

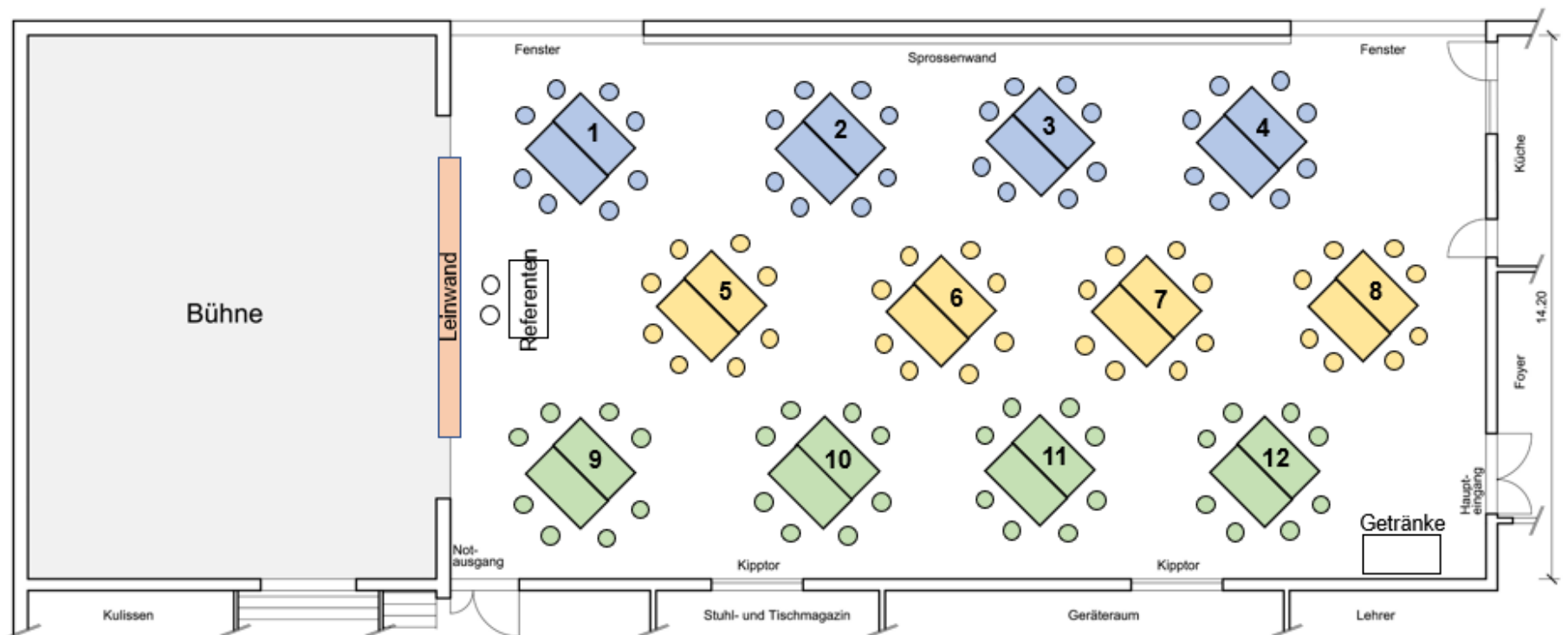
# **Tempo 30 in Gelterkinden**

**Informations- und Diskussionsanlass  
Dienstag, 28. Januar 2020**

**Protokoll der Gruppendiskussion  
und der Fragerunde**

# Verteilung der Fragen auf die Tische

- Frage A
- Frage B
- Frage C



# Frage A - Fragestellung

- Was sind die positiven Aspekte von Tempo 30 in Gelterkinden?
- Was spricht für die Einführung von Tempo 30 in Gelterkinden?

# Frage A – Wichtigste Erkenntnisse (Rangliste)

Was spricht für die Einführung von Tempo 30 in Gelterkinden?	Punkte
Erhöhte Sicherheit (kürzerer Bremsweg, geringere Geschwindigkeit, erhöhte Sensibilisierung)	33
Bessere Wohnqualität (Aufwertung Quartiere, erhöhte Lebensqualität)	30
Strassen im Quartier «für alle» (Fairness, Sensibilisierung)	17
Zeitgemässes Verkehrskonzept (Reaktion auf heutige Verkehrsverhältnisse, gute Voraussetzungen)	11
Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer / mehr gegenseitige Rücksichtnahme und höhere Aufmerksamkeit	7
Bewusstsein für andere Verkehrsteilnehmer	2
Sanktionierungsmöglichkeiten / mehr Sanktionen möglich	2
Weniger Unfälle	
Attraktivität	
Besseres subjektives Empfinden / (subjektiv) höheres Sicherheitsgefühl	
Die Hektik im Dorf sollte / darf sich beruhigen	
Harmonisierung der Verkehrsteilnehmer (alle)	

# Frage A – Wichtigste Erkenntnisse (Foto)

Subjektives Empfinden ↑

Sicherheit 4

Attraktivität

Weniger Unfälle

Bessere Wohnqualität  
→ Aufwertung Quartiere  
→ erhöhte Lebensqualität 30

Erhöhte Sicherheit  
→ kürzerer Bremsweg  
→ geringere Geschwindigkeit  
→ erhöhte Sensibilisierung 29

(Subjektiv)  
Höheres Sicherheitsgefühl

Frage A:  
Was sind die positiven Aspekte von Tempo 30 in Gelterkinden?  
Was spricht für die Einführung von Tempo 30 in Gelterkinden?

