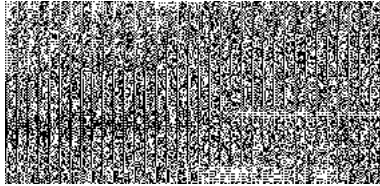


5.2 Sicherheit

Anhebung Knotenbereich und Kissen



Die Anhebung eines Knotens oder ein Kissen zwingt den Autofahrer zu einer verlangsamten Geschwindigkeit. Anhebungen und Kissen haben eine sehr gute Wirkung. Zudem können die Anhebungen auch als Querungshilfe benutzt werden. Ein Konflikt besteht in der Regel, wenn auf dem Abschnitt eine Buslinie verkehrt. Bei den Kissen gibt es die nebenstehend abgebildete Variante der schmalen Kissen, die von Bussen und Radfahrern besser befahren werden kann.

Grundhaltung Anhebungen und Kissen

Anhebungen und Kissen werden vor allem auf untergeordneten Strassen angewandt, auf denen keine Buslinien verkehren und die gewünschte Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs nicht eingehalten wird. Ist ein Versatz auf einer Buslinie gewünscht, wird wenn möglich ein schmales Kissen eingesetzt, um den Busverkehr nicht zu stark zu behindern.

Tempo-30-Zonen



Die reduzierte Geschwindigkeit in Tempo-30-Zonen verkürzt den Anhalteweg und trägt deshalb zu einer Reduktion der Unfälle und der Unfallschwere bei. Der Lenker eines langsamer fahrenden Fahrzeugs hat ein breiteres Gesichtsfeld, so können z.B. Kinder auf dem Trottoir besser erkannt werden als bei höherem Tempo. Eine einheitliche Regelung über ein Gebiet ist sowohl für Autofahrer als auch für Fussgänger klarer als Einzelmassnahmen.

In Tempo-30-Zonen wird die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt. Oftmals sind zusätzliche bauliche Massnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit im Konzept enthalten. Der Fussgänger hat in Tempo-30-Zonen keinen Vortritt gegenüber dem motorisierten Verkehr. Fussgängerstreifen sind grundsätzlich nicht zulässig.

Bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung sind auch ohne Tempo-30-Zone möglich und umsetzbar.

Grundsatzhaltung Tempo-30-Zonen

Die Chance für neue Tempo-30-Zonen ist als gering einzustufen, da eine geplante Erweiterung der bestehenden Zonen 2010 durch die Gemeindeversammlung abgelehnt wurde. Mittel- bis langfristig sollte eine Erweiterung wieder in Erwägung gezogen werden, da sie Strassen wie z.B. die Stockenstrasse entlasten könnte. Bis dahin werden bauliche Massnahmen ohne Zonenregelung auf Strassen mit "Generell 50" geprüft.

Begegnungszone



Begegnungszonen geben dem Fussgänger den Vortritt und schreiben eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h vor. Der Verkehr wird im Mischverkehr geführt und es sind keine Trottoirs mehr zulässig. Die Begegnungszone eignet sich besonders für Zentrumsbereiche, wo die Fussgänger dispers queren wollen und sollen.

Begegnungszonen können auch bei Nebenstrassen in Wohnquartieren geprüft werden. Um die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h zu gewährleisten, sind hier i.d.R. umfangreichere Massnahmen und Umgestaltungen nötig, da weniger Fussgänger unterwegs sind. Ausserdem sind Parkplätze zu markieren, da hier das Parkieren im Strassenraum nicht gestattet ist. Auf eng bemessenen Quartierstrassen ist dies nicht immer möglich.

Grundsatzhaltung Begegnungszone

Die Gemeinde hat bereits eine Begegnungszone am Bahnhof in Planung. Weitere werden bei Bedarf (gemäss Verkehrsplan) geprüft. Die Gemeinde achtet auf die Verhältnismässigkeit von Kosten und Nutzen.

