



Kantonale Richtlinie Verkehrsberuhigung innerorts



von der Regierung genehmigt am 30. September 2014

zuletzt geändert mit Beschluss der Regierung vom 20. Dezember 2022

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	3
1.1. Geltungsbereich.....	3
1.2. Gegenstand	3
1.3. Zweck.....	3
2. Gesetzliche Grundlagen, Normen.....	3
2.1. Gesetzliche Grundlagen Bund.....	3
2.2. Verordnungen und Weisungen des UVEK	3
2.3. Gesetzliche Grundlagen Kanton.....	3
2.4. Normen "Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)"	3
3. Begriffe	4
3.1. Strassenkategorien.....	4
3.2. Strassenraumgestaltung.....	4
3.3. Verkehrsberuhigung	4
3.4. Gefahrene Geschwindigkeiten	5
4. Einführung Tempo-30-Zonen und Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf verkehrsorientierten Strassen	5
4.1. Grundsatz	5
4.2. Ablauf.....	6
4.3. Inhalt des Gutachtens.....	6
5. Einführung Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen	8
5.1. Ablauf.....	8
6. Ausgestaltung und Koordination der Massnahmen.....	8
7. Nachkontrolle.....	9

1. Allgemeines

1.1. Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt für alle öffentlichen Strassen im Kanton Graubünden, die für den motorisierten Verkehr freigegeben sind und welche nicht im Eigentum des Bundes stehen. Sie gilt sinngemäss auch für Geschwindigkeitsbeschränkungen im Zusammenhang mit kantonalen Projekten, deren Genehmigung durch die Regierung erfolgt.

1.2. Gegenstand

Diese Richtlinie legt fest, für welche Strassentypen welche Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Tempo-30-Zone, Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, Begegnungszone) unter welchen Rahmenbedingungen zulässig sind.

1.3. Zweck

Diese Richtlinie dient dazu, dass die bewilligungspflichtigen Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf dem ganzen Kantonsgebiet in Übereinstimmung mit der geltenden Gesetzgebung und nach den gleichen Grundsätzen geplant und genehmigt werden können.

2. Gesetzliche Grundlagen, Normen

2.1. Gesetzliche Grundlagen Bund

- Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01)
- Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21)
- Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272)
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG; SR 814.01)
- Luftreinhalte-Verordnung (LRV; SR 814.318.142.1)
- Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41)

2.2. Verordnungen und Weisungen des UVEK

- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3)
- Weisungen zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten vom 13. März 1990
- Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn vom 20. Mai 2020

2.3. Gesetzliche Grundlagen Kanton

- Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG; BR 807.100)
- Strassenverordnung des Kantons Graubünden (StrV; BR 807.110)
- Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG; BR 870.100)
- Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege (VRG; BR 370.100)
- Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Umweltschutz (KUSG; BR 820.100)
- Kantonale Umweltschutzverordnung (KUSV; BR 820.110)

2.4. Normen "Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)"

- 40 040b Grundlagen Projektierung, Strassentypen
- 40 210 Entwurf des Strassenraumes, Vorgehen für die Entwicklung von Gestaltungs- und Betriebskonzepten
- 640 211 Entwurf des Strassenraumes, Grundlagen
- 40 212 Entwurf des Strassenraumes, Gestaltungselemente
- 40 213 Entwurf des Strassenraumes, Verkehrsberuhigungselemente
- 40 851 Besondere Markierungen, Anwendungsbereiche, Formen und Abmessungen

3. Begriffe

3.1. Strassenkategorien

Neu wird der Begriff der «verkehrsorientierten Strasse» im Strassenverkehrsrecht verwendet und definiert (Art. 1 Abs. 9 SSV). Dabei handelt es sich um Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie bilden das übergeordnete Netz. Im Gegensatz zum Bau- und Planungsrecht verzichtet der Bundesrat auf eine Verwendung des Begriffs «siedlungsorientierte Strassen». Im Verkehrsrecht genügt es, die Begriffe der «verkehrsorientierten» und «nicht verkehrsorientierten» Strassen zu verwenden. Durchgangsstrassen gemäss Durchgangsstrassenverordnung des Bundes gelten als verkehrsorientiert, die übrigen Strassen als nicht verkehrsorientiert.

3.2. Strassenraumgestaltung

Unter Strassenraumgestaltung werden bauliche Massnahmen an der Strasse verstanden, die zum Ziel haben, den Strassenraum an die Nutzungsbedürfnisse im überbauten Gebiet anzupassen. Sie umfasst die Gestaltungsprinzipien Torwirkung, Kammerung des Strassenraums und Verzahnung der Seitenräume.

