

Petition für eine sichere Hauptstrasse und einen sicheren Schulweg in Löhningen!

[Lutz Maier – 13.08.2019]

Petition für eine sichere Hauptstrasse und einen sicheren Schulweg in Löhningen!

Sicherheitsrisiko Hauptstrasse. Folgende Missstände müssen von Gemeinderat und Kanton dringend mit adäquaten Massnahmen verbessert werden:

- Zebrastreifen sind für Autofahrer nicht gut erkennbar (mangelhafte Beleuchtung und abfallende Fahrbahn)
- Die Ortseinfahrten wirken nicht entschleunigend (Autos fahren zu schnell durch's Dorf)
- Der Hauptübergang für Schule und Kindergarten im Ortskern ist nicht entschleunigt (Autos fahren zu schnell durch's Dorf)
- Kaputte Randsteine sind gefährliche Stolpersteine
- Tiefe Randsteine die keine Schutzzone für Fussgänger bieten
- Parkierende Autos und andere Hindernisse verengen ein nicht klar gezeichnetes Trottoir und behindern und versperren den Durchgang für Fussgänger
- Zu schmaler Bürgersteig an vielen Stellen, Personen sind dadurch zu nah an den Autos

184 Personen unterstützen die Petition!

davon

- **165** aus Löhningen
- **19** mit Bezug zu Löhningen



43 Kommentare der Petitionäre

1	Sicherheit	Sicherheit allgemein
2	Mehr Sicherheit	Sicherheit allgemein
3	Kinder Sicherheit	Sicherheit allgemein
4	Sicherheit der Kinder	Sicherheit allgemein
5	Damit in Zukunft mein Kind sicher in den Kindergarten kommt.	Sicherheit allgemein
6	Sicherheit der Fussgänger. Sicherheit der Kinder	Sicherheit allgemein
7	Schutz der Anwohner und der schwachen Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Radfahrer)	Sicherheit allgemein
8	Weil ich Schülerin bin	Sicherheit allgemein
9	Weil ich Schüler bin	Sicherheit allgemein
10	Weil ich sichere Schulwege für unsere Kinder will	Sicherheit allgemein
11	Weil ich sichere Strasse für Fussgänger und sichere Schulwege will für unsere Kinder	Sicherheit allgemein
12	Selbst Schulkinder	Sicherheit allgemein
13	Sicherheit auf dem Schulweg und Sicherheit aller Fussgänger bewährleisten	Sicherheit allgemein
14	Sicherheit auf dem Schulweg gewährleisten	Sicherheit allgemein
15	Für die Sicherheit unserer Kinder	Sicherheit allgemein
16	Auch Mutter von zwei Kindern und Heimatlöhnningerin	Sicherheit allgemein
17	Als Familienvater verstehe ich wie wichtig die Sicherheit unsere Kinder ist. Jedes Kind muss einen sicheren Weg zur Schule haben, nicht nur in der Schweiz sondern überall auf der Welt. Die Länder, die die Möglichkeit haben diese Sicherheit für die Kinder zu gewährleisten, müssen mit Tatkraft als Vorbilder dienen.	Sicherheit allgemein
18	Um tragische Ereignisse zu minimieren.	Sicherheit allgemein
19	Ich habe zwei kleine Kinder, deren Schulweg an der Hauptstrasse entlang führt.	Sicherheit allgemein
20	Wir haben selber 3 kleine Kinder, die erst noch ins Kindergarten- und Schulalter kommen.	Sicherheit allgemein
21	Für die Sicherheit der Kinder, die auf ihrem Schulweg die Strasse überqueren müssen .	Sicherheit allgemein
22	Weil wir selbst Kinder haben. Beim ältesten hatten wir ein ähnliches Erlebnis. Es ist unglaublich wie viele Missstände auf den Strassen herrschen. Zeit zum Handeln.	Sicherheit allgemein

22 allgemeine Kommentare «Für mehr Sicherheit»

