



Kantonale Richtlinie

Verkehrsberuhigung innerorts

von der Regierung genehmigt am 15. März 2005

aktualisiert am 23. September 2009

1. Allgemeines

1.1 Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt für Strassen in Graubünden, die für den motorisierten Verkehr freigegeben sind.

1.2 Gegenstand

Diese Richtlinie legt fest, für welche Strassentypen welche Verkehrsberuhigungsmassnahmen unter welchen Randbedingungen zulässig sind.

Verkehrsberuhigungszonen (Langsamfahrzonen) müssen sich ohne Ausnahme klar von verkehrorientierten Strassen abgrenzen. Das Erscheinungsbild der Strasse darf keinen Zweifel aufkommen lassen, ob man sich in einer Langsamfahrzone oder auf einer Strasse mit Tempo 50 befindet. Der Einbezug von Hauptstrassen in eine Tempo-30-Zone ist nur ausnahmsweise zulässig.

1.3 Zweck

Diese Richtlinie dient dazu, den Gemeindebehörden, Planern, Amtsstellen und Bewilligungsbehörden die notwendigen Grundlagen zur Verfügung zu stellen, damit die bewilligungspflichtigen Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf dem ganzen Kantonsgebiet in Übereinstimmung mit der geltenden Gesetzgebung und nach den gleichen Grundsätzen geplant und genehmigt werden.

2. Begriffe

2.1 Strassenraumgestaltung (SN 640 212)

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 Strassenraumes und Verzahnung.

2.2 Verkehrsberuhigung (SN 640 213)

Unter Verkehrsberuhigung werden organisatorische, bauliche und verkehrsregelnde Massnahmen ver-



Directiva chantunala

Mesiras per quietar il traffic entaifer il vitg

approvadas da la regenza ils 15 da mars 2005

actualisada ils 23 da settember 2009

1. En general

1.1 Champ d'applicaziun

Questa directiva vala per las vias en il Grischun ch'èn dadas libras per il traffic motorisà.

1.2 Object

Questa directiva fixescha tge mesiras per quietar il traffic ch'èn admissiblas per tge tips da vias e sut tge cundiziuns generalas.

Zonas per quietar il traffic (zonas da charrar plaun) ston sa cunfinar cleramain e senza excepziun da vias orientadas al traffic. La parita da la via na dastga laschar nascher nagin dubi sch'ins sa chatta en ina zona da charrar plaun u sin ina via da tempo 50. L'integrasiun da vias principalas en ina zona da tempo 30 è admissa mo en cas excepziunals.

1.3 Intent

Questa directiva serva a las autoritads communalas, a las planisadras ed als planisaders, als uffizis ed a las autoritads da permissiun da metter a disposiziun la basa necessaria per che las mesiras per quietar il traffic che basegnan ina permissiun vegnian planisadas ed approvadas per l'entir territori chantunal en concordanza cun la legislaziun vertenta e tenor ils medems princips.

2. Noziuns

2.1 Concepsiun da la via (NS 640 212)

Cun la concepsiun da la via èn manegiadas mesiras architectonicas vi da la via che han l'intent d'adattar la via als basegns d'utilisaziun en il territori surbajegjà. Ella cumpiglia ils princips da furmaziun "effect da portal", "cumpartimentaziun dal spazi stradal" ed "endentada".

2.2 Mesiras per quietar il traffic (NS 640 213)

Cun las mesiras per quietar il traffic èn manegiadas mesiras organisatorias, architectonicas e regulativas,

standen, mit denen die Nachteile gemildert werden, welche vom motorisierten Individualverkehr auf das gesamte Verkehrsgeschehen, die Siedlungsgebiete und die Umweltqualität ausgehen.

Im Vordergrund stehen die Reduktion der Geschwindigkeit, die Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer sowie die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Unter die baulichen Massnahmen fallen insbesondere: Vertikalversätze, Horizontalversätze, seitliche Einengungen und Sperren.

Es werden folgende Verkehrsberuhigungszonen unterschieden (siehe auch Anhang 1):

a) Tempo-30-Zone

Eine Tempo-30-Zone zeichnet sich aus durch:

- signalisierte Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- mittlere Belegung,
- kein Vortritt für Fussgänger, ausgenommen Fussgängerstreifen,
- eher siedlungsorientiert,
- einheitliche Siedlungsstrukturen (überwiegend Wohnnutzung,
- mehrere Strassen, bis zum vollständigen Strassennetz.

b) Begegnungszone

Eine Begegnungszone zeichnet sich aus durch:

- signalisierte Höchstgeschwindigkeit 20 km/h,
- Vortritt für Fussgänger, sie dürfen jedoch Fahrzeuge nicht unnötig behindern,
- viele Fussgänger, flächige Querung,
- mittlere bis dichte Belegung,
- Bedarf der Benutzung durch alle Verkehrsarten,
- verschiedenste räumlich relevante Nutzungen im Umfeld (stark durchmischte Gebiete),
- Mischfläche, keine Fahrbahnbegrenzung,
- kurzer Strassenabschnitt (Teil der Strasse),
- Parkierung nur auf bezeichnete Felder.

c) Fussgängerzone

Eine Fussgängerzone zeichnet sich aus durch:

- dichte Belegung,
- absolutes Vortrittsrecht für Fussgänger,
- sehr viele Fussgänger; Fussgänger dominieren das Strassenbild,
- fussgängerorientiert (autoarm, Anlieferverkehr in den Morgen- und Abendstunden), motorisierter Verkehr nur im Schrittempo,
- verschiedenste räumlich relevante Nutzungen im Umfeld (stark durchmischte Gebiete),
- Mischfläche,
- Strassenabschnitt (Teil einer Strasse).

cun las qualas vegnan mitigiad ils dischavantatgs che sortan dal traffic individual motorisà e che han in effect per tut la situaziun da traffic, per ils territoris d'abitadi e per la qualitat da l'ambient.

En il center stattan la reducziun da la sveltezza, la segirezza da las pedunas resp. dals peduns e da las velocipedistas resp. dals velocipedists sco er la promoziun dal traffic public. Las mesiras architectonicas cumpiglian spezialmain: impediments verticals, impediments horizontal, stretganidas da la vart e barrieras.

I vegnan distinguidas las suandantas zonas per quietar il traffic (vesair er l'agiunta 1):

a) zonas da tempo 30

Ina zona da tempo 30 è caracterisada da:

- sveltezza maximala signalisada da 30 km/h,
- frequenza mesauna da pedunas e da peduns,
- nagina precedenza per pedunas e per peduns, cun excepziun dals passadis da pedunas e da peduns,
- plitost orientà vi da l'abitadi,
- structura d'abitadi unitara (per gronda part utilisà per intents d'abitari),
- pliras vias, fin ad ina rait da vias cumpleta.

b) zonas d'inscunter

Ina zona d'inscunter è caracterisada da:

- sveltezza maximala signalisada da 20 km/h,
- precedenza per pedunas e per peduns, che na dastgan però betg impedir inutilmain ils vehichels,
- bleras pedunas e bliers peduns che traversan la via sin ina surfatscha pli gronda,
- frequenza mesauna fin spessa da pedunas e da peduns,
- ella sto pudair vegnir utilisada da tut ils tips da traffic,
- utilisaziuns relevantas per il spazi las pli differentas en ils conturns (territoris maschadads fermamain),
- surfatschas maschadadas, nagina cunfinaziun dal vial,
- traject da via curt (part da la via),
- parcadi mo sin ils champs marcads.

c) zona da pedunas e da peduns

Ina zona da pedunas e da peduns è caracterisada da:

- frequenza spessa da pedunas e da peduns,
- dretg da precedenza absolut per pedunas e per peduns,
- fitg bleras pedunas e fitg bliers peduns, las pedunas ed ils peduns domineschan il maletg da la via,
- orientada a las pedunas ed als peduns (paucs vehichels, traffic da furniziun en las uras da la damaun e da la saira), traffic motorisà che circulescha mo en il tempo d'ir a pe,
- utilisaziuns relevantas per il spazi las pli differentas en ils conturns (territoris maschadads fermamain),
- surfatschas maschadadas,

2.3 Strassenkategorien

Auszug aus SN 640 040:

Aufgrund der verschiedenen Aufgaben wird in besiedelten Gebieten zwischen Strassen mit einer verkehrorientierten und einer siedlungsorientierten Ausrichtung unterschieden.