Bei der Planung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist eine eingehende Analyse des Strassenraums und eine sorgfältig auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Strassenraumgestaltung unverzichtbar.

3.3. Verkehrsberuhigung

Unter Verkehrsberuhigung werden organisatorische, bauliche und signaltechnische Massnahmen verstanden, mit denen die Nachteile gemildert werden, welche vom motorisierten Individualverkehr auf das gesamte Verkehrsgeschehen, die Siedlungsgebiete und die Umwelt ausgehen.

Im Vordergrund stehen die Reduktion der Geschwindigkeit, die Verbesserung der Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, die Beschränkung des Durchgangsverkehrs in den Wohnquartieren, die Reduktion der Umweltbelastung durch den Verkehr, die Anpassung der Strassenraumgestaltung, die Verbesserung der Wohnqualität sowie die Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Folgende Abweichungen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit sind innerorts möglich:



a) Tempo-30-Zone (Art. 2a, Art. 22a und Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV)

Eine Tempo-30-Zone zeichnet sich aus durch:

- signalisierte Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- kein Vortritt für Fussgänger, in der Regel keine Fussgängerstreifen
- nicht verkehrsorientierte Strassen; Einbezug von verkehrsorientierten Strassenabschnitten möglich
- einheitliche Siedlungsstrukturen (überwiegend Wohnnutzung)
- mehrere zusammenhängende Strassen mit möglichst gleichwertigem Charakter und deutlich erkennbaren Übergängen
- in der Regel Rechtsvortritt
- bei Einbezug von verkehrsorientierten Strassen bleiben auf diesen die Fussgängerstreifen bestehen und einmündende Strassen vortrittsbelastet



b) Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (Art. 108 Abs. 5 lit. d SSV)

Eine solche Strecke zeichnet sich aus durch:

- signalisierte Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- in der Regel nur auf verkehrsorientierten Strassen
- Ausnahmecharakter
- kein Vortritt für Fussgänger
- Fussgängerstreifen sind zulässig
- Wiederholung der Geschwindigkeitssignalisation
- bezüglich Regelung des Rechtsvortritts gelten die allgemeinen Bestimmungen von Art. 36 Abs. 2 SVG, Art. 1 Abs. 7, Art. 37 Abs. 1, Art. 109 SSV
- kann in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden (Art. 2a Abs. 6 SSV)



c) Begegnungszone (Art. 2a, Art. 22b und Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV)

Eine Begegnungszone zeichnet sich aus durch:

- signalisierte Höchstgeschwindigkeit 20 km/h
- Vortritt für Fussgänger, die jedoch Fahrzeuge nicht unnötig behindern dürfen
- viele Fussgänger
- flächiger Querungsbedarf (z.B. Geschäftszone)
- mittlere bis dichte Belegung
- Benutzung durch alle Verkehrsarten
- verschiedenste räumlich relevante Nutzungen im Umfeld (stark durchmischte Gebiete)
- Mischfläche, keine Fahrbahnbegrenzung
- kurzer Strassenabschnitt (Teil eines Strassenzugs)
- gleichartiger Charakter und deutlich erkennbare Übergänge
- Parkierung nur auf bezeichneten Feldern

3.4. Gefahrene Geschwindigkeiten

Bei der Beurteilung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind die gefahrenen Geschwindigkeiten bzw. das vorhandene Geschwindigkeitsniveau zu berücksichtigen.

Als V_{50} gilt diejenige Geschwindigkeit, die von der Hälfte der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird. Als V_{85} gilt diejenige Geschwindigkeit, die von 85 Prozent der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird.

4. Einführung Tempo-30-Zonen und Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf verkehrsorientierten Strassen

4.1. Grundsatz

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten dürfen nur herabgesetzt werden, wenn:

- mindestens eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist, d.h.
- eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a)
- bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b)
- auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c)
- dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (lit. d)
- und ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) vorliegt. Das Gutachten hat darzulegen, ob eine

Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 SSV).