43 Kommentare der Petitionäre

29	Weil diese Ortsdurchfahrt mit dem täglichen Schwerverkehr für Fussgänger und Velofahrer äusserst gefährlich ist.	Geschwindigkeit
30	Zur Sicherheit unserer Kinder. Diese Hauptstrasse mit dem Transitverkehr , ist mir schon seit ich hier wohne ein Dorn im Auge.	Geschwindigkeit
31	Sehr gefährliche Situationen auf dieser Strasse erlebt und gesehen. Fahrzeuge fahren zu schnell durch das Dorf . Zum Schutz unserer Kinder!!	Geschwindigkeit
32	Sicherheit unserer Fussgänger sowie Entschleunigung der Hauptstrasse	Geschwindigkeit
33	Wir wohnen direkt an der Hauptstrasse und habe ein 11 Monate altes Baby. Es ist mir selbst bereits mehrfach passiert, dass ich am Fussgängerstreifen übersehen wurde, selbst mit Kinderwagen. Zudem ist das Trottoir zum Teil so eng, dass ich mit Kinderwagen gar nicht richtig am Fussgängerstreifen warten kann, ohne dass der Kinderwagen in die Strasse ragt. Vor allem am Abend hört man, wie die Auto/Töffs zum Teil noch extra Gas geben, wenn sie durch unser Dorf rasen . Ich möchte mir gar nicht vorstellen, wie es erst ist, wenn meine Kleine dann selbst diese Strasse überqueren muss. Ich hoffe bis dahin, hat sich die Situation verbessert!	Geschwindigkeit
34	Weil die aktuelle Situation endlich gründlich verbessert werden muss. Der Verkehr wird nicht weniger!	Geschwindigkeit
35	Sicherheit der Kinder wie auch Erwachsene, da im allgemeinen nicht genau geschaut wird bei denn Fussgängerstreifen .	Geschwindigkeit
36	Die Situation ist so gefährlich und auch für Autofahrer nicht tragbar.	Geschwindigkeit
37	Weil wir nicht mehr mit Pferd und Kutsche unterwegs sind, sondern Lastwagen an einem vorbei donnern . Die Strasse ist längstens nicht mehr zeitgemäss.	Geschwindigkeit
38	Es ist an der Zeit zu Handeln. Wir erwarten das sich der Gemeinderat dem Thema mit entsprechender Priorität annimmt, bevor auf unserer Ortsdurchfahrt schlimmeres passiert. Die Hauptstrasse im Ortskern muss dringend entschleunigt werden . Im Ortskern sollte man nicht schneller als 30km fahren dürfen!	Geschwindigkeit
39	50 km sind zu schnell! Reduzierte Geschwindigkeit bringt mehr Sicherheit für alle!	Geschwindigkeit
40	Es wird zu schnell gefahren im Dorf, wo eben noch Fussgänger unterwegs, man von einem Parkplatz wegfährt etc. Das grösste Problem ist aber, dass es zu viel Verkehr hat! Leider können wir das schlecht ändern. Aber den Fussgängern müssen wir mehr Sicherheit geben.	Geschwindigkeit
41	Habe schon selber einige gefährliche Situationen am Fussgängerstreifen am Ausgang Richtung Siblingen erlebt. (Autofahrer hat stehendes Auto überholt, Lastwagenfahrer hat stehendes Auto zu spät bemerkt und ist nach links ausgewichen, kam einen halben Meter vor mir zu stehen). Weil wir in der Familie einen tödlichen Autounfall (Kind 7 Jahre) ertragen mussten und ich dieses unsägliche Leid niemandem wünsche.	Geschwindigkeit
42	Der jetzige Zustand ist unhaltbar . Dies habe ich schon vor 2 Jahren dem Gemeinderat mitgeteilt. Meine Anregung dazumal wie heute: Dänische Lösungen betrachten d h Belagsänderung (zB Verbund-Setzsteine durchs ganze Dorf und entfernen der Trottoirs. Bei der Bushaltestelle zB einen Minikreisell etc etc. Nur schon eine farbliche Belagsänderung stoppt den Verkehr.	Geschwindigkeit
43	Wir finden die Abfahrt nach Neunkirch sehr gefährlich da sie so spitz zuläuft. Dies sollte man baulich unbeingt verbessern.	Ortseinfahrt