Bewusstsein für andere Verkehrsteilnehmer 2

Rücksichtnahme andere Verkehrskultur 4

Strassen im Quartier "für alle"  
→ Fairness  
→ Sensibilisierung 17

Die "Heftigkeit" im Lauf sollte/ darf sich beruhigen.

Harmonisierung der Verkehrsteilnehmer (alle)

Mehr gegenseitige Rücksichtnahme & höhere Aufmerksamkeit! 3

Zeitgemässes Verkehrskonzept 11  
→ Reaktion auf heutige Verkehrsverhältnisse  
→ gute Voraussetzungen

# Frage A – vollständige Resultatübersicht (Tisch 1)

①

## positive Aspekte?

- Reduktion gefährlicher Situationen
- Subjektiv sicheres Gefühl (für Fussgänger)
- sehr wenige
- Standortattraktivität für Familien mit Kindern und ältere Personen
- Konsens über Geschwindigkeitsbeschränkung (Gesunder Menschenverstand reicht nicht)
- ältere Menschen fühlen sich sicherer.

## Was spricht dafür?

- wenige Unfälle!
- keine definitive n. Entscheide
- Weniger Lärm
- Sicherheit für Schulwege → nicht nur für Gelterkinden auch für die Region
- Kosten sind vertretbar
- Mehr gegenseitige Rücksichtnahme und höhere Aufmerksamkeit
- Gelterkinden wächst, daher besser langsamer fahren!

- Harmonisierung der Verkehrsteilnehmer (alle)
- Die Sicherheit wird generell erhöht auch im Hinblick auf das Wachstum der Gemeinde.
- Die ‚Hektik‘ im Dorf sollte sich beruhigen.

# Frage A – vollständige Resultatübersicht (Tisch 2)

- Verkehr aus Quartieren auf II die Hauptachsen (2)
- V Bewusstsein für andere Verkehrsteilnehmer
- 0 Entschleunigung
- IX Sicherheit
- VIII Attraktivität
- II Lärmreduktion
- VII Sanktionierungsmöglichkeit



# Frage A – vollständige Resultatübersicht (Tisch 3)

- ③
- Unterstützt gegenseitige Rücksichtnahme
  - Punktuelle Reduktion vom Tempo → Reduktion CO<sub>2</sub>
  - Weniger Unfälle bei Mensch und Tier, weniger gravierend
  - mehr Bewusstsein für Tempo
  - Weniger Lärm
  - Subjektives Empfinden von erhöhter Sicherheit
  - weniger Ausweichverkehr
  - Geschwindigkeitsübertretungen können einfacher sanktioniert werden
  - Verkehrszunahme, Bevölkerungswachstum



# Frage A – vollständige Resultatübersicht (Tisch 4)

## POS. ASPEKTE

4

- Subjektive Wahrnehmung der Strasse als LEBENSRAUM
- ⊖ Strassen im Quartier "für alle" <sup>△</sup> → "fairere Verteilung"
- ⊖ Verbesserte Wohnqualität, Aufwertung des Lebensraums ✓
- Reduziertes Tempo ist gesetzlich verankert und nicht "vernunftabhängig"
- × Aufwertung der Liegenschaften
- Etappenweiser Ausbau in anderen Gemeinden spricht für positive Erfahrungen
- Durchgangsverkehr bleibt "Tempo 50" → keine Einschränkung
- Objektiv verbesserte Verkehrssicherheit durch Verkürzung des Bremsweges
- Akzeptanz in der Bevölkerung gross

## POSITIVE ASPEKTE

4

- Kleinere "glimpflich abgelaufene" Unfälle ohne Polizeieinsatz reduzieren sich (kürzerer Bremsweg bei geringerer Geschwindigkeit)
- Höheres subjektives Sicherheitsgefühl
- △ Autofahrer werden durch die Signalisation auf schwächere Verkehrsteilnehmer sensibilisiert
- "Schleichverkehr" zu Stosszeiten wird verringert und verlangsamt → subjektive Verbesserung
- Flächendeckende Einführung schafft Klarheit ✓
- ⊖ × Zeitgenössisches Verkehrskonzept für Quartiere
- Gelterkinden hat gute Voraussetzungen mit vielen schmalen Strassen ohne Trottoir

