

[Startseite](#) » [Medienservice](#) » [Magazin UMWELT](#) » [Umweltschutz 4/1998](#) » Mehr Lebensqualität in Tempo-30-Zonen

UMWELTSCHUTZ 4/1998

Mehr Lebensqualität in Tempo-30-Zonen

Tempo-30-Zonen verbessern die Sicherheit und entlasten die Wohnquartiere von der Lärm- und Luftbelastung des Strassenverkehrs.

Eine neue Umfrage in 25 Kantonen und 106 Gemeinden bestätigt die vorteilhafte Wirkung von niedrigeren Geschwindigkeiten in Tempo-30-Zonen. Die vom BUWAL angeregte Untersuchung leistet mit ihren Empfehlungen zur Realisierung weiterer Zonen einen wertvollen Beitrag zur Umsetzung der kantonalen Massnahmenpläne, welche die Luftqualität verbessern wollen.

Von Felix Reutimann

Viele der kantonalen Massnahmenpläne zur Luftreinhaltung verlangen in Gebieten mit übermässiger Luftbelastung Verkehrsberuhigungs-Massnahmen für Wohnquartiere. Ein Mittel dazu sind generell tiefere Geschwindigkeits-Limiten, was in der Praxis vorwiegend der Signalisation von Tempo-30-Zonen gleichkommt.

Die Möglichkeit der Zonensignalisation besteht in der Schweiz seit bald zehn Jahren. Gesetzliche Grundlage der Signalisation für mehrere Strassenzüge mit gleichartigen Merkmalen bildet die auf 1. Mai 1989 in Kraft gesetzte Revision der Signalisationsverordnung sowie die dazu erlassene Weisung des Eidg. Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) vom 3. April 1989. In der Mehrzahl der Fälle haben die Gemeinden Tempo-30-Zonen - zum Teil in Kombination mit Parkierungsvorschriften - geschaffen.

Eine vom BUWAL mitinitiierte und diesen Winter erscheinende Untersuchung des Cercl'Air zeigt, dass Städte und grössere Gemeinden aktiv an der Umsetzung arbeiten. Vor allem in kleineren Gemeinden hapert es jedoch mit der Schaffung von beruhigten Verkehrszonen, obwohl die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) in den Ortskernen auch hier vielerorts überschritten werden.

Positive Erfahrungen im benachbarten Ausland

Erhebungen und Vergleichsmessungen vor und nach Einführung von Tempo-30-Zonen wurden im norddeutschen Buxtehude bereits in den 80er Jahren durchgeführt. Als wichtigste Ergebnisse resultierten dort die Entlastung der Altstadt vom Durchgangsverkehr, eine Verbesserung von Verkehrssicherheit und Lebensqualität in den Strassenräumen, gedämpfte und gleichmässige Geschwindigkeiten sowie die Reduktion der Lärm- und Abgasemissionen. Im Rahmen des Forschungsvorhabens Flächenhafte Verkehrsberuhigung machten auch andere deutsche Städte ähnliche Erfahrungen.

Im österreichischen Graz, wo mit Ausnahme der Hauptstrassen seit 1992 eine generelle Tempo-30-Limite gilt, streichen Untersuchungen vor allem

die höhere Verkehrssicherheit sowie die Reduktion von Stickoxid (NO_x)-Emissionen und Lärmpegel hervor. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden ging auf dem gesamten Stadtgebiet um 22% zurück. Dies entspricht einer jährlichen Reduktion der Unfallopfer um gut 250 Personen. Die gesundheitsschädigenden NO_x-Emissionen nahmen in den Tempo-30-Zonen um 24% und in der gesamten Stadt um 2% ab.

Klare Vorteile von Tempo-30-Zonen

Die vom BUWAL angeregte Umfrage fasst die Ergebnisse aus 25 Kantonen und 106 Gemeinden mit über 450 Tempo-30-Zonen zusammen. Gestützt auf die praktischen Erfahrungen in der Schweiz lassen sich folgende positive Schlussfolgerungen ziehen:

- Die Geschwindigkeiten nehmen ab und das Fahrverhalten wird ruhiger. Insbesondere die maximal gefahrenen Geschwindigkeiten gehen zurück. Die Temporeduktion vermindert den Schleichverkehr durch die Quartiere. Ein Zeitverlust als Folge der niedrigeren Reisegeschwindigkeit ist dagegen nicht spürbar.
- Die Verkehrssicherheit steigt: Anzahl und Schwere von Unfällen mit Personenschaden haben abgenommen. Die Wege für Schulkinder sind weniger gefährlich, und auch die übrigen Fussgänger fühlen sich sicherer.
- Das Wohnumfeld verbessert sich. Es entstehen neue Freiräume im Quartier mit verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten. Das Überqueren der Strassen ist einfacher. Auch das Rad fahren wird erleichtert. Zudem können durch die Zonensignalisation Verkehrsschilder vereinheitlicht und eingespart werden.
- Tempo 30 dient auch dem Umweltschutz. Das Brechen der Geschwindigkeitsspitzen reduziert den Lärm und kommt der Luftqualität im Quartier zugute. Die Möglichkeit, früher versiegelte Verkehrsflächen durch Pflanzen zu beleben, verbessert die Quartierökologie.