14 Kommentare «Für reduzierte Geschwindigkeit», 1Komm. Abfahrt Neunkirch

43 Kommentare der Petitionäre

23	<p>Es gibt sehr viele Kinder in Löhningen, welche an der Hauptstrasse entlang zum Schul- und Kindergarten laufen. Die Hauptstrasse ist eine stark befahrene Durchgangsstrasse mit schweren LKW's etc. Sowohl enge Stellen des Trottoirs, als auch kaum ein Absatz des Trottoirs (keine grosse Erhöhung) und auch keine Sicherung gegen Stürze in die Strasse sind vorhanden. Der Vorfall von Mia Maier zeigt uns auf, dass Handlungsbedarf vorhanden ist. Wäre Mia ein Bruchteil einer Sekunde früher gestolpert, wäre sie überfahren worden statt seitlich ins Auto geprallt. Wäre ein LKW gewesen, hätte Mia dies kaum überlebt. Es geht um die Sicherheit ALLER Fussgänger der Hauptstrasse entlang und es gibt immer Lösungsvorschläge, die Strasse sicherer zu machen. Danke für den Einsatz des Gemeinderats. Martin Mayer-Pletscher</p>	Trottoir
24	<p>Sicherheit der Kinder. Auch mein Sohn wurde vor ein paar Jahren angefahren in Dörflingen. Auch stark befahren, Kein Trottoir etc...</p>	Trottoir
25	<p>Gerne würde ich in Zukunft auf einer Seite der Hauptstrasse mit Kinderwagen und Kindern von uns zuhause zum Volg laufen können.</p>	Trottoir
26	<p>Weil ich selbst Kinder habe, die irgendwann die Hauptstrasse überqueren werden.</p> <p>Ebenso erlebe ich es oft selbst dass Autos am Zebrastreifen nicht anhalten oder aber auch dass Fussgängerinnen auf die Straße ausweichen müssen, da das Trottoir versperrt (insbesondere beim Volg) oder zu eng ist. Die Sicherheit der laufenden Verkehrsteilnehmer sollte vorgehen!</p>	Trottoir
27	<p>Eines war ja vor 2 Jahren für die meisten Einwohner in Löhningen sicher: Fast 4 Millionen für die Strassensanierung war einfach zuviel. Die ganze Strassenerneuerung durch Beringen kostete ja weniger.</p> <p>In Löhningen kam erschwerend dazu, dass sich einige Trottoirabschnitte auf Privatgrund befinden. Da können dann auch Autos parkiert werden.</p> <p>Ich habe aber das Gefühl, dass der Gemeinderat nach der Abstimmung in einer Art Schockzustand war und jetzt einfach gar nichts mehr machen will. Dabei wären auf beiden Dorfeingängen mit relativ wenig Geld Verkehrsberuhigungsmassnahmen möglich. Nicht solche Pseudo Inseln. Die von gewissen Autofahrer sogar missbraucht werden auf der falschen Seite durchzufahren.</p> <p>Seit den bald 25 Jahren wo wir hier wohnen hat die Polizei noch NIE (bis auf einmal nachts um 23.00h) Geschwindigkeitskontrollen eingangs Dorf Ost gemacht. Und genau dort hat es eine Velo Strassenüberquerung, die morgens um 7 und mittags um 13 Uhr viele Schüler queren.</p> <p>Immerhin wurde in der Dormitte die Strassenbeleuchtung durch hellere LED Lampen ausgewechselt. Aber das wars dann auch schon.</p> <p>Als Markus Müller sein Haus an der Hauptstrasse komplett erneuerte hatte es dort vor dem alten Pferdestall einen Miststock. Der ging bis unmittelbar an die Strasse. Wer nun gedacht hätte, dass die hässlichen Zementteile wegkämen und dort wenigstens ein einfacher Durchgang für die Fussgänger entstehen würde wurde getäuscht. Natur- und Heimatschutz sorgten dafür, dass ein Teil der Mauern dort stehen blieben. Jetzt sind sie neu verputzt, nichts aber auch gar nichts deutet daraufhin, dass hier mal ein Miststock stand. Hauptsache man kann nicht durchlaufen. Dahinter stehen jetzt Kehrriechkübel und der ganze Platz wird meistens durch Velos und Autos verstellt. Man muss also zwangsmässig auf der Strasse laufen.</p> <p>Beim hinteren Miststock hat es wenigsten einen Meter Platz zum durchlaufen.</p>	Trottoir
28	<p>In der Herrengasse haben wir schon mehrere Beinahekollisionen zwischen Schulkindern und PW's beobachtet.</p> <p>Zum Glück ging es immer glimpflich aus. Die Kinder müssen sich um parkierende Autos schlängeln und dabei immer wieder auf die Strasse laufen. Man sollte das Glück nicht weiter herausfordern und die Herrengasse von der Hauptstrasse</p> <p>bis zur Schule endlich von den parkenden Autos befreien. Obwohl wir selbst dort wohnen bin ich klar für ein Parkier- und Halteverbot in diesem Bereich. Zum Wohle der Fussgänger und vor allem den Schulkindern entlang der Herrengasse.</p>	Trottoir