Verkehrorientierte Strassen bilden das übergeordnete Netz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Diese Strassen sind primär auf die Anforderungen des Strassenverkehrs auszurichten.

Siedlungsorientierte Strassen sind verkehrlich untergeordnete Strassen, welche allen Verkehrsteilnehmern für die Erschliessung zur Verfügung stehen. Die Strassen sind so zu gestalten, dass sie mit kleinen Geschwindigkeiten befahren werden. Gegebenenfalls sind bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zweckmässig.

Die kantonalen Strassen sind von ihrer Aufgabe her grundsätzlich verkehrorientiert. Untergeordnete Abschnitte können zusätzlich aber auch eine siedlungsorientierte Ausrichtung aufweisen.

Das kantonale Strassennetz setzt sich zusammen aus Autobahnen/Autostrassen, Hauptstrassen gemäss Durchgangsstrassenverordnung des Bundes und Verbindungsstrassen (siehe Anhang 2).

2.4 Gefahrene Geschwindigkeiten

Eine wichtige Rolle bei der Beurteilung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen spielen die gefahrenen Geschwindigkeiten bzw. das vorhandene Geschwindigkeitsniveau.

Unter V_{50} verstehen wir diejenige Geschwindigkeit, die von der Hälfte der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird.

Unter V_{85} verstehen wir diejenige Geschwindigkeit, die von 85 Prozent der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird.

3. Gesetzliche Grundlagen, Normen

3.1 Gesetzgeberische Grundlagen Bund

- Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01)
- Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21)

- traject da via (part d'ina via).

2.3 Categorias da vias

extract da la NS 640 040:

En territoris abitads vegn fatga – pervi da las diversas incumbensas – la differenza tranter vias ch'èn orientadas al traffic e vias ch'èn orientadas a l'abitadi.

Vias orientadas al traffic furman la rait surordinada e pussibiliteschan transports segirs, rentabels e da gronda capaciad. Questas vias ston vegnir drizzadas primarmain a las pretensiuns dal traffic sin via.

Vias orientadas a l'abitadi èn vias subordinadas en quai che riguarda il traffic. Ellas stattan a disposiziun a tut las participantas ed a tut ils participants dal traffic per l'avertura. Las vias ston vegnir concepidas uschia ch'ellas èn adattadas mo per pitschnas sveltezzas. Eventualmain èn adequatas mesiras architectonicas per quietar il traffic.

Pervi da lur incumbensa èn las vias chantunals da princip orientadas al traffic. Trajects subordinads pon supplementarmain però er esser orientads a l'abitadi.

La rait da vias chantunals sa cumpona d'autostradas/d'autovias, da vias principalas tenor l'ordinaziun davart vias da transit da la confederaziun e da vias da colliaziun (vesair agiunta 2).

2.4 Sveltezzas charradas

Ina rolla impurtanta tar il giudicament da mesiras per quietar il traffic giogan las sveltezzas charradas resp. il nivel da sveltezza avant maun.

V_{50} signifitgescha quella sveltezza che na vegn betg surpassada da la mesadad dals vehichels mesirads.

V_{85} signifitgescha quella sveltezza che na vegn betg surpassada dad 85 pertschient dals vehichels mesirads.

3. Basa legala, normas

3.1 Basa legala da la confederaziun

- lescha davart il traffic sin via (LTV; CS 741.01)
- ordinaziun davart la signalisaziun da las vias (OSV; CS 741.21)

3.2 Verordnungen und Weisungen des UVEK

- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3),
- Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn

3.3 Gesetzgeberische Grundlagen Kanton

Strassengesetz des Kantons Graubünden (807.100)

3.4 Normen Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

- 640 040 Grundlagen Projektierung, Strassentypen
 640 210 Entwurf des Strassenraumes, Vorgehen für die Entwicklung von Gestaltungs- und Betriebskonzepten
 640 211 Entwurf des Strassenraumes, Grundlagen
 640 212 Entwurf des Strassenraumes, Gestaltungselemente
 640 213 Entwurf des Strassenraumes, Verkehrsberuhigungselemente
 640 851 Besondere Markierungen (Weisungen UVEK)

4. Einführung Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

4.1 Voraussetzungen (Anhang 3)

Im Anhang 3 werden die Voraussetzungen und die zulässigen bzw. notwendigen Umsetzungsmassnahmen für die Einführung einer Tempo-30-Zone definiert. Anhand einer Gewichtung für die einzelnen Kriterien von *empfehlenswert* bis *zwingend abzulehnen* kann festgelegt werden, ob im konkreten Fall eine Tempo-30-Zone zulässig ist.

Hauptstrassen gemäss Durchgangsstrassenverordnung bzw. signalisierte Hauptstrassen (Signal 3.03) dürfen nur ausnahmsweise in Tempo-30-Zonen einbezogen werden. Dies bei besonderen örtlichen Gegebenheiten wie z. B. Ortszentren und Altstadtgebiete, wenn dort die Voraussetzungen nach Art. 108 SSV zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gegeben sind (Abs. 6).

Begegnungszonen werden vor allem in kleineren und mittleren Orten mit Wohn- und Geschäftsbereichen eingerichtet. Geeignete Rahmenbedingungen führen dazu, dass Fuss- und Fahrverkehr gemeinsam dieselbe Verkehrsfläche benützen.

4.2 Ablauf (Anhang 4)

Die Gemeinde gibt den Anstoss für die Einführung von Verkehrsberuhigungszonen. Sie erteilt die entsprechenden Aufträge für die Planungsunterlagen, die Ausführung und die Nachkontrolle und ist die Ans-

3.2 Ordinaziuns e directivas dal DATEC

- ordinaziun davart las zonas da tempo 30 e davart las zonas d'inscunter (CS 741.213.3),
- directivas davart signalisaziuns spezialas sin il vial

3.3 Basa legala dal chantun

lescha davart las vias dal chantun Grischun (807.100)

3.4 Normas da l'uniun svizra dals professionalists da las vias e dals transports

- 640 040 basa per la projectaziun, per ils tips da vias
 640 210 sboz dal spazi stradal, proceder per sviluppar concepts da furmaziun e da manaschi
 640 211 sboz dal spazi stradal, basa
 640 212 sboz dal spazi stradal, elements da furmaziun
 640 213 sboz dal spazi stradal, elements per quietar il traffic
 640 851 marcaziuns spezialas (directivas dal DATEC)

4. Introducziun da zonas da tempo 30 e da zonas d'inscunter

4.1 Premissas (aggiunta 3)

En l'aggiunta 3 vegnan definidas las premissas e las mesiras da realisaziun admessas resp. necessarias per introducir ina zona da tempo 30. A maun d'ina valitaziun per ils singuls criteris da *recumandabel fin da refusar stringentamain* po vegnir fixà, sch'ina zona da tempo 30 è admissibla en il cas concret.

