

# B: Leitfaden zur Umsetzung

Dieses Kapitel bietet einerseits Informationen zum zeitlichen und organisatorischen Ablauf von Planungen und deren Umsetzung, andererseits werden beispielhaft Planungsfehler und mögliche Konfliktpunkte aufgezeigt, um vermeidbare Fehler von vornherein auszuschliessen.

## Inhalt Teil B:

<b>1. Erste Orientierung für künftige Planungen. . . . .</b>	<b>1</b>
<b>2. Der Weg zur Umsetzung. . . . .</b>	<b>2</b>
2.1 Start der Aktivitäten . . . . .	4
2.2 Die Rolle des Verkehrsplaners. . . . .	5
2.3 Politische Zielfindung. . . . .	6
2.4 Prüfung des Budgetrahmens. . . . .	7
<b>3. Planungsablauf . . . . .</b>	<b>8</b>
3.1 Information und Öffentlichkeitsarbeit . . . . .	9
3.2 Bürgerbeteiligung. . . . .	11
3.3 Projektorganisation . . . . .	13
3.4 Zeitplanung . . . . .	14
3.5 Strategien zur Bewältigung von Konflikten. . . . .	15
<b>4. Konfliktpunkte am Weg zur Umsetzung. . . . .</b>	<b>17</b>
<b>5. Erfolgskontrolle. . . . .</b>	<b>21</b>
<b>6. special Verkehrsberuhigung vor Ort – ein Überblick. . . . .</b>	<b>22</b>

# Leitfaden zur Umsetzung

## 1. Erste Orientierung für künftige Planungen

*Geplant ist noch nicht gesagt.  
Gesagt ist noch nicht gehört.  
Gehört ist noch nicht verstanden.  
Verstanden ist noch nicht einverstanden.  
Einverstanden ist noch nicht angewandt.  
Angewandt ist noch nicht von Dauer. ʻ)*

**P**lanung im Verkehrsbereich ist vielfach gleichbedeutend mit der Suche nach fachlich anerkannten und von einer Mehrheit getragenen Kompromissen. Die direkte Betroffenheit der gesamten Bevölkerung sowie eine Vielzahl von unterschiedlichen Planungsphilosophien sind häufig Ursache heftiger Emotionen. Damit dieses Konfliktpotenzial nicht zur Verhinderung vernünftiger Lösungen führt, müssen der Planungsablauf und in weiterer Folge die Umsetzungsschritte von Beginn an gut vorbereitet und durchdacht sein.

Als Voraussetzung für einen erfolgreichen Planungs- und Umsetzungsprozess sind folgende Leitgedanken von Bedeutung:

- Engagierte Einzelpersonen sind ein Garant für die Kontinuität des Planungsprozesses.
- Gute Vorbereitung der Planung und Umsetzung ist der halbe Weg zum Ziel – die Koordination des Planungsablaufes ist eine besondere Herausforderung für Strategen.
- Die politische Zielsetzung bildet eine wesentliche Grundlage aller weiteren Schritte – klar formulierte Ziele erleichtern die Umsetzung.
- Verkehrsplanung hat kein definitives Ende, da im Verkehr weiterhin mit dynamischen Entwicklungen zu rechnen ist.
- Erfolgskontrollen und die laufende Beobachtung der Entwicklungen ermöglichen ein schnelles Reagieren auf Fehlentwicklungen.

### **Voraussetzungen für Planung und Umsetzung**

ʻ) in Anlehnung an Konrad Lorenz (in: Schäfer, K., 1993, S. 5).