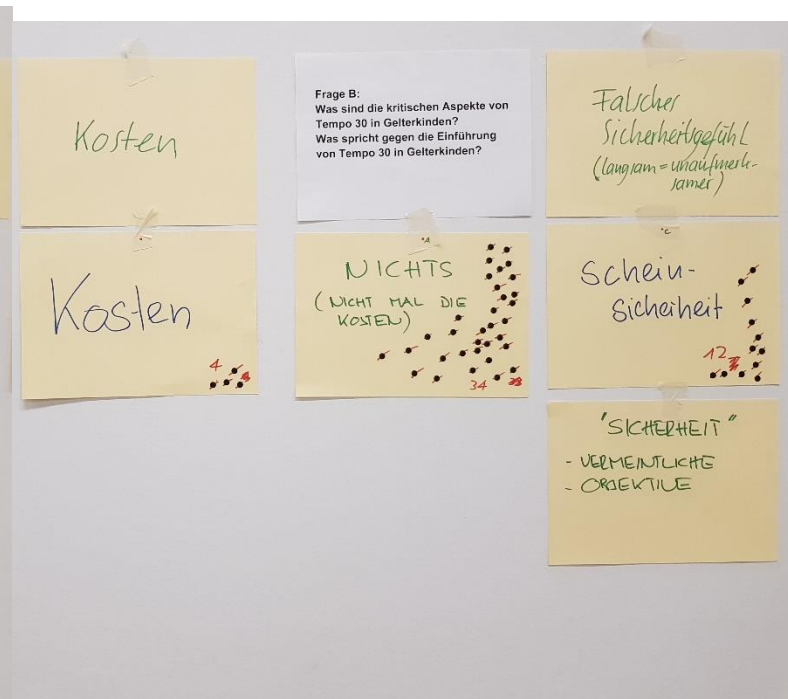
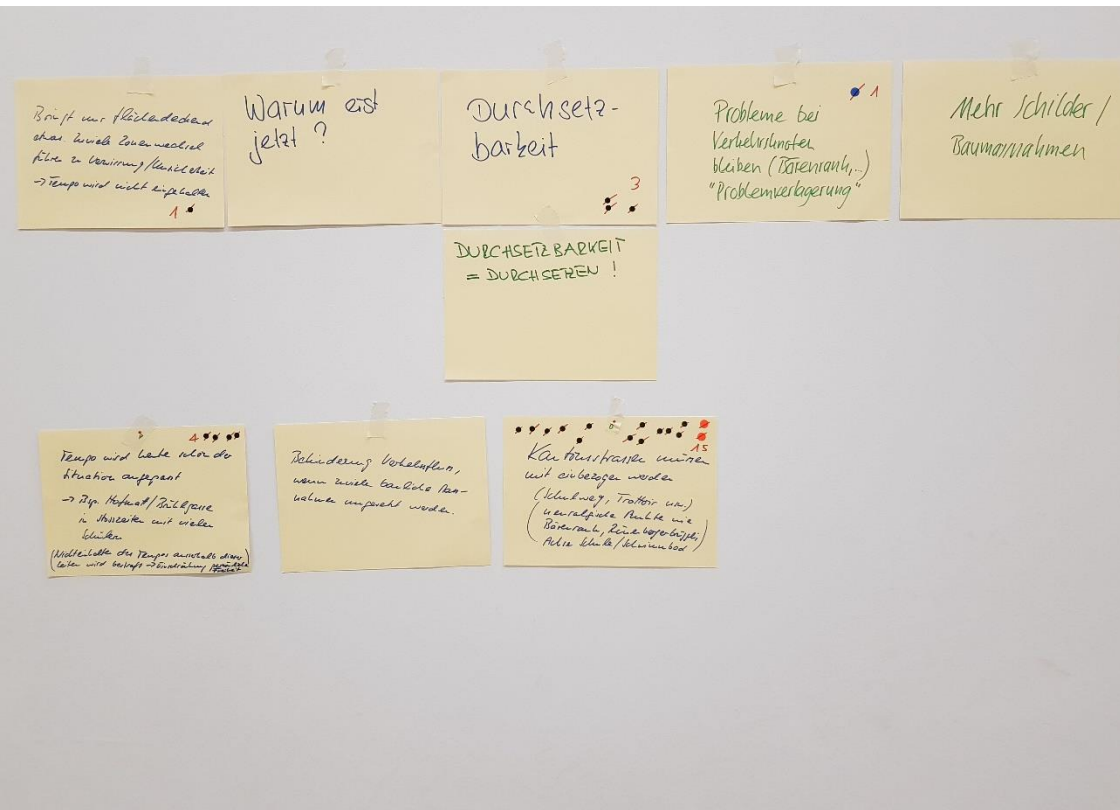
## Frage B - Fragestellung

- Was sind die kritischen Aspekte von Tempo 30 in Gelterkinden?
- Was spricht gegen die Einführung von Tempo 30 in Gelterkinden?

# Frage B – Wichtigste Erkenntnisse (Rangliste)

Was spricht gegen die Einführung von Tempo 30 in Gelterkinden?	Punkte
Nichts (nicht mal die Kosten)	34
Kantonsstrassen müssen miteinbezogen werden (Schulweg, Trottoir, usw.) (neuralgische Punkte wie Bärenrank, Rünenbergerbrüggli, Achse Schule - Schwimmbad)	15
Scheinsicherheit / Sicherheit (vermeintliche - objektive)	12
Kosten	4
Tempo wird heute schon der Situation angepasst: Bsp. Hofmatt / Brühlgasse in Stosszeit mit vielen Schülern (Nichteinhalten des Tempos ausserhalb dieser Zeiten wird bestraft = Einschränkung der persönlichen Freiheit)	4
Durchsetzbarkeit / Durchsetzbarkeit = Durchsetzen	3
Bringt nur flächendeckend etwas. Zu viele Zonenwechsel führen zu Verwirrung / Unsicherheit -> Tempo wird nicht eingehalten	1
Probleme bei Verkehrsknoten bleiben (Bärenrank, ...) «Problemverlagerung»	1
Falsches Sicherheitsgefühl (langsam = unaufmerksamer)	
Mehr Schilder / Baumassnahmen	
Behinderung Verkehrsfluss, wenn zu viele bauliche Massnahmen umgesetzt werden	
Warum erst jetzt?	

# Frage B – Wichtigste Erkenntnisse (Foto)



# Frage B – vollständige Resultatübersicht (Tisch 5)

A: DURCHSETZBARKEIT  
= DURCHSETZEN!

5

B: NICHTS, NICHTMAL DIE  
KOSTEN

'VERMEINTLICHE SICHERHEIT'

VS.