Vias principalas tenor l'ordinaziun davart vias da transit resp. vias principalas signalisadas (signal 3.03) dastgan vegnir integradas mo excepziunalmain en ina zona da tempo 30. Quai en cas da relaziuns localas spezialas sco p.ex. centers dal vitg ed areals da la citad veglia, sche las premissas tenor l'art. 108 OSV per reducir la sveltezza maximala a 30 km/h èn dadas là (al. 6).

Cunzunt en vischnancas pli pitschnas e mesaunas vegnan zonas d'inscunter endrizzadas cun areals d'abitar e da fatschenta. Cundiziuns da basa adattadas han per consequenza ch'il traffic a pe e ch'il traffic sin rodas utiliseschan il medem areal da traffic.

4.2 Procedura (aggiunta 4)

La vischnanca dat l'impuls per introducir zonas per quietar il traffic. Ella dat las incumbensas respectivas per ils documents da planisaziun, per la realisaziun e per la controlla posteriura ed è il post da contact per il

prechpartnerin für den Kanton.

Die Kantonspolizei und das Tiefbauamt Graubünden überprüfen das Begehren zu Handen der Kommission für differenzierte Höchstgeschwindigkeiten. Diese stellt der Regierung * Antrag auf Genehmigung oder Ablehnung.

4.3 Ausgestaltung (Anhang 5 und 6)

Die Ausgestaltung der Verkehrsberuhigungszonen hängt sehr stark von den örtlichen Gegebenheiten ab. Die Vorgaben des Kantons für Markierung und horizontale Fahrbahneinengungen finden sich im Anhang.

4.4 Einzureichende Unterlagen

Die Antragstellerin hat ein Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 SVG, welcher in Art. 108 Abs. 4 SSV näher umschrieben ist sowie nach Art. 3 Verordnung UVEK, (Kurzbericht), einzureichen. Dieses umfasst namentlich:

- die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen,
- einen Übersichtsplan mit Angaben zur Hierarchie der Strassen, Zonen und Massnahmen,
- eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung,
- Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit V_{50} und 85-Prozent-Geschwindigkeit V_{85}) an den massgebenden Stellen. Bei Hauptstrassen sind die Messungen im Bereich der geplanten Tempo-30-Zone an verschiedenen Tageszeiten durchzuführen. Innerhalb der Zone sind diverse Messungen vorzunehmen, wobei pro gewählten Querschnitt min. 200 Fahrzeuge registriert werden sollen,
- Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche,
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen,
- eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Ferner sollte der Kurzbericht weitere wichtige Grundlagen beinhalten:

- Angaben zum Unfallgeschehen, um mögliche Unfallschwerpunkte zu erkennen,
- Schriftliche Stellungnahme der betroffenen öffentlichen Verkehrsbetriebe,
- Fotodokumentation der Eingangsbereiche sowie von besonderen Bereichen.

4.5 Realisierung

Die Anordnung Tempo 30 Zone“ und „Begegnungs-

*neu ab 01.01.2009 das Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit, DJSG

*nov a partir dal 1-1-2009 il departament da giustia, segirezza e sanadad, DGSS

chantun.

La polizia chantunala e l'uffizi da construcziun bassa dal Grischun examineschan la dumonda per mauns da la cumissiun per la determinaziun da la sveltezza maximala differenziada per il traffic sin via. Quella fa la proposta per mauns da la regenza * d'approvar u da refusar la dumonda.

4.3 Concepziun (aggiuntas 5 e 6)

La concepziun da las zonas per quietar il traffic d- penda fitg da las cundiziuns localas. Las directivas da la regenza per las marcaziuns e per las stretganidas horizontalas dal vial sa chattan en l'aggiunta.

4.4 Documents che ston vegnir inoltrads

La petenta ha d'inoltrar in'expertisa tenor l'art. 32 al. 3 LTV ch'è circumscritta pli detagliadamain en l'art. 108 al. 4 OSV sco er tenor l'art. 3 da l'ordinaziun da la DATEC (rapport curt). Quella cumpiglia spezialmain:

- la circumscripziun da las finamiras che duain vegnir cuntanschidas cun ordinar la zona,
- in plan da survista cun indicaziuns davart la ierarchia da las vias, da las zonas e da las mesiras,
- in giudicament dals deficits da segirezza existents e previsibels sco er propostas per mesiras per als eliminar,
- indicaziuns davart il nivel da sveltezza avant maun (50 pertschient dal traffic cun la sveltezza V_{50} ed 85 pertschient dal traffic cun la sveltezza V_{85}) als lieus decisivs. Tar vias principalas ston las mesiraziuns vegnir fatgas da differentas uras dal di e da la notg en il sectur da la zona da tempo 30 planisada,
- indicaziuns davart la qualitat existenta ed avisada sco spazi d'abitar, sco spazi da viver e sco spazi economic, inclusiv las pretensiuns d'utilisaziun,
- ponderaziuns davart ils effects pussaivels da la mesira planisada per tut il vitg u per parts dal vitg sco er propostas per evitar eventualas consequenzas negativas,
- in'enumeraziun ed ina circumscripziun da las mesiras ch'èn necessarias per cuntanscher las finamiras avisadas.

Plinavant duess il rapport curt cuntegnair ulteriuras indicaziuns da basa impurtantas:

- indicaziuns davart accidents per pudair eruir puncts critics per accidents pussaivels,
- posiziuns en scrit da las interpresas da transport publicas pertutgadas,
- documentaziun fotografica dals secturs d'entrada sco er da secturs speziels.

4.5 Realisaziun

L'ordinaziun d'ina "zona da tempo 30" e d'ina "zona

zone“ werden in einem Grundsatzentscheid von der Regierung beschlossen.

Das Detailprojekt für die Signalisation/Markierung ist der Regionen- und Verkehrspolizei, Abteilung Verkehrstechnik zur Begutachtung einzureichen. Sind Kantonsstrassen betroffen, hat die Gemeinde das Detailprojekt der baulichen Massnahmen über den zuständigen Bezirk dem Tiefbauamt Graubünden zur Genehmigung vorzulegen.

Die Massnahmen treten nach Ablauf der gesetzlichen Beschwerdefrist, mit dem Anbringen der Signalisation und der Realisierung der baulichen Anpassungen, wie sie im Regierungsbeschluss * genehmigt worden sind, in Kraft.

Die Kosten der Verkehrsberuhigungsmassnahmen gehen zu Lasten der Gemeinde. Dies gilt auch für Kantonsstrassen.

4.6 Nachkontrolle

Die obligatorische Nachkontrolle hat innerhalb eines Jahres durch die Gemeinde zu erfolgen. Der Bericht ist unaufgefordert der Kantonspolizei zuhanden der Kommission für differenzierte Höchstgeschwindigkeiten einzureichen.

Das Augenmerk der Nachkontrolle hat sich auf folgende relevante Punkte auszurichten:

- Geschwindigkeitsverhalten vor und nach Einführung der Zone,
- Unfälle vor und nach Einführung der Zone,
- Auflistung der baulichen und markierungstechnischen Massnahmen.