5 Kommentare «Für bessere Trottoirs/parkierende Autos»
1 Kommentar Herrengasse freier Durchgang für Schüler

Einige Fakten zum Schwerpunkt „Geschwindigkeit „

- 50 km/h – eine Geschwindigkeit, bei der die meisten Autofahrer wohl behaupten würden, langsam zu fahren. Umso überraschender ist, dass rund 70 Prozent der Kollisionen zwischen einem 50 km/h schnellen Pkw und einem Fußgänger tödlich enden.
- Für Kinder ist der Straßenverkehr besonders gefährlich. Sie schauen seltener nach rechts und links, laufen impulsiv über die Straße, sind motorisch unruhiger, folgen Personen oft ohne zu schauen und wählen den kürzesten Weg. Darüber hinaus ist das Gefahrenbewusstsein von Volksschulkindern noch auf den Augenblick reduziert. Sie können nur ad hoc erkennen: "Jetzt bin ich in Gefahr". Das für die Verkehrssicherheit so wichtige vorausschauende Gefahrenbewusstsein ist erst mit elf Jahren voll ausgebildet.
- Die größte Verantwortung liegt jedoch bei den Erwachsenen: "Wenn Sie selbst ein Auto lenken, fahren Sie lieber etwas langsamer und verzichten Sie zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern darauf, Ihr Handy oder das Navi zu bedienen. Wir sollten öfters an eine Grundregel aus der Fahrschule denken: Kinder sind vom Vertrauensgrundsatz ausgenommen – und verdienen unsere besondere Aufmerksamkeit", so Till.
- Schon eine kaum merkliche Geschwindigkeitsreduktion um fünf km/h bewirkt 15 Prozent weniger verletzte und 25 Prozent weniger getötete Fußgänger.

Tempo 30 - Vernunft für die Sicherheit setzt sich durch!

Donnerstag, 20. Dezember 2018 / 20MINUTEN.CH

Schweiz 11

Deshalb leben Fussgänger momentan gefährlich

ZÜRICH. In den letzten zwei Wochen häufen sich die Unfälle auf Fussgängerstreifen. Nun werden

Fussgängerstreifen sind derzeit lebensgefährlich

ZÜRICH. Mindestens 19 Personen sind in den letzten zwei Wochen auf Schweizer Fussgängerstreifen angefahren worden. Mehrere wurden schwer verletzt, ein Bub (10) kam ums Leben. **Schuld an den Unfällen sind meistens die Autofahrer.** Sie passen in der dunklen Jahreszeit zu wenig gut auf. Fussverkehr Schweiz fordert mehr Tempo-30-Zonen, um die Passanten zu schützen. **Schuld an** Seite 11

Diese Unfälle ereigneten sich auf Zebrastreifen

4.12.2018: Illnau-Effretikon ZH
Ein 10-jähriger wird tödlich verletzt, als er die Strasse mit einem Trottoir überquert. Ein Lastwagen, der in die Strasse einbiegt, erfasst ihn. Der Bub stirbt noch an der Unfallstelle.

10.12.2018: Kreuzlingen TG
Eine 14-jährige wird mittelschwer verletzt, als sie beim Überqueren der Strasse von einem Auto erfasst wird.

12.12.2018: Wädenswil ZH
Gleich zwei Fussgängerinnen werden auf dem Zebrastreifen angefahren. Eine der Frauen zieht sich Verletzungen zu.

17.12.2018: Schönenwerd SO
Ein Autofahrer übersieht beim Abbiegen eine Jugendliche. Sie wird beim Aufprall weggeschleudert und erleidet mittelschwere Verletzungen.

18.12.2018: Oensingen SO
Eine Autofahrerin übersieht eine Jugendliche und fährt sie an. Die Schülerin wird dabei mittelschwer verletzt.

Die Zahl der Unfälle kann an der Kreuzung mit der Strasse 11. Die Zahl der Unfälle kann an der Kreuzung mit der Strasse 11.

