

"Tempo 30- und Begegnungszonen - Umsetzungsstrategien für Gemeinden": Tagung vom 17. Juni 2003 in Bern

Erfunden und erstmals getestet wurde die Begegnungszone in einem mehrjährigen Pilotversuch von der schweizerischen Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf, seit Anfang 2002 kann das neue Verkehrsregime (Tempo 20 und Fussgängervortritt) schweizweit umgesetzt werden. Gleichzeitig hat das zuständige Bundesamt für Strassen ASTRA die Verordnung zu den Tempo 30-Zonen angepasst. An einer praxisorientierten Tagung in Bern wurden sowohl die kantonalbernische Bewilligungspraxis als auch aktuelle Beispiele präsentiert. Die Referate zeigten sowohl Chancen als auch Stolpersteine auf und behandelten ebenso Fragen der Planung, der Kommunikation und der Kosten.

Weitere Informationen:

EnergieSchweiz

www.energie-schweiz.ch

Energiestadt

www.energiestadt.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA

www.astra.admin.ch

Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf

www.modelcity.ch

18.06.2003

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Aarberggasse 8
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Andreas Blumenstein
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

Einführung

Vom Verkehrs- zum Mobilitätsmanagement

Monika Tschannen-Süess,
Mobilitätsmanagement
EnergieSchweiz für Gemeinden

Tagung

„Tempo 30- und Begegnungszonen –
Umsetzungsstrategien für den Kanton Bern“

17. Juni 2003, BEA Expo, Bern

vom Verkehrs- zum Mobilitätsmanagement

Ziel des **Verkehrsmanagements** ist es, einzelne Verkehrsträger effizienter zu betreiben.

Mobilitätsmanagement dagegen strebt nach mehr Effizienz durch die bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten sowie die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl.

„Energie Schweiz für Gemeinden sieht im Mobilitätsmanagement ein grosses Potenzial und setzt bei der Unterstützung von Gemeinden einen entsprechenden Schwerpunkt.“

EnergieSchweiz für Gemeinden Bereich Mobilität

**Aktionsfelder zur Erreichung der definierten UVEK- und BFE-Ziele:
(CO₂, Sicherheit, Emissionen)**

- **energieeffiziente Mobilität fördern**
- **Vernetzung der Angebote unterstützen
(kombinierte Mobilität)**
- **Benutzung der Angebote fördern
(Mobilitätsmarketing)**

Zielgruppen von EnergieSchweiz für Gemeinden

**Direkter Kontakt zu Städten und
Gemeinden in der Rolle als **Akteure**
und direkte Anwender**

**Indirekter Kontakt via Städte und
Gemeinden in der Rolle als
Multiplikatoren zu:**

- **Gemeindeeigenen Institutionen,
Betrieben und Heimen**
- **Privaten Unternehmen in der
Gemeinde**
- **Gemeinden und Unternehmen
innerhalb von Zweckverbänden**

EnergieSchweiz für Gemeinden:

**188 Mitgliedgemeinden
davon 88 Energiestädte
mit rund 2 Mio Einwohner**

**Nationales Beraternetz mit
22 MobilitätsberaterInnen
und rund 30 EnergiestadtberaterInnen**

**Regelmässige Kontakte über
Zertifizierung und Re-Audit**

**Kontinuierliche Weiterbildung der
Beraterinnen und Berater**

**Erfahrungsaustausch unter den
Energiestädten und
Schulungen des Beraterteams**

Finanzen – wirtschaftliche Betrachtung

Programm EnergieSchweiz für Gemeinden 2002

Total: 2.25 Mio Franken

Mobilität: 235'000 Franken

Leistungen der Kantone und Gemeinden

Direkt: 2. 4 Mio Franken

**Nicht berücksichtigt:
Investitionen im Rahmen der
Energiestadt-Aktivitäten
Schätzung: > 22 Mio Franken**

(MWSt-Ertrag > 1.8 Mio Franken)

Erfassen der Wirkungen im Mobilitätsbereich

Bewertung mit dem europäischen Massnahmenplan



Massnahmenbereich Mobilität mit 16%
gewichtet

Effektiv höher, da Querschnittsaufgabe

Bewertungshilfen für Berater und Auditoren

Stärken und Schwächen

Hohe soziale und politische Akzeptanz des Programms

- **Ansatz Freiwilligkeit**
- **Effektiver Nutzen für Gemeinden**

Bereich Mobilität:

- + Städte und Gemeinden sind starke Multiplikatoren**
- Brand „Energiestadt“ vermittelt nicht spontan Mobilität**
- Wirkungen der Mobilitäts-Massnahmen nicht oder nur rudimentär erfasst**

Fazit für den Bereich Mobilität

- **Positionierung Bereich Mobilität innerhalb des Labels stärken**
- **Nutzen für Städte und Gemeinden ausweisen**
- **Mobilitätsprodukte nach ihrer Wirkung positionieren**
- **Zusammenarbeit mit anderen Programmen koordinieren**
- **Zusammenarbeit mit den Kantonen und privaten Partnern stärken**

Ausblick

2003

Kampagne Tempo 30- und
Begegnungszonen: diverse
Veranstaltungen in allen Landesteilen

Europäischer Aktionstag 22.9.03
„In die Stadt ohne mein Auto“

2004

Toolbox Mobilität
Unterstützung von
Mobilitätsmanagement und –marketing
in Städten und Gemeinden



Mobilitätsmanagement EnergieSchweiz für Gemeinden Kanton Bern

Kontaktadressen

EnergieSchweiz für Gemeinden
Robert Horbaty, ENCO GmbH, Niederdorf
Tel. 061 965 99 00, e-mail: robert.horbaty@enco-gmbh.ch

Mobilitätsmanagement (gesamte Schweiz)
Monika Tschannen-Süess, Gerzensee
Tel. 031 782 02 15, e-mail: m.tschannen@rundum-mobil.ch

Mobilitätsberater Kt. Bern:

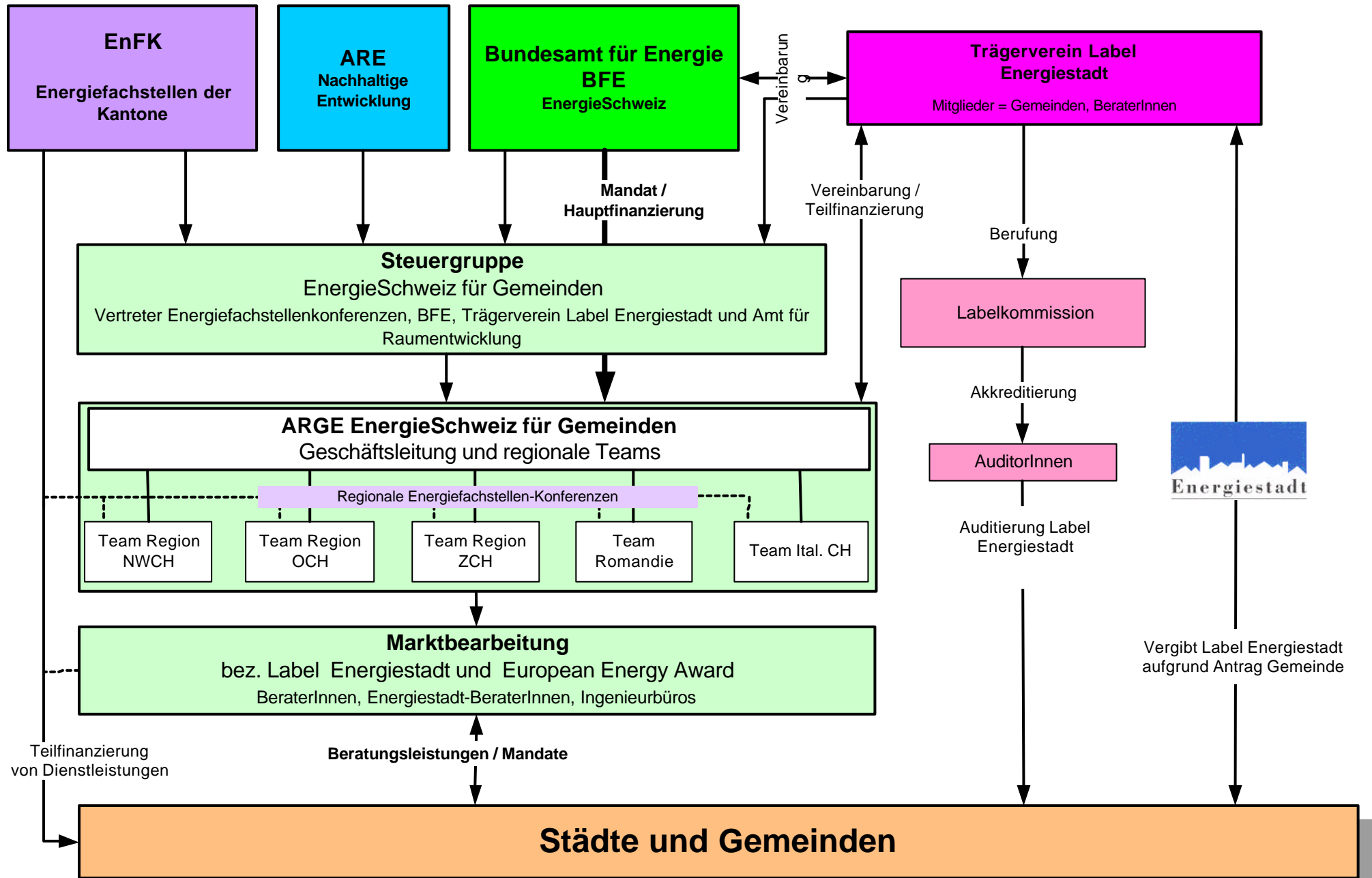
Dvoracek Martina, Büro für Mobilität AG, Bern
Tel. 031 311 93 63, e-mail: martina.dvoracek@bfmag.ch

Hartmann Rudolf, Berz Hafner+Partner AG, Bern,
Tel. 031 388 60 60, e-mail: berz@bluewin.ch

Schuster Gerhard, RUNDUM) mobil, Thun
Tel. 033 222 22 44, e-mail: g.schuster@rundum-mobil.ch

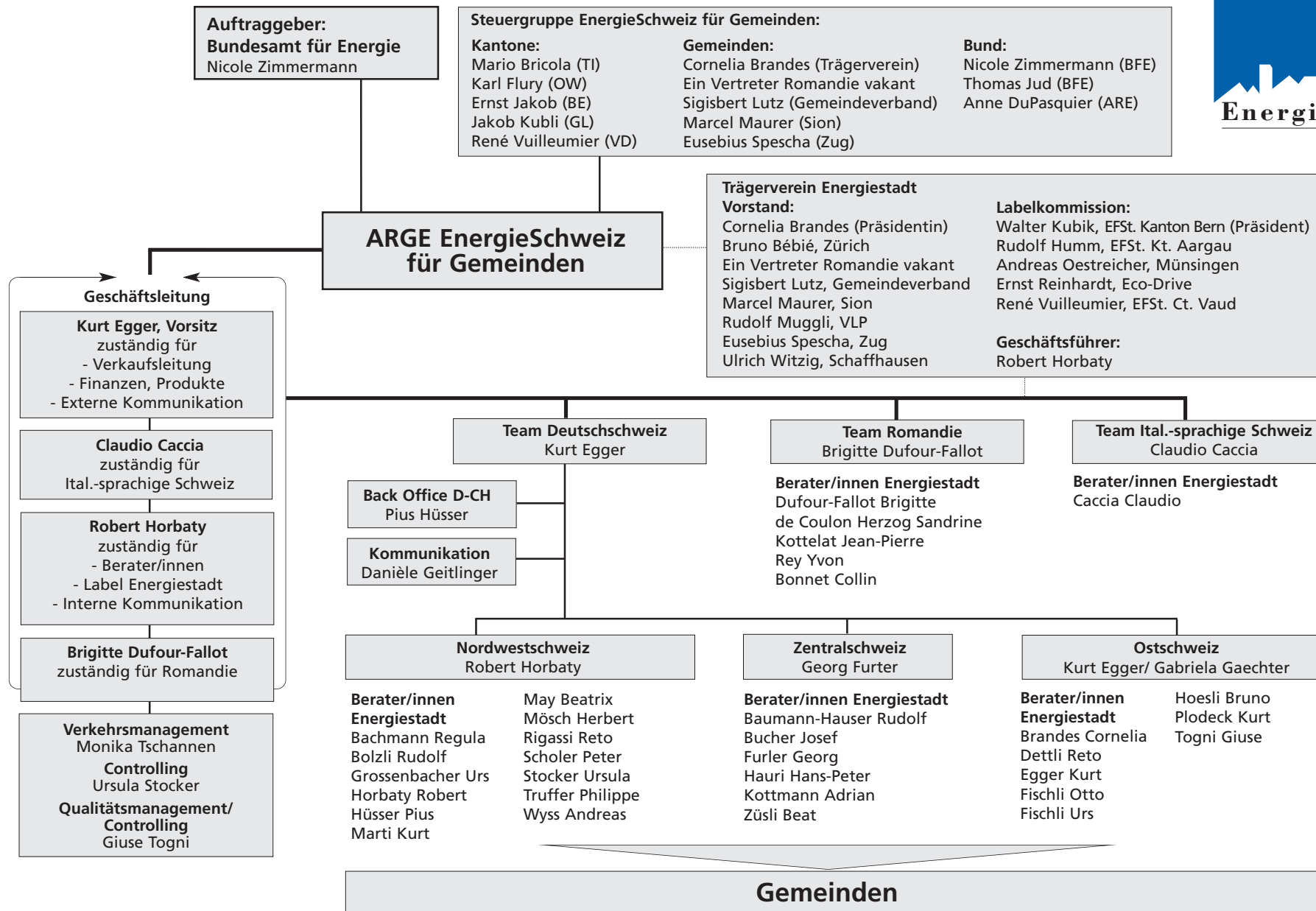
Steiner Rolf, verkehrsteiner, Bern, Tel. 031 388 00 94,
e-mail: rs@verkehrsteiner.ch