'OBJEKTIVE SICHERHEIT'



5 5 5



# Frage B – vollständige Resultatübersicht (Tisch 6)

Gruppe 1

Kritisch                      spricht dagegen (6)

- Scheinsicherheit, ist keine Lösungstrategie
- frustrierte Leser
- Technische Umsetzung mit Pan  
→ soviel wie nötig, nicht soviel wie möglich
- Tempo 30 soll Teil eines Strahmens wie Panahme sei
- Technische Umsetzung sollte genutzt nicht: flächendeckend Information, Aufklärung usw. (Verkehrsschulung)
- Wenn man zivil will auf einen, könnte schon früherer Vorkurs abhaken → Verzögerung
- Kantrastkanne könnte auch untergebracht werden
- Wenn nicht flächendeckend könnte Schweißstelle mit dem Wasser würde da eine entstehen → Tempo wird nicht eingehalten

Gruppe 2

kritisch / dagegen (6)

- Sicherheit wird nicht verbessert  
↳ Anpassung Lage Luftkille in Gabelhöhe sehr gering (flächendeckend)
- Keine Unsicherheit an Stellen Bsp. Halbfeder (Anordner)  
↳ banliche Maßnahmen  
↓  
hier fehlt Tempo 30 flächendeckend!
- für Verkehrsflüsse kann behinder werden bis zu Max wenn es viel banlicher Panahme
- nicht nötig, da Tempo ~~hier~~ tief, wenn viele Tempopässe unterwegs. Wird Tempo auf leerer Strasse eingeleitet nicht eingehalten, ist man straffällig.  
→ Tempo wird heute schon der Situation angepasst (hier Bsp. Ballegerne)



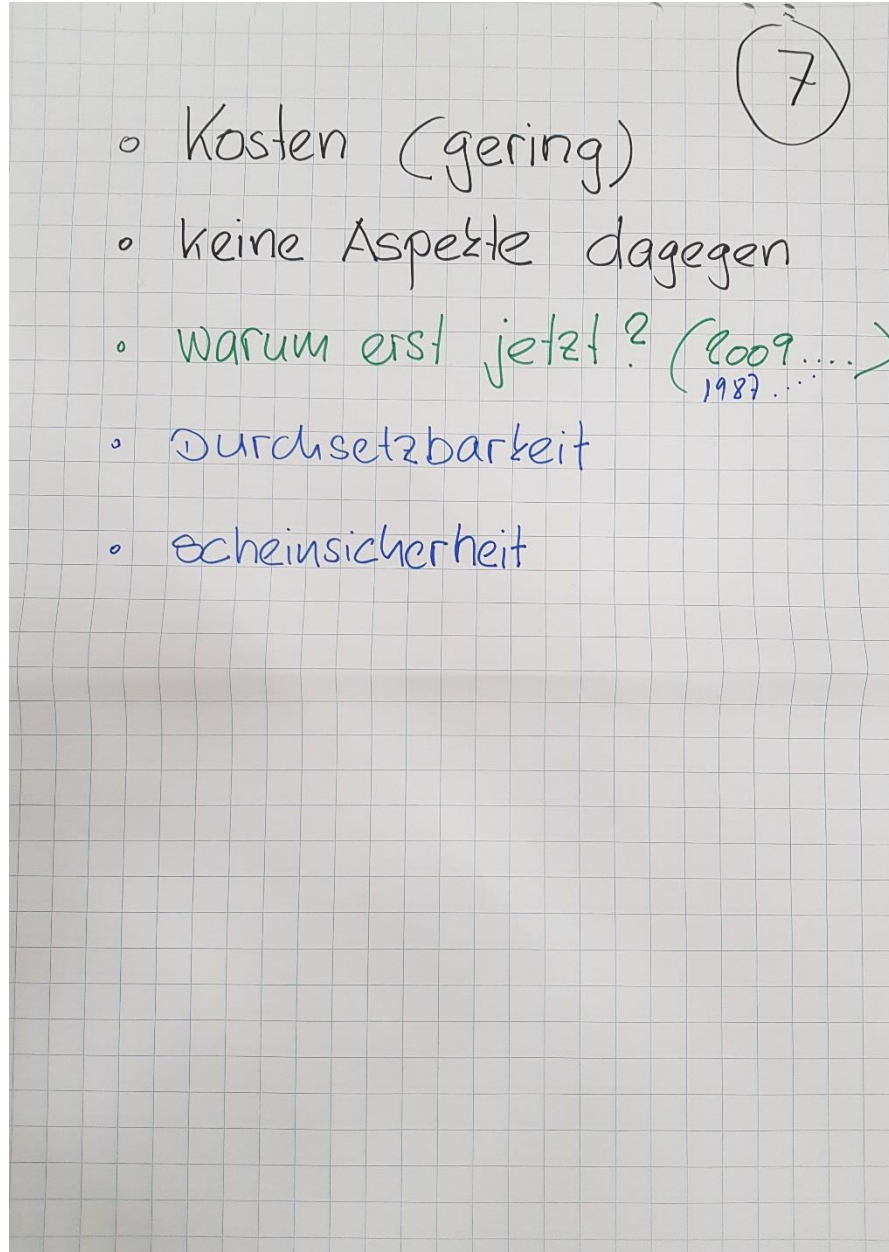
# Frage B – vollständige Resultatübersicht (Tisch 6)

Gruppe 3 (6)