Die Zahl der Unfälle kann an der Kreuzung mit der Strasse 11.

<https://www.20min.ch/>

Tempo 30 wird zur Norm

Auf dem Land und in der Agglomeration verwandeln die Behörden Strassen zunehmend in Tempo-30-Zonen. In den grossen Städten ist der Boom bereits vorbei – dort kommt jetzt Tempo 20.

<https://www.nzz.ch/schweiz/tempo-30-wird-zur-norm-ld.1370229>

...dagegen schon vorbereitet.

Stadtrat soll Tempo-30-Zonen bei Schulen ausweiten

Der Stadtrat soll Massnahmen überprüfen, um die Sicherheit von Fussgängern und Velofahrern rund um die städtischen Schulhäuser zu verbessern. Dies fordert Grossstadtrat Christian Ulmer (SP) in einem Postulat. Weiter soll der Stadtrat mehr Tempo-30-Zonen sowie Begegnungszonen einführen oder diese ausweiten. Dazu soll er aufzeigen, wie die Warnsignalisation bei Schulhäusern und Kindergärten markanter und sichtbarer gestaltet werden kann.

Kinder seien im Umfeld der Schulanlagen oft nur unzureichend vor den Gefahren des motorisierten Verkehrs geschützt, schreibt Ulmer in seinem Vorstoss. Als Beispiel nennt er das Schulhaus Hohberg an der Stettenerstrasse in Herblingen. Diese verleihe wegen der «schnurgeraden Bauweise» zu schnellem Autofahren. «Noch prekärer

ist die Situation auf der äusseren Hochstrasse beim Schulhaus Steingut», schreibt Ulmer. Die dortige 30er-Zone ende vor einer Bushaltestelle und einem Fussgängerstreifen, die beide stark frequentiert seien. Dies führt wegen des schmalen Trottoirs und den nach der 30er-Zone stark beschleunigenden Fahrzeugen zu vielen sehr gefährlichen Situationen für Velofahrer und Fussgänger.

«Es fällt auf, dass auf den Strassen der Stadt Schaffhausen generell nur unzureichend auf die Schulanlagen hingewiesen wird», so Ulmer. «Die Signalisation ist durchwegs ungenügend.» Als Gefahr sieht er auch die zunehmende Zahl von Elterntaxis, die auch Trottoirs und Schulhöfe befahren würden. Ulmer verlangt, dass der Stadtrat gegen sogenannte Elterntaxis vorgeht. (heu)

<https://www.shn.ch/>

Tempo 30 - Lärmreduktion

«Tempo 30» bei verschiedenen Strassenbelägen

Eine Temporeduktion von 50 auf 30 km/h bringt auf jeden Fall eine Reduzierung des Lärms mit sich. Dieser Effekt kann durch lärmarme Beläge noch verstärkt werden. So folgt aus den Ergebnissen der Studie, dass die akustischen Wirkungen der beiden Massnahmen «Tempo 30» und «Lärmarme Beläge» addiert werden können. Die Lärmschutzwirkung verdoppelt sich demzufolge.

Vorteile

Zusätzlich zur Lärmreduktion bewirkt die Einführung von Tempo-30-Zonen an geeigneten Stellen zu einer signifikanten Abnahme der Verkehrsunfälle. Eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h führt ungefähr zu einer Halbierung des Bremsweges, was als Konsequenz die Verkehrssicherheit erhöht. Dieser Effekt konnte unter anderem in Gemeinde Köniz (BE) nachgewiesen werden, wo sich die Anzahl der Verkehrsunfälle um etwa ein Drittel reduziert hat.

Tempo-30-Zonen können bei Bedarf auch auf bestimmte Tageszeiten begrenzt werden, z.B. auf die Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr mit dem Ziel die Nachtruhe zu gewährleisten.

Im Vergleich zu anderen Lärmschutzmassnahmen können Tempo-30-Zonen in der Regel sehr kostengünstig umgesetzt werden und stellen folglich aus Sicht des Vollzugs des Lärmschutzrechts eine wirtschaftlichere Lärmreduktionsmassnahme dar.

