

TEMPO-30-ZONEN AUF QUARTIERSTRASSEN

Der Gemeinderat liess die Verhältnisse untersuchen und hält an der bisherigen Strategie fest

Seit dem 1. Januar 2023 wurde das Verfahren zur Einführung von Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen vereinfacht. Ein aufwendiges verkehrstechnisches Gutachten sowie die Pflicht zur Nachkontrolle sind seither auf Quartierstrassen nicht mehr erforderlich. Es genügt ein technischer Bericht.

Daniel Saluz, Präsident Verkehrskommission – Die Vorteile von 30er-Zonen sind unbestritten. Bei geringeren Geschwindigkeiten erweitert sich das Sichtfeld der Fahrenden und die Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmende nimmt zu. 30er-Zonen tragen ausserdem zur Reduktion von Geschwindigkeitsspitzen bei. All dies führt dazu, dass es zu weniger und weniger schweren Unfällen kommt und das Sicherheitsempfinden steigt. Darüber hinaus können 30er-Zonen ein wirksames Mittel sein, um die Lärmbelastung zu reduzieren, den Verkehrsfluss zu verstetigen und den quartierfremden Verkehr auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken.

Es gibt auch Nachteile in 30er-Zonen. Die Durchfahrtszeit erhöht sich und der Fahrplan der öffentlichen Verkehrsmittel kann betroffen sein. Blaulichtorganisationen dürfen maximal 20% schneller fahren als die zulässige Geschwindigkeit; natürlich müssen auch hier die Tempi der Verhältnismässigkeit angepasst sein. Das Kosten-/Nutzenverhältnis kann tief sein, wenn innerhalb der Quartiere bereits langsam gefahren wird.

Das Kosten-/Nutzenverhältnis ist in unserer Gemeinde eher gering: In den Quartieren werden bereits heute überwiegend tiefe Geschwindigkeiten gefahren, während jedoch Investitio-

nen für die Umsetzung erforderlich sind. Die längere Fahrzeit für die öffentlichen Verkehrsmittel wird von den betroffenen ÖV-Unternehmen als machbar angesehen.

Der Wunsch nach Tempo 30 wird regelmässig an die Verkehrskommission herangetragen. Nachdem die Umsetzung 2023 erleichtert wurde, wurde deshalb eine Studie in Auftrag gegeben, um die Voraussetzung für sämtliche Quartiere zu klären. Die umfassende Studie finden Sie auf der Gemeindegewebseite (www.grabs.ch, Rubrik «News»).

Im vorliegenden Artikel werden die wesentlichen Aussagen der Studie zusammengefasst und der Entscheid des Gemeinderates hergeleitet.

Erforderliche Massnahmen in Tempo-30-Zonen

Für Tempo-30-Zonen gelten folgende Grundsätze:

- Der Eingang in die Zone muss gut erkenntlich sein und wie ein Tor wirken. Das bedeutet, dass die entsprechende Signalisation bei genügend Platz am Strassenrand zu platzieren ist. Mit der Bodenmarkierung «Zone 30» kann zusätzlich auf das Tempo hingewiesen werden.
- In der 30er-Zone gilt grundsätzlich Rechtsvortritt. Strassenkreuzungen sind entsprechend zu gestalten, dass dies für die Verkehrsteilnehmenden offensichtlich wird. Trottoirüberfahrten müssen aufgehoben werden. Über Kreuzung laufende Steinreihen sind mittel- bis langfristig zu entfernen.
- Fussgängerstreifen sind nur noch in dringenden Ausnahmefällen möglich.

- Innerhalb der Zone kann mit der Bodenmarkierung «30» auf das geltende Temporegime aufmerksam gemacht werden.
- Bei Strassenabschnitten mit hohen gemessenen Tempi sind zusätzliche bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umzusetzen (z.B. Verschmälerung der Fahrbahn, Pöller, Buckel etc.).