Dieses Vorgehen erlaubt es, die Veränderung in Bezug auf das Geschwindigkeitsverhalten und die Anzahl Unfälle mit ihren Unfallfolgen innerhalb einer Zone vor und nach Einführung der Tempo – Beschränkung aufzuzeigen. Ausserdem ergibt sich ein Überblick der baulichen und markierungstechnischen Massnahmen und deren Wirksamkeit.

Bei signifikanter Überschreitung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit ist abzuklären, ob zur Erreichung eines besseren Beachtungsgrades zusätzliche Massnahmen notwendig sind. Geschwindigkeitsmessungen am Verkehrsablauf und die daraus ermittelten 85%-Geschwindigkeiten geben Hinweise auf die Notwendigkeit solcher Massnahmen. (Notfalls ist die Zonensignalisation wieder aufzuheben).

Bei Begegnungszonen gilt es zu prüfen, ob das Vortrittsrecht der Zu-Fuss-Gehenden in der Begegnungszone beachtet wird.

d'inscunter" vegn concludida da la regenza en ina decisiun da princip.

Il project da detagl per la signalisaziun/marcaziun sto vegnir inoltrada a la polizia da regiuns e da traffic, partiziun tecnica da traffic, per il giudicament. Sch'igl èn pertutgadas vias chantunalas ha la vischnanca da preschentar – sur il district competent – il project da detagl da las mesiras architectonicas a l'uffizi da construcziun bassa dal Grischun per l'approvaziun.

Las mesiras entran en vigur suenter la scadenza dal termin legal da recurs, e quai cun la montascha da la signalisaziun e cun la realisaziun da las adattaziuns architectonicas sco ch'ellas èn vegnidas approvadas en il conclus da la regenza *.

Ils custs da las mesiras per quietar il traffic van a donn e cust da la vischnanca. Quai vala er per las vias chantunalas.

4.6 Controlla posteriura

La controlla posteriura obligatoria sto vegnir fatga da la vischnanca entaifer in onn. Senza intimaziun sto il rapport vegnir inoltrà a la polizia chantunala per mauns da la cumissiun per la sveltezza maximala differenziada.

L'attenziun da la controlla posteriura sto sa drizzar sin ils suandants puncts relevants:

- cumportament areguard la sveltezza avant e suenter l'introducziun da la zona,
- accidents avant e suenter l'introducziun da la zona,
- glista da las mesiras architectonicas e da las mesiras concernent la tecnica da marcaziun.

Questa procedura permetta da cumprovar la midada areguard il cumportament da sveltezza ed areguard il dumber d'accidents cun lur consequenzas entaifer ina zona avant e suenter l'introducziun da la limitaziun da sveltezza. Plinavant resulta ina survista da las mesiras architectonicas e da las mesiras concernent la tecnica da marcaziun e da lur efficacitad.

En cas che la sveltezza maximala signalisada vegn surpassada significantamain sto vegnir scleri sch'i ston vegnir prendidas ulteriuras mesiras per cuntanscher in meglier grad d'observaziun. Mesiraziuns da la sveltezza durant l'andament dal traffic e las sveltezzas dad 85% che vegnan eruidas en quella moda e maniera dattan infurmaziuns per la necessitad da talas mesiras. (En il mender cas sto la signalisaziun da la zona puspè vegnir allontanada).

Tar zonas d'inscunter vali d'examinar sch'il dretg da precedenza da las pedunas e dals peduns vegn observà en la zona d'inscunter.

*neu ab 01.01.2009 mit Verfügung des Departementes für Justiz, Sicherheit und Gesundheit

*nov a partir dal 1-1-2009 cun la disposiziun dal departament da giustizia, segirezza e sanadad

5. Einführung Fussgängerzone

5.1 Ablauf

Analog dem ordentlichen Genehmigungsverfahren bei Verkehrsbeschränkungen.

5.2 Voraussetzungen

Diese Zone ist besonders geeignet für das Spielen und für die Benutzung fahrzeugähnlicher Geräte. Da nur im Schritttempo gefahren werden darf, sind Fussgängerzonen im Bereich historischer Zentren oder in Einkaufszonen eine gute Lösung.

5.3 Einzureichende Unterlagen

Fussgängerzonen können ohne spezielles Gutachten und ohne Nachkontrolle angeordnet werden.

Ausnahmen für den Fahrverkehr dürfen nur sehr restriktiv gewährt werden und sollen dem Sinn der Zone nicht widersprechen (z.B. für Anwohnende oder zum Güterumschlag).

5.4 Realisierung

Die Verkehrsbeschränkungen werden vom Justiz-, Polizei- und Sanitätsdepartement * genehmigt.

5.5 Nachkontrolle

Nicht nötig.

5. Introducziun d'ina zona da pedunas e da peduns

5.1 Andament

Analog a la procedura d'approvaziun ordinaria en cas da restricziuns da traffic.

5.2 Premissas

Questa zona è spezialmain adattada per il giu e per l'utilisaziun d'urdains sumegliants a vehichels. Perquai ch'i dastga vegnir charrà mo en il tempo d'ir a pe èn zonas da pedunas e da peduns ina buna soluziun per centers istorics u per zonas da far cumissions.

5.3 Documents che ston vegnir inoltrads

Zonas da pedunas e da peduns pon vegnir ordinadas senza expertisas spezialas e senza controllas posteriusas.

Excepziuns per il traffic sin rodas dastgan vegnir concedidas mo en moda fitg restrictiva e na duain betg cuntrafar al senn da la zona (p.ex. per vischinas e per vischins u per transtgargiar martganzia).

5.4 Realisaziun

Las restricziuns da traffic vegnan approvadas dal departament da giustia, polizia e sanidad * .

5.5 Controlla posteriura

Ina tala n'è betg necessaria.

*neu ab 01.01.2009 die Kantonspolizei Graubünden, Dienststelle Verkehrstechnik

*nov a partir dal 1-1-2009 la polizia chantunala dal Grischun, post da servetsch "tecnica da traffic"

ANHANG 1 zur kantonalen Richtlinie „Verkehrsberuhigung innerorts“

Übersicht Verkehrsberuhigungszonen

	Tempo-30- Zone 	Begegnungszone 	Fussgängerzone 
Strassenverkehrsrecht	Gemäss Signalisationsverordnung (SSV), Art. 22a Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, in denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss.	Gemäss Signalisationsverordnung (SSV), Art. 22b Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen.	Gemäss Signalisationsverordnung (SSV), Art. 22c Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen.
Gutachten / Kurzbericht	Gemäss Art. 3 der Verordnung SR 741.213.3	Gemäss Art. 3 der Verordnung SR 741.213.3	Nicht erforderlich
Gestaltung Strassenraum	Ein- /Ausfahrt (Tor), besondere Markierungen, wenn nötig weitere Massnahmen.	Ein- /Ausfahrt (Tor), besondere Markierungen, wenn nötig weitere Massnahmen.	Keine Festlegungen
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	20 km/h	Schrittempo (8km/h) Fahrzeuge sind nur ausnahmsweise zugelassen.
Vortritt Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten (fäG)	Nein	Ja Dürfen aber Fahrzeuge nicht unnötig behindern.	Ja (Fussgänger gegenüber fäG)
Parkierung	Keine besonderen Bestimmungen. Es gelten die allgemeinen Vorschriften.	Verbot Nur auf gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für Fahrräder gelten die allgemeinen Vorschriften.	Verbot Nur auf gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für Fahrräder gelten die allgemeinen Vorschriften.
Vortritt bei Knoten	Rechtsvortritt Abweichung nur zulässig, wenn dies die Sicherheit erfordert.	Rechtsvortritt Abweichung nur zulässig, wenn dies die Sicherheit erfordert.	Rechtsvortritt
Fussgängerstreifen	Nein Ausnahmen bei erhöhtem Sicherheitsbedürfnis möglich, namentlich bei Schulen und Heimen	Nein	Nein
Einbezug eines Hauptstrassenabschnittes	Ausnahmsweise, Ortszentren / Altstadtgebiete, sofern $V_{85} \% < 42$ km/h	Nein	Nein
Besondere Markierungen	Ja Gemäss UVEK „Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn“ vom 19. März 2002.	Ja Gemäss UVEK „Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn“ vom 19. März 2002.	Nicht vorgesehen

