

Stadt Schaffhausen

**Tempo-30-Zone
Rheinbühlstrasse /
Rebhangstrasse**

Gutachten

22. Mai 2015

p36

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
2	ZIELE	1
3	STRASSENHIERARCHIE	2
4	GESCHWINDIGKEITSNIVEAUS	3
5	BESTEHENDE UND ABSEHBARE SICHERHEITSDEFIZITE	3
5.1	Situationsspezifische Gefahrenstellen	3
5.2	Besondere Schutzbedürfnisse bestimmter Benutzergruppen	4
6	ANGESTREBTE QUALITÄT ALS WOHN- UND LEBENSRAUM	4
7	MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN VON TEMPO 30 AUSSERHALB DER ZONE	4
8	EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE	4
9	ABGRENZUNG	5
10	ERFORDERLICHE MASSNAHMEN	5
10.1	SIGNALISATION	5
10.2	MARKIERUNG	5
10.3	FLANKIERENDE VERKEHRSBERUHIGENDE MASSNAHMEN	5
10.4	NACHKONTROLLE	5

1 EINLEITUNG

Auf Wunsch von Anwohnern prüft die Stadt Schaffhausen die Einführung einer Begegnungszone oder Tempo-30-Zone im Quartier „Rheinbühlstrasse / Rebhangstrasse“ in Schaffhausen. Unser Büro wurde beauftragt, die Machbarkeit solcher Zonensignalisationen zu untersuchen.

Aufgrund einer ersten Beurteilung sind wir zum Schluss gekommen, dass eine Begegnungszone im Untersuchungsgebiet aus folgenden Gründen nicht in Frage kommt.

Gemäss Signalisationsverordnung (SSV) Art. 22b kennzeichnet das Signal „Begegnungszone“ Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt.

Anhand der bestehenden Praxis haben sich folgende Punkte bei Begegnungszonen bewährt resp. sind für deren Einführung zu berücksichtigen:

- Die Einführung einer Begegnungszone ist vor allem dort sinnvoll, wo die Strassen zugleich Aufenthaltsräume für Erwachsene und spielende Kinder sind. Dies gilt insbesondere bei einer Anwohnerschaft mit zahlreichen Kindern und Jugendlichen oder bei einer dichten Überbauung mit starkem Bezug der seitlichen Nutzungen mit Publikumsverkehr zur Strasse.
- Die Fussgängerfrequenzen und das Bedürfnis, die Strasse an vielen verschiedenen Orten - also flächig - zu überqueren, sollte gross sein.
- Zur Verbesserung der Akzeptanz von Begegnungszonen und der Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten sollten diese auch als solche gestaltet werden.

Im Untersuchungsgebiet gibt es für eine Begegnungszone zu wenige Fussgängerquerungen, da die eine Seite der Rheinbühlstrasse kaum überbaut ist.

Gleichzeitig wird der Strassenraum wohl auch zu wenig von spielenden Kindern genutzt (was auch auf die heute gefahrenen Geschwindigkeiten und die Gestaltung des Strassenraumes zurückzuführen ist). So sind die Voraussetzungen für eine Begegnungszone zumindest auf der Rheinbühlstrasse nicht gegeben.

Unser Büro wurde somit beauftragt, die Machbarkeit einer Signalisation von Tempo-30 zu untersuchen und das gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG für die Einführung von Tempo-30-Zonen erforderliche Fachgutachten in der Form eines Kurzberichtes zu erstellen. Die Erstellung richtet sich nach der „Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen“, UVEK¹, vom 28. September 2001.

2 ZIELE

Mit der Einführung von Tempo-30 sollen die Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie beispielsweise Kinder auf dem Schulweg, und die Wohnqualität verbessert werden.

¹ UVEK: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

3 STRASSENHIERARCHIE

In der Abbildung auf der folgenden Seite sind das Untersuchungsgebiet, die Hierarchie der Strassen und die Lage der Messstellen dargestellt.

Alle Strassen im Untersuchungsgebiet sind Nebenstrassen und liegen innerorts. Gemäss dem Verkehrsrichtplan der Stadt Schaffhausen sind alle für die Tempo-30-Zone in Frage kommenden Strassen Erschliessungsstrassen. Sie sind aufgrund ihres Ausbaustandards respektive Erscheinungsbildes als siedlungsorientiert einzuordnen.