Schlussfolgerungen

Tempo-30-Zonen stellen ein wirksames & wirtschaftlich kostengünstiges Mittel zur Lärmreduktion dar. Der Lärm wird bei einer Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h um durchschnittlich 50% reduziert. Gleichzeitig erhöht sich die Verkehrssicherheit. In der Bevölkerung stösst die Massnahme allerdings oft auf Widerstand, da Tempo-30-Zonen von deren Gegnern eher als Schikane für Autofahrerinnen & Autofahrer empfunden werden. Aus diesem Grund ist es notwendig, die Bevölkerung über die Vorteile von Tempo-30-Zonen zu informieren, um eine höhere Akzeptanz zu erreichen und dass sie sich auch selbst ein Bild über alle Vor- & Nachteile solcher Tempozonen machen kann. Darüber hinaus kann wirksamer Lärmschutz meistens nur mit einer Kombination von verschiedenen Massnahmen überhaupt erreicht werden. Die Tempo-30-Zonen können an geeigneten Stellen einen wichtigen sowie wirtschaftlich günstigen Beitrag zur Reduktion von übermässigen Lärmbelastungen leisten.



«Der Verkehr soll dem Menschen dienen – nicht umgekehrt.»

Der unbestrittene Wunsch nach mehr Lebensqualität in unseren Städten und Dörfern ist eng verknüpft mit grösserer Verkehrssicherheit sowie weniger Lärm und Abgasen. Diese Bedürfnisse sind mit dem gewaltigen Drang nach Mobilität vereinbar, wenn die Chancen der Mobilität genutzt und deren Risiken gleichzeitig minimiert werden. Der Verkehr soll dem Menschen dienen, ohne ihn zu beherrschen. So wollen wir auch nicht mehr Unfälle mit schweren Personenschäden als Tribut der mobilen Gesellschaft akzeptieren. Deshalb orientiert sich die neue Verkehrssicherheitspolitik des Bundes an der Vision eines Strassenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte. Die vermehrte Einführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen innerorts kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten.

In zunehmendem Masse scheint es zweckmässig und notwendig zu sein, in Teilen von Städten und Dörfern die herkömmliche Organisation des Verkehrs zu ersetzen. An Stelle der Trennung nach Benutzergruppen können mit einer Gestaltung der Verkehrsflächen und einer Organisation des Verkehrs ein sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden sowie eine hohe Lebens- und Wohnqualität aller Anwohnenden erreicht werden. Mit der vorliegenden Broschüre will das ASTRA als Kompetenzzentrum für Strassenverkehr den kantonalen und kommunalen Vollzugsbehörden aufzeigen, welche Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um den oben



erwähnten Anliegen entgegen zu kommen und letztlich gerecht zu werden.

Dr. Rudolf Dieterle
Direktor Bundesamt für Strassen
ASTRA

Tempo-30-Zone

Mit einer Tempo-30-Zone kann eine Verkehrsberuhigung auf Nebenstrassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen realisiert werden, ohne das grundsätzliche Vortrittsrecht des Fahrverkehrs aufzuheben.

In Tempo-30-Zonen gilt für den Fahrverkehr grundsätzlich das Prinzip des Rechtsvortritts.

Der Verzicht auf Fussgängerstreifen gibt den Zu-Fuss-Gehenden das Recht, überall die Fahrbahn zu überqueren. Das Vortrittsrecht des Fahrverkehrs bleibt jedoch bestehen. Wo auf Grund besonderer Bedürfnisse – zum Beispiel in den Bereichen von Schulhäusern – ein Vortrittsrecht für die Zu-Fuss-Gehenden sinnvoll ist, können Fussgängerstreifen eingesetzt werden.

Ausnahmsweise dürfen auch Hauptstrassenabschnitte in Tempo-30-Zonen einbezogen werden. Zum Beispiel in Ortszentren oder in einem Altstadtgebiet, sofern auch dort die Voraussetzungen für eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gegeben sind.

Durch die Senkung des Tempos wird die Verkehrssicherheit grundsätzlich erhöht. Damit werden diese Strassen gerade für die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden attraktiver, was auch zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität beiträgt.

Für die Realisierung einer Tempo-30-Zone ist ein einfaches Gutachten erforderlich (siehe Anhang Seite 31).



Im ländlichen Guntmadingen wurde innerorts flächendeckend Tempo 30 eingeführt.



