

ERGÄNZEND ZUR PRAESENTATION

WORKSHOP 6 GUTE PRAXIS.

REFERENT/EN:

- Stadt Friedrichshafen/Deutschland, Hans-Jörg Schraitle, Leiter Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt (D)
- Pilotprojekt Tempo 30 nachts Stadt Lausanne, Cyrill Durussel, Leiter der Lärmzelle bei DGMR, Departement Infrastruktur Kanton Waadt (F)
- Tempo-30 Projekte Stadt Zürich, Stefanie Rüttener, Leiterin Lärmschutz Stadt Zürich (D)

Die wichtigsten Diskussionspunkte aus dem Workshop, Fragen und Antworten, hier summarisch zusammengestellt. Kein Anspruch auf Vollständigkeit. Es wird eine Tonaufnahme des Workshops geben. Alles wird in den nächsten Tagen auf der Website der Lärmliga sein. Wir werden Sie darüber informieren.

- Stadt Friedrichshafen/Deutschland, Hans-Jörg Schraitle, Leiter Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt (D)

Friedrichshafen hat Verbindungen fünfthäufigste Menge an Benutzern im Bundesland Baden Württemberg. Eine Herausforderung stellt dabei die Lage in der 3-Länderregion (D-A-CH) dar.

Durch Zusammenschluss der Kommunen gelang es gemeinsam für Baden Württemberg eine Strategie und Aktionspläne zur Regulierung der Lärmemission zu erstellen.

Ein ministerieller Erlass regelt nun die Temporeduktion zentral d.h. Pflicht der Umsetzung der Verordnungen.

Die Erlässe sind verbindlich auch für übergeordnete Strassen

Grosse Kreisstädte treffen selbst Entscheidungen über Aufstellung von Verkehrstafeln.

Verkehrsverlagerung bei Einführung Tempo 30 wird versucht zu vermeiden.

Fragestellung:

- mach ich's leiser durch Verkehrstafeln
- wie empfinden Bürgerinnen und Bürger Tempo 30 in der Nacht („ als ob es ge



schneit hätte und auf der Strasse liegt Schnee“)

Plattform: „mach mit!“ Für alle Bewohner online zugänglich, Beteiligung mit grossem Interesse

Friedrichshafen war die 2. Stadt die T30 eingeführt hat, trotz grosser Zweifel von Polizei und anderen exekutiven Behörden. Eine erfolgreiche Vorreiterstellung durch Umsetzung in die Praxis.

Regierungskoalitionen haben gewechselt (...Grün/rot, Grün/schwarz) doch die Vorgehensweise blieb erhalten

Beleuchtendes Schild signalisiert die Temporegulierung

Bei Überschreitung der Geschwindigkeit wird gebüsst.

Verkehrsbedeutung zurückschrauben zu Gunsten von Gesundheitsaspekten

Umfahrungsstrasse wird geplant um Stau aufgrund von T30 zu vermeiden. T30 tagsüber rückt dadurch in Sichtweite.

- Pilotprojekt Tempo 30 nachts Stadt Lausanne, Cyrill Durussel, Leiter Lärm, Departement Infrastruktur Kanton VD (F)

Lausanne

10-20tausend Fahrzeuge pro Tag ergaben Allarmwerte auf Strassen mit ca 3000 Bewohnern.

Alle Zugänge dieser Strassen haben bereits T30

Schwierigkeiten in Lausanne sind der Höhenunterschied von 500m d.h. 10%Steigungen in den Strassenzügen, Schwierigkeiten z.B. Winterräumung, Ampel mit bremsen und anhalten

Versuch T30 nachts, nach gemeinsamen Interessen vom Kanton Vaud mit Kontaktaufnahme der verschiedenen Interessensgruppen, sogar der Strassenlobbys

Für die Anrainer bessere Lebensqualität im Quartier

Kaufleute schätzen T30

Urteil des Bundesgericht war entscheidend

Es gab diverse Infoveranstaltungen



2/3 des Strassennetzes sind T30

man kann gar nicht schneller fahren

„Canyonstrassen“ d. H. Häuserfronten an beiden Strassenseiten mit Echobildung

Messungen bei T30 wurden über 2 Wochen durchgeführt, nachher weitere Messungen bei T50

Umfragen wurden persönlich gemacht, d.h. Autofahrer, Passanten und Anwohner wurden aufgehalten und befragt, sowie auch brieflich. Um zu erfahren wie die Regulierung ankommt wird die Bevölkerung in allen Prozessen eingebunden.

Info an Bevölkerung im Vorfeld um Überraschungen zu vermeiden.

Bushaltestellen werden auf die Fahrbahn verlegt um Verkehr zu entschleunigen

Flüsterbelag ist vorgesehen.

10% Steigung erschwert T30, da ständig gebremst werden muss.

Nach Zufriedenheit der Anwohner sind weitere T30 Zonen geplant.

Richtlinien werden festgelegt um realen Geschwindigkeiten gegenüber T30 festzulegen und bei gerichtlichen Verfahren zu bestehen

Versuch zielt hauptsächlich auf Dezibel Reduktion weniger nur auf Tempobelehrung der Verkehrsteilnehmer (keinen Busen vorgesehen)

Bild und Ton werden aufgezeichnet, um eine Übersicht zu bekommen

Punktuelle Messungen besonders an Kreuzungen

Nachfahrmessung sind von grossem Interesse

tags T50, nachts T30 vorgesehen (10 Dezibel)

Das politische Vorgehen gilt nicht physischen Einrichtungen, sondern ausschließlich Signalisierung

Anlegen von Bodenwellen mit 5% Anstieg/Abstieg haben Vor- und Nachteile

Generationenentwicklung der Temposteigerung und –Senkung

- Tempo-30 Projekte Stadt Zürich, Stefanie Rüttener, Leiterin Lärmschutz Stadt Zürich (D)

Zürich

Stadtverkehr 2025 soll Verbesserungen für die Öffentlichkeit besonders für die Aufenthaltsqualität bringen.

Jede 3. Person ist belastet d.h. Lärmschutzfenster, Flüsterbelag, T30 am kostengünstigsten d.h. Konzentration darauf

Zuwachs von 12% Bewohner (80.000 Menschen Zuzug)

wird erwartet, d.h. mehr Bewegung vorhersehbar.

Interessenskampf gibt es zwischen Velo- und Autolobbys, sowie weitere Anforderungen.

Gesetzliche Vorgaben für Massnahmen

Positive Bewertung von T30

Langfristig angelegt (ca 3 Jahre) Planung von T30, siehe Folie

Weg Suche durch Leitsysteme (Internet) reduzieren die Geschwindigkeit automatisch, durch vorgeschlagener Route

Es macht keinen Sinn wenn der Verkehr irgendwo anders hinfliesst

d.h. Mitregulierung der Anliegerstrassen ist wichtig auch für Temporegulierung auf T30strassen

Frage der Umlaufzeit , der Bereifung

Schwierigkeiten, siehe Folie

Nüchterner Vollzug

T30 vertätigung des Verkehrs

„Wir“ wird in Zürich bei Beschreibung von Problemen verwendet und von anderen bestaunt. Stadt Zürich hat die Hoheit über die Zuordnung

Verschiedene Departemente müssen jedoch zusammenspielen, um ein Tempokonzept zu erstellen

EKLB-Papier als Richtlinie



Wie ist es dann auf dem Land

Man stützt sich dort auf Unfallopfer

Wichtigkeit festlegen: für Menschen die von A nach B müssen oder Befindlichkeit der Bewohner von Strassenzügen

Tagsüber keinen Zeitverlust T30

Dies wird genau betrachtet auch in ÖV's