Wälti Martin, Büro für Mobilität AG, Burgdorf,
Tel. 079 467 99 36, e-mail: martin.waelti@bfmag.ch



EnergieSchweiz für Gemeinden - ein nationales Programm mit drei Sprachteams

Stand März 2002



Bewilligungspraxis im Kanton Bern

Paul J. Loosli,
Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA)
Kanton Bern

Tagung

„Tempo 30- und Begegnungszonen –
Umsetzungsstrategien für den Kanton Bern“

17. Juni 2003, BEA Expo, Bern

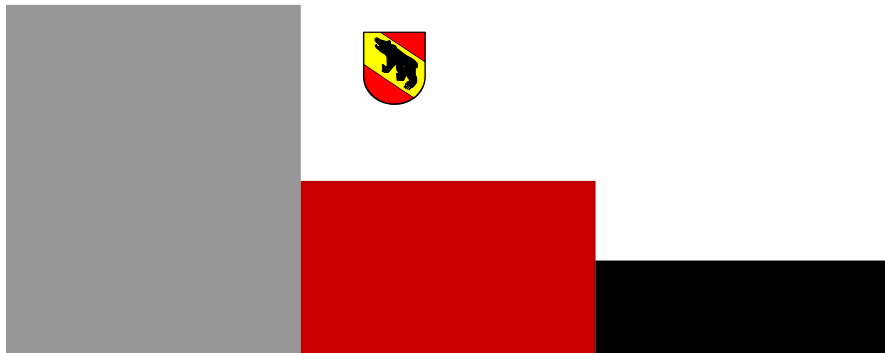
Bewilligungspraxis im Kanton Bern

Paul J. Loosli

Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA)

Tagung „Tempo 30- und Begegnungs-
zonen - Umsetzungsstrategien für die
Gemeinden im Kanton Bern

17. Juni 2003 BEAexpo Bern



Übersicht

1. SVSA - Ihr Partner
2. Bewilligungspraxis - Rechtsrahmen
3. Ein Rückblick: Praxis der 90 er Jahre
4. Von der Flanier- zur Begegnungszone
5. Wichtige Hinweise - Merkblatt SVSA
6. Das Wichtigste - die Geschwindigkeit



Wichtige gesetzliche Grundlagen

- Bund: - Strassenverkehrsgesetz (SVG)
 - Signalisationsverordnung (SSV)
- Kanton: - Strassenpolizeiverordnung

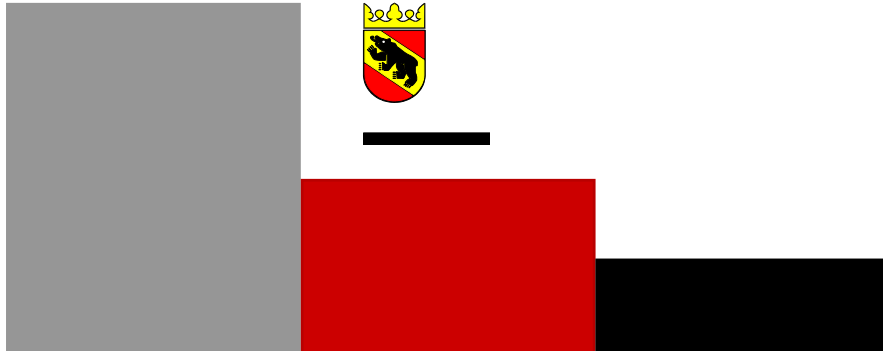
Kanton

Gemeinde

Zustimmung

Verfügung

Realisation



Rückblick - Ausblick

1984 Wohnstrasse

1989 Zonenartikel

1994 Kt. BE 100 T-30 Zonen

Qualitätsprobleme!

1996 Flanierzone Burgdorf

2002 Begegnungszone

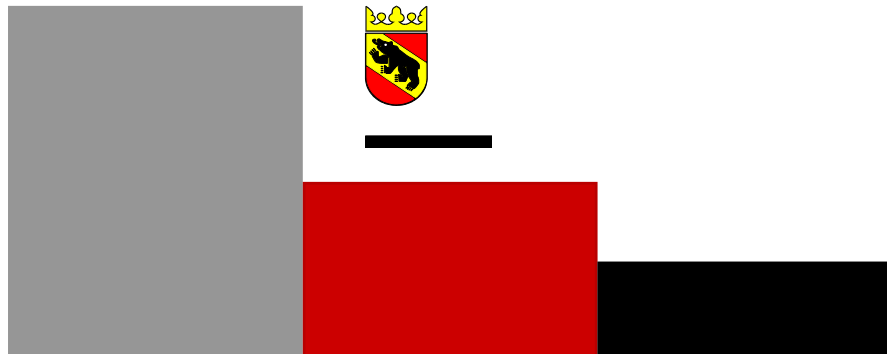
2004 Kt. BE 100 Begegnungszonen?



Flanierzone Burgdorf - Versuch 1996 - 2001

Erkenntnisse

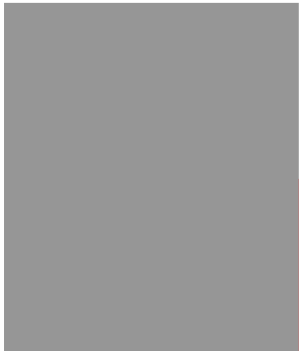
- Mischverkehr mit Fussgängervortritt auf verkehrsorientierten Strassen?
- Bauliche Massnahmen?
- Flankierende Massnahmen?
- Hohes Bedürfnis?





Begegnungszone

Merkblatt



Zonensignalisation, SSV

2a Die Signale „Tempo-30-Zone“, „Begegnungszone“ und „Fussgängerzone“ sind nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig.

22a

22b ¹ Das Signal „Begegnungszone“ kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt (*1), dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

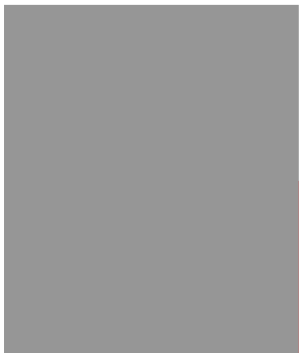
² Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

³ Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

(*1) → inkl. Strassenbahnen

22c



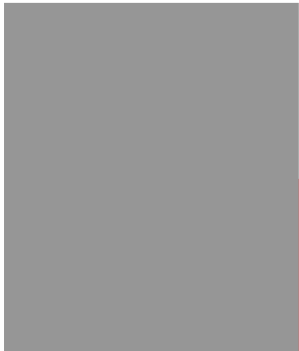
Grundsätze

- Strassentyp
- Geltungsbereich
- Zonengrösse
- Verkehrsrechtliche Massnahmen



Grundsätze (f)

- Zoneneingang klar und kontrastreich gestaltetes Eingangstor
- Nachkontrolle zwingend 6 Monate nach Einführung
- Gutachten in Form eines Berichtes



Was wird einfacher?