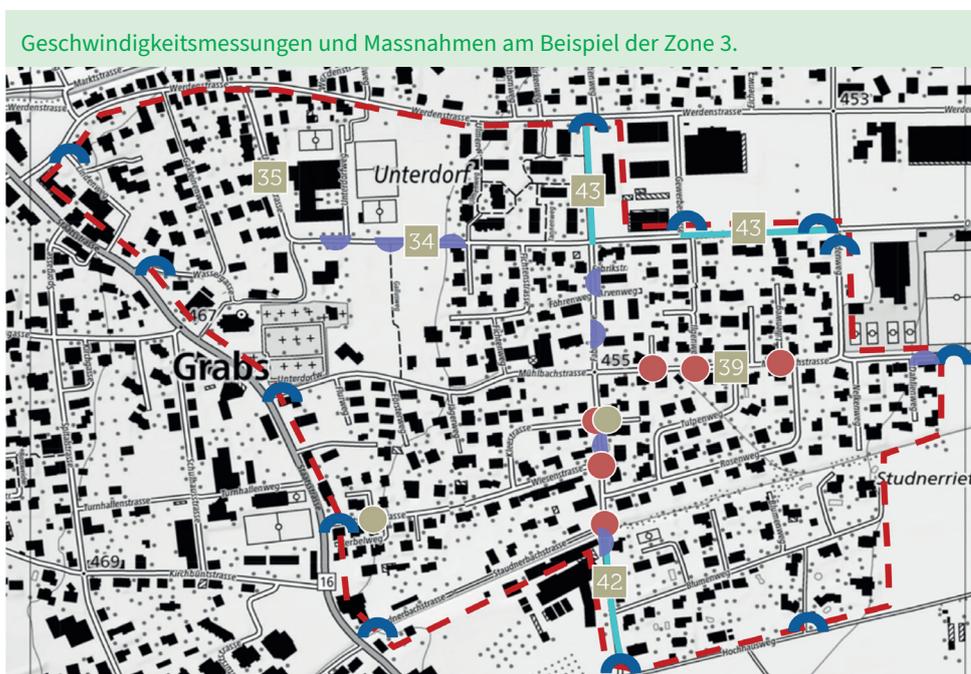
Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben wurden sämtliche Quartierstrassen in Grabs untersucht. An allen relevanten Stellen wurden Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Entscheidend ist jeweils die gemessene Geschwindigkeit V85. Der Wert entspricht derjenigen Geschwindigkeit, welche von 85% aller Fahrzeuge unterschritten wird (Beispiel: Bei einem V85 von 35 km/h fahren 85% aller Fahrzeuge langsamer als 35 km/h und 15% aller Fahrzeuge schneller als 35 km/h). Die Ausreisser nach oben werden nicht berücksichtigt. Liegt der V85 über 40 km/h sind nach Praxis der Kantonspolizei zusätzliche bauliche Massnahmen (vgl. letzter Punkt in der vorstehenden Auflistung) notwendig. Unter 40 km/h sind solche nicht zwingend, können zur Behebung von Sicherheitsdefiziten dennoch sinnvoll sein. Unter 30 km/h ist die Einführung einer 30er-Zone nach Praxis der Kantonspolizei nicht möglich.

Analyse der Grabser Quartierstrassen

Für die Studie wurden sämtliche Strassen im Dorf (nicht im Berggebiet) untersucht.

Zentral für die Beurteilung der Situation sind die Tempomessungen, welche über mehrere Monate automatisiert durchgeführt wur-

Übersicht Handlungsbedarf Zone 3 (unbestimmter Massstab, map.geo.admin.ch, 4. März 2024)



Geschwindigkeitsmessungen und Massnahmen am Beispiel der Zone 3.

- Zonenabgrenzung
- ⤵ Tor Tempo-30-Zone
- Entfernung Trottoirüberfahrt
- Entfernung Steinreihen im Knoten
- Bedarf für zus. Massnahmen)

Hinweis:

- ◐ best. seitliche Einengung
- 35 Messstandorte [V⁸⁵ PW / Transporter]

den. Jeder Streckenabschnitt wird jeweils zwei Wochen gemessen. Damit die Werte aussagekräftig werden, wird dann gemessen, wenn der Verkehr wie gewöhnlich fliesst (z.B. nicht in den Schulferien oder bei Baustellen).