Parkplätze



Parkplätze werden gerne als Verkehrsberuhigungsmassnahme markiert. Bei künftigen Markierungen achtet die Gemeinde besonders auf die Bedürfnisse von Fussgängern. Insbesondere ist zu prüfen, ob in unmittelbarer Nähe Querungsstellen vorhanden sind. Bestehende Parkplätze, welche die Sicht der Fussgänger behindern, werden demarkiert oder es ist eine Trottoirnase vorzusehen.

Grundsatzhaltung Parkplätze

Parkplätze werden mit Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fussgänger markiert oder demarkiert.

Beleuchtung

Es werden vor allem die Achsen des Primärnetzes und Wege von und zu den ÖV-Haltestellen auch nachts gut beleuchtet. Untergeordnete Strassen sollten ebenfalls mit einer minimalen Beleuchtung ausgestattet sein. Denkbar sind hier z.B. auch Bewegungssensoren.

Die Gemeinde schaltet die Beleuchtung jeweils von Sonntag bis Freitag von 1.00 Uhr – 4.30 Uhr aus. Da zu diesen Zeiten kein ÖV verkehrt, ist das Ausschalten vertretbar.

Wichtig für die Qualität der Beleuchtung ist ihre Gleichmässigkeit. Für den Fussgänger ist es zudem wichtig, dass Randbereiche von Strassen, Querungsstellen und Unterführungen gut ausgeleuchtet sind. Bei Unterführungen verbessert der Einsatz von hellen Materialien zusätzlich das Sicherheitsempfinden.

Wege, die nur von Fussgängern benutzt werden, sollten mit optimal an den Fussverkehr angepassten Lichtquellen beleuchtet werden, damit Gesichter frühzeitig erkennbar sind. Das steigert das subjektive Sicherheitsempfinden.

Grundsatzhaltung Beleuchtung

Die Priorisierung der Beleuchtung richtet sich nach dem Primär- und Sekundärnetz. Wege von/zu den ÖV-Haltestellen sowie Querungsstellen werden gut beleuchtet. Besondere Beachtung wird Unterführungen und Fusswegen geschenkt, die nur Fussgängern vorbehalten sind. Das subjektive Sicherheitsempfinden wird gesteigert. Die heutigen Ausschaltzeiten werden beibehalten.

Abschrankung/Poller



Poller und Abschrankungen werden eingesetzt, wenn andere Verkehrsteilnehmer die vorgesehenen Räume für den Fussgänger nicht respektieren. Dies ist z.B. öfters bei Kissen auf der Fahrbahn der Fall (Ausweichen der Autos auf das Trottoir). Der Strassenraum sollte grundsätzlich ohne Abschrankungsmassnahmen lesbar sein und von allen Verkehrsteilnehmern respektiert werden. Bevor Poller und Abschrankungen eingesetzt werden, prüft die Gemeinde andere Massnahmen (Strassenraumgestaltung).

Wenn Poller eingesetzt werden, muss eine ausreichende Durchgangsbreite für Kinderwagen, Rollstühle etc. gewährleistet werden.

Grundsatzhaltung Abschrankung/Poller

Poller und Abschrankungen werden zurückhaltend eingesetzt. Bevor zu diesen Massnahmen gegriffen wird, sollen andere Massnahmen geprüft werden. Sie können als temporäre sofortige Schutzmassnahme dienen. Die Bedürfnisse von mobilitätsbehinderten Menschen werden berücksichtigt.

Fahrverbot

Das Fahrverbot ist eine restriktive Massnahme, die für eine Wirkungsentfaltung entsprechend polizeilich überwacht werden muss. Die integrale Verkehrsplanung versucht einen Strassenraum anzubieten, der allen Verkehrsteilnehmern gerecht wird. Ein Fahrverbot soll deshalb erst zum Einsatz kommen, wenn andere Massnahmen nicht machbar oder nicht zielführend sind. Es sollte keine Mehrgefährdung auf anderen Strecken resultieren. Zudem muss ein Fahrverbot von der Kantonspolizei verfügt werden und kann deshalb nur an Stellen eingesetzt werden, wo effektiv ein Bedarf ausgewiesen werden kann. Die Chancen für eine Umsetzung sind als gering einzustufen.

Grundsatzhaltung Fahrverbot

Das Fahrverbot wird zurückhaltend geprüft, wenn andere Massnahmen nicht greifen.