Kritik / dagegen

- Kantonskramer müssen unterbezogen werden  
→ mindestens die wesentlichen Punkte auf dem Schulweg (Rienbergerbrücke / Adre Langhaus - Schwimmbad usw.)
- Tempo 30 macht Ghibla nicht höher, stattdessen Adre Schwimmbad / Schwimmbad mit Trottoir ausstatten; Lokation Schulweg z. B. Rienbergerbrücke usw. Parkhaus
- Verkehrsamt zu, da auch umliegende Gemeinden wachsen, Problem muss angegangen werden
- Zu viele Zonenwechsel führen zu Verwirrung, Tempo wird dann nicht eingehalten
- Tempo wird heute schon der Situation angepasst bei vielen Zonen  
→ Bsp. Postankunftsteller zu und Hofmatt / Brühlzone in Höttingen

# Frage B – vollständige Resultatübersicht (Tisch 7)

- 
- Kosten (gering)
  - keine Aspekte dagegen
  - warum erst jetzt? (2009...)  
1987...
  - Durchsetzbarkeit
  - Scheinsicherheit

# Frage B – vollständige Resultatübersicht (Tisch 8)

IS




8

- Kostenaspekt
- Bringt nicht weniger Verkehr  
(Verkehrszunahme geht weiter)
- Nicht flächendeckend eingeführt:  
Verwirrend / Umfährungsverkehr
- Mehr Schilder / bauliche Massnahmen
- Weniger Eigenverantwortung  
(Fahrtgeschwindigkeit, ...)
- Falsches Sicherheitsgefühl  
(Langsam = unaufmerksamer)
- Verkehrszunahme bei Verkehrsknoten  
(Bsp. Bärenrault) "Problemverlagerung"

# Frage C - Fragestellung

- Soll Tempo 30 flächendeckend oder zonenweise realisiert werden?
- Aus welchem Grund?

Kleben Sie die farbigen Punkte wie folgt auf den Ortsplan von Gelterkinden:

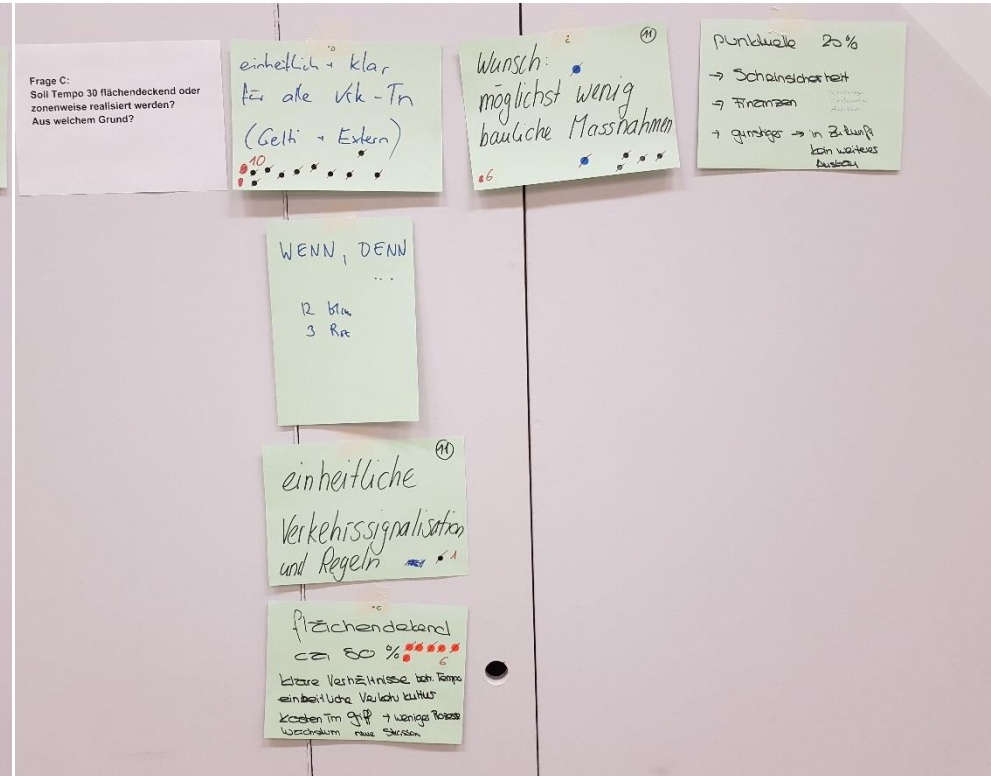
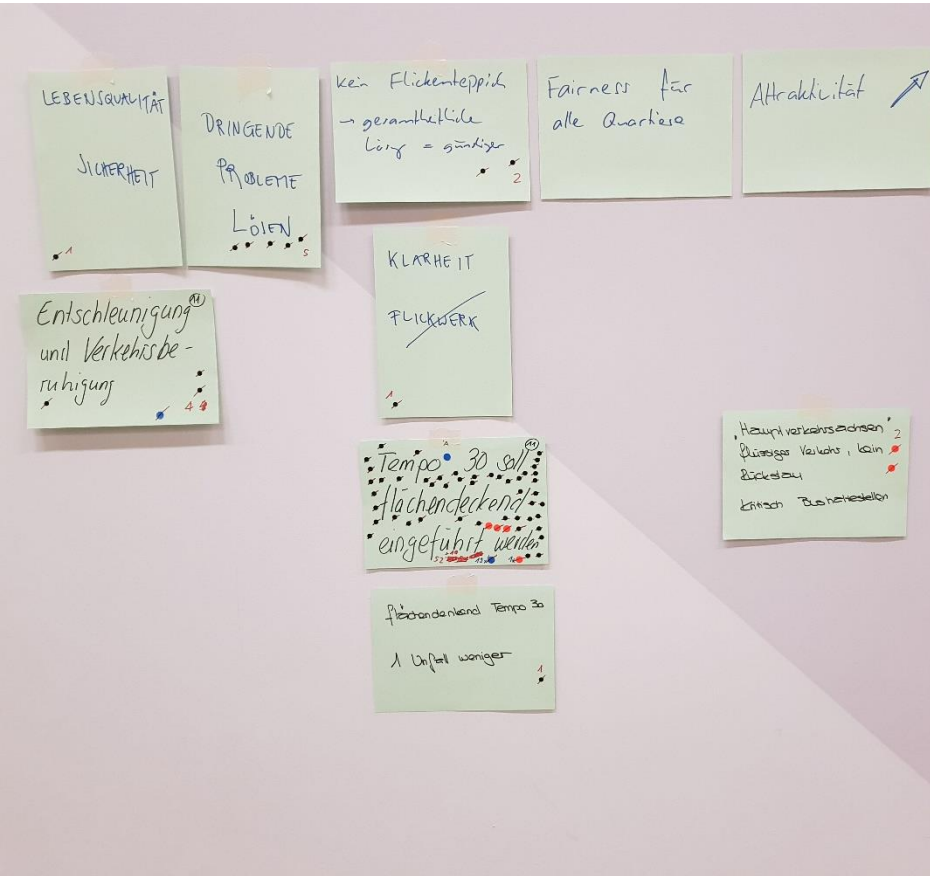
	Grün: In diesen Gebieten sollte aus meiner Sicht Tempo 30 eingeführt werden.
	Rot: In diesen Gebieten sollte aus meiner Sicht Tempo 30 <b>nicht</b> eingeführt werden.
	Blau: Tempo 30 soll flächendeckend eingeführt werden.