Bei den Messungen wurden mehrere Werte erhoben: Die durchschnittliche Verkehrsmenge (Anzahl Fahrzeuge) pro Tag (DTV), die durchschnittliche Verkehrsmenge in der Abendspitzenstunde sowie der weiter vorne erwähnte V85. Sämtliche gemessenen Tempi können auf der besagten Webseite eingesehen werden.

Ebenso werden im Bericht die jeweiligen örtlichen Verhältnisse beschrieben und beurteilt. Wie oben dargelegt, gilt in 30er-Zonen Rechtsvortritt. Dieser muss für den Verkehrsteilnehmenden intuitiv erkennbar sein. Steinreihen, welche über Kreuzungen laufen, müssen zur Klärung der Vortrittsverhältnisse entfernt werden. Bei schmalen Reihen oder Strassen, die in den nächsten Jahren saniert werden, kann der Rechtsvortritt vorübergehend auch mit einer entsprechenden Bodenmarkierung hervorgehoben werden.

Der Bericht unterteilt die Quartiere des Dorfes in mögliche Zonen, die als zusammenhängende Gebiete wie oben dargelegt verstanden werden können. In einigen Gebieten sind die Strassen älteren Datums, andere wurden erst vor Kurzem saniert. Ein Rückbau von Trottoirüberfahrten oder Randsteinen ist in diesen Fällen ärgerlich.

Situation und Massnahmen in den Quartieren

Aus der Studie wird ersichtlich, dass die Dringlichkeit von baulichen Massnahmen je nach örtlicher Situation verschieden ist. Die Verkehrs-

Bauliche Massnahmen am Beispiel der Fabrikstrasse: Links müsste das Trottoir zurück gebaut und rechts der Randstein entfernt werden.



kommission hat bei der Zonierung und Etappierung einer möglichen Umsetzung versucht, auf eine möglichst verträgliche Kostenbelastung zu achten.

In der Folge wird der Handlungsbedarf in Bezug auf die Einführung von Tempo 30 je Zone kurz beschrieben. Dabei wird jeweils die örtliche Situation aufgezeigt und die daraus erforderlichen Massnahmen und Kosten hergeleitet.

Zone 1: Steinberg, Feldgatter, Dorfengraben

Nördlich des Grabserbachs liegen die Quartiere Steinberg und Feldgatter. Die Strassen sind reine Erschliessungsstrassen. Es gibt kein Trottoir und keine Fussgängerstreifen. Die Kreuzungen

haben bereits Rechtsvortritt, weisen jedoch teilweise durchlaufende Steinreihen auf. Die gemessenen V85 liegen bei maximal 37 km/h. Es gibt Sicherheitsdefizite in Bezug auf private Zufahrten inkl. Parkplätze und der Wahrnehmbarkeit des Rechtsvortritts. In dieser Zone ist mit Kosten von ca. 42'000 Franken zu rechnen.

Zone 2: Stütli, Bürgerheimstrasse, Rietstrasse

Die Strassen dienen als Zubringer zum Betagtenheim und zum Schulhaus Feld. Verkehrsberuhigende Massnahmen bestehen bereits in der Rietstrasse. An den Kreuzungen gilt, bis auf wenige Ausnahmen, bereits heute der Rechtsvortritt. Sicherheitsdefizite gibt es im Quartier insbesondere bei der Parkierung und dem Vortrittsverständnis. Auf der Stütlistrasse, im Abschnitt zwischen Kindergarten und Weidenstrasse, wurde mit 40 km/h der höchste V85-Wert innerhalb der Zone gemessen. Zusätzliche bauliche Massnahmen wären dann umzusetzen, wenn die Fahrgeschwindigkeiten mit den ohnehin notwendigen Massnahmen nicht ausreichend gesenkt werden können. Ohne diese Massnahmen würden sich die Kosten auf ca. 96'000 bis 115'000 Franken belaufen.