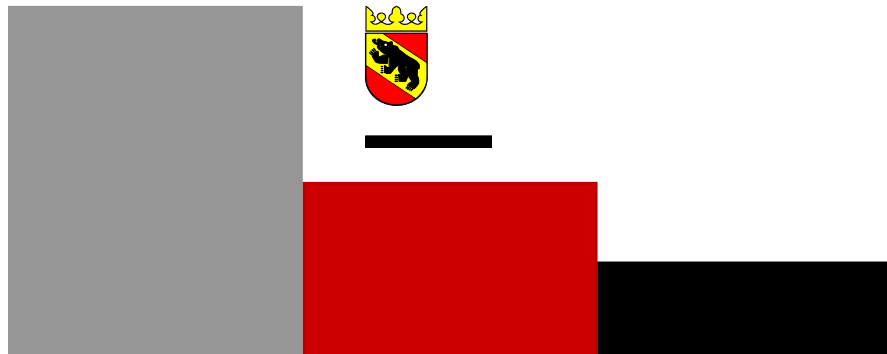
ASTRA:

Mit der Revision der SSV wird die Einrichtung von Zonen mit Tempo-Beschränkungen vereinfacht, indem den Kantonen und Gemeinden bei der Anordnung von flankierenden Massnahmen, die sicherstellen sollen, dass tatsächlich langsamer gefahren wird, grösstmögliche Freiheit eingeräumt wird.



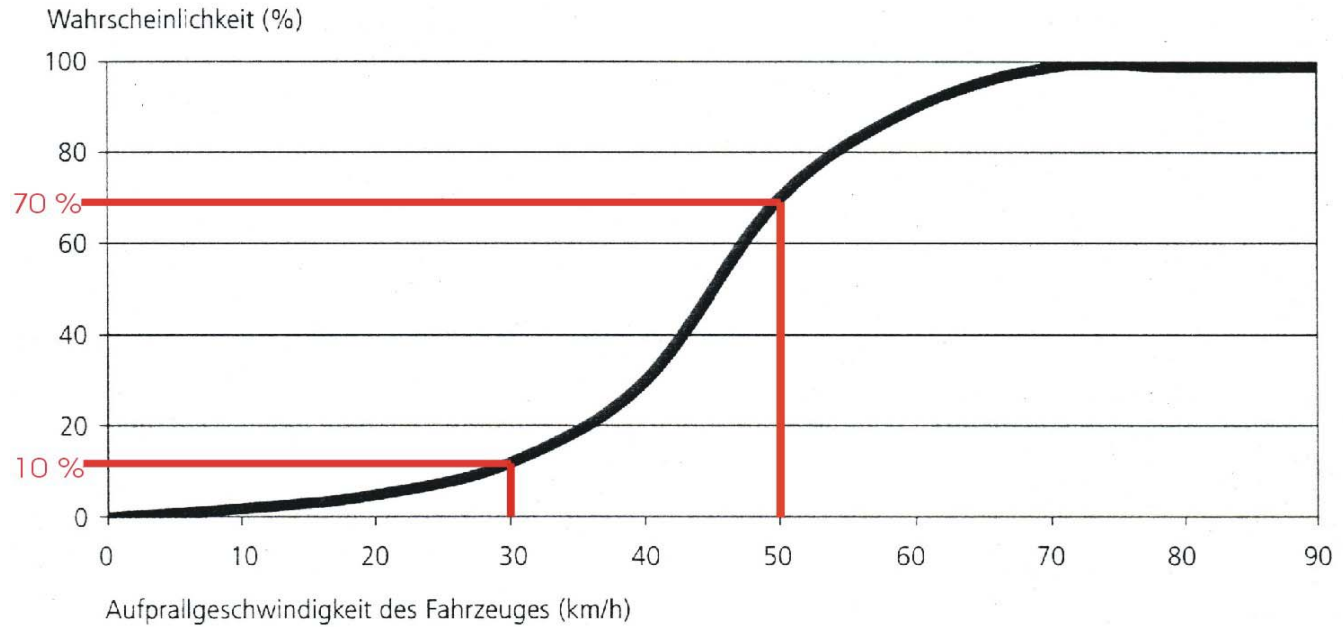
Das Wichtigste - Die Betriebsgeschwindigkeit

- bauliche Massnahmen können nicht durch aufklärerische Massnahmen ersetzt werden
- Geschwindigkeitskontrollen sind nicht populär



Wahrscheinlichkeit als Fussgänger bei einer Kollision mit einem Personenwagen getötet zu werden

[Diverse Studien]

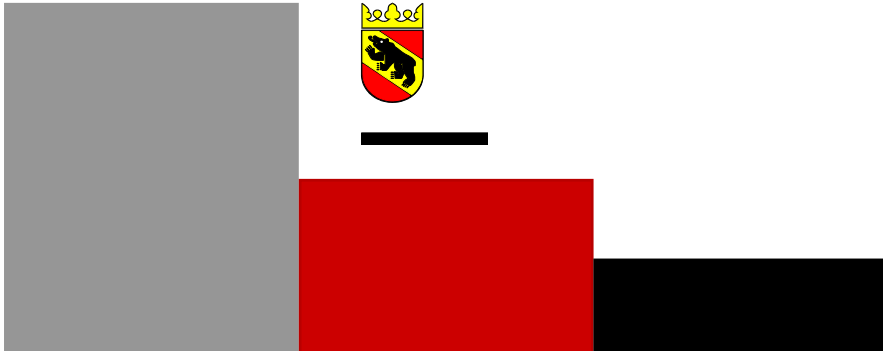


bfu Unfallgeschehen in der Schweiz 2001



Praxis BE:

- Von anfang an zu hohe Betriebsgeschwindigkeit vermeiden
- Geschwindigkeitsnachmessungen zur Qualitätssicherung
- „Vision Zero“ durch Verkehrsberuhigung



Vorgehen (Zusammenfassung)

- Gesuch (Ortspolizeibehörde) an SVSA
- Besprechung SVSA - Gemeinde
- Bereinigung des Projektes
- Zustimmung SVSA
- Nachkontrolle
- Nachbesserungen



Tagung
„Tempo 30- und Begegnungszonen –Umsetzungsstrategien für
die Gemeinden im Kanton Bern“
17. Juni 2003, BEAexpo Bern

Bewilligungspraxis im Kanton Bern

Paul J. Loosli
Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA)
N/pjl Tagung T30, Begegn.zonen

1. Das SVSA

- Ihr Partner für Verkehrssicherheit

Den meisten unter Ihnen ist das SVSA ein Begriff. Beim Ablegen der (theoretischen) Führerprüfung hat man mit unserem Amt in der Regel den ersten Kontakt. Autofahrer kommen alle paar Jahre zur technischen Kontrolle mit ihrem Fahrzeug an eines unserer 4 Verkehrsprüfzentren. Ähnlich ist es auf dem Wasser: Motorboot- und Segelschiffsführerausweise und die technischen Prüfungen der Boote werden ebenfalls durch das SVSA abgenommen.