4.2. Ablauf

1. Beabsichtigt eine Gemeinde auf ihrem Gebiet auf einer verkehrsorientierten Strasse eine Tempo-30-Zone oder Höchstgeschwindigkeit 30 km/h einzuführen, stellt sie bei der Kantonspolizei Graubünden, Verkehrstechnik, einen entsprechenden Antrag.
2. In der Folge findet eine Besprechung zwischen der Gemeinde und der Kantonspolizei, Verkehrstechnik, statt; sind Kantonsstrassen betroffen, auch mit Teilnahme des kantonalen Tiefbauamts. Dabei wird das weitere Vorgehen festgelegt, einvernehmlich ein qualifizierter und unabhängiger Gutachter bestimmt und der einvernehmliche Gutachtensauftrag formuliert (Beachte: Der Gutachter darf nicht in gleicher Sache vorgängig beratend tätig gewesen sein). Im Rahmen des Gutachtensauftrags werden Umfang und Abklärungstiefe des Gutachtens definiert.
3. Kommt es bezüglich Gutachter resp. Gutachtensauftrag zu keiner Einigung zwischen Gemeinde und Kantonspolizei, legt die Kantonspolizei mit einer beim Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit anfechtbaren Zwischenverfügung den Gutachter und den Auftrag fest.
4. Die Gemeinde setzt den Gutachter auf ihre Kosten ein und erteilt ihm den Auftrag.
5. Nach Vorliegen des Gutachtens ist dieses unter Mitwirkung der Gemeinde und des Tiefbauamts Graubünden (bei Gesuchen gestützt auf Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV unter Anhörung des Amts für Natur und Umwelt) durch die Kantonspolizei, Verkehrstechnik, zu prüfen. Sind Ergänzungen oder zusätzliche Abklärungen notwendig, sind diese durch die Gemeinde gemäss Anordnung der Kantonspolizei zu veranlassen.
6. Im Anschluss reicht die Gemeinde ihr definitives Gesuch mit den Anträgen bei der Kantonspolizei, Verkehrstechnik, ein.
7. Beurteilt die Kantonspolizei das Gesuch positiv, werden die Signalisation, die Markierung und, sofern nötig, die baulichen Massnahmen mit dem Tiefbauamt Graubünden festgelegt.
8. Wird dem Gesuch zugestimmt, verfügt und publiziert die Kantonspolizei die Verkehrsberuhigungsmassnahme.
9. Wird dem Gesuch nicht oder nur teilweise zugestimmt, wird dies mit einer entsprechenden Begründung der Gemeinde mitgeteilt. Gleichzeitig wird die Gemeinde darauf aufmerksam gemacht, dass sie innert 30 Tagen eine anfechtbare Verfügung der Kantonspolizei verlangen kann. Läuft die Frist ungenutzt ab, gilt das Gesuch als zurückgezogen.
10. Die Auferlegung der Kosten für das Verfahren richtet sich nach Art. 72 ff. VRG.

4.3. Inhalt des Gutachtens

Das Gutachten hat objektiv, nachvollziehbar und widerspruchsfrei darzulegen, ob und inwieweit eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und ob die vorgeschlagenen Massnahmen nötig, zweck- und verhältnismässig sind.

Das Gutachten ist wie folgt zu gliedern:

1. Kurzzusammenfassung
2. Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone bzw. Temporeduktion erreicht

werden sollen

3. Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder von Teilen einer Ortschaft sowie Angaben über die Strassenbreiten
4. Umschreibung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite, allfälliger übermässiger Lärm- und Luftbelastungen sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung (Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV)
 - Angaben zum Unfallgeschehen der letzten 3 Jahre, um mögliche Unfallschwerpunkte zu erkennen
 - Angaben zu Schulwegen, Anzahl Schulkinder und Standorte von Schulhaus/Kinder-garten
 - Angaben über die Gehwegsituation
 - Angaben zur Übersichtlichkeit (Angaben der vorhandenen Sichtweiten in Meter)
 - Angaben zu Liegenschaften mit gefährlichen Zugängen von der Strasse aus
 - Angaben zur Lärmbelastung gemäss generellem Lärmbelastungskataster Strassen des Amts für Natur und Umwelt
5. Erhebungen Geschwindigkeitsniveau
 - Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit V_{50} und 85-Prozent-Geschwindigkeit V_{85}) an den massgebenden Stellen
 - Die Langzeitmessungen müssen je nach Ausbaustandard der betroffenen Strassen 4 bis 6 Tage und Nächte inklusive eines Wochenendes dauern. Die Messungen sind mit der Kantonspolizei, Verkehrstechnik, abzusprechen
 - Angaben zum verwendeten Messgerät und zur letztmalig erfolgten Geräteeichung/-prüfung (sofern Geräteeichung notwendig)
 - Ermittlung von Art und Menge des Verkehrs (z.B. Schwerverkehr, Individualverkehr, öffentlicher Verkehr etc.)
6. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen
 - Für das betroffene Gebiet der Geschwindigkeitsreduktion sind basierend auf den aktuellen Verkehrszahlen (z. B. Verkehrsmodell des Amts für Natur und Umwelt) Aussagen über den Verkehrsfluss und die Verkehrsdichte zu machen
 - Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr
 - Schriftliche Stellungnahme der betroffenen öffentlichen Verkehrsbetriebe
7. Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen sowie eine planliche Darstellung der vorgeschlagenen Massnahmen
8. Fotodokumentation der beantragten Langsamfahrzone bzw. Geschwindigkeitsreduktion
9. Verhältnismässigkeitsprüfung
 - Darlegung, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind
 - Angaben zu Alternativen (Subsidiaritätsprinzip)
 - In welchem Ausmass kann das angestrebte Ziel mit der abweichenden Höchstgeschwindigkeit erreicht werden