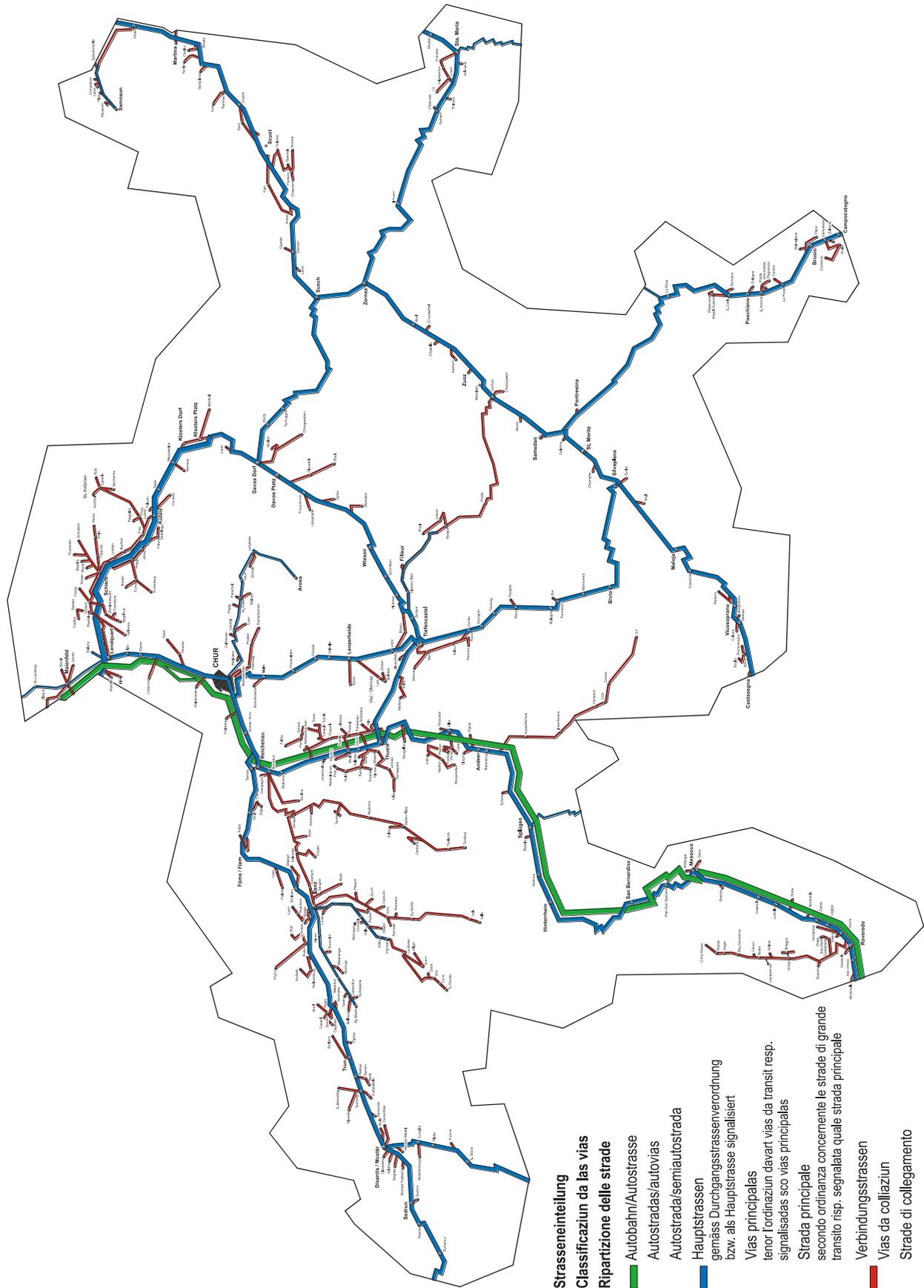
AGIUNTA 1 tar la directiva chantunala "Mesirasb per quietar il traffic entaifer il vitg"

Survista da las zonas per quietar il traffic

	Zonas da tempo 30 	Zona d'inscunter 	Zona da pedunas e da peduns 
Dretg davart il traffic sin via	tenor l'ordinaziun davart la signalisaziun (OSV), art. 22a vias en quartiers u en areals d'abitadis, en ils quals sto vegnir charrà cun ina premura e cun in resguard spezial	tenor l'ordinaziun davart la signalisaziun (OSV), art. 22b vias en areals d'abitar e da fatschenta, sin las qualas las pedunas ed ils peduns e las utilisadras ed ils utilisaders d'urdains sumegliants a vehichels dastgan duvrar tut l'areal da traffic	Tenor l'ordinaziun davart la signalisaziun (OSV), art. 22c vias en areals d'abitar e da fatschenta, sin las qualas las pedunas ed ils peduns e las utilisadras ed ils utilisaders d'urdains sumegliants a vehichels dastgan duvrar tut l'areal da traffic
Expertisa / rapport curt	tenor l'art. 3 da l'ordinaziun CS 741.213.3	tenor l'art. 3 da l'ordinaziun CS 741.213.3	betg necessari
Concepziun dal spazi stradal	entrada/sortida (portal), marcaziuns spezialas, sche necessari anc autras mesiras	entrada/sortida (portal), marcaziuns spezialas, sche necessari anc autras mesiras	naginas determinaziuns
Sveltezza maximala	30 km/h	20 km/h	tempo d'ir a pe (8 km/h) vehichels èn admiss mo en cas excepziunals
Precedenza da pedun/a/s e d'utilisaders/-dras d'urdains sumegliants a vehichels (USV)	na	gea vehichels na dastgan però betg vegnir impedids inutilmain	gea (pedun/a/s envers USV)
Parcadi	naginas disposiziuns spezialas; i valan las prescripziuns generalas	Scumond permiss mo sin lieus marcads; per velos valan las prescripziuns generalas	scumondpermiss mo sin lieus marcads; per velos valan las prescripziuns generalas
Precedenza tar cruschadas	precedenza da dretga divergenzas èn mo permessas, sche la segirezza pretenda quai	precedenza da dretga divergenzas èn mo permessas, sche la segirezza pretenda quai	precedenza da dretga
Passadi da pedun/a/s	na excepziuns èn pussaivlas en cas d'in basegn da segirezza augmentà, spezialmain tar scolas e tar chasas	na	na
Integraziun d'in traject da la via principala	excepziunalmain, centers dal vitg / areals da la citad veglia, sche $V_{85} < 42$ km/h	na	na
Marcaziuns spezialas	gea tenor las "directivas davart signalisaziuns spezialas sin il vial" dal DATEC dals 19 da mars 2002	gea tenor las "directivas davart signalisaziuns spezialas sin il vial" dal DATEC dals 19 da mars 2002	betg previsas

