



Expertenbefragung

*zur Einführung von Tempo-30-
und Begegnungszonen*

September 2004

Verkehrs-Club der Schweiz
Association Transports et Environnement
Associazione Traffico e Ambiente

VCS

ATE

ATA

Zusammenfassung

Information, Mitwirkung, Sensibilisierung – bei der Einführung von Tempo-30- oder Begegnungszonen spielt die Öffentlichkeitsarbeit die entscheidendste Rolle über Erfolg oder Nichterfolg. In jedem dritten Expertentipp wurde auf die Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit hingewiesen: Wann muss damit begonnen werden? Wer muss zwingend darin einbezogen werden? Und in welcher Form? Am zweithäufigsten standen die Kosten im Zentrum, gefolgt von Tipps zum richtigen Mass von baulichen und gestalterischen Massnahmen, zur erforderlichen Einbettung in übergeordnete Verkehrsplanungen und zur zweckmässigen Etappierung in der Realisation.

10 Erfolgsfaktoren +

1. Einbezug der Bevölkerung ab der ersten Minute (Workshop, Runder Tisch, Infoabend, Begehung)
2. Einbezug der kritischen Stimmen
3. Information über Vorteile und Abbau von Berührungspunkten
4. Sensibilisierungsarbeit ausgehend von Gemeinde und Anwohnern
5. Öffentlichkeitsarbeit vor der ersten öffentlichen Diskussion und Abstimmung
6. Antrag durch eine Mehrheit der Quartierbewohner
7. Situationsgerechte Planung durch ausgewiesene Fachleute
8. Einbettung in Verkehrsrichtplanung oder Verkehrskonzept
9. Einfache, kostengünstige bauliche/gestalterische Massnahmen und nur so viele wie notwendig
10. Bei Finanzknappheit; Etappierung der baulichen und gestalterischen Massnahmen

10 Stolpersteine ■

1. Fehlende Mitwirkung der Bevölkerung und Schiffbruch an der Gemeindeversammlung
2. Hohe Kreditvorlage an Gemeindeversammlung oder Parlament ohne vorgängiges Einbeziehen
3. Blosses Kopieren von Rezepten aus anderen Gemeinde
4. Hohe Kosten, wegen zu vieler baulichen Massnahmen
5. Unterschätzung der Realisierungskosten
6. Hohe Kosten, wegen aufwändigem Rückbau von breiten Strassen
7. Öffentliche Debatten vor Wahlen
8. Als Schikanen empfundene Massnahmen
9. Genereller Verzicht auf bauliche und gestalterische Massnahmen
10. Fehlender Wille von Quartierbewohnern oder Behörde

«Welche Tipps zu Initiierung, Planung oder Umsetzung von Tempo-30- und Begegnungszonen würden Sie an Gemeinden, Anwohner oder Planer weitergeben?»

In der Fülle von Schritten, die befolgt werden sollten, interessierten uns diejenigen, die nicht selbstverständlich immer richtig gemacht werden oder vergessen gehen. Der VCS befragte hierzu zehn Fachexperten, zusammengesetzt aus Verkehrsplanung (5), Polizei, Kantonale Bewilligungsbehörde, Gemeinde, BFU und VCS um drei Erfolgsfaktoren, beziehungsweise drei Stolpersteinen.

ANTWORTEN IM WORTLAUT DER EXPERTINNEN UND EXPERTEN

Öffentlichkeitsarbeit

Erfolgsfaktoren

- + **Einbezug der Bevölkerung** vor oder/und während der Planung (Infoabend, Workshop mit Quartiervertretern, Runder Tisch usw.) – Verkehrskultur entwickeln.
- + **Information über Vorteile** von Tempo 30 und dadurch Abbau von Berührungspunkten.
- + Gute und frühe **Öffentlichkeits- und Sensibilisierungsarbeit** (verankern der Vorteile bez. Verkehrssicherheit und Wohnqualität). Im Idealfall sowohl von Gemeinde als auch von aktiven Anwohnergruppen her.
- + Basis schaffen durch gute Information und Kommunikation vor der ersten öffentlichen Diskussion und Abstimmung.
- + Da die Bewohner das Quartier am besten kennen, ist die **Mitwirkung** sehr wichtig. Die flankierenden Massnahmen (Verkehrsberuhigungsmassnahmen) sind gemeinsam mit den Bewohnern, den kommunalen und kantonalen Behörden zu erarbeiten. Die Bewohner sind frühzeitig zu informieren. Als gute Mitwirkungsverfahren haben sich **Work-Shops mit Begehungen** und Informationsveranstaltungen bewährt.
- + Nicht bereits kurz nach Einführung der Zone mit Geschwindigkeitskontrollen drohen resp. solche veranlassen. Das Ganze muss wachsen, langsam wachsen.
- + Die Massnahmen sind mit den Quartiervertreter/innen und vor Ausführung mit den Anwohnenden zu diskutieren.