Wechselsignale

Wechselsignale sind in ihrer Wirkung beschränkt. Die Autofahrer gewöhnen sich schnell daran und das Signal verliert seine Wirkung. Deshalb sollten sie nur eingesetzt werden, wenn andere Massnahmen nicht umsetzbar sind oder sie als vorübergehende Notlösung dienen. Die Haltung der Kantonspolizei ist in diesem Bezug sehr restriktiv. Daher sind die Chancen für eine Umsetzung eher gering.

Grundsatzhaltung Wechselsignale

Wechselsignale sind ihrer Wirkung beschränkt und werden geprüft, wenn andere Massnahmen nicht umsetzbar sind.

Geschwindigkeitsanzeigen

Geschwindigkeitsanzeigen werden zusammen mit einem Messgerät am Fahrbahnrand aufgestellt und informieren den Autofahrer über die gefahrene Geschwindigkeit.

Mit dem Aufstellen des Signals sind auch Gefahren verbunden. So werden die Autofahrer (inkl. Gegenverkehr) durch die Tafel auch abgelenkt. Insbesondere bei Querungen kann dies die Sicherheit der Fussgänger mindern. Bei einer hohen Fahrzeugfrequenz ist für den Autofahrer nicht mehr klar ersichtlich, wessen Geschwindigkeit angezeigt wird.

Die Wirkung der Anzeige verliert sich mit der Zeit, da sich regelmässige Autofahrer daran gewöhnen.

Grundsatzhaltung Geschwindigkeitsanzeigen

Geschwindigkeitsanzeigen werden dort eingesetzt, wo es regelmässig zu unangepassten Geschwindigkeiten kommt. Dabei wird bei der Platzierung der Tafeln der Aspekt der Sicherheit höher gewertet als das Interesse am Aufstellen der Anzeigen.

Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen für den Fussgängerverkehr sind nur in speziellen Fällen zu installieren. Sie werden innerorts auf stark frequentierten Strassen eingesetzt und/oder wenn mehr als eine Fahrspur pro Richtung überquert werden muss.

Grundsatzhaltung Lichtsignalanlagen

In Kilchberg eignet sich die Massnahme fast nirgends, da die Strassen weder besonders breit noch besonders hoch frequentiert sind. Eine Ausnahme bildet die Seestrasse, wo an einigen Knotenpunkten bereits Lichtsignalanlagen installiert sind.

Polizeiliche Kontrollen

Polizeiliche Kontrollen von Geschwindigkeiten, Baustellen, Schulwegen etc. sind wirksam, bedeuten aber für die Gemeindepolizei immer einen Aufwand. Polizeiliche Kontrollen sind geeignet bei Einführung von neuen Verkehrsführungen und Signalisationen. Zudem kann die Kontrolle vorübergehend erfolgen, bis eine bessere Lösung umgesetzt werden kann.

Grundsatzhaltung polizeiliche Kontrollen

Beim Einsatz von polizeilichen Kontrollen achtet die Gemeinde auf die Verhältnismässigkeit von Aufwand und Nutzen. Die Kontrollen sind nicht als Dauerlösung möglich, können aber bestehende Vorschriften in Erinnerung rufen.

Sensibilisierung

Die Gemeindepolizei leistet bereits Aufklärungsarbeit zum Thema Schulverkehr und Elterntaxi. Die Schulen stellen Schulwegpläne zur Verfügung, auf denen die empfohlenen Schulwege eingezeichnet sind. Es können Schulweglotsen eingesetzt werden.

Die Gemeinde sensibilisiert die Bevölkerung auf die Bedürfnisse des Fussverkehrs und beachtet diese Thematik bei ihren eigenen Planungen.

Grundsatzhaltung Sensibilisierung

Die Gemeinde bemüht sich weiterhin um Aufklärung der Eltern zum Thema Schulverkehr und setzt wenn nötig polizeiliche Hilfen oder Schulweglotsen ein.

Als Bewilligungsbehörde sensibilisiert sie zudem die Baustellenbetreiber auf die Bedürfnisse der Fussgänger.