Weniger bekannt ist, dass auch sogenannte auffällige Fahrer, beispielsweise nach selbstverschuldeten Unfällen, Fahren in angetrunkenem Zustand oder bei Missachten der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten im Bereich der sogenannten *administrativen Verkehrssicherheit* Kontakt mit dem SVSA haben.

Nicht überall bekannt ist, dass das SVSA für die Signalisation und Markierung der Kantonsstrassen zuständig ist und die Gemeinden in diesem Bereich beaufsichtigt und berät. Wir sind ein moderner Dienstleistungsbetrieb und werden uns auch in Zukunft anstrengen, ein attraktiver Partner für Verkehrssicherheit zu sein.

- Die Aufgaben im Bereich Verkehrsorganisation/Signalisation

Die Markierungen und die Signalisationen des gesamten Kantonsstrassennetzes werden vom SVSA (und seinen Auftragnehmern) sichergestellt; im weiteren aber auch die Projektierung, die Realisierung, der Betrieb und der Unterhalt der rund 90 Lichtsignalanlagen.

Auf Gemeindestrassen ist die Signalisation und die Markierung grundsätzlich Sache der Gemeinden. In gewissen Fällen, u.a. eben bei der Einrichtung von Tempozonen, benötigt die Gemeinde jedoch eine Zustimmungsverfügung des SVSA. Um diese zu erleichtern und bei Fragen im Zusammenhang mit Verkehrssicherheit erbringt das SVSA auch Verkehrsberatungsdienstleistungen zu Gunsten der 400 bernischen Gemeinden.

2. Warum eine Bewilligungspraxis?

Ausserorts beträgt die Höchstgeschwindigkeit, ausgenommen auf Autobahnen und Autostrassen 80 km/h. Innerorts ist die Höchstgeschwindigkeit generell 50 km/h. Ab-

weichende Geschwindigkeiten sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Sie können von der zuständigen kantonalen Behörde für bestimmte Strassenstrecken bewilligt werden. Das hat der eidgenössische Gesetzgeber so festgelegt.

Mit dieser Vorgabe bezweckt der Bund eine einheitliche Auslegung des Strassenverkehrsrechts. Damit wird aber auch klar, dass Geschwindigkeitszonen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit abweichende Höchstgeschwindigkeiten signalisieren. Daraus wiederum ergibt sich, dass Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie T-30 Zonen und Begegnungszonen bewilligungspflichtig sind.

Auf Kantonsstrassen werden abweichende Geschwindigkeiten durch das SVSA verfügt. Auf Gemeindestrassen braucht die Verfügung der Gemeinde eine Prüfung und eine Zustimmung durch das SVSA.

Uns scheint die heutige Bewilligungspraxis zur Sicherung einer möglichst einheitlichen und guten Qualität der Tempo Zonen wichtig.

3. Ein Rückblick: Die Praxis in den 90er Jahren

In der Strassenverkehrsgesetzgebung kam der Zonenartikel (erst) 1989. Damit war die Grundlage für Tempo 30 Zonen geschaffen. Bereits 5 Jahre vorher ermöglichte der Bundesrat die Einführung von Wohnstrassen.

Zur wenig bekannten (ehemaligen) „Wohnstrasse“ stellte das SVSA vor über 10 Jahren fest:

Diese extremste Form der Verkehrsberuhigung und Vermischung im Quell- Ziel- und Wohnbereich mit Vortritt für den Schwächsten ist trotz grossem Lebensqualitätsgewinn für die Anwohner im Kanton Bern bis heute (1992) praktisch unbekannt. Der Cadillac der verkehrsberuhigenden Massnahmen ist und bleibt bis heute (1992) zu teuer und verkauft sich trotz seiner Vorzüge schlecht.

Wenn wir heute im Kanton Bern von Zonensignalisation sprechen, meinen wir Zonen Tempo 30 und Parkplatzzonen.

Aber: Das Interesse an T-30 Zonen im Kanton Bern war bereits 1989 sehr gross. Rund 100 Anfragen gingen damals an's SVSA. Um die Möglichkeiten, aber auch die Grenzen aufzuzeigen, wurde ein Leitfaden für Bürger, Planer und Politiker erarbeitet und den Gemeinden zur Verfügung gestellt. Und bereits 5 Jahre später waren im Kanton Bern über 100 Zonen realisiert.

Trotz einer konsequenten Beratungs- und Bewilligungspraxis mussten teilweise bis heute gewisse Mängel in Kauf genommen werden. In Bezug auf die vorgesehenen baulichen Massnahmen haben Einsprachen und Einzelaktionen nach Abschluss des Bewilligungsverfahrens teilweise zu Entschärfungen, d.h. Abschwächungen der baulichen Massnahmen geführt, die eigentlich nicht toleriert werden dürften.

Halten wir mal fest:

1. Bis zur Einführung der Begegnungszone per 1. Januar 2002 war die T-30 Zone die einzige breit akzeptierte und erfolgreiche Form der Verkehrsberuhigung.

2. Allerdings wurden in Bezug auf die einzuhaltenden Höchstgeschwindigkeiten (seitens der Strassenbesitzer) zu oft unzulässige Qualitätsabweichungen in Kauf genommen. Wir haben Kenntnis von T-30 Zonen, in welchen 15 Prozent aller Autofahrer schneller als 40km/h fahren und dies bis heute toleriert wurde, respektiv nicht durch entsprechende Massnahmen geändert werden konnte. Das ist sicherheitstechnisch nicht unproblematisch und im Extremfall übrigens auch rechtlich! Im Kanton Bern werden die Anstrengungen um eine hohe Qualität der Tempo-Zonen deshalb noch intensiviert.

4. Vom Flanierzonenversuch Burgdorf (1996 bis 2001) zur Begegnungszone

Mischverkehr mit Fussgängervortritt auf verkehrsorientierten Strassen? Ja! Was bis vor kurzem die meisten Experten für unmöglich hielten, ist nun möglich. Der Versuch mit der Flanierzone hat nach zähem Ringen den eidgenössischen Gesetzgeber dazu geführt, per 1.1.2002 die Signalisationsverordnung entsprechend anzupassen.

Damit ist eine zentrale Erwartung, welche wir 1996 zu Beginn des Experiments formuliert haben, in Erfüllung gegangen. Die bisherigen Reaktionen zeigen, dass tatsächlich ein breites Bedürfnis nach dieser Art von Verkehrsberuhigung besteht.

Selbstverständlich braucht es dazu geeignete flankierende Massnahmen.