Anhang 2 – Übersicht Einteilung Kantonsstrassen Stand 1.08.2009

Agjunta 2 – Survista da la divisiun da las vias chantunalas Stadi dal 1-08-2009



- Strasseneinteilung**
Classificaziun da las vias
Ripartiziun delle strade
- █ Autobahn/Autostrasse
Autostradas/autovias
 - █ Autostrada/semiautostrada
Hauptstrassen
genäss Durchgangsstrassenverordnung
bzw. als Hauptstrasse signalisiert
 - █ Vias principalas
tenor l'ordinaziun davart vias da transit resp.
signalisadas sco vias principalas
 - Strada principale
secondo ordinanza concernente le strade di grande
transito resp. segnalata quale strada principale
 - Verbindungsstrassen
Vias da colliaziun
Strade di collegamento

ANHANG 3 zur kantonalen Richtlinie „Verkehrsberuhigung innerorts“

Übersicht Kriterien Einführung Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

	Hauptstrassen (1)	Verbindungsstrassen		Gemeindestrassen	
		nicht Strassenende	Strassenende	Sammelstrasse	Erschliessungsstrassen
Nutzungsorientierung Verkehr/Siedlung, %	100 / 0	100 / 0	75 / 25	50 / 50	25 / 75
Zulässigkeit Tempo-30-Zone	↘		↗		↗
Zulässigkeit Begegnungszone		↓			↗
Voraussetzungen					
V₈₅ vor Einführung T30Z	< 42 km/h	< 44 km/h	> 44 km/h: nur mit baul. Massnahmen < 44 km/h: ohne baul. Massn. möglich		
öV	schriftliche Stellungnahme öV				
	keine wesentliche Behinderung des öV				
Gehweg	nicht vorhanden	↗	↑		↑
	einseitig	↘	↗		↗
	beidseitig	↓	↘		↗
Schulweg parallel zu Strasse		↗	↑		↑
Unfall-Schwerpunkte vorhanden		↗	↑		↑
Parallelachse vorhanden		↗	↑	---	↑
Kantonsstrasse streift Verkehrsberuhigungszone nur am Rande		↓	↘		---
Umsetzung					
Tor/Tempo30-Steile mit Einengung der Fahrbahn, mit Randstein		↓	↘	↗	↑
Vertikale Versätze			↓		↘
Horizontale Versätze, mit Randstein, ohne Verengung		↘	↗		↑
Pflästerungen			↓		↘
seitliche Einengung, mit Randstein		↓	↘	↗	↗
Rechtsvortritt	Art. 4 Abs 1 VT30Z	kein Rechtsvortritt	allgemeiner Rechtsvortritt		
Fussgängerstreifen	Art. 4 Abs 2 VT30Z	zulässig	nicht zulässig Ausnahmen nur bei besonderen Sicherheitsbedürfnissen		
Schneeräumung/Unterhalt		muss gewährleistet sein			
Kostentragung der Massnahmen		Gemeinde			
Nachkontrolle					
V ₈₅ nach Einführung T30Z, bei dessen Überschreitung weitere Massnahmen notwendig sind.		> 38 km/h			
Zulässige Bodenmarkierungen			↑		
Verbesserungs-Massnahmen	Horizontaler Versatz	↓	↘	↗	↗
	seitliche Einengung	↓	↘	↗	↗

(1) gemäss Durchgangsstrassenverordnung des Bundes vom 18.12.1991 bzw. signalisierte Hauptstrassen

↑ empfehlenswert ↗ eher empfehlenswert
↓ zwingend abzulehnen ↘ eher abzulehnen

AGIUNTA 3 tar la directiva chantunala "Mesiras per quietar il traffic entaifer il vitg"

Survista dals criteris concernent l'introducziun da zonas da tempo 30 e da zonas d'inscunter

	vias principalas (1)	vias da colliaziun		vias communalas	
		betg la fin da la via	fin da la via	via da rimnada	vias d'avertura
orientaziun a l'utilisaziun traffic/abitadi. %	100 / 0	100 / 0	75 / 25	50 / 50	25 / 75
admissibladad per ina zona da tempo 30	↓		↗	↗	
admissibladad per ina zona d'inscunter		↓		↗	
Premissas					
V₈₅ avant l'introducziun d'ina ZT30	< 42 km/h	< 44 km/h	> 44 km/h: mo cun mesiras architectonicas < 44 km/h: pussaivel senza mesiras		
traffic public	posiziun en scrit dal traffic public				
nagins impediments essenzials dal traffic public					
passape	betg avant maun	↗	↑	↑	↑
	d'ina vart	↓	↗	↗	↗
	da domaduas varts	↓	↓	↗	↗
via da scola parallela tar la via		↗	↑	↑	↑
avant maun lieus nua ch'i capitan accidents		↗	↑	↑	↑
avant maun ina axa parallela	↗	↑	---	↑	↑
la via chantunala tanghescha la zona per quietar il traffic mo a l'ur	↓		↓		---
Realisaziun					
portal/stela da tempo 30 cun ina stretganida dal vial, cun urs da crap	↓	↓	↗	↑	↑
impediments verticals		↓		↓	↓
impediments orizzontals, cun urs da crap, senza stretganida	↓		↗	↑	↑
salaschada		↓		↓	↓
stretganida da la vart, cun urs da crap	↓	↓	↗	↗	↗
precedenza da dretga	art. 4 al. 1 OZT30	nagina	generalmain precedenza da dretga		
passadi da pedun/a/s	art. 4 al. 2 OZT30	admess	betg admess excepziuns mo en cas da basegns dasegirezza spezials		
rumida da la naiv/mantegniment	sto esser garanti				
surpigliada dals custs da las mesiras	vischianza				
Controlla posteriura					
V ₈₅ suenter l'introducziun da ZT30, tar in surpassament da tala è necessariis ulteriuras mesiras	> 38 km/h				
	marcaziuns dal terren		↑		
mesiras per quietar il traffic admessas	impediment orizontal	↓	↓	↗	↗
	stretganida da la vart	↓	↓	↗	↗

