses / Unvorhergesehenes	7′000 .-
Total	**75′000 .-**

Tabelle 1: Grobkostenschätzung Tempo 30.

Solothurn, 15. Mai 2023

Emch+Berger AG Solothurn

Beat Affolter

i.A. Oliver Straumann