# Frage C – Wichtigste Erkenntnisse (Rangliste)

Soll Tempo 30 flächendeckend oder zonenweise eingeführt werden?	Punkte
Tempo 30 soll flächendeckend eingeführt werden	52
Einheitlich und klar für alle Verkehrsteilnehmer (Gelti und extern) / einheitliche Verkehrssignalisation und Regeln	11
Klarheit / klare Verhältnisse bezüglich Tempo, einheitliche Verkehrskultur, Kosten im Griff, weniger Prozesse, Wachstum neue Strassen	7
Wunsch: möglichst wenig bauliche Massnahmen	6
Dringende Probleme lösen	5
Entschleunigung und Verkehrsberuhigung	4
«Hauptverkehrsachsen»: flüssiger Verkehr, kein Rückstau / kritisch: Bushaltestellen	2
Kein Flickenteppich: gesamtheitliche Lösung = günstiger	2
Lebensqualität / Sicherheit	1
Flächendeckend Tempo 30: ein Unfall weniger	1
Fairness für alle Quartiere	
Zunehmende Attraktivität	
Wenn, denn... (12 blau, 3 rot)	
Scheinsicherheit, Finanzen, günstiger: in Zukunft kein weiterer Ausbau	



# Frage C – Wichtigste Erkenntnisse (Foto)





# Frage C – vollständige Resultatübersicht (Tisch 9)

1. FRAGE C Flächendeckend? (9)

5 x JA

- KLARHEIT / EINFACHKEIT ||||
- WENIGER LÄRM
  - Motor
  - Abrollgeräusche
- LEBENSQUALITÄT →
  - Sicherheit
  - Kinder
  - Attraktiver Wohnraum
- MENSCH VOR AUTO
- FLICKWERK VERHINDERN
  - Jetzt in dieser Zone
  - 2025 diese Zone
  - ...

kein Ausweichverkehr

2. FRAGE C (9)

4x JA
1x NEIN

ES GIBT DRINGENDERE PROBLEME

UNFAHRUNG!

ÜBERLASTUNG KANTONSSTRASSE

• UNNÖTIGE AUSGABE 250'000

↳ nur punktuell nötig

VERKEHRSHINDERNISSE  
SCHAFFEN  
ZUBRINGERDIENST

• WIRKUNG? AUSWIRKUNG? WAS BRINGTS?

↳ „FALSCH“ SICHERHEIT?



# Frage C – vollständige Resultatübersicht (Tisch 9)





# Frage C – vollständige Resultatübersicht (Tisch 10)

Frage C Tempo 30: flächendeckend oder zonenweise?

10

★ Flächendeckend:

- einheitlich & klar für alle Verkehrsteilnehmende
- Messungen punktuell, nicht repräsentativ
- keine Bevorteilung/Benachteiligung einzelner Quartiere / Straßen
- gesamtheitliche Lösung und nicht "Flickenteppich"
- "Harmonisierung" der Verkehrsteilnehmende (Langsamverkehr, MIV, etc.)
- Attraktivitätssteigerung der Gemeinde
- kein Schleichverkehr
- Erfahrungen aus bspw. Sissach
- Klarheit für Externe