## 2. Der Weg zur Umsetzung



### Modellablauf für die Umsetzung einer Fußgängerzone

#### Start der Aktivitäten Seite 4

Fragestellung	Beispiel: Fußgängerzone	Hinweis!
<b>Wann aktiv werden?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ An bestimmten Tagen ist das Zentrum verparkt!</li> <li>➤ Gäste sagen, es sei zu laut!</li> <li>➤ Unserem Ort fehlt die unverwechselbare Note!</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Meist wird reagiert, man kann aber auch agieren, um vorbeugend zu steuern.</li> <li>➤ Sanierungserfordernisse (z. B. Kanal) sind ein guter Anlass für Verbesserungen.</li> </ul>



#### Die Rolle des Verkehrsplaners Seite 5

Fragestellung	Beispiel: Fußgängerzone	Hinweis!
<b>Sind Konzept und Planer erforderlich?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Welche Auswirkungen hat die Fußgängerzone auf das Verkehrsgeschehen?</li> <li>➤ Ist die Fußgängerzone die einzig mögliche Lösung?</li> <li>➤ Ungelöste Fragen, mangelndes Wissen über Auswirkungen machen eine Verkehrsuntersuchung notwendig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Einbeziehen des Planers von der Ideenfindung bis zur Detailplanung.  TEIL C</li> <li>➤ Planer als neutraler Berater bei internen Konflikten.</li> <li>➤ Planer als Außenstehender mit großem Blickwinkel bei Maßnahmen und ihren Auswirkungen.</li> </ul>



#### Voruntersuchung der Verkehrssituation TEIL C

Fragestellung	Beispiel: Fußgängerzone	Wichtig!
<b>Was ist konkret los?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Am Hauptplatz gibt es rund 100 Stellplätze!</li> <li>➤ Die Verkehrsbelastung verhindert attraktives Einkaufen, Bummeln etc.!</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Wenn man mit einer Fülle von Einzelproblemen konfrontiert wird, ist ein erster Überblick unerlässlich.</li> </ul>



#### Politische Zielfindung Seite 6

Fragestellung	Beispiel: Fußgängerzone	Wichtig!
<b>Was wollen wir?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Gründen wir einen Verkehrsausschuss!</li> <li>➤ Beschluss: Im Zentrum soll eine Fußgängerzone errichtet werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Politischer Konsens und das Engagement einzelner bilden das Fundament von Veränderungen.</li> <li>➤ Unversöhnliche Standpunkte verhindern oft gute Lösungen.</li> </ul>



## Prüfung des Budgetrahmens Seite 7

Fragestellung	Beispiel: Fußgängerzone	Wichtig!
<p><b>Wieviel Budget steht zur Verfügung?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Wir könnten in den nächsten drei Jahren rund 5 Mio. aus eigenen Mitteln aufbringen!</li> <li>➤ In der Gemeinde XY wurde es gefördert – bei uns auch?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Langes Warten auf mögliche Finanzierung von Bund oder Kanton verhindert rasche und sinnvolle Schritte zur Verbesserung der Verkehrssituation.</li> </ul>



## Planungsablauf Seite 8

Fragestellung	Beispiel: Fußgängerzone	Wichtig!
<p><b>Wie kommen wir zum Ziel?</b></p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;"> <p style="font-size: 0.8em; margin: 0;">Erhöhtes Konfliktpotenzial! Zufälle können den Ablauf beeinflussen!</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Wird die Fußgängerzone bis zur nächsten Saison fertig?</li> <li>➤ Wie funktioniert die Zulieferung der Betriebe?</li> <li>➤ Auch die Gäste sollten wissen, was wir vorhaben! Wie können wir sie informieren?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erstellen eines Zeitplanes als Koordinationsinstrument.</li> <li>➤ Gezielte Informations- und Öffentlichkeitsarbeit. <span style="color: red; font-weight: bold;">➡ TEIL D</span></li> <li>➤ Möglichst viele Beteiligte sollen einen Vorteil durch die Maßnahme haben – Konfliktlösungsstrategien erarbeiten.</li> </ul>



