

Einleitender Text; allgemeiner Teil, für beide T30-Vorlagen (Dorf und Burghalden)

Die Gemeinden im Grossraum Zürich sind mit einem hohen Wachstum konfrontiert, das zu einer starken Bautätigkeit im Siedlungsgebiet geführt hat. Damit einher gehen Erhöhung und Differenzierung der Bedürfnisse und Ansprüche an die öffentlichen Räume, die zum grossen Teil aus Strassenräumen gebildet werden. Insbesondere die Themen Aufenthalt im öffentlichen Raum, die Gewährleistung der Sicherheit und Lärmverminderung haben durch die verstärkte Nutzung der Räume stark an Bedeutung gewonnen. Es resultiert schweizweit eine hohe Anzahl an Vorstössen aus der Bevölkerung zu Themen im Zusammenhang mit öffentlichen Räumen.

Auch die Strassen und der Verkehr in Richterswil und Samstagern haben sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten stark verändert. So sind die Begehren der Einwohnerschaft von Richterswil und Samstagern bezüglich Verkehrsberuhigung und Tempo-30-Zonen nicht verstummt. Gerade im Rahmen der Innenentwicklung in der Gemeinde werden die Ansprüche an den Strassenraum vielfältiger. Auch seitens der Schule und der Elternvertretung werden wieder vermehrt entsprechende Anträge eingereicht.

Bereits vor einigen Jahren wurde das Thema Verkehrsberuhigung im Zusammenhang mit dem Tempo-30-Konzept im Gebiet Burghalden in einem breiten Prozess mit der Bevölkerung diskutiert. Die Gemeindeversammlung hat sich am 15. September 2011 jedoch knapp gegen das Konzept entschieden.

Am 10. Juni 2018 erfolgte an der Urne die Annahme des Objektkredits für die Neugestaltung des Strassenraumes im Dorfkern Richterswil, welche unter anderem die Realisierung einer Begegnungszone beinhaltet. Dies zeigt, dass die Bevölkerung mittlerweile Projekte mit verkehrsberuhigendem Inhalt unterstützt. An der Gemeindeversammlung vom 3. Dezember 2020 wurden zudem zwei weitere Einzelinitiativen mit verkehrsberuhigendem Inhalt mit deutlichem Mehr angenommen. Dabei handelt es sich einerseits um die Initiative «Tempo-30-Zone im Gebiet Feld / Burghalden / Reidholz / Boden», und andererseits um die Initiative «Verkehrsberuhigung an der Stationsstrasse in Samstagern». Auch im Dezember 2020 wurde eine weitere Initiative mit dem Titel «Tempo 30 auf der kommunalen Bergstrasse zwecks Schulwegsicherung und Verkehrsberuhigung eingereicht, welche wirksame Massnahmen zur Schulwegsicherung und Verkehrsberuhigung auf der Bergstrasse zwischen Chrummbächli-Kreisel und Schulhaus Töss fordert. Bereits umgesetzt wurde im Sommer 2021 die Tempo-30-Zone im Gebiet Frohberg in Samstagern.

Effekte von Tempo-30-Zonen

Die Erfahrungen mit realisierten Tempo-30-Zonen zeigen in mehrfacher Hinsicht einen positiven Effekt auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum:

Sicherheit: Der Anhalteweg kann halbiert werden - die Unfallschwere nimmt ab

Durch eine reduziert gefahrene Geschwindigkeit kann der Anhalteweg bei einem Fahrzeug stark vermindert werden. Dieser beträgt bei Tempo-30 im Gegensatz zu Tempo-50 nur etwa die Hälfte. Dies führt gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) dazu, dass die Wahrscheinlichkeit, als Fussgänger bei der Kollision mit einem Personenwagen getötet zu werden, bei Tempo-30 bei 10%, bei Tempo-50 aber zwischen 60 und 70% liegt. Und insgesamt gibt es weniger Unfälle. Für Kinder wird der Schulweg sicherer. Das Überqueren von verkehrsberuhigten Strassen ist für Fussgänger einfacher.

Lärm: Tiefere Geschwindigkeiten = reduzierte Lärmemissionen

Wenn Fahrzeuge langsamer fahren, entsteht weniger Lärm durch Motoren und Abrollgeräusche der Reifen. Dadurch reduzieren sich die Lärmemissionen von Personenwagen um durchschnittlich 4,7 dB, jene von Lastwagen um durchschnittlich 3,3 dB.

Verkehrsfluss: praktisch kein Zeitverlust trotz Tempo 30

Fahrzeuglenkerinnen und –lenker verlieren kaum Zeit, da im Verhältnis zur durchschnittlich gefahrenen Gesamtstrecke der Anteil von verkehrsberuhigten Abschnitten wie Tempo-30-Zonen vernachlässigbar klein ist. Zudem bewirken tiefere Geschwindigkeiten einen besseren Verkehrsfluss – es muss weniger gebremst und wieder beschleunigt werden.

Gestaltende Massnahmen in Tempo-30-Zonen

Mit verschiedenen gestalterischen und baulichen Massnahmen soll erreicht werden, dass Fahrzeuglenkende intuitiv die erlaubte Geschwindigkeit von 30 km/h einhalten. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um:

Tempo-30-Eingangspforte. Damit wird den Verkehrsteilnehmenden die Ein- und Ausfahrt in die Tempo-30-Zone angezeigt.

Versatz mit Betontrapez. Dieses mit Reflektoren und Abweisschildern ausgestattete Element engt die Strassen an sinnvollen Stellen ein und sorgt damit für tiefere gefahrene Geschwindigkeiten. Das Kreuzen von Lastwagen und Fahrrädern bleibt möglich.

(Hinweis: Betontrapeze sind provisorische Massnahmen und werden bei künftigen Strassensanierungsprojekten durch bauliche Massnahmen ersetzt.)

Anordnung der Strassenparkierung. Wo möglich und sinnvoll werden Parkfelder versetzt auf beiden Strassenseiten angeordnet. Diese Massnahme wirkt sich positiv auf die gefahrene Geschwindigkeit aus.

Baulicher Versatz mit «Fussgängernase». An Stellen, wo Fussgängerwege ungeschützt auf die Fahrbahn münden oder in Bereichen, sorgt diese bauliche Massnahme für mehr Übersicht für querende Fussgänger.

Rechtsvortritt. Grundsätzlich gilt in Tempo-30-Zonen der Rechtsvortritt. Von dieser Regel wird nur in begründbaren Einzelfällen abgewichen. Mit der Markierung «Rechtsvortritt», welche eine einmündende Strasse angezeigt, wird die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer gesteigert.

Bodenmarkierung. Nach den Eingangspforten wird ergänzend zur Signalisation eine Bodenmarkierung «Zone 30» aufgebracht und innerhalb der Zone punktuell mit «30» wiederholt. Damit werden die Verkehrsteilnehmer auf die erlaubte Geschwindigkeit von 30 km/h hingewiesen und daran erinnert.

Ziel all dieser Massnahmen ist, den Fahrverkehr nicht zu behindern und dennoch die Einhaltung der erlaubten Geschwindigkeit von 30 km/h zu gewährleisten.