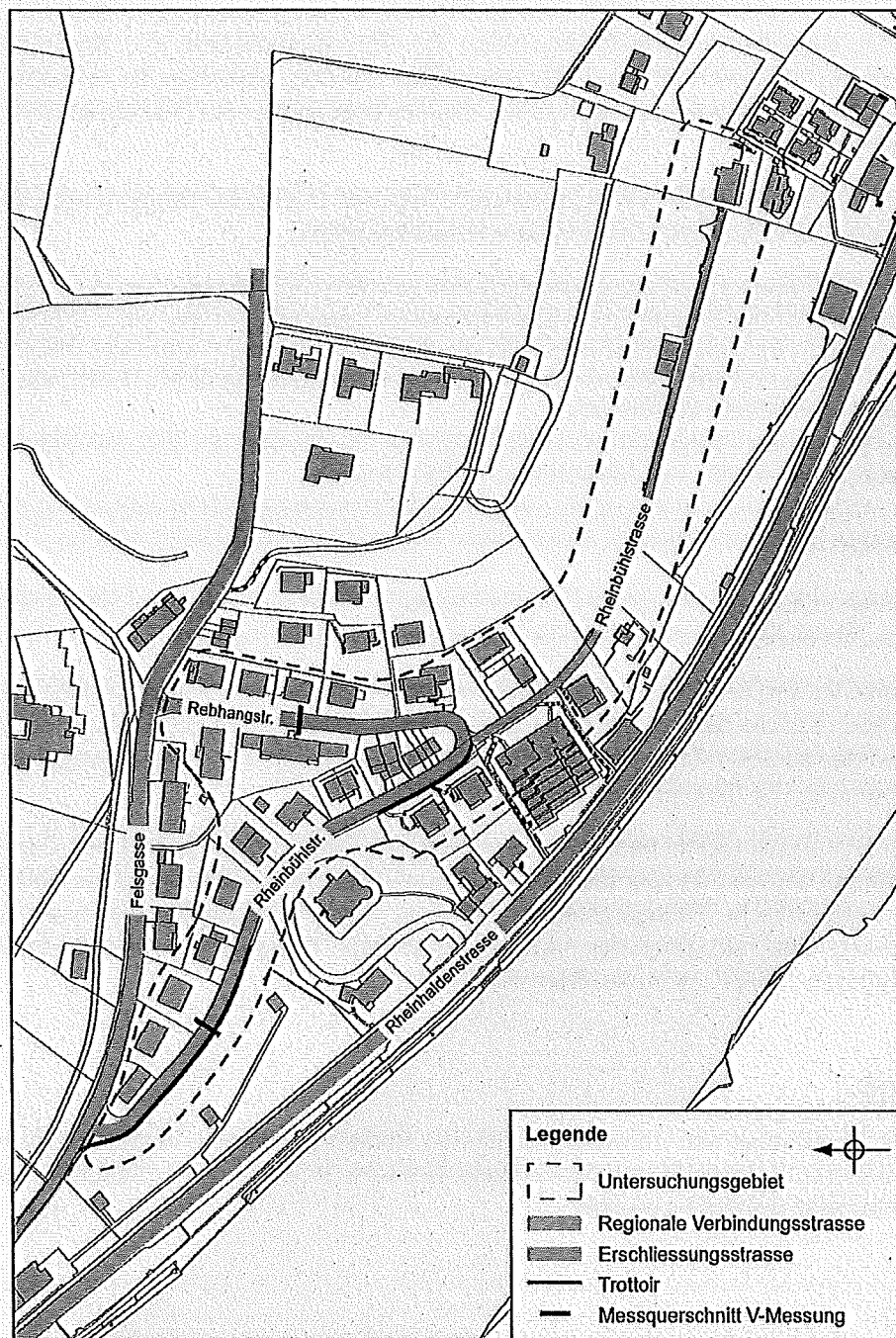


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet, Strassenhierarchie und Messstellen

4 GESCHWINDIGKEITSNIVEAUS

Die Geschwindigkeiten wurden von der Verwaltungspolizei der Stadt Schaffhausen an 2 Messstellen im Untersuchungsgebiet (genaue Lage siehe Abbildung 1) mit automatischen Radargeräten erhoben, welche unauffällig am Strassenrand montiert werden und die Geschwindigkeit jedes durchfahrenden Fahrzeuges registrieren.

Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Tabelle 1: Gemessene Geschwindigkeiten

Messort	Fahrtrichtung	Zeitraum der Messung	Anzahl Messwerte	Geschwindigkeitsniveau [km/h]	
				V ₅₀	V ₈₅
Rheinbühlstrasse 5	Westen	26.08. – 02.09.14	430	31	38
Rheinbühlstrasse 5	Osten	26.08. – 02.09.14	411	26	38
Rebhangstrasse 6	Norden	04.09. – 11.09.14	210	19	29
Rebhangstrasse 6	Süden	04.09. – 11.09.14	337	19	27

V₅₀: 50% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 50% darüber.

V₈₅: 85% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 15% darüber.

Das Geschwindigkeitsniveau V₈₅ auf der Rheinbühlstrasse liegt bei 38 km/h, teilweise werden auch höhere Geschwindigkeiten gefahren (V_{max} = 55 km/h). Auf der Rebhangstrasse ist ein Geschwindigkeitsniveau V₈₅ = 27 km/h beziehungsweise 29 km/h gemessen worden, wobei auch Geschwindigkeiten bis 44 km/h erfasst wurden.

Aufgrund eines Augenscheines vor Ort kann davon ausgegangen werden, dass auf dem seitlich abzweigenden, östlichen Ast der Rheinbühlstrasse, einer Sackgasse, die Geschwindigkeiten im Bereich derjenigen auf der Rebhangstrasse liegen.

Für die Einführung einer Tempo-30-Zone sind damit keine flankierenden baulichen Massnahmen erforderlich.

5 BESTEHENDE UND ABSEHBARE SICHERHEITSDEFIZITE

5.1 SITUATIONSSPEZIFISCHE GEFAHRENSTELLEN

In den letzten 5 Jahren wurde im Untersuchungsgebiet ein Unfall polizeilich registriert. Dabei handelte es sich um einen Parkierunfall mit Sachschaden an der Rebhangstrasse.

Anlässlich der durchgeführten Augenscheine wurden im Strassennetz diverse „ungeschützte“ und unübersichtliche Ausgänge von Liegenschaften direkt auf die Strasse festgestellt.

Die Vorplätze der Häuser laden zudem Kinder zum Spielen ein. Dass sie sich aufgrund der tiefen Verkehrsbelastung unvorsichtig auf der Strasse bewegen, ist nicht auszuschliessen. Diese Punkte stellen zusammen mit hohen Geschwindigkeiten ein erhöhtes Unfallrisiko dar.

5.2 BESONDERE SCHUTZBEDÜRFNISSE BESTIMMTER BENUTZERGRUPPEN

Die dominierende Nutzung im Untersuchungsgebiet ist das Wohnen. Die Rebhangstrasse und der Nebenast der Rheinbühlstrasse (ab der Einmündung der Rebhangstrasse) weisen kein Trottoir auf. Der Hauptast der Rheinbühlstrasse verfügt auf etwas mehr als auf der Hälfte seiner Länge über ein Trottoir auf der Südseite. Somit muss die Fahrbahn häufig auch von Fussgängern benutzt werden. Die Strassen dienen auch als Schulwege, werden also von einer Benutzergruppe mit einem besonderen Schutzbedürfnis begangen.

6 ANGESTREBTE QUALITÄT ALS WOHN- UND LEBENSRAUM

Das für die Tempo-30-Zone vorgesehene Gebiet ist im Zonenplan der Wohnzone 2 und im Südwesten der Zone für öffentliche Bauten, Anlagen und Grünflächen zugeordnet.

Mit der Anordnung von Tempo 30 sollen die Verkehrssicherheit sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöht werden.

7 MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN VON TEMPO 30 AUSSERHALB DER ZONE

In dem für die Tempo-30-Zone vorgesehenen Gebiet gibt es keinen Durchgangsverkehr. Zu Verlagerungen des Verkehrs wird die Tempo-30-Zone nicht führen. Negative Auswirkungen auf benachbarte Gebiete sind nicht zu erwarten.