Zone 3: Unterdorfstrasse, Laufenbrunnenstrasse, Fabrikstrasse, Mühlbachstrasse

In diesem Gebiet wurden etliche Strassen in den letzten Jahren saniert. Entsprechend wurden die Strassen mit Trottoirs versehen und breite Randsteinreihen verbaut. Rechtsvortritt gilt nur teilweise. Auf der Fabrikstrasse wurden verkehrsberuhigende Elemente erstellt. Auf der Fabrikstrasse und der Laufenbrunnenstrasse wurde ein V85 von 43 km/h gemessen. Auch hier liegen die Sicherheitsdefizite bei der Parkierung, den Sichtweiten und der fehlenden

Solche Strassenmarkierungen können den Rechtsvortritt verdeutlichen.



Erkennbarkeit des Rechtsvortritts. All diese Umstände erfordern etliche Massnahmen, um die Vorgaben einer Tempo-30-Zone umzusetzen. Auch wenn die bestehende Tempo-30-Strecke auf der Werdenstrasse integriert wird, belaufen sich die Kosten auf rund 206'000 Franken.

Zone 4a: Oberdorf, Büntli

Im Jahr 2017 wurde die Einführung von Tempo 30 auf der Dorfstrasse an der Bürgerversammlung abgelehnt. Ausschlaggebend waren damals die baulichen Massnahmen, die für eine Umsetzung erforderlich gewesen wären. Aufgrund der zwischenzeitlich geänderten gesetzlichen Anforderungen wären heute deutlich weniger bauliche Eingriffe notwendig. Erforderlich sind sie beim bergseitigen Quartiereingang («Haus Rose»), wo ein V85 von 45 km/h gemessen wurde. Auf dem übrigen Abschnitt der Dorfstrasse liegt der Wert unter 40 km/h. Im Büntliquartier wurden nochmals deutlich tiefere Geschwindigkeiten gemessen.

Zusammen mit der bereits bestehenden 30er-Zone südlich der Dorfstrasse könnte für ca. 60'000 bis 240'000 Franken eine grössere zusammenhängende Tempo-30-Zone geschaffen werden. Ein Nichteinbezug der Dorfstrasse hätte kaum Auswirkungen auf die Gesamtkosten.

Zone 4b/c: Spitalstrasse, Kirchbüntstrasse, Studen

Dieses Gebiet wurde aufgrund der noch länger dauernden Bautätigkeiten beim Spital in zwei Teile unterteilt. Im nördlichen und südlichen Teil müssten mehrere, teils erst kürzlich erstellte Trottoirüberfahrten und Steinreihen wieder entfernt werden. Aufgrund der gemessenen V85-Werte sind zusätzliche bauliche Massnahmen umzusetzen. Die meisten dieser Massnahmen können auch erst realisiert werden, wenn die Geschwindigkeiten nicht ausreichend reduziert werden können. Ohne diese zusätzlichen Massnahmen werden die Kosten auf rund 275'000 bis 344'000 Franken geschätzt. Die Kosten würden sich reduzieren, wenn auf der Spitalstrasse und der Hochhausstrasse Tempo 50 beibehalten würde. In der Folge wäre dann jedoch auch das von diesen beiden Strassen umschlossene Quartier Quader nicht Teil einer Tempo-30-Zone, da dort die erforderlichen V85 von 30 km/h nicht erreicht werden.

Zone 5: Mädli

Das Mädliquartier ist mit den gemessenen Fahrgeschwindigkeiten und dem bereits überall geltenden Rechtsvortritt faktisch schon heute eine 30er-Zone. Dank der bestehenden Höhenversätzen («Buckel») und der schmalen Strassen wird hier kaum schneller als 30 km/h gefahren. Eine offizielle Tempo-30-Zone würde bezüglich der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten für mehr Klarheit sorgen. Weil aber bereits heute

85% der Verkehrsteilnehmenden maximal 32 km/h fahren, könnte dieser Aufwand von 45'000 Franken eingespart werden.