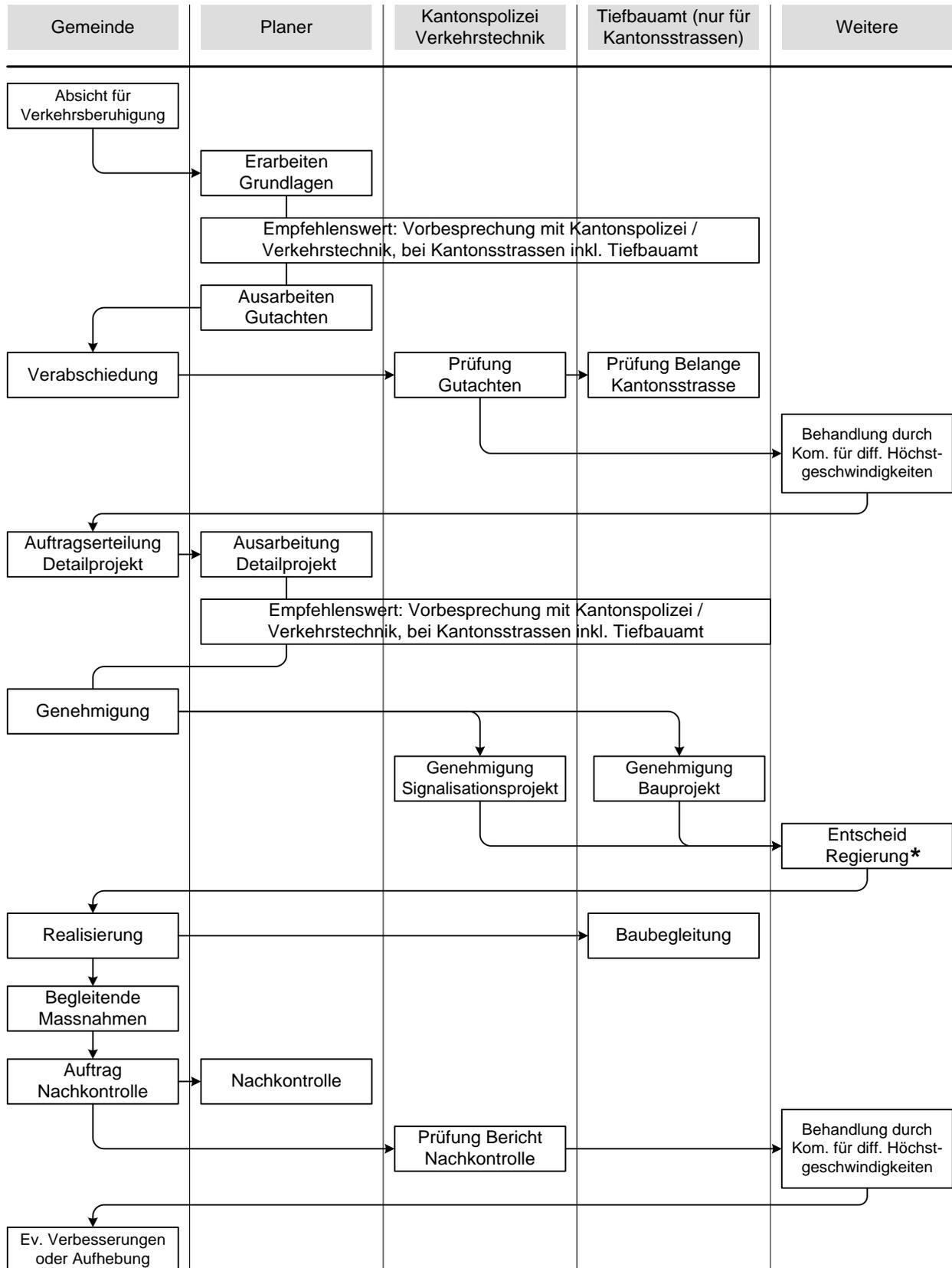
(1) tenor l'ordinaziun davart vias da transit federala dals 18.12.1991 resp. vias principalas signalisadas

↑ recumandabel
↓ da refusar
stringentamain

↗ plitost recumandabel
↘ plitost da refusar

ANHANG 4 zur kantonalen Richtlinie „Verkehrsberuhigung innerorts“

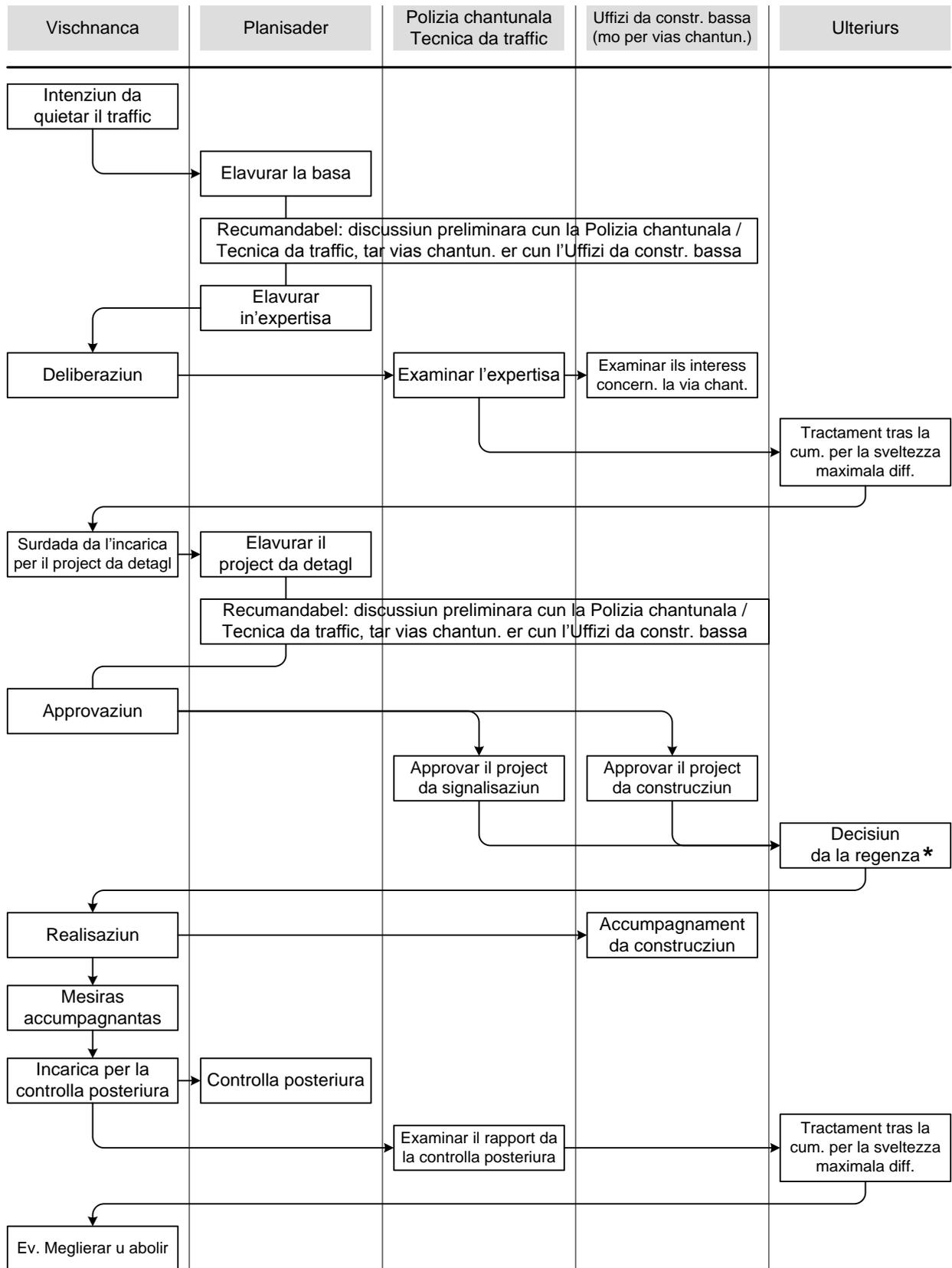
Ablauf Einführung Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen



*neu ab 01.01.2009 das Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit, DJSG

AGIUNTA 4 tar la directiva chantunala "Mesiras per quietar il traffic entaifer il vitg"

Andament da l'introducziun da zonas da tempo 30 e da zonas d'inscunter



* nov a partir dal 1-1-2009 il departament da justia, segirezza e sanadad, DGSS

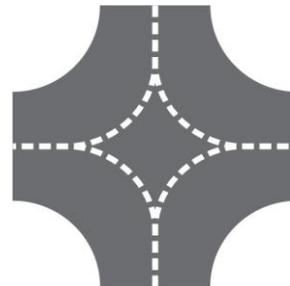
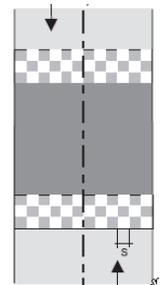
ANHANG 5 zur kantonalen Richtlinie „Verkehrsberuhigung innerorts“**Markierungen**

Das Schweizer Normblatt Nr. 640 851 des schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) gilt für besondere Markierungen auf allen Haupt- und Nebenstrassen sowie Plätzen, deren Betrieb dem Strassenverkehrsrecht unterliegt.