## Umsetzung Seite 17

Fragestellung	Beispiel: Fußgängerzone	Wichtig!
<p><b>Wie setzen wir unsere Ideen um?</b></p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;"> <p style="font-size: 0.8em; margin: 0;">Erhöhtes Konfliktpotenzial! Zufälle können die Umsetzung beeinträchtigen!</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Wer macht was bis wann?</li> <li>➤ Die Fußgängerzone wird errichtet.</li> <li>➤ Nächste Saison fährt der Shuttlebus im Probebetrieb!</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Umsetzung der Maßnahmen <span style="color: red; font-weight: bold;">➡ TEIL D</span></li> </ul>



## Erfolgskontrolle Seite 21

Fragestellung	Beispiel: Fußgängerzone	Wichtig!
<p><b>Was hat es gebracht?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Der Bericht des Verkehrsausschusses und die Gästebefragung sind positiv!</li> <li>➤ Die Wirtschaft und die Nächtigungszahlen entwickeln sich besser als in Orten ohne Fußgängerzone.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Das Verkehrsgeschehen verändert sich und sollte periodisch beobachtet werden.</li> <li>➤ Pilotprojekte sind nur mit Erfolgskontrolle sinnvoll.</li> <li>➤ Erfolge stellen sich teilweise erst im Laufe der Zeit ein.</li> </ul>

## 2.1 Start der Aktivitäten

Wann ist der Zeitpunkt für die Entscheidungsträger einer Fremdenverkehrsgemeinde gekommen, im Verkehrsbereich aktiv zu werden? Genügt es, im Anlassfall auf akute Probleme zu reagieren? Oder sollte man sich besser vorbeugend mit potenziellen Verkehrsproblemen in Tourismusorten auseinandersetzen und danach trachten, die künftige Entwicklung aktiv mitzugestalten?

Angesichts der nach wie vor im Steigen begriffenen Motorisierung und der dynamischen Entwicklung der Tourismusbranche ist die Antwort eindeutig: Lieber im Vorhinein agieren und Entwicklungen selbst herbeiführen als im Nachhinein auf Veränderungen reagieren!

Hat eine Fremdenverkehrsgemeinde nicht das Potenzial, längerfristige Entwicklungskonzepte zu erstellen und dementsprechend langfristig zu planen, so ist es für ihre Vertreter umso wichtiger, sich laufend mit aktuellen Veränderungen und möglichen Entwicklungen auseinanderzusetzen, damit im Anlassfall entsprechend reagiert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, von Veränderungen überrascht zu werden und mit der Entwicklung nicht mehr Schritt halten zu können.

Die Beschäftigung mit der Materie hilft auch, ein Sensorium für Signale, die auf mögliche Veränderungen und daraus resultierenden Handlungsbedarf für die Gemeinde hindeuten, zu entwickeln.

### Mögliche Anknüpfungspunkte

- Rückmeldungen von Einzelpersonen, die von negativen Wirkungen des Verkehrs betroffen sind – Lärm, Stau, Parkplatznot, Gefahr für Kinder, ...
- Entstehen von Initiativen der Bevölkerung zu speziellen Themen.
- Hinweise engagierter Einzelpersonen, die Veränderungsmöglichkeiten sehen.
- Stadtentwicklungsleitbilder, örtliche Entwicklungskonzepte, Tourismuskonzepte (Beispiele in kleineren Stadtgemeinden zeigen, dass bei der Präsentation von Planungen 90 % der Fragen dem Verkehr gelten).
- Erneuerung des Fahrbahnbelags – je nach Belastung erfolgt dies in einem Zyklus von 10 bis 15 Jahren.



**Von 1990 bis 2001 stiegen in der Schweiz die Personenkilometer im Privaten Strassenverkehr von 77.700 Mio km auf 89.000 Mio km an!**

*Die wesentlichen Anknüpfungspunkte für Aktivitäten im Verkehrsbereich*

- Anstehende Erneuerungsarbeiten an Ver- und Versorgungsleitungen (generell sollten Verkehrs- und Einbautenplanung aufeinander abgestimmt werden)
- Ausweisung größerer Baugebiete oder Änderung des Flächenwidmungsplanes

## 2.2 Die Rolle des Verkehrsplaners

Bei der Wahl des Planers ist guter Rat teuer. Ideal ist es, andere Gemeinden über bereits durchgeführte Planungen zu befragen. Sonst sollten verschiedene Angebote eingeholt und kurze, persönliche Gespräche (Hearings) geführt werden.