«Tiefere Geschwindigkeit – weniger Aggressionen»

«Es ist unbestritten, dass eine tiefere Geschwindigkeit mehr Sicherheit bringt. Heute borgen viele Eltern um ihre Kinder und bringen sie daher lieber mit dem Auto zur Schule. Tempo 30 ist ein wirksames Mittel, um den Schulweg sicherer zu machen und zu ermöglichen, dass die Kinder wieder vermehrt selbstständig zur Schule gehen können. Kinder müssen ihre natürlichen Aggressionen durch Bewegung und spielerische Begegnungen auf dem Schulweg abregieren können. Das reduziert erfahrungsgemäss die Probleme mit Aggressionen auf dem Schulhausplatz.»

Robert Gerber,
Kommandant der Stadtpolizei Grenchen

Anhang

Anforderungen an ein Gutachten

Die Realisierung von Tempo-30- und Begegnungszonen wurde im Jahre 2002 auf Grund der Änderung des Bundesrechts vereinfacht. Ein Kurzbericht mit den notwendigen Plänen reicht für das Bewilligungsverfahren. Das Gutachten enthält im Wesentlichen folgende Punkte:

- Ist-Zustand
 - Strassenhierarchie in der Gemeinde
 - Sicherheitsdefizite in den betreffenden Zonen
 - Unfallgeschehen in den betreffenden Zonen
 - Angaben zum aktuellen Geschwindigkeitsniveau (V_{40} und V_{50}) in den betreffenden Zonen
 - Nutzungsansprüche an die entsprechenden Strassen und Plätze
 - Übersichtspläne
- Umschreibung der Ziele und Randbedingungen
 - Verringerung der Geschwindigkeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Lebens- und Wohnqualität
 - Wirkungsvoller Schutz des Langsamverkehrs
 - Stärkere Gewichtung der Wohn- und Geschäftsnutzung gegenüber der Verkehrsfunktion
- Massnahmen und Auswirkungen (durch Pläne/Planausschnitte dokumentiert)
 - Massnahmen zu Gunsten der Verkehrssicherheit
 - Massnahmen zu Gunsten der Wohn- und Lebensqualität
 - Massnahmen zu Gunsten des lokalen Gewerbes
 - Auswirkungen
- Schlussfolgerungen



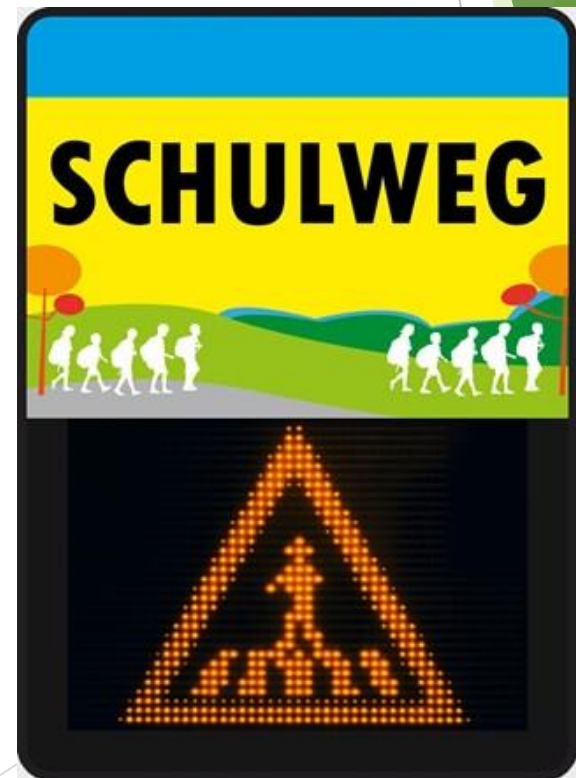
**VORSICHT
Schulweg!**



freiwillig **30km/h**
DANKE!



SpeedDisplays



<https://www.blick.ch/news/schweiz/basel/optische-taeuschung-beugt-unfaellen-vor-3d-fussgaengerstreifen-soll-basler-schuetzen-id7964454.html>



Dieses Schlagloch soll Rasen verunmöglichen

Wer zu schnell fährt, wird von dieser Hightech-Temposchwelle abgestraft. Die Erfindung aus Schweden kann den Verkehr auf eine sichere Art beruhigen.

<http://www.20min.ch/digital/news/story/10283608#videoid=694763>



So funktioniert das intelligente Schlagloch aus Schweden. (Video: Edevaab)