

# Verkehrsberuhigung



Verkehrsberuhigung in den Quartieren

Strategie und Vorgehenskonzept des Gemeinderats

Mai 2008



## Inhaltsverzeichnis

Einleitung: Worum geht's? .....	3
Generelle Überlegungen .....	3
Tempo 30 .....	3
Begegnungszonen .....	4
Lebensraum Quartier .....	4
Strategie .....	5
Grundsatz .....	5
Regimes .....	5
Gestaltung des Strassenraums .....	5
Vorgehen .....	5



## **Einleitung: Worum geht's?**

Gestützt auf die bisherigen Erfahrungen mit Verkehrsberuhigungsprojekten hat der Gemeinderat eine Strategie für Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Quartieren und ein entsprechendes Vorgehenskonzept beschlossen.

## **Generelle Überlegungen**

Das Bedürfnis nach Verkehrsberuhigung kann aus zwei Gründen entstehen.

- Es besteht aus fachlicher Sicht Handlungsbedarf (Verkehrssicherheitsdefizite), welche sich mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen lösen lassen.
- Ein Quartier, Interessengruppen oder einzelne Bewohnende wünschen Massnahmen, weil die Meinung besteht, dass Quartierbewohnerinnen und -bewohner durch den motorisierten Verkehr im Quartier gefährdet sind.

Im ersten Fall ist es die Aufgabe der öffentlichen Hand, für das allgemeine Wohl – möglicherweise auch gegen den Willen der Betroffenen – Massnahmen zu realisieren. Im zweiten Fall müssen die Bedürfnisse aller Betroffenen berücksichtigt werden. Hier soll der Quartierverein eingeschaltet werden. Erst wenn nachweislich (repräsentative Umfrage, Unterschriftensammlung usw.) eine deutliche Mehrheit der Betroffenen ein Verkehrsberuhigungsprojekt befürwortet sollten entsprechende Arbeiten gestartet werden.

Aus diesen Gründen sollte auf die flächendeckende Einführung verzichtet und vielmehr ein auf die Bedürfnisse der Quartiere abgestimmtes Vorgehen angestrebt werden. Die bisherigen Erfahrungen haben zudem gezeigt, dass aus Ressourcengründen nicht alle Quartiere gleichzeitig bearbeitet werden können.

Das Verkehrsverhalten wird mehr über die Gestaltung des Strassenraums als über die Signalisation beeinflusst. Deshalb kommt seiner Gestaltung bei allen Regimes eine grundlegende Bedeutung zu. Deshalb soll - neben den Verkehrsberuhigungsprojekten in den Quartieren - bei allen baulichen Massnahmen an Strassen (Werkleitungsarbeiten, Belagssanierungen) geprüft werden, ob die aktuelle Strassenraumgestaltung der Funktion und dem zugeordneten Regime der Strasse entspricht. Falls nicht, wird dies zusammen mit den baulichen Massnahmen verbessert. Somit kann entsprechend der beschränkten Ressourcen optimal und in sinnvollen Synergien dem Aspekt Rechnung getragen werden, dass das Verkehrsverhalten mehr über den Strassenraum als über die Signalisation beeinflusst wird.

### **Tempo 30**

Jedes Quartier hat seine Eigenheiten, sowohl bezüglich der räumlichen Aspekte wie auch der Bedürfnisse der Quartierbevölkerung. Grosse Befürchtungen der Quartierbevölkerung bestehen bezüglich einer möglichen Zunahme des Durchgangsverkehrs (z.B. bei Aufhebung der Fahrverbote mit Zubringerdienst gestattet) und dem Verlust von Sicherheit, insbesondere für die Kinder und Jugendlichen (wegen Entfernung der Fussgängerstreifen). Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind zwar in der Regel erwünscht, aber möglichst ohne dass man dadurch persönlich eingeschränkt wird.

Die Erfahrungen haben gezeigt, dass die unterschiedlichen Meinungen nur sehr schwer koordiniert und zu einem Konsens gebracht werden können, wenn das Projekt nicht von einer deutlichen Mehrheit der Quartierbewohnenden selber verlangt wird. Demnach müssen herkömmliche Verkehrsberuhigungsprojekte (wie Tempo 30-Zonen-Einführung) von der öffentlichen Hand voran getrieben werden (Festlegung des weiteren Vorgehens nach der Mitwirkung, Durchführung der notwendigen Verfahren, Umsetzung der ersten Massnahmen), auch wenn dagegen einzelne Eingaben oder Einsprachen erfolgen.