# Frage C – vollständige Resultatübersicht (Tisch 10)





# Frage C – vollständige Resultatübersicht (Tisch 11)

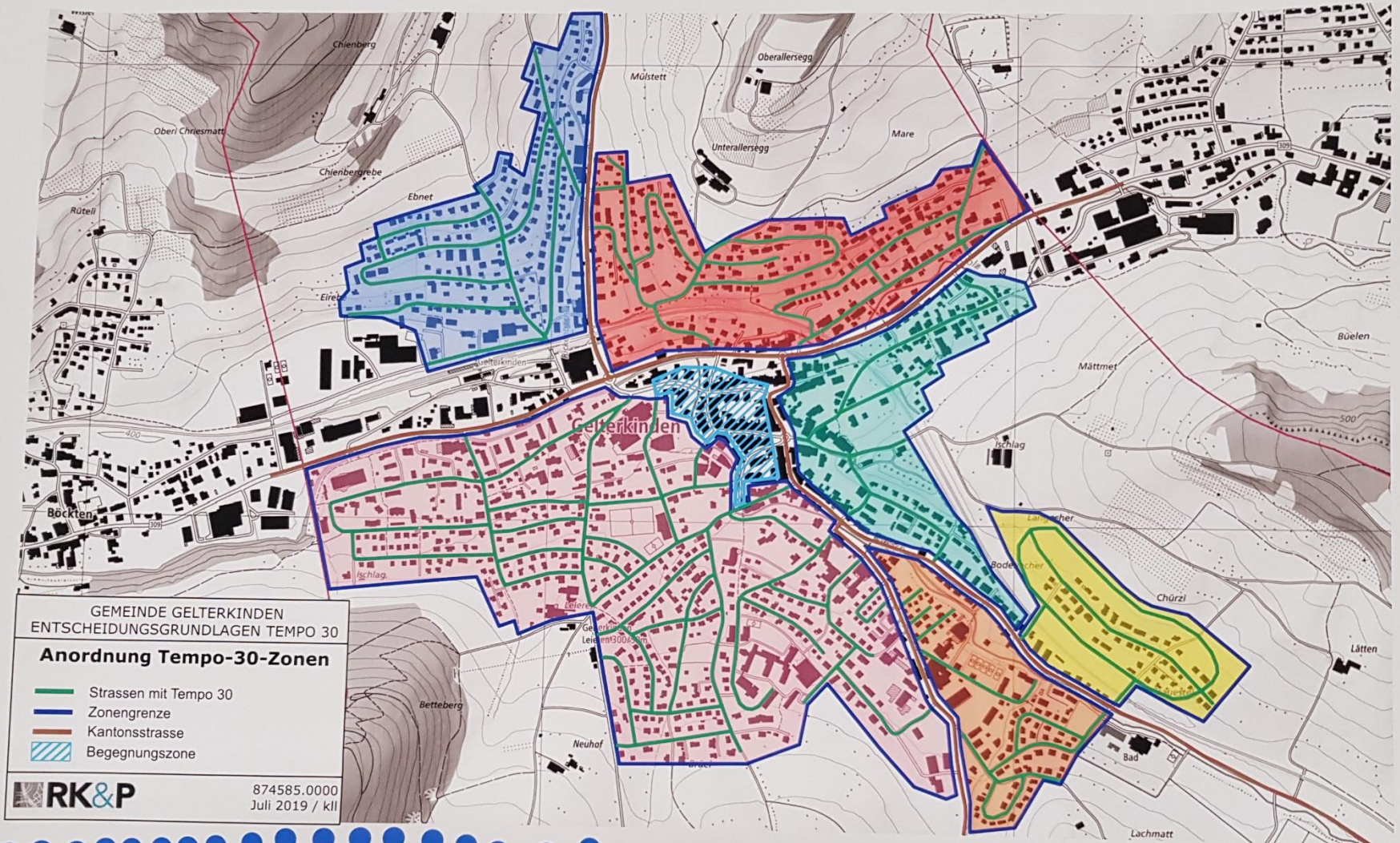
## FRAGE C

11

- o Flächendeckende Einführung mit möglichst wenigen baulichen Massnahmen
- o keine unterschiedliche Signalisation (STOPP / FUSSGÄNGERSTREIFEN)
- o Klarheit in allen Quartieren, weil einheitliche Verkehrsregeln
- o flächendeckend falls dies die günstigste Version ergibt.
- o § T30 auf Strasse malen
- o Flächendeckend mit möglichst wenigen baulichen Massnahmen.
- o Selbstverantwortung, keine zusätz. Reduktion
- o Entschleunigen



# Frage C – vollständige Resultatübersicht (Tisch 11)





# Frage C – vollständige Resultatübersicht (Tisch 12)

- (12)
- flächendeckend
  - ja auch in Anbetracht vom Wachstum
  - keine „Salami-Technik“ (Taktik)
  - Kosten im Griff → weniger Prozesse
  - klare Verhältnisse betr. Tempo
  - Planungssicherheit für neue Strassen
  - einheitliche Verkehrskultur
  - ein Unfall weniger - flächendeckend
  - punktuelle Schulwege  
Kinderwege  
Altenheim  
gehäufte Unfälle
  - Scheinsicherheit
  - Finanzen (Marabu, Badi)  
günstiger wenn keine Erweiterung stattfindet
- ganze Fläche → nicht teuer
- punktuell schwierig „Nauratgische Punkte“
- flächendeckend → weniger Verkehr durch Wohnquartiere → baulich umgesetzt
- Hauptachsen müssen offen sein (Podauts)



# Frage C – vollständige Resultatübersicht (Tisch 12)



# Fragen und Kommentare

## Verkehrsanalyse Gelterkinden

- Wurden Geschwindigkeitsmessungen überall ganztags gemacht (Schulweg / Schulzeiten)?
- Wird / wurde Modell 50/30 berücksichtigt?
- Mehr Informationen über Prozess / Kosten: Erfahrungen in Nachbardörfern, vor allem bei Tendenz «Nein».