Stolpersteine

- Keine oder zu **wenig Mitwirkung** ist einer der wichtigsten Stolpersteine. Man kann keine Tempo-30-Zone gegen den Willen der Quartierbewohner einrichten. Wenn sich die Quartierbewohner nicht für Tempo 30 einsetzen, so kann ein einzelner Gegner an einer Gemeindeversammlung die ganze Planung zu Fall bringen.
- Mangelnde Öffentlichkeitsarbeit, sodass bei der Bevölkerung der Eindruck entsteht, Tempo 30 werde **«hinter ihrem Rücken»** eingeführt.
- Wenn um Schulhäuser Tempo-30-Zonen errichtet werden, unbedingt Lehrerschaft in Verantwortung nehmen (sie halten sich am schlechtesten daran).
- Die ablehnende Haltung der Quartierbewohner gegenüber Neuerungen (auch Tempo 30) kann ein Problem darstellen. Wichtig ist der **Einbezug** der betroffenen Bevölkerung von der ersten Minute der Planungsphase an. **Aufklärung, Aufklärung, Information, Information!**
- **Angst** in der betroffenen Bevölkerung, Tempo 30 sei mit einer zu hohen Einschränkung der Mobilität verbunden.

- + **«Wird die Tempo-30-Zone auf Antrag der Mehrheit der Quartierbewohner eingeführt, so sind die Chancen für das Gelingen und auch die Akzeptanz der Tempo-30-Zone am höchsten.»**

Oscar Merlo, TEAMverkehr



- + **«Partizipativer Planungsprozess unter Einbezug der kritischen Stimmen.»**

Marianne Brunner, VCS



- **««Harte» Massnahmen, die nicht verstanden werden und als Schikanen empfunden werden; Massnahmen, die nicht mit den Anwohnenden abgesprochen sind.»**

Christian Pestalozzi, Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli

Kosten

Erfolgsfaktoren

- + **Kostengünstige und einfache Massnahmen;** nur so viel wie nötig; allfällige Ergänzungen nach vorgeschriebener Nachkontrolle (schrittweises Vorgehen).
- + Bei Finanzknappheit **Etap pierung** der baulichen und gestalterischen Massnahmen.
- + Besondere Gehwege als Schulwegsicherung in Tempo-30-Zonen erübrigen sich (Kosten!).

Stolpersteine

- **Hohe Kreditvorlagen** an Gemeindeversammlung oder Parlament, ohne vorgängigen Einbezug der Bevölkerung.
- Die Kosten spielen dabei eine wichtige Rolle und so sind nach Möglichkeit die Verkehrsberuhigungsmassnahmen zurückhaltend vorzusehen (evtl. Nachrüstung nach einem Jahr möglich).
- Unterschätzung der **Realisierungskosten**.
- Zu teure (Einzel-)Projekte.
- Die Verwirklichung von Tempo-30-Zonen kann bei Strassenzügen mit «Altlasten» (überbreite Strassen in Wohnquartieren) am hohen Kostenaufwand (Rückbau) scheitern.

Planungskonzepte

Erfolgsfaktoren

- + Bei der Planung einer oder mehreren Zonen, muss eine Umsetzungsstrategie und eine Finanzplanung (Kosten und Finanzierung) integriert sein.
- + Alle für Tempo-30- und Begegnungszonen geeigneten Gebiete **flächen-deckend planen** (zumindest vom Konzept her) und nicht quartierweise; Umsetzung kann nach Prioritäten und finanziellen Möglichkeiten erfolgen; Tempo-30- und Begegnungszonen gleichzeitig planen und realisieren.
- + Flächenhafte Einführung auf allen siedlungsorientierten Strassen der Gemeinde – kostengünstiger; keine Bevorteilungen; effizient, da mit einem Verfahren alle Zonen realisierbar.

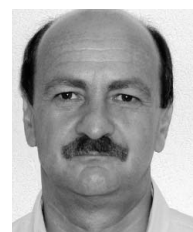
Stolpersteine

- Zonenplanung ohne Strategie und gemeindeinterne Finanzplanung erarbeiten.
- Gesamtkonzepte mit zahlreichen Zonen sind nicht mit einem relativ hohen Gesamtkredit, sondern **schrittweise** in einzelnen politischen Vorlagen umzusetzen.