*Die Verkehrsplanung umfasste im Laufe der Zeit immer mehr Bereiche. Am Anfang standen Fragen der Konstruktion und Trassenführung im Vordergrund, später erhielt dann der organisatorische Aspekt große Bedeutung, heute werden zunehmend Management- und Kommunikationsaufgaben gefordert. Wie in jeder Disziplin gibt es einige wirklich allgemein anerkannte Regeln, über diese Basis hinaus werden durchaus verschiedene Ansichten vertreten: Die eine und einzige Verkehrsplanung gibt es nicht.*

Die mögliche Rolle des Verkehrsplaners hängt wesentlich von der Art des Auftrags ab. In den meisten Fällen wird die Ausarbeitung eines Verkehrskonzeptes aufgrund allgemeiner Verkehrsprobleme vergeben, d. h. es ist eine Gesamtuntersuchung gefordert. Grundsätzlich ist diese Ausgangssituation für beide Seiten vorteilhaft – der Suche nach maßgeschneiderten Lösungen sollte eine Gesamtbetrachtung durch einen Außenbeobachter vorangehen. Der Alltag mit seinen Gewohnheiten verstellt in der Gemeinde oft den Blick auf neue Lösungen. So manche neue Möglichkeit ist noch nicht bekannt.

**➔ Grundsätzlich kann zu jedem Zeitpunkt ein Verkehrsplaner in den Prozess eingeschaltet werden. Ein möglicher Vorteil späterer Einbeziehung sind die geringeren Planungskosten für den Auftraggeber, ein Nachteil die Nichtbeachtung von alternativen Lösungsmöglichkeiten.**

**Dominante Personen bestimmen oftmals die Grundrichtung einer Diskussion, Alternativen werden gar nicht angesprochen.**

### *Die richtige Wahl des Planers*

### *Unvoreingenommen an die Probleme herangehen und maßgeschneiderte Lösungen finden*



### Was kann vom Verkehrsplaner verlangt werden?

- Die Kenntnis über ein großes Spektrum an Maßnahmen.
- Ein großer Blickwinkel bezüglich möglicher Wirkungen bei der Beurteilung verschiedener Lösungsmöglichkeiten.
- Strategien auf Basis eines umfassenden Maßnahmenkonzeptes entwickeln – d. h. eine Kombination finanziell tragbarer Maßnahmenbündel, die nach Dringlichkeit gereiht werden.
- Er übernimmt die Rolle des neutralen Beobachters und des Vermittlers bei internen Konflikten.

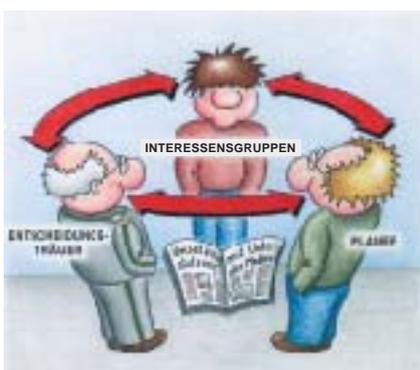
### 2.3 Politische Zielfindung

Der wichtigste Schritt ist die Zielfindung auf politischer Ebene – ohne klare Zielvorstellung kann auch die planende Verwaltung nicht aktiv werden. Je mehr unterschiedliche Interessen bei der Zielfindung berücksichtigt werden, umso tragfähiger kann ein Projekt sein. Eine schwierige Aufgabe dabei ist, Interessensgruppen einzubinden, gleichzeitig aber den Planungs- und Umsetzungsprozess zügig voranzubringen. Die Beiziehung eines externen Moderators kann dabei hilfreich sein.