8 EIGNUNG ALS TEMPO-30-ZONE

Die Analyse der bestehenden Situation zeigt, dass die Voraussetzungen für die Einführung einer Tempo-30-Zone im Quartier grundsätzlich gegeben sind. Alle Strassen sind Nebenstrassen innerorts mit einem siedlungsorientierten Erscheinungsbild. Es ist ein in erster Linie ein Wohngebiet, in welchem viele Familien mit Kindern wohnen. Zahlreiche unübersichtliche Grundstücksausgänge führen direkt auf die Strassen, was in Verbindung mit relativ hohen Geschwindigkeiten ein erhöhtes Unfallrisiko darstellt. Die Strassen weisen mehrheitlich kein Trottoir auf, so dass die Fahrbahn auch von zu Fuss Gehenden benutzt wird. Die Strassen dienen als Schulwege für Kinder, also einer Benutzergruppe mit einem besonderen Schutzbedürfnis.

Trotz des relativ tiefen Geschwindigkeitsniveaus, insbesondere auf der Rebhangstrasse und dem östlichen Ast der Rheinbühlstrasse, empfehlen wir aus folgenden Gründen die Einführung der Tempo-30-Zone „Rheinbühlstrasse / Rebhangstrasse“:

- Die Geschwindigkeiten der meisten Verkehrsteilnehmer werden sich mit der Signalisation von Tempo 30 zwar nur wenig verringern, aber diejenigen der „schnelleren“ Fahrer (teilweise wurden Geschwindigkeiten über 50 km/h registriert, was für die gegebene Situation zu schnell ist) können dadurch reduziert werden.
- Zur Erhöhung der Sicherheit, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, tragen auch geringe Reduktionen der gefahrenen Geschwindigkeiten bei.
- Wie von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) mit dem Modell 50/30 vorgeschlagen, soll abseits der verkehrsorientierten Hauptstrassen und wichtigen Sammelstrassen grundsätzlich Tempo 30 gelten.

Deshalb erachten wir die im Art. 108 der Strassenverkehrsordnung SSV verlangten Gründe zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten als gegeben.

9 ABGRENZUNG

In der Abbildung 2 im Anhang ist die Abgrenzung der Tempo-30-Zone dargestellt.

10 ERFORDERLICHE MASSNAHMEN

10.1 SIGNALISATION

Die Signale „Beginn/Ende der Zone mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h“ (Signal 2.59.1, Rückseite 2.59.2) sind an den im Massnahmenplan (siehe Abbildung 2 im Anhang) eingezeichneten Standorten (ungefähre Lage, genauer Standort vor Ort festlegen) aufzustellen. Die Signale werden mit Abweispfeilen versehen und sind so anzuordnen, dass bei der Einfahrt in die Tempo-30-Zone eine Torwirkung erzielt wird (Durchfahrtsbreite 3.7 Meter).

10.2 MARKIERUNG

Die „Eingangstore“ werden zur Verdeutlichung mit der Bodenmarkierung „ZONE 30“ sowie einer markierten Randlinie um das Signal ergänzt.

Zur Erinnerung der Verkehrsteilnehmer an die geltende Höchstgeschwindigkeit soll an den im Massnahmenplan eingezeichneten Stellen die Zahl „30“ auf die Fahrbahn markiert werden. Die genauen Lagen sind vor Ort festzulegen.

In dem für die Tempo-30-Zone vorgesehenen Gebiet gilt bereits heute Rechtsvortritt (Einmündung der Rebhang- in die Rheinbühlstrasse).

Innerhalb der Tempo-30-Zone sind keine Fussgängerstreifen vorhanden.

10.3 FLANKIERENDE VERKEHRSBERUHIGENDE MASSNAHMEN

Auf allen Strassen sind aufgrund des vorhandenen Geschwindigkeitsniveaus – mindestens in einer ersten Phase – keine baulichen flankierenden Massnahmen erforderlich.

10.4 NACHKONTROLLE

Spätestens nach einem Jahr nach Inbetriebnahme müssen das Geschwindigkeits- und Sicherheitsniveau in der Tempo-30-Zone überprüft werden. Sind dann die angestrebten Ziele nicht erreicht, müssen ergänzende Massnahmen geprüft werden.

ANHANG