Praktische Erfahrungen mit den rechtlichen Grundlagen

Aufgrund der Erfahrungen werden die rechtlichen Grundlagen für Tempo-30-Zonen in den befragten Kantonen und Gemeinden unterschiedlich eingeschätzt. Die Rückmeldungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Mehrheit der Befragten befürwortet die Abgrenzung der Zone. Demnach darf Tempo 30 nur auf Strassen mit gleichartigen Merkmalen eines abgegrenzten Gebietes - mit Ausnahme von signalisierten Haupt- und Nationalstrassen - eingeführt werden. Eine Minderheit verlangt eine Vereinfachung der Weisungen und möchte die Temporeduktion auch auf Hauptstrassen verfügen können.
- Etwa zwei Drittel der Gemeinden wünschen sich eine Flexibilisierung der Zonenfläche. Im Gegensatz zu den schweizerischen Vorschriften gibt es in Deutschland und Österreich keine Begrenzung des eingezonten Tempo-30-Gebiets. Bei der Planung der Zonen wird die Vorgabe allerdings zumeist nicht als zu einschränkend empfunden.
- Statt wie heute nur zwei möchten einige Städte drei verschiedene Massnahmen pro Zone signalisieren können - so etwa die Geschwindigkeitsbegrenzung, Parkverbote ausserhalb der Parkfelder und blaue Zone.
- Nach Ansicht vieler Gemeinden sollten Fahrbahnmarkierungen - wie Tempo-30-Signale auf der Strasse - erlaubt sein.

- Mit dem verlangten Gutachten erklären sich die meisten Gemeinden und Kantone einverstanden, bietet dieses doch einen objektiven Beurteilungsmassstab sowie eine gute Diskussionsgrundlage.

Empfehlungen für Verkehrsberuhigungs-Massnahmen

Hauptinhalt der Studie bilden verschiedene Empfehlungen zur Planung und Durchführung von Verkehrsberuhigungs-Massnahmen in Wohnquartieren. Die Tipps beruhen auf praktischen Erfahrungen seit Einführung der Tempo-30-Regelung in der Schweiz. Gemeinden, welche ebenfalls solche Zonen planen, finden nachfolgend Anregungen für eine erfolgreiche Realisierung:

- Unabhängig von wem die Initiative für eine Tempo-30-Zone stammt, muss ein Meinungsbildungsprozess stattfinden. Denn es ist zentral, dass eine Mehrheit der betroffenen Bevölkerung und der planenden Amtsstellen hinter dem Projekt steht.
- Gemeinden und Kantone sollten die notwendigen Informationen zur Einführung von Tempo-30-Zonen frühzeitig einholen. Verschiedene Fachstellen wie die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) sowie der Touring-Club der Schweiz (TCS) bieten fachkundige Hilfe.
- Das Vorgehen zur Einführung einer Tempo-30-Zone ist rechtzeitig festzulegen. Dabei gilt die Öffentlichkeitsarbeit in allen Phasen als unverzichtbarer Bestandteil.
- Das strassenverkehrsrechtliche und das baurechtliche Verfahren sind zu unterscheiden. Jede Tempo-30-Zone muss als polizeiliche Verkehrsordnung verfügt und veröffentlicht werden. Der Plan der Zone beinhaltet die notwendigen baulichen Massnahmen, welche ebenfalls öffentlich aufzulegen sind. Eine Vorprüfung beim Kanton hilft den Gemeinden, Fehler zu vermeiden.
- Es empfiehlt sich dringend, eine Arbeitsgruppe mit allen zuständigen kommunalen Stellen einzuberufen. Zudem erscheint es ratsam, auch die Haltung kritischer Personen zu berücksichtigen. Eine Kontaktstelle der Gemeinde sollte die Beteiligung der Bevölkerung garantieren und Auskünfte erteilen. Dadurch wird es möglich, die Ideen der Betroffenen miteinzubeziehen und die Akzeptanz zu steigern.
- Die Kantone sollten eine Kontaktstelle für Tempo 30 schaffen, welche die Stellungnahmen der kantonalen Ämter koordiniert und an die Gemeinden weiterleitet. Auskünfte und Beratung für die Gemeinden dürfen dabei nicht zu kurz kommen.
- Das in der Signalisationsverordnung vorgeschriebene Gutachten bildet einen wichtigen Bestandteil der Planung. Es muss die verlangten Verkehrsmessungen, eine Beurteilung der Zweckmässigkeit sowie Informationen über die notwendigen Massnahmen enthalten. Wie die Erfahrungen zeigen, kann dieses Gutachten sehr knapp gehalten werden.
- Sehr wichtig erscheint der Finanzierungsplan und die Abklärung möglicher Bundesbeiträge. Durch geschickte Etappierung der notwendigen baulichen Massnahmen kann die Finanzierung erleichtert werden. Ein Einbeziehen der kommunalen Bauverwaltung erlaubt die Nutzung von Synergien. Die kantonalen Tiefbauämter können durch ihre Kontakte zum Bundesamt für Strassen helfen, die Bundesbeiträge zu sichern.
- Bei der Ausgestaltung von Tempo-30-Zonen sind alle Möglichkeiten zu nutzen, um die Quartiere wohnlicher zu gestalten. So helfen etwa Begrünungen mit, die Begegnungen im Quartier zu fördern.