#### Einbindung von Interessensgruppen

#### An der Planung beteiligte Personengruppen und ihre Interessen

- **Meinungsbildner** und Vertreter politischer Parteien versuchen die Interessen der Wähler zu erfahren und dementsprechend zu handeln.
- **Bürgerinitiativen** setzen sich meist aus persönlich Betroffenen zusammen, für die konkrete Mängel und Einzelmaßnahmen im Vordergrund stehen, unmittelbar sachbezogene Widerstände werden meist klar formuliert, tendieren aber verständlicherweise zu einer eingeschränkten Problemsicht.
- **Interessensvertretungen** formulieren grundsätzlichere Standpunkte, teils agieren sie öffentlich, teils wird versucht, gezielt Einfluss auf die planende Verwaltung zu nehmen.
- **Verkehrsplaner** werden nach der Auftragsvergabe aktiv, handeln meist auf Basis gemeindlicher Grundsatzbeschlüsse gemäß fachlichen Zielen und sind an weitergehenden Aufträgen interessiert.



Der wesentlichste Punkt ist die politische Willensbildung mit dem Ziel, dass auch tatsächlich Maßnahmen umgesetzt werden. Ein erster Schritt zum Finden von „Weggefährten“, also die Motivation zur Mitarbeit, ist der Besuch von Gemeinden, die bereits ähnliche Maßnahmen umgesetzt haben.

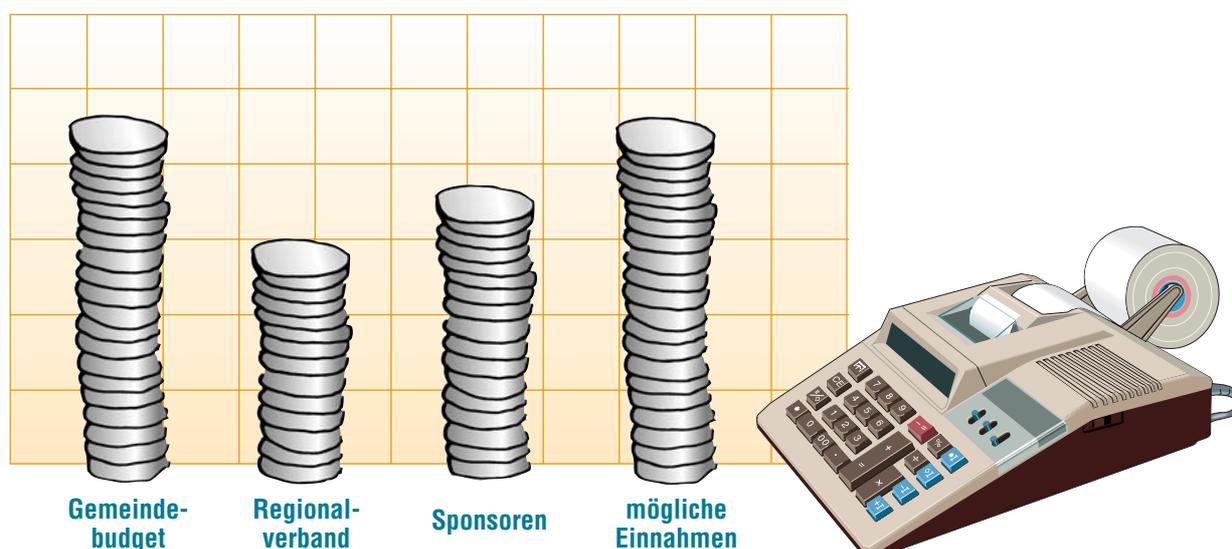
 **Die Gründung eines Verkehrsbeirates sollte erwogen werden** – Periodische Berichtslegung über die Phasen der Planung und Umsetzung unterstützt die Kontinuität des Prozesses und kann auch eine gute Basis für die spätere Erfolgskontrolle sein.