+ **«Wenig bauliche Massnahmen = niedrige Kosten.»**

Gianantonio Scaramuzza, bfu



+ **«Erstellen eines Verkehrskonzeptes, wenn ein Verkehrsrichtplan fehlt oder nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen entspricht.»**

Beat Schweizer, Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern

Massnahmen

Erfolgsfaktoren

- + Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind nur dort vorzusehen, **wo diese wirklich nötig** sind (Kosten). Nach der Erfolgskontrolle, welche nach einem Jahr durchgeführt werden muss, können wo nötig weitere Massnahmen erstellt werden. Eine Verschlechterung der Verkehrssituation für den Langsamverkehr (insbesondere Veloverkehr) durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen muss vermieden werden.
- + Sich nicht mit dem erst besten Gutachten zufrieden geben. Eine Tempo-30-Zone, die nichts kostet (keine baulichen Massnahmen, nur nackte Signalisation) bringt nicht den gewünschten Erfolg. Die Fahrbahnbeschaffenheit muss so sein, dass das vernünftige Fahrzeugführende nicht anders kann, als Tempo 30 fahren.

Stolpersteine

- Zu häufige Anwendung der Markierung «Rechtsvortritt». Dadurch erhalten siedlungsorientierte Strassen unerwünschterweise einen verkehrsorientierten Touch. Die Markierung sollte zurückhaltend und nur in Ausnahmefällen angebracht werden.
- Falschinterpretation der «vereinfachten Einführung von Zonen mit Tempo-Beschränkungen». Diese Aussage bedeutet nicht, dass generell auf bauliche und/oder gestalterische Massnahmen verzichtet werden kann.

Fachkompetenz

Stolpersteine

- Kopieren von Rezepten von anderen Gemeinden, auch wenn sie an einem Ort funktioniert haben.
- Beizug von Planungsbüro/Bauleitung ohne besondere **Erfahrungen**.

Wille

Erfolgsfaktoren

- + Die betroffene Bevölkerung muss Tempo 30 **wollen**.
- + Nicht beim ersten Brief eines Anwohners/einer Anwohnerin aus einem Quartier Massnahmen an die Hand nehmen. Abwarten, bis der «Leidensdruck» von mehreren Personen und Personengruppen spürbar ist. Es müssen zuerst Mehrheiten gebildet werden.
- + Behörde muss hinter Tempo 30 stehen.



+ **«Anwohner in Tempo-30-Zonen sehr zufrieden. Horizontale und vertikale Schwellen sind überflüssig!»**

Beat Wyss, Gemeinderat Burgstein



Erfolgsfaktoren

+ **«Zu Beginn ein vertieftes Abschätzen von Fachleuten (abwägen fachlich und intuitiv) wie breit die Bearbeitungsgruppe zusammengestellt und die Mitwirkung geführt werden soll und wie tief die Bearbeitung bei den verschiedenen Meilensteinen sein soll. Es gibt kein allgemein gültiges Rezept. Die örtlichen Verhältnisse, die politischen Voraussetzungen und die menschlichen Aspekte der Beteiligten können sehr unterschiedlich sein.»**

Gerhard Schuster, RUNDUM mobil

Verschiedenes

Erfolgsfaktoren

- + **Geschwindigkeitsmessgerät «Speedy»** periodisch installieren (2- bis 4-mal jährlich).
- + Sind die Signale aus der Bevölkerung und den betroffenen Kreisen positiv, sollte die erste Zone rasch realisiert werden.
- + Strassennetz muss für Tempo 30 **geeignet** sein.
- + **Zufall** (politische Gesinnung in der Bevölkerung).

Stolpersteine

- Sind zu viele (wichtige) kritische Stimmen zu hören, soll insbesondere **vor den Wahlen**, keine öffentliche Debatte provoziert werden.
- Da die neuen **landwirtschaftlichen Maschinen** und Traktoren 40 km/h fahren dürfen, gibt es in Tempo-30-Zonen Komplikationen.
- Standorte der Tempo-30-Zonen-Signale rechtzeitig mit Grundstückseigentümer abklären. Genügend 30-Kleber am Boden anbringen (Erinnerung).
- **«Ewiggestrige»**, die trotz eindeutiger Signalisation, Fahrbahnverengungen und Bodenmarkierungen (30) durch die Quartiere rasen und damit den Nörglern – es bringt ja doch nichts – in die Hand arbeiten.
- Wird eine Strasse mit relativ **hohen Verkehrsbelastungen** (z.B. Sammelstrasse) in die Tempo-30-Zone miteinbezogen, so sind mehr Stolpersteine zu erwarten. Es sind mehr Strassenbenützer betroffen, welche nicht im Quartier wohnen. Dies erhöht die Anforderungen bei der Mitwirkung.
- Wird die Zone durch Linien des **öffentlichen Verkehrs** tangiert, so steigen die Anforderungen für die Einführung von Tempo 30. Dies muss von Anfang an berücksichtigt werden und die Betriebe des öffentlichen Verkehrs sind mit einzubeziehen.
- Miteinbezug von verkehrsorientierten Strassen in eine Zone.



Impressum

Herausgeber

Verkehrs-Club der Schweiz
VCS
www.verkehrsclub.ch