Beurteilung des Gemeinderates

Bislang verfolgte die Verkehrskommission wie auch der Gemeinderat die Strategie, Sicherheitsdefizite mit punktuellen Massnahmen zu beheben. Bei Sanierungen wurden Strassen so gestaltet, dass die Tempi gesenkt und die Sicherheit erhöht wurden. In Quartierstrassen wurden Rechtsvortritte mit Bodenmarkierungen signalisiert und Randsteine nicht ersetzt.

Eine Tempo-30-Zone soll ein gewisses Gebiet umfassen, um den Verkehrsteilnehmenden Klarheit zu verschaffen. 30er-Zonen beruhigen nicht nur den Verkehr, sie verbessern auch das subjektive Sicherheitsempfinden. Aus objektiver Sicht besteht hingegen nur an wenigen Orten dringender Handlungsbedarf. Die gemessenen Geschwindigkeiten liegen vielerorts unter den Vorgaben. Für den Gemeinderat stehen die hohen Kosten für den Rückbau von Trottoirüberfahrten und weiteren baulichen Massnahmen nicht im Verhältnis zum daraus resultierenden Nutzen. Die Kosten sind auch bei einer Etappierung über mehrere Jahre nicht unerheblich. Speziell jene Gebiete, die grösseren Handlungsbedarf aufweisen, sind kostenintensiv.

An einem Workshop, zu welchem auch der Fachspezialist Verkehrstechnik der Kantonspolizei sowie die Studienverfasser anwesend waren, widmete sich der Gemeinderat Ende April 2025 dem Strategiebericht. Die einzelnen Zonen, Strassen und Massnahmen wurden detailliert untersucht und kontrovers diskutiert. Mit dem vorliegenden Artikel sowie der Veröffentlichung des Berichts und der Verkehrsmessungen möchte der Gemeinderat Transparenz hinsichtlich seiner Entscheidungsfindung schaffen. Er ist der Meinung, dass eine flächendeckende Realisierung von Tempo-30-Zonen im Dorf Grabs nicht zielführend ist. Die zu erwartenden Vorteile stehen nicht in einem vertretbaren Verhältnis zu den Kosten von rund 735'000 Franken, die im Minimum anfallen. Wenn zusätzliche bauliche Massnahmen notwendig werden, weil die Geschwindigkeiten nicht ausreichend reduziert werden können, werden die Kosten höher ausfallen (bis zu insgesamt 1 Mio. Franken). Der Gemeinderat möchte stattdessen an der bisherigen Strategie festhalten: Quartierstrassen sollen so gestaltet werden, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten gegen 30 km/h sinken. Gefährliche Stellen sollen gezielt sicherer gemacht werden und bei Orten mit «hohen» Geschwindigkeiten soll punktuell mit entsprechenden Massnahmen reagiert werden (jüngste Beispiele: Kirchbüntstrasse und Rietstrasse). Dieses Konzept hat sich bislang bewährt und wird auch seitens der kantonalen Verkehrstechnik als gangbar erachtet.



VERANSTALTUNGEN IM BERGGASTHAUS VORALP

Bis 13. Juli

Tiroler Wochen – das Beste aus der Heimat

13. Juli

2. Frühschoppen (findet nur bei gutem Wetter statt) mit Livemusik, dazu servieren wir ein ofenfrisches Sonntagsbrat!

14. Juli bis 31. August

Cordon Bleu Wochen – zehn verschiedene Kreationen, lassen Sie sich überraschen

Öffnungszeiten

9.30-21.30 Uhr

Küche durchgehend von 11.30-20.30 Uhr

Mittwoch Ruhetag

Das Voralp-Team behält sich vor, bei schlechtem Wetter einen zusätzlichen Ruhetag einzulegen.

081 771 38 48, info@voralp.ch

www.voralp.ch



Der nächste Buuramart steht vor der Tür:

Samstag, 5. Juli 2025
8.30 bis 12.00 Uhr
Marktplatz Grabs

- > 11 Uhr Konzert Dorfmusig Grabs
- > Festwirtschaft der Familie Tobler
- > Basteln mit Familienzentrum

und no ganz viel meah!

Buuramart.ch

B Bernegger Holzbau AG