## 2.4 Prüfung des Budgetrahmens

In jedem Fall ist die Prüfung der kurz- bis mittelfristig zur Verfügung stehenden Budgetmittel ein zentraler Schritt. Erst wenn die Situation im Gemeindehaushalt bekannt ist, sind Überlegungen zur Finanzierbarkeit der Vorhaben möglich.

Neben den Mitteln aus dem Gemeindebudget gibt es auch andere mögliche Finanzierungsquellen. Eine Möglichkeit, die oft zu spät überlegt wird, ist das Finden von Sponsoren. Oft ist es hilfreich, Sponsoren bei der Planung miteinzubeziehen, da sie sich dann stärker mit dem Vorhaben verbunden fühlen. Bei der Präsentation eines Planungsvorhabens vor Einwohnern der Gemeinde, vor Partnern oder (potenziellen) Sponsoren sollten den Kosten natürlich auch die möglichen Einnahmen gegenübergestellt werden.

*Ausschöpfung aller möglichen Finanzierungsquellen*



Wesentlich für den erfolgreichen Planungsablauf ist die kontinuierliche Durchführung des Projektes.

### 3. Planungsablauf

Der zeitliche Verlauf von Planung und die Umsetzung von Verkehrsvorhaben sind in politische Rahmenbedingungen eingebettet und werden von Geschehnissen wie z. B. Wahlterminen beeinflusst.

Die Gefährdung laufender Projekte ist dann am größten, wenn Interessensvertretungen bevorstehende Wahlen dazu benutzen, das Stimmverhalten ihrer Klientel von der Erfüllung ihrer Bedingungen abhängig zu machen. Politische Vertreter werden auf diese Weise starkem Druck ausgesetzt. Insbesondere längerfristige Vorhaben ohne „verkaufbare“ kurzfristige Erfolge sind akut bedroht. Daher sollten Planung wie Umsetzung in eine Phase fallen, in der sie nicht durch politische Interessen gefährdet sind.

**Ziel ist es, verschiedene Interessensgruppen in der Gemeinde zur Mitarbeit zu motivieren.**

#### Folgende Vorbereitungen sollten zu Beginn des Planungsablaufs getroffen werden:



##### 3.1 Information und Öffentlichkeitsarbeit:

Bestimmung der Adressaten, des günstigsten Zeitpunktes und der geeigneten Art der Öffentlichkeitsarbeit.



##### 3.2 Beteiligung:

Wahl des geeigneten Modus für die Beteiligung von Bürgern und Interessensvertretungen.



##### 3.3 Projektorganisation:

Festlegung der Planungsträger und der genauen Zuständigkeiten.



##### 3.4 Zeitplanung:

Bei der zeitlichen Abstimmung sollten auch Pufferzeit einkalkuliert und politische Zeitpläne berücksichtigt werden.



##### 3.5 Strategien zur Bewältigung von Konflikten:

Einige kritische Phasen sind vorhersehbar. Auf Unvorhergesehenes sollte flexibel reagiert werden können.

### 3.1 Information und Öffentlichkeitsarbeit

Erste Schritte mit großem Adressatenkreis sind ideal für die Ideenfindung und die Bewusstseinsbildung. Für die Phase der „Vororientierung“ ist ausreichend Zeit zu bemessen, am besten mehrere Monate. Wichtig ist es in Tourismusgemeinden, diese Phase nicht während der Spitzensaison durchzuführen. Eine offene Vorgangsweise hilft auch zu verhindern, dass angeheizt durch die Gerüchteküche selbst kleinste Maßnahmen politische Konflikte verursachen.