Checkliste als Gedächtnisstütze

Eine Checkliste am Schluss des Berichtes soll dafür sorgen, dass beim Ablauf zur Realisierung einer Tempo-30-Zone nichts vergessen oder zu spät eingeleitet wird.

Rechtzeitig zum 10-Jahr-Jubiläum der Zonensignalisation soll im Frühjahr 1999 eine BUWAL-Broschüre für die Gemeinden erscheinen. Diese will die Lust auf Tempo-30-Zonen wecken und auf übersichtliche Weise Vorgehen und Ablauf bei der Realisierung und Nachbetreuung von Tempo-30-Zonen erklären.

Weniger Stickoxide dank Tempo 30

Tempo 30 reduziert die Stickoxid (NOx)-Emissionen von Motorfahrzeugen und spart Benzin. Dies zeigt ein Forschungsbericht, den der TCS im Auftrag des Bundesamtes für Strassen erstellt hat. Anhand von zwei Tempo-30-Zonen in Luzern und Bern wurden vor und nach der entsprechenden Signalisation Praxistests mit dem TCS-Abgas-Messfahrzeug durchgeführt. Die positiven Auswirkungen sind vor allem auf die ruhigere und gleichmässige Fahrweise mit weniger Beschleunigungen und Verzögerungen zurückzuführen. Gemessen am gesamten Verkehrsaufkommen einer Stadt sind die Fahrleistungen in den örtlich begrenzten Tempo-30-Zonen allerdings gering. Über den lokalen Anwendungsbereich in den Wohnquartieren hinaus, wirkt sich die Massnahme deshalb nicht so stark auf die gesamten Immissionen aus.

Beiträge an Tempo-30-Zonen

Die flächenhafte Beruhigung des Verkehrs mit gleichmässigen Geschwindigkeiten auf niedrigem Niveau stellt eine geeignete Massnahme zur Verbesserung der Luftqualität dar. Mit der seit 1. April 1990 gültigen Verordnung über Beiträge an strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss LRV besteht dazu auch ein Finanzierungsinstrument. Es ist möglich, Beiträge aus Mineralölsteuern an Verkehrsmassnahmen auszus zahlen, welche die Luftqualität in Massnahmenplan- Gebieten verbessern. Unterstützungsbeiträge sind damit nicht nur für die bereits vom Bund subventionierten Haupt- oder Nationalstrassen möglich, sondern ebenso für den Bereich der sogenannten «übrigen» Strassen. In Gebieten mit übermässiger Luftbelastung können deshalb auch Subventionen an Tempo-30-Zonen ausgerichtet werden.

Um mehr zu erfahren

- Tempo 30 in der Praxis. Erfahrungen und Empfehlungen. BUWAL, Umwelt-Materialien Nr. 99, Bern 1998. Preis: Fr. 15.-.
- Forschungsvorhaben flächenhafte Verkehrsberuhigung. Auswirkungen auf die Umwelt. Umweltbundesamt Berlin, Berlin, März 1992.
- Schadstoffemissionen bei verschiedenen Geschwindigkeiten. Teilbericht Etappe 1: 30/50 km / h. ASB-Forschungsauftrag 63/92 an den TCS. Bundesamt für Strassen, Bern, September 1995.

[Zur Übersichtsseite Umweltschutz 4/1998](#)