5. Wichtige Hinweise – Merkblatt SVSA für die Beurteilung von Begegnungszonen

Gesetzliche Grundlagen

- SSV Art. 2a ⁵ Die Signale „Tempo-30-Zone“, „Begegnungszone“ und „Fussgängerzone“ sind nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig.
- SSV Art. 22b ¹ Das Signal „Begegnungszone“ kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.
- ² Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.
- ³ Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.
Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

Grundsätze

- Strassentyp: Alle Strassen ohne Hauptstrassen, Einbezug anderer verkehrsorientierter Strassen zulässig (ausnahmsweise)
- Geltungsbereiche: Wohn- oder Geschäftsbereiche, welche eine abgrenzbare Einheit bilden und Strassen mit möglichst gleichartigem Charakter aufweisen.
- Zonengrösse: Keine Einschränkung

- Verkehrsrechtliche Massnahmen:
- Immer Rechtsvortritt
 - Fussgängerstreifen unzulässig
 - Parkfelder, Sperrflächen zur optischen Einengung, bauliche Elemente
 - Verdeutlichung des Zonencharakters mit besonderen Markierungen gemäss Norm SN 640 851 möglich
- Zoneneingang:**
- Klar und kontrastreich gestaltetes Eingangstor (Lenker muss auf 20 km/h abgebremst werden)
 - in der Mittelwahl ist die Behörde frei*
- Nachkontrolle:**
- Zwingend 6 Monate nach Einführung und Änderung der Zone

*Die Erfahrungen zeigen, dass eine gute Umsetzung dieser Verkehrsberuhigungsmassnahmen stark auf bauliche und gestalterische Massnahmen abstützt. Dazu können jedoch flankierende Massnahmen aller Art kommen (Sensibilisierungskampagnen, Zettelaktionen) und als ultima ratio auch Geschwindigkeitskontrollen.

Der Gesetzgeber verlangt nach Einführung einer verkehrsberuhigten Zone zu Recht eine Geschwindigkeitsnachmessung. Nur mit dem Aufstellen der Signale wird das gewünschte Verkehrsregime nicht erreicht. Eine sehr sorgfältige Planung und Begleitung ist deshalb in jedem Fall erforderlich.

Gutachten:

Es ist ein Gutachten in Form eines Berichtes zu erstellen. Die erwarteten Inhalte werden im SVSA Merkblatt aufgelistet.

6. Das wichtigste Kriterium – die Betriebsgeschwindigkeit

Vor der letzten Revision der Signalisationsverordnung, im Herbst 2001, orientierte das ASTRA die Behörden der Kantone und die Öffentlichkeit:

Mit der Revision der SSV wird die Einrichtung von Zonen mit Tempo-Beschränkungen vereinfacht, indem den Kantonen und Gemeinden bei der Anordnung von flankierenden Massnahmen, die sicherstellen sollen, dass tatsächlich langsamer gefahren wird, grösstmögliche Freiheit eingeräumt wird.

Diese Neuerung der grösstmöglichen Freiheit ist begrüssens- und bedenkenswert. Tatsächlich eröffnet sie neuartige Massnahmen der systematischen Verkehrsberuhigung. Bauliche Massnahmen können ergänzt oder gar ersetzt werden durch Öffentlichkeitsarbeit oder konsequente Kontrollen. Allerdings muss die Behörde sich im **Gutachten** vorgängig darüber äussern, **wie das angestrebte Ziel der Verkehrsberuhigung erreicht werden soll** (Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen).

Für die Vollzugsbehörden wird die Arbeit damit allerdings nicht einfacher. In Zukunft wäre Verkehrsberuhigung mit der Gestaltung einer guten Torsituation und dem Ersatz der übrigen baulichen Massnahmen durch beispielsweise systematische Geschwindigkeitskontrollen von den gesetzlichen Bestimmungen her denkbar. Ist das auch realistisch? Aus meiner Sicht vorläufig nicht.

Ein Blick zurück in die Geschichte des Flanierzonenversuchs und auch die Erfahrungen mit Tempo-30 Zonen in der Gemeinde Bern zeigen, dass es bis anhin nicht populär war, in verkehrsberuhigten Zonen mit repressiven Massnahmen (Geschwindigkeitskontrollen) vorzugehen. Aus Imagegründen wurde die Möglichkeit von Geschwindigkeitskontrollen in Burgdorf nicht benutzt. Ausserdem hat gerade der Flanierzonenversuch Burgdorf gezeigt, dass bauliche Massnahmen weiterhin nicht durch aufklärerische Massnahmen ersetzt werden können. Echte Verkehrsberuhigung ist damit weiterhin sicher nicht zum Nulltarif zu haben.

Mir scheint also gerade im Innerortsbereich und ganz speziell in verkehrsberuhigten Bereichen besonders wichtig, dass die signalisierte Höchstgeschwindigkeit nachhaltig und mit wirksamen Massnahmen durchgesetzt wird.

In der Departementsverordnung des UVEK über die Tempo-30 Zonen und die Begegnungszonen wird neu eine Kontrolle der realisierten Massnahmen gefordert: *Die realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.*

Diese Vorschrift ist nach unserem Dafürhalten ein wichtiges Instrument der Qualitätssicherung. Nach schwierigen Erfahrungen sind wir in der kantonalen Praxis vor 2 Jahren dazu übergegangen, Nachkontrollen bereits in der Zustimmungsverfügung einzufordern. Die Fristen für die Geschwindigkeitsnachmessungen haben wir mit 6 Monaten bewusst kurz angesetzt.

Diese Nachmessungen müssen sowohl in Begegnungszonen wie auch in T-30 Zonen vorgenommen werden. Aufgrund der Todesfallwahrscheinlichkeit bei einer Kollision *Auto mit Fussgänger* ist das Problem der zu hohen Betriebsgeschwindigkeiten bei den T-30 Zonen deutlich gravierender, weil das Risiko tödlicher Verletzungen bei Kollisionen mit 40km/h oder mehr stark ansteigt.

Die heutige bernische Praxis zielt also dahinaus, die leider noch vielfach registrierten zu hohen Betriebsgeschwindigkeiten in bestehenden Zonen mit geeigneten Massnahmen herunterzubringen und bei neuen Vorhaben von anfang an auf eine gute Qualität zu achten.

Schluss: Verkehrsberuhigung soll nicht punktuell sondern flächendeckend geplant werden (ein gutes Beispiel ist die Stadt Bern).

Geschwindigkeitsnachmessungen in verkehrsberuhigten Zonen sind zur Qualitätssicherung nötig und wichtig. „Vision Zero“, keine schlimmen Unfälle soll zuerst auch in verkehrsberuhigten Zonen erreicht werden. Von diesem Ziel ist unsere Praxis geprägt.

Signalisation

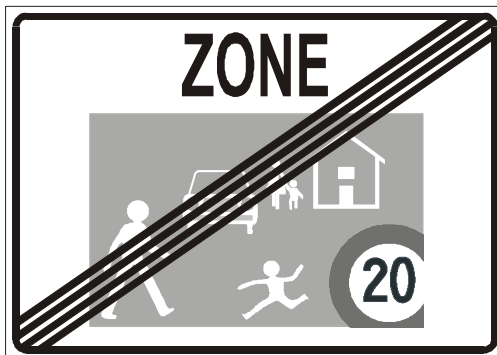
- SSV Art. 2a + 22b
- „Begegnungszone“ (2.59.5)
 - „Ende der Begegnungszone“ (2.59.6)

Markierung

Nur unerlässliche Markierungen wie Parkfelder, Sperrflächen etc. gestattet. Bestehende Längsmarkierungen (Mittellinien, Randlinien) müssen entfernt werden.