**➔ Je später Widerstände im Planungsprozess auftreten, desto stärker sind die meist negativen Folgen für den zeitlichen Ablauf und den Projekterfolg. Frühzeitig auftretende Widerstände können hingegen sogar zur Verbesserung beitragen – besonders dann, wenn persönlich Betroffene wertvolle Informationen liefern.**

#### Anwerbung möglichst vieler Interessenten:

- Auswählen eines Verantwortlichen, welcher die Kontinuität der Arbeit garantiert.
- Suche nach Kooperationspartnern – Interessensgruppen, Vereine (z. B. Dorferneuerung), Schulen, ...
- Interesse wecken – z. B. in der regionalen Zeitung ein Aufruf für Einsendungen zu Verkehrsproblemen („Mängelcoupon“, eigener Telefongespräch zum Thema Verkehr, ...).
- Impulsveranstaltungen – z. B. mit Vorträgen über Beispielgemeinden oder von externen Fachleuten
- Schülerwettbewerbe, Ideenwettbewerbe, fächerübergreifende Projekte zu Verkehrsthemen an Schulen.

#### Zielgerichtete Aktionen für bestimmte Gruppen:

- Einladungen zu Arbeitskreisen – wichtig sind Zielfindung, Dokumentation sowie die Diskussion erster Resultate (um frühzeitig Widerstände zu erkennen).
- Stadtspaziergänge als Rundgang von Fachleuten mit Bewohnern, um spezielle örtliche Gegebenheiten und Nutzungskonflikte besser zu erkennen.

- Simulationen – z. B. Fahrversuche an provisorisch markierten Engstellen (z. B. provisorische Poller und Pflanztröge im Rahmen eines Strassenfestes).
- Publikumswirksame Verkehrs- und Lärmmessungen an ausgewählten Strassenabschnitten.
- Ausstellung zu den Planungen – hier sollten zumindest zeitweise kompetente Ansprechpartner anwesend sein.
- Exkursion zu Beispielgemeinden mit ausgewählten politischen Vertretern und der planenden Verwaltung.
- Laufende Information in Bezirkszeitungen.
- Durchführung öffentlichkeitswirksamer Aktionen, um auch die Zustimmung oder Ablehnung der Gäste zu testen – so z. B. Informationstafeln mit Ansprechpersonen und der Verkostung regionaler Spezialitäten.

**➔ Von speziellem Interesse für Tourismusgemeinden ist die Frage der Akzeptanz geplanter Maßnahmen seitens der Gäste – ein häufig angewandtes Instrument sind Gästebefragungen.**

## Die Gästebefragung

Eine der größten Sorgen in Tourismusgemeinden ist die Akzeptanz von geplanten Maßnahmen seitens der Gäste. Der beste Weg, derartige Zweifel zu überprüfen, ist der direkte: Fragen Sie die Gäste, was sie von den geplanten Veränderungen halten!

### Was kann man mit dem Instrument „Gästebefragung“ erreichen?

- Gästebefragungen sind gut für die Präzisierung von Stärken und Schwächen des Ortes – Chancen und Risiken am Tourismusmarkt werden deutlich.
- Mit ihrer Hilfe kann die Akzeptanz von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen oder der Wunsch nach solchen erhoben werden.
- Sie liefert Argumentationshilfe für die Entscheidung über Einzelmaßnahmen ...
- und ist ein Instrument für „Vorher-Nachher“-Vergleiche bezüglich der Zufriedenheit der Gäste.

### Was kann man nicht erreichen?

- Die Bedürfnisse künftiger Gäste sind nicht erhebbar.
- Attraktivitätszuwächse können nicht quantifiziert werden.



### Öffentlichkeitswirksame Sofortmaßnahmen:

- Beispielhaftes Verhalten von Personen des öffentlichen Lebens in der Gemeinde,
- Tipps zu umweltfreundlichem Verkehrsverhalten,
- Ernennung von Fußgänger- und Fahrradbeauftragten,
- Informationskampagnen für öffentliche Verkehrsmittel, ...

## 3.2 Bürgerbeteiligung

Nach Festlegung der Projektschwerpunkte stellt sich die Frage nach dem Kreis der Beteiligten. Eine gesetzliche Regelung zur Bürgerbeteiligung für Planungsverfahren gibt es nicht. Im Baufall müssen zur Verhandlung nur die Anrainer geladen werden. Die Frage, inwieweit es zielführend ist, Betroffene in den Planungsverlauf einzubinden, muss für jedes Projekt gesondert beantwortet werden.