Bisher als besondere Markierungen angebrachte Markierungen, welche dieser nicht entsprechen, sind spätestens bis Ende 2005 durch normkonforme Markierungen zu ersetzen oder zu entfernen. Diese Norm legt den Anwendungsbereich, die Kriterien zur Prüfung der Zweckmässigkeit der besonderen Markierungen sowie die technischen Einzelheiten zu deren Anordnung und Geometrie fest.

Hinweise auf Kinder**Höchstgeschwindigkeit**

- a) Tor (Zone 30)
b) Wiederholung (30)

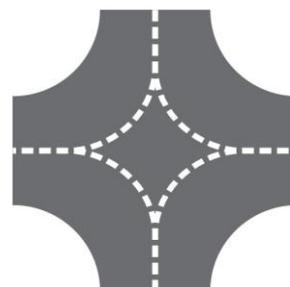
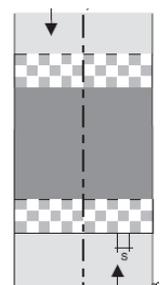
**Rechtsvortritt****Vertikalversatz
(Gemeindestrassen)****AGIUNTA 5 tar la directiva chantunala "Mesiras per quietar il traffic entaifer il vitg"****Marcaziuns**

Il fegl svizzer da normas nr. 640 851 da l'uniun svizra dals professiunalists da las vias e dals transports (VSS) vala per marcaziuns spezialas sin tut las vias principalas e lateralas sco er sin plazzas, sin las qualas la circulaziun è suttamessa al dretg davart il traffic sin via.

Marcaziuns ch'eran fin ussa applitgadas sco marcaziuns spezialas e che na correspundan betg pli a quellas marcaziuns ston vegnir remplazzadas da marcaziuns confurmas a la norma u allontanadas il pli trad fin la fin da l'onn 2005. Questa norma fixescha il champ d'applicaziun, ils criteris concernent la controlla da l'utilisaziun convegnenta da las marcaziuns spezialas sco er ils detagls technics davart lur arranschament e lur geometria.

**Rinviaments ad
uffants****Sveltezza maximala**

- a) portal (zona da tempo 30)
b) repetiziun (30)

**Precedenza da dretga****Impediments verticals
(vias communalas)**

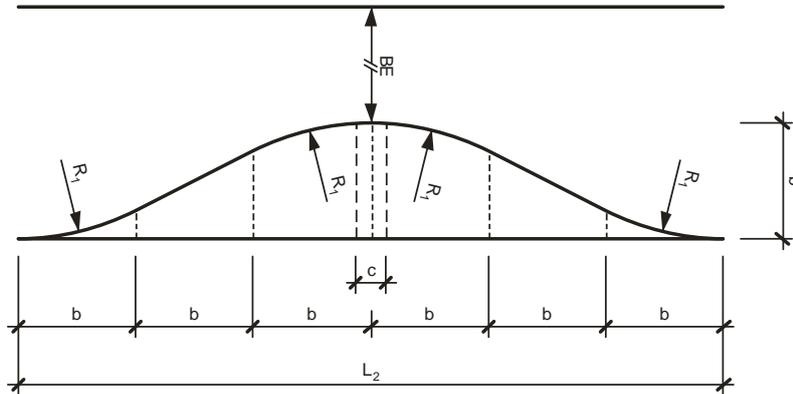
ANHANG 6 zur kantonalen Richtlinie „Verkehrsberuhigung innerorts“

Normblatt seitliche Einengung für den Regelfall (mit und ohne Tempo-30-Stele)

AGIUNTA 6 tar la directiva chantunala "Mesiras per quietar il traffic entaifer il vitg"

Fegl da norma concernent stretganidas da la vart per il cas regular (cun e senza stela da tempo 30)

Symmetrisch / Simmetrico / Simmetric

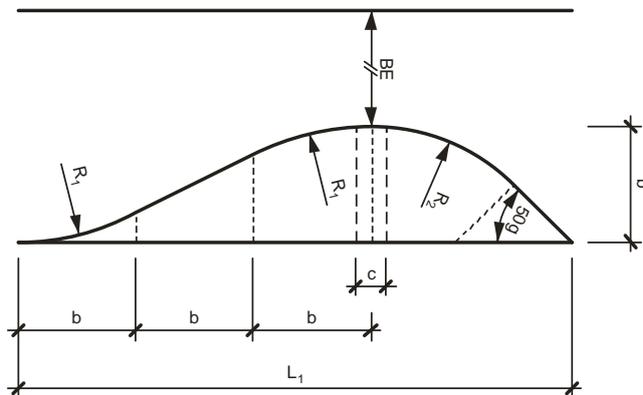


b	L_2	R_1
0.75	4.50	1.64
1.00	6.00	2.18
1.25	7.50	2.73
1.50	9.00	3.27
1.75	10.50	3.82
2.00	12.00	4.37

c = var.

 $L_2 = 6b$ $R_1 = 2.1831b$

Asymmetrisch (Ausnahmefall) / Asimmetrico (caso d'eccezione) / Asimmetric (cas excepcional)



b	L_2	R_1	R_2
0.75	3.53	1.64	1.28
1.00	4.71	2.18	1.71
1.25	5.88	2.73	2.13
1.50	7.06	3.27	2.56
1.75	8.24	3.82	2.99
2.00	9.41	4.37	3.41

c = var.

 $L_1 = 4.7071b$ $R_1 = 2.1831b$ $R_2 = 1.7071b$ **Randabschluss**

- RN 15
- wenn wasserführend ev. mit zusätzlichem Schalenstein Typ 10 (Normblätter Tiefbauamt 3.010 und 3.020)

Bordo

- RN 15
- se con scorrimento di acqua ev. con masso cuppellare supplementare tipo 10 (norme Ufficio tecnico 3.010 e 3.020)

Urs

- RN 15
- sch'els mainan aua ev. cun ina chinetta supplementara cun craps da salascha da quaders dal tip 10 (fegls da norma da l'uffizi da construcziun bassa 3.010 e 3.020)

Fahrbahnbreite

- BE (Breite der Fahrbahn im Bereich der Einengung) ist auf Grund des Massgebenden Begegnungsfalles zu bestimmen.

Larghezza della carreggiata

- BE (larghezza della carreggiata nell'area del restringimento) deve essere determinata sulla base dei casi di incrocio determinanti

Ladezza dal vial

- BE (ladezza dal vial en il sectur da la stretganida) sto vegnir fixada sin basa dal cas da cruschada decisiv