Vorgehen

- Ortspolizeibehörde stellt Gesuch an SVSA für eine Begegnungszone
- Allenfalls Besprechung mit Gemeindevertretern und SVSA (Machbarkeit der Zone, Anforderungen, etc.). Je nach Projektfortschritt weitere Begleitung durch SVSA erforderlich
- Bereinigung des Projektes zwischen Auftraggeber, Projektleiter und SVSA
- Zustimmung SVSA mit Bezug auf Ausführungspläne und Termin (konkretes Datum) für Nachkontrolle der Zone
- Unaufgeforderte Zustellung der Resultate an SVSA (Terminkontrolle durch SVSA)
- Wenn nötig Nachbesserungen / Korrekturen ausführen



Begegnungszone

Merkblatt für die Beurteilung

1. März 2002

Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern, Dienststelle
Verkehrstechnik

Schermenweg 5, Postfach, 3001 Bern
Telefon: 031/634 24 07 Telefax: 031/634 24 49

Gesetzliche Grundlagen

SSV Art. 2a ⁵ Die Signale „Tempo-30-Zone“ (2.59.1), „Begegnungszone“ (2.59.5) und „Fussgängerzone“ (2.59.3) sind nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig.

SSV Art. 22b ¹ Das Signal „Begegnungszone“ (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt (*¹), dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

² Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

³ Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

(*¹) → inkl. Strassenbahnen

Eidg. Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen

Normen

Keine zwingenden Anforderungen, Hinweise aus SN 640 210 – 640 213

Grundsätze

- Strassentyp: Alle Strassen ohne Hauptstrassen, Einbezug anderer verkehrsorientierter Strassen zulässig (ausnahmsweise)
- Geltungsbereiche: Wohn- oder Geschäftsbereiche, welche eine abgrenzbare Einheit bilden und Strassen mit möglichst gleichartigem Charakter aufweisen
- Zonengrösse: Keine Einschränkung
- Verkehrsrechtliche Massnahmen:
 - Immer Rechtsvortritt
 - Fussgängerstreifen unzulässig
 - Parkfelder, Sperrflächen zur optischen Einengung, bauliche Elemente
 - Verdeutlichung des Zonencharakters mit besonderen Markierungen gemäss Norm SN 640 851 möglich

- Zoneneingang: - Klar und kontrastreich gestaltetes Eingangstor (Lenker muss auf 20 km/h abgebremst werden)
- In der Mittelwahl ist die Behörde frei
- Nachkontrolle: - Zwingend 6 Monate nach Einführung und Änderung der Zone

Gutachten

Das nach Art. 32³ SVG und 108⁴ SSV erforderliche Gutachten ist in Form eines Berichtes mit folgendem Inhalt zu erstellen:

- Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen
- Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Strassenhierarchie der Ortschaft oder von Teilen der Ortschaft
- Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung
- Resultate von Geschwindigkeitsmessungen zur Angabe des vorhandenen Geschwindigkeitsniveaus (V_{50} und V_{85})
- Ermittlung des DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr)
- 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, aufgeteilt in Realisierungsphasen mit jeweils frühest möglichem Ausführungszeitpunkt
- Detailpläne baulicher und/oder gestalterischer Massnahmen

Beispiel Burgistein Tempo 30 in zwei Quartieren „pragmatisch und konkret“

Beat Wyss,
Gemeinderat Tiefbau, Burgistein

Tagung

„Tempo 30- und Begegnungszonen –
Umsetzungsstrategien für den Kanton Bern“

17. Juni 2003, BEA Expo, Bern

Einführung Tempo Zone 30 in Burgistein

Unsere Gemeinde ist eine typische Streusiedlung mit ca. 37 km Gemeindestrassen. Mit der Zeit entwickelten sich drei Kerne: Pfandersmatt, Burgiwil und Burgistein Dorf. Da unsere Gemeindestrassen relativ eng sind, die breiteste Stelle befindet sich im so genannten „Badersmaad“ wo sie eine Breite von 4m 50 aufweist, und die engste Stelle im „neuen Strässli“ 3m 20, sah sich im Jahr 1961 der Gemeinderat gezwungen sämtliche Strassen in Burgistein mit 40 Stundkilometern zu beschränken. An allen Ortseinfahrten wurde eine Signalisation 40 aufgestellt im Glauben so der damaligen „Raserei“ Abhilfe zu schaffen. Durch Zonenplanrevisionen wurde neues Bauland ausgeschieden, so im Gebiet Hofacker, Niederschöneegg, bei der Kirche und im Gebiet Rothmettlen wo sich heute auch die Gemeindeverwaltung befindet.

Im Gebiet „Hofacker“ einer unübersichtlichen Kurve wurden 4 Wohnhäuser gebaut, respektive geplant. (Bild) Das kantonale Strasseninspektoramt legte den Standort der Ausfahrt fest. Die daraus ergebene Situation ergab die Sichtlinie nach links und rechts und war nur mit einer Temporeduktion auf 30 Stundenkilometer auf der Hofackerstrasse möglich. Die Tempolimit 30 wurde zur Baubewilligungsaufgabe. Die Idee „Zone 30“ war geboren.

Zur gleichen Zeit bildete sich in Burgistein ein Elternrat zwecks Schulwegsicherung. Einen kurzen Moment lang liefen die Abklärungen zweigleisig. Ein Augenschein vor Ort mit Herr Leu vom Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamt ergab eine negative Antwort, weil eine Tempo „30 Zone“ nur mit horizontalen und vertikalen Hindernissen möglich sei. Mit diesen einengenden Massnahmen konnte sich der Gemeinderat nicht einverstanden erklären.

Das Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamt verlangte Abklärungen durch ein Planungsbüro.

Ich habe vorhin erwähnt dass ein kurzer Moment lang die Abklärungen zweigleisig gelaufen wären. Der Elternrat hatte im Vorfeld Herr Gerhard Schuster vom Büro Rundum in Thun zwecks Abklärungen zugezogen, er war nicht der gleichen Meinung wie Herr Leu vom Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamt.

Die Signale „Zone 30“ waren eingekauft, also wurden sie auf mein Bestreben hin auch an den von mir bestimmten Stellen aufgestellt, Bewilligung hin oder her. Mit Herr Schuster habe ich noch einmal Kontakt aufgenommen. Herr Schuster hat der Gemeinde Burgistein zu sehr! sehr! günstigen Bedingungen ein Gutachten zuhanden des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt ausgearbeitet. Nachdem der ganze Schreibkram nach Bern gesandt war, warteten der Gemeinderat und der Elternrat gespannt auf eine Stellungnahme vom Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt.