## Umsetzung von Tempo 30

- Ab welchem Durchschnittstempo genügt Signalisation alleine nicht und sind zusätzliche bauliche Massnahmen erforderlich?
- Wie viele Mehrkosten bei nur teilweiser / schleichender Umsetzung?
- Haben FussgängerInnen in der 30er-Zone Vortritt vor dem rollenden Verkehr?
- Das Projekt Tempo 30 läuft seit 2006: Weshalb wurde noch nie darüber abgestimmt?
- Wie wird Zielerreichung gemessen / definiert?

## Einbezug Gewerbezon

- Wieso wurden Gewerbezon in den Abklärungen von Keller & Partner nicht berücksichtigt?
- Wieso kein Tempo 30 in Gewerbezon?
- Flächendeckend i. Abh. Fusswegbeziehung auch in Gewerbezon -> Bhf -> Eifeld (-> Böckten)

## Einbezug Kantonsstrasse

- Tempo 30 auf Durchgangs- / Kantonsstrasse
- Tempo 30 auf Kantonsstrasse (Schulgasse bis Rünenbergerbrüggli)?
- Warum nicht Tempo 30 auf Schulgasse / Dorfplatz / Marktgasse / Tecknauerstrasse -> Rünenbergerbrüggli (= Kantonsstrasse)?
- Einbezug der Kantonsstrassen v.a. im Dorfkern (Sissacherstrasse und Rünenbergerstrasse (Schulweg / Musikschule!))

## Detaillierte Hinweise zu einzelnen Quartieren

- Eiweg = ohne Trottoir -> warum nur T30 bis Bally-Areal und nicht durchgehend?
- Badweg müsste dringendst mit Tempo 30 markiert werden. Es gibt leider einige Raser, die rücksichtslos handeln ohne Respekt
- Bodenlinien anbringen Kurve Römerweg / Rohrbachweg: täglich extreme Kurvenschneidungen mit gefährlichen Situationen mit Schülern
- Schleichwege -> Turnhallenstrasse, Strehlgasse -> Rohrbachweg
- Zugang zur Musikschule: Sicherheit ungenügend
- Navigationsgeräte umfahren Begegnungszone nicht



# Fragen und Kommentare (Foto)

## Fragen / andere Themen

Tempo 30  
auf Kantonsstr.?  
(Schul~~weg~~ bis  
Rüschbühlstr. bis 100m!)

Tempo 30  
auf  
Durchgangs-/  
Kontors-strasse K

Warum nicht T30  
auf Schulgasse/  
Dorfplatz/Haupt-  
gasse/Technaweg  
→ Rünenbergerbrücke  
= Kaufstr. K

Einbezug der  
Kantonsstrassen  
v. a. im Dorfkeru,  
Rünenbergerstr. und  
Türnenbergstr. (Schulweg,  
Kantonsstr.)

Wie wird Zielerreichung  
gemessen / definiert?  
K

Ab welchem Durchschnit-  
tempo genügt Signalisation  
alleine nicht und sind  
zusätzliche bauliche  
Massnahmen erforderlich?  
K

Wie viele Mehrkosten  
bei nur teilweiser/  
schleichender  
Umsetzung? K

„Schleichwege“  
→ Turnhallenstr.  
Dorfplatz  
→ Rünenbergerweg

Mehr Informationen  
über Prozess/Kosten  
Erfahrungen in  
Nachbarländern  
vor allem bei Tempo 30: Wein

Frage an Büro Kello  
Wurden gewisse Massnahmen  
überall gangbar gemacht?  
(Schulweg/Schulstrassen)  
K

Haben FussgängerInnen  
in der 30-25-Zone  
Vortritt vor dem  
rollenden Verkehr!  
K

flüchtendenhand i.  
Abh. Fusswegbeziehung  
auch in Gewerbezone  
→ Bsp  
→ Einfeld (→ Bächen)

Radweg müsste  
dringend mit Tempo  
30 markiert werden  
es gibt leider einige  
Räder die rechtsfahrig  
handeln ohne Respekt

Navigation-  
geräte unfähig  
Begegnungszone  
nicht.

Eweg = ohne  
Trottoir → warum  
um T30 bis  
Bally-Areal &  
nicht durchgehend?  
K

Wieso wurden Gewerbe-  
zonen in den Ab-  
klärungen von Keller &  
Partner nicht berück-  
sichtigt?  
Wieso kein Tempo 30 in K  
Gewerbezone?

Bodenlinien aufbringen  
kurze Rünenweg/Reinholdweg  
täglich extreme Kurven-  
Schneidungen mit gefährlicher  
Situation mit Schülern

wird/wurde  
Modell 50/30 berücksichtigt?

Zugang zur  
Musikschule  
Sicherheit ungenügend F

Das Projekt  
Tempo 30 läuft  
seit 2006:  
Vorher wurde noch  
nie darüber abgestimmt  
GR





Patrick Bertschi - Projektleitung,  
Coaching und Moderation  
Rankstrasse 14  
8408 Winterthur  
patrick.bertschi@bluewin.ch  
Mobile: 079 569 28 75



thoenen regionalmanagement GmbH  
Gerry Thönen  
Laufengasse 19  
5080 Laufenburg  
gerry@thoenen.net  
Tel. 062 874 47 50  
Mobile: 079 447 00 10