Zusätzliche Angaben für Anträge gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV:

Sofern die Reduktion der Umweltbelastung (Luft, Lärm) gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV das massgebende Kriterium für eine Temporeduktion ist, muss das Gutachten mit den folgenden Angaben bzw. Unterlagen ergänzt werden:

- Anzahl Objekte und Personen, die nach Massgabe der Lärmschutz-Verordnung (LSV) vor übermässigem Lärm (Grenzwertüberschreitung) geschützt werden können (z. B. gemäss Lärmsanierungsprojekt)
- Qualitative Beurteilung der Auswirkung der Geschwindigkeitsreduktion auf die Luftschadstoffbelastung (z. B. durch die Verstetigung des Verkehrs)

5. Einführung Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen

5.1. Ablauf

1. Beabsichtigt eine Gemeinde auf ihrem Gebiet auf einer nicht verkehrsorientierten Strasse eine Tempo-30-Zone oder eine Begegnungszone einzuführen, stellt sie bei der Kantonspolizei Graubünden, Verkehrstechnik, einen entsprechenden Antrag.
2. In der Folge findet eine Besprechung zwischen der Gemeinde und der Kantonspolizei, Verkehrstechnik; statt, sind Kantonsstrassen betroffen, auch mit Teilnahme des kantonalen Tiefbauamts. Dabei wird zusammen mit der Gemeinde der Perimeter der beantragten Zone festgelegt. Soweit aufgrund spezieller Umstände die Einholung eines Gutachtens ausnahmsweise notwendig erscheint, kann dies wie bei anderen Verkehrsanordnungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG angeordnet werden.
3. Die Verkehrstechnik prüft das Anliegen und verfügt und publiziert die abweichende Höchstgeschwindigkeit, sofern sie dem Antrag zustimmen kann.
4. Wird dem Gesuch nicht oder nur teilweise zugestimmt, wird dies mit einer entsprechenden Begründung der Gemeinde mitgeteilt. Gleichzeitig wird die Gemeinde darauf aufmerksam gemacht, dass sie innert 30 Tagen eine anfechtbare Verfügung der Kantonspolizei verlangen kann. Läuft die Frist ungenutzt ab, gilt das Gesuch als zurückgezogen.
5. Die Auferlegung der Kosten für das Verfahren richtet sich nach Art. 72 ff. VRG.
6. Das Anbringen der Signalisation erfolgt durch die Gemeinde im Einvernehmen mit der Kantonspolizei Graubünden, Verkehrstechnik.

6. Ausgestaltung und Koordination der Massnahmen

- Die Ausgestaltung der Verkehrsberuhigungszonen hängt wesentlich von den örtlichen Gegebenheiten ab. Die einschlägigen Normen (vgl. vorne Ziff. 2.4) und Weisungen sind einzuhalten.
- Bei baulichen Massnahmen an Kantonsstrassen hat die Gemeinde das Detailprojekt der baulichen Massnahmen der Strassenbaupolizei des Tiefbauamts Graubünden zur Genehmigung vorzulegen.
- Die Signalisation, die Markierung und die baulichen Massnahmen dürfen erst angebracht werden, wenn diese mit der Kantonspolizei, Verkehrstechnik, abgesprochen wurden und die Verfügung der Kantonspolizei sowie der Strassenbaupolizei vollstreckbar ist.
- Wurden alle im Gutachten vorgeschlagenen und genehmigten Signale, Markierungen und baulichen Massnahmen umgesetzt, ist dies durch die Gemeinde der Kantonspolizei, Verkehrstechnik, zu melden.
- Die Kosten der Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Signalisation, Markierungen, bauliche

Massnahmen) auf Kantonsstrassen richten sich nach der kantonalen Strassengesetzgebung.

7. Nachkontrolle

Nachkontrollen bei mutmasslichem Nichteinhalten der Geschwindigkeit können durch die Kantonspolizei selbstständig vorgenommen werden. Ergibt das Ergebnis eine ungenügende Geschwindigkeitsreduktion, kann die Kantonspolizei Massnahmen anordnen. Diese sind durch die antragstellende Partei umzusetzen.

Diese Richtlinie ersetzt diejenige vom 21. Dezember 2021 und tritt am 1. Januar 2023 in Kraft.