An der Frühlingsversammlung 2002 der Einwohnergemeinde Burgistein orientierte ich die anwesenden Bürger über den Stand der Dinge, dass prinzipiell noch nichts bewilligt ist, dass Sie sich an „Tempo 30“ gewöhnen könnten und noch keine Repressalien zu erwarten wären. Als Gedächtnisstütze monierten wir in der Zone Weierboden im Gebiet Hofacker, im Schulweggebiet Burgiwil ein Geschwindigkeitsmessgerät „Speedy“ genannt, so konnte jede Autofahrerin und jeder Autofahrer sich selbst kontrollieren und sehen wie schnell er fährt. Die Auswertungen die unterschiedlich ausgefallen sind haben wir dem Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt nachgeliefert.

Herr Ballmann vom vorgenannten Amt setzte sich vor Ort auch in Kenntnis und am 21. Januar 2003 wurde dem Gemeinderat die Zustimmungsverfügung zugestellt. (siehe Verfügung)

Im Februar 2003 konnte die Massnahme „Zone 30“ im Weierboden bis Kirche, und „Zone 30“ im Burgiwil im Amtsanzeiger publiziert werden.

Am 18. Februar 2003 ist eine Verwaltungsbeschwerde von einem Anwohner eingegangen dem die „Zone 30“ zu eng gesteckt war. Am so genannten runden Tisch, unter der Führung des Regierungsstatthalters des Amtes Seftigen konnte die Angelegenheit bereinigt werden und der Einsprecher zog seine Einsprache zurück.

Ab Mitte Mai 2003 ist in einer typischen Streusiedlung wie Burgistein „Zone 30“ rechtsgültig. Der Gemeinderat und der Elternrat geben der Hoffnung Ausdruck mit dieser Massnahme zur Sicherheit der Schulkinder, Fussgängern und allen Verkehrsteilnehmern beigetragen zu haben.

Beispiel Spiez Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“

Renato Heiniger,
Polizeiinspektor Spiez

Gerhard Schuster,
Mobilitätsberater EnergieSchweiz für Gemeinden,
Thun

Tagung

„Tempo 30- und Begegnungszonen –
Umsetzungsstrategien für den Kanton Bern“

VERKEHRSBERUHIUNG IN SPIEZ

PILOTPROJEKT Bürg-/Schachengebiet

Mit dem Infobus im Quartier



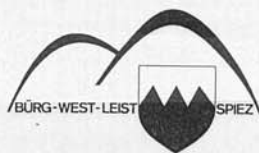
Mittwoch 16. Juni 1999 10.00-12.00 und 14.00-19.30
Standort: Parkplatz Bürgstrasse bei Einfahrt Buchenweg

Donnerstag 17. Juni 1999 10.00-12.00 und 14.00-19.30
Standort: Parkplatz Katholische Kirche

Für Fragen und Anregungen stehen Ihnen Informationen und der Verkehrsplaner Gerhard Schuster gerne zur Verfügung.



GEMEINDE SPIEZ



2000
Energie 2000

Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“



Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“

SPIEZ am Thunersee mit der schönsten Bucht Europas

- 12'500 Einwohnerinnen und Einwohner (EW)

Hauptort Spiez mit rund 7'500 EW und die vier Aussenbezirke, bei uns Bäuerten genannt:

- Einigen/Gwatt 1'600 EW
- Faulensee 1'250 EW
- Hondrich 900 EW
- Spiezwiler 1'250 EW

Die Gemeinde ist weitläufige. Erstreckt sich von Thun (Gwatt) bis Krattigraben nach Faulensee und wird abgegrenzt durch den Thunersee und Hondrichhügel, resp. Kander.



Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“

SPIEZ = Verkehrsknotenpunkt

- sehr gut mit dem öV erschlossen, an der Lötschberglinie (NEAT)
- Autobahnanschluss Spiez - Hamburg
- Autostrasse Spiez - Interlaken (Spiez kann umfahren werden)

Wichtige Verbindungen

- Interlaken
- Kandertal
- Simmental

Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“



Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“

SPIEZ Verkehr / Politik

Verkehr = wie in anderen Gemeinden ein Dauerthema
Gemeinde Spiez hat ein Gemeindepapament (Grosser Gemeinderat mit 36 Mitgliedern)

Für Verkehrsfragen inkl. öV ist auf Verwaltungsebene die Abteilung Sicherheit zuständig. Die Sicherheitskommission ist die Ortspolizeibehörde gemäss Strassenpolizeiverordnung.

Unser Dienstchef Verkehrstechnik ist zugleich bfu-Sicherheitsdelegierter (ausgebildeter Polizist).

Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“

SPIEZ Schulwegsicherung

Schulwegsicherung hatte in den letzten 15 Jahren eine grosse Bedeutung.

Punktuelle verkehrssichernde Massnahmen eingeführt:

- Vertikalversätze und Horizontalversätze auf einzelnen Strassenzügen (Schulwege)
- Tempo 30 im Dörfli Einigen
- Warteräume bei bestehenden Fussgängerstreifen verbessert
Anbringung von Leitplanken

Im Budget sind pro Jahr CHF 60'000.-- für verkehrssichernde Massnahmen vorgesehen.

Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“

SPIEZ Andere Beispiele

- Massnahmen bei Schulanlagen (Signalisation, Markierung von Schachbrettfeldern oder „Achtung Kinder“)
- Bau von Mittelinseln auf bestehenden FSG
- Markierungen von Längsgehwegen
- neue „einfache“ Gehwege entlang problematischer Strassen realisiert
- Trottoirfahren von Faulensee nach Spiez und von Einigen nach Spiez
- Pläne ausgearbeitet für OberstufenschülerInnen „empfohlene Schulwegrouten“

Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“



Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“

Quartier Bürg 1250 E



Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“

Projektablauf / Öffentlichkeitsarbeit

- Beginn Februar 1999
- Infobus im Quartier 2 Tage im Juni 1999
- Öffentliche Infoveranstaltung 9. November 1999
- Mitwirkung März 2000
- Offizielle Eröffnung Dezember 2000

Begleitet von 5 Arbeitsgruppensitzungen und verschiedenen Medienauftritten

Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“

Intensiver Kontakt mit der Bevölkerung



Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“

Wettbewerb mit Kindern



Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“

Bestehende Massnahmen im Quartier



Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“

Strittigster Punkt: Einfahrt Quartier Bürg



Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“

Schrittweise Planung/Einführung der Tempo 30-Zonen

2002 Strättlihügel im Gwatt (realisiert)

2003 Spiezmoos/Spiezberg

2004 Bühl/Eichhalde

2005 Kornweidli/Neumatte und Hollee in Einigen

2006 Grueb/Platte und Talbode/Lochmühle im Spiezwiler

2007 Bürgost/Kirschgarten in Faulensee

2008 Gumperstal in Hondrich; Gütetal in Faulensee

Grobkonzept Sicherheitskommission

Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“

Umsetzung 2003

Spiezmoos/Spiezberg

- 2002 Planung Tempo 30-Zone Spiezmoos/Spiezberg
- August Mitwirkung der Bevölkerung über Spiezinfo
Positive Rückmeldungen
- 2003 Umsetzung der Tempo 30-Zone

Tempo 30 im Wohnquartier „kommunikativ und partizipativ“