## Begegnungszonen

Es ist zwischen Begegnungszonen in **Ortszentren** und in **Wohnquartieren** zu unterscheiden. In **Ortszentren** sind Begegnungszonen eine Alternative zu Fussgängerzonen. Die beiden Begegnungszonen in der Innenstadt von Burgdorf haben sich bewährt, auch wenn im Kornhausquartier bis heute von Seiten der Geschäfte wenig Nutzen daraus gezogen wird. Es stellen sich für Burgdorf folgende grundsätzlichen Fragen:

- Welche Ausdehnung soll(en) die Begegnungszone(n) Innenstadt schlussendlich erhalten? Soll(en) sie die ganze Innenstadt umfassen?
- Kann und soll die Attraktivität des Kornhausquartiers über eine Aufwertung der Begegnungszone erreicht werden?
- Wie geht es weiter in der Oberstadt?

Bei den **Wohnquartieren** ersetzt die Signalisation „Begegnungszone“ die frühere „Wohnstrasse“. Es geht also um den Schutz der Fussgängerinnen, insbesondere der Kinder. Hier soll mit dem Signal Begegnungszone gezeigt werden, dass jederzeit mit spielenden oder auf die Strasse springenden Kindern bzw. sich darauf aufhaltenden Bewohnerinnen und Bewohnern zu rechnen ist. In Burgdorf haben wir diesbezüglich langjährige Erfahrungen in den Quartieren Fink und Eymatt, in welchen sich die Wohnstrassensignalisation bewährt hat. Allerdings wurde dieses Regime bereits beim Bau der Quartiere eingeführt und die Strassenraumgestaltung darauf abgestimmt. Diese Tatsache war auch Teil der Vorgaben, welche Bauinteressierte bei der Entstehung des Quartiers akzeptieren mussten.

Der Fink und die Eymatt sind auch sehr gute Beispiele dafür, wie mit wenigen Signalisationsmassnahmen und einer geeigneten Gestaltung des öffentlichen Raums ein Regime sichtbar gemacht werden kann, welches auch ohne Kontrolle eingehalten wird.

Die Diskussion im Zusammenhang mit dem flächendeckenden Tempo 30-Projekt 2005 hat zudem gezeigt, dass es sinnvoll sein könnte, bei allen Bildungsinstitutionen vom Kindergarten bis zur Fachhochschule eine Begegnungszone auszuscheiden (vgl. auch Interpellation der SP-Fraktion). In diesem Fall müsste allerdings geprüft werden, ob die betroffenen Quartiere oder Teile davon – in Anlehnung an die Erfahrungen im Fink und in der Eymatt - ebenfalls einer Begegnungszone zugewiesen werden sollten. Das könnte zu einfachen und übersichtlichen Signalisationen führen.

## Lebensraum Quartier

Aufgrund der Erfahrungen mit den Projekten Lebensraum Quartier (vgl. Zwischenbericht) wurden einzelne Vorgehensmodule erarbeitet, welche untereinander kombinierbar sind und teilweise auch für herkömmliche Verkehrsberuhigungsprojekte eingesetzt werden können:

- |                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| Modul „ <b>Grundlagen</b> “          | - Problemanalyse aufgrund einer Quartierbegehung   |
| Modul „ <b>Regimes</b> “             | - Wahl des Verkehrsregimes und Massnahmenentwicklung   |
| Modul „ <b>Information</b> “         | - Information und Mitwirkung   |
| Modul „ <b>Partizipation</b> “       | - Beteiligung der Betroffenen, Aufbau einer Projektorganisation im Quartier                              |
| Modul „ <b>Lebensraum Quartier</b> “ | - Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen und Zusammen mit den Betroffenen im Rahmen von Workshops usw. |

Die bisherigen Arbeiten haben zudem gezeigt, dass die Akzeptanz von Massnahmen in einem Quartier am besten ist, wenn die Betroffenen eng miteinbezogen sind. Allerdings funktioniert das nur, wenn in einem Quartier genügend Personen bereit sind, sich zugunsten des Verkehrsberuhigungsprojekts zu engagieren. Dies muss von Beginn an sichergestellt werden.

## **Strategie**

### **Grundsatz**

Die Stadt Burgdorf strebt grundsätzlich in allen Quartieren – ausgenommen auf verkehrsorientierten Strassen – verkehrsberuhigte Strassen an. Grundsätzlich soll es in der Stadt noch drei Geschwindigkeitsregimes geben: Tempo 50, 30 und 20.

Verkehrsberuhigungsprojekte werden quartierweise und zeitlich gestaffelt durchgeführt. Voraussetzung dazu ist ein Gesuch des Quartiervereins, in welchem nachgewiesen wird, dass die Quartierbevölkerung mehrheitlich solche Massnahmen wünscht. Davon ausgenommen sind Fälle, in welchen Verkehrsberuhigungsmassnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet werden sollen resp. müssen.

Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden schrittweise eingeführt (am Anfang des Projekts ein Minimum an Massnahmen), deren Wirksamkeit laufend überprüft und - wo notwendig - mit zusätzlichen Massnahmen (sei es gestalterischer, signalisationstechnischer, baulicher oder polizeilicher Art) ergänzt.

### **Regimes**

In der Regel sind in den Quartieren - insbesondere aus ökonomischen Gründen - Zonen und nicht einzelne Streckensignalisationen vorzusehen. Begegnungszonen sollen bei Bildungsinstitutionen - in einem ersten Schritt bei solchen der Unterstufen (Kindergärten und Unterstufenschulanlagen) - und in Wohnquartieren eingesetzt werden. Vor der Einführung einer Begegnungszone bei Bildungsinstitutionen ist zu prüfen, welche Teile des Quartiers ebenfalls derselben Begegnungszone zugewiesen werden sollen.

In der Innenstadt ist zu prüfen, ob die ganze Innenstadt einer Begegnungszone zugewiesen werden kann und welche Voraussetzungen dazu erfüllt sein müssen. Aufgrund dieser Abklärungen wird der Gemeinderat das weitere Vorgehen mit den Vertretenden der Innenstadtteile diskutieren.

Wo sinnvoll und möglich, sollen ganze Quartiere oder grössere Quartierteile einer Begegnungszone zugewiesen werden. In den übrigen Quartieren oder Quartierteilen sollen Tempo 30-Zonen eingerichtet werden.

Streckensignalisationen Tempo 40 werden durch solche mit Tempo 30 ersetzt, sofern in diesen Bereichen nicht eine Zonensignalisation angestrebt wird. Neben den herkömmlichen Verkehrsberuhigungsprojekten wird auch der Projektansatz Lebensraum Quartier weiterverfolgt. Ziel dieses Ansatzes ist nach wie vor die Reduktion der Signalisations- und Markierungsmassnahmen, die durch eine durch das Quartier entwickelte, verkehrsberuhigende Gestaltung des Strassenraums ersetzt werden. Quartiere, in welchen Verkehrsberuhigung erwünscht ist, können sich auch für die Durchführung des Projektansatzes Lebensraum Quartier bewerben (vgl. Abschnitt Vorgehen). Das Projekt Lebensraum Quartier Nord wird weitergeführt.

### **Gestaltung des Strassenraums**

Der Gestaltung des Strassenraums kommt im Zusammenhang mit der Verkehrsberuhigung eine grundlegende Bedeutung zu. Sowohl bei Verkehrsberuhigungsprojekten wie bei allen baulichen Massnahmen an Strassen (Werkleitarbeiten, Belagssanierungen) muss geprüft werden, ob die aktuelle Strassenraumgestaltung der Funktion und dem zugeordneten Regime der Strasse entspricht. Falls nicht, wird dies zusammen mit den baulichen Massnahmen verbessert.

### **Vorgehen**

In allen Fällen, in welchen die Massnahmen nicht durch die Behörden verfügt werden, wird in folgenden Schritten vorgegangen:

1. Gesuch des Quartiervereins zur Prüfung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen.
2. Beschluss des Gemeinderats über das weitere Vorgehen und einen Rahmenkredit.
3. Durchführung des Moduls „Grundlagen“ unter Einbezug der Bevölkerung .
4. Durchführung des Moduls „Regimes“. Festlegung des Regimes (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone) sowie Priorisierung und Bezeichnung der Massnahmen. Durchführung der notwendigen rechtlichen Verfahren.
5. Realisierung der Verkehrsberuhigungsmassnahmen, wobei ein schrittweises Vorgehen gewählt wird. Zuerst wird das Regime mit dem minimal notwendigen Einsatz von Signalisations-, Markierungs- und baulichen Massnahmen eingeführt. Die Wirksamkeit der Massnahmen wird laufend überprüft und wo notwendig werden zusätzliche Massnahmen angeordnet.

Begleitet wird der ganze Prozess ab Punkt 3 durch das Modul „Information“.

Auf Antrag des Quartiervereins und wenn die Voraussetzungen gegeben sind kann der Gemeinderat die Erweiterung des Projekts hin zum Ansatz „Lebensraum Quartier“ beschliessen (Module „Partizipation“ und „Lebensraum Quartier“). Voraussetzungen dazu sind:

- Bereitschaft des Quartiervereins, die Federführung des Projektes gegenüber dem Quartier zu übernehmen.
- Liste einer genügenden Anzahl Personen, welche bereits sind, sich über längere Zeit (min. 1 bis 2 Jahre) im Projekt zu engagieren.

Burgdorf, 17. Juni 2008 Hb/eg