### Bürgerinformation einer Kleinstadt zur flächenhaften Verkehrsberuhigung

Das Engagement basierte auf einer Einzelperson (Stadtbaurat). Verwaltungsintern und mit den politischen Vertretern wurden Vorträge und Diskussionen im Rahmen von Fachausschüssen abgehalten. Abstimmung der Planung mit den Anrainern, Vorträge über Grundsatzziele, Probefahrten mit Feuerwehr und Polizei, Zusammenarbeit mit dem Automobilclub; der Presse wurde Material zur Verfügung gestellt (die Presseberichte waren überwiegend positiv, die lokale Presse führte auch Umfragen durch). Der Stadtbaurat war permanent öffentlich „anwesend“ – Telefon, persönliche Mängelanalyse auf dem Fahrrad, Vorträge, Presse ...

#### Die allgemeinen Informationsschritte waren:

- Erste Broschüre nach Vorlage der Konzeptstudie: Zusammenfassung der wichtigsten Feststellungen und Empfehlungen
- Zweite Broschüre eine Woche vor Beginn der ersten Ausbaustufe: Beispiele Ist-Zustand, Probezustand und Umgestaltungsplan
- Dritte Broschüre nach Fertigstellung der zweiten Ausbaustufe: Vorstellung des Fuß- und Radwegnetzes im Gebiet, Erläuterung der Maßnahmen

*Möglicher Ablauf eines Verfahrens mit Bürgerbeteiligung*

 **Betroffene sind „Experten vor Ort“.**

### Kriterien für das Ausmaß der Beteiligung

- Die Anhörung der Anrainer.
- Das Maß der direkten Betroffenheit von Einzelpersonen.
- Das Maß der Betroffenheit von Interessensgruppen.
- Geeignete Moderatoren mit Fachkompetenz und Fähigkeit zur Konfliktlösung (Personen, die im Schnittbereich von Politik und Fachplanung tätig sind).

#### *Gelebte Bürgernähe und organisierte Bürgerbeteiligung*

Beteiligungsverfahren können sich – je nach Größe der Gemeinde – stark voneinander unterscheiden. In kleineren Gemeinden (bis rd. 1.500 Einwohner) kann sich die Beteiligung fast von selbst ergeben – hier sind Einzelgespräche in allen Phasen von der Vororientierung bis zur Umsetzung wichtig. In größeren Orten hingegen kommen formellere Verfahren – Einladung zur Diskussion, Arbeitskreise und -gruppen für einzelne Ortsteile etc. – zum Einsatz.

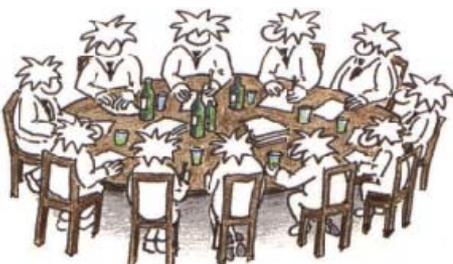
## special

### ARBEITSGRUPPEN UND -KREISE

In der Verkehrsplanung wird häufig in Kleingruppen gearbeitet. Dabei hat sich gezeigt, dass die Zusammenführung unterschiedlicher gesellschaftlicher und sachlicher Positionen die Qualität von Planungsabläufen enorm steigern kann. Voraussetzung für die „Lernfähigkeit“ der Gruppe ist die Bereitschaft der Teilnehmer, selbst dazuzulernen.

#### Häufigste Formen von Arbeitsgruppen und -kreisen

- Verwaltungsinterner Arbeitskreis zur Koordination, wenn mehrere Dienststellen an einem Vorhaben beteiligt sind – in der Regel ein kleiner Kreis von Fachleuten.
- Arbeitsgruppen mit Bewohnern – es sollten pro Arbeitsgruppe nicht mehr als 20 Leute sein, um sinnvoll diskutieren zu können.



#### Die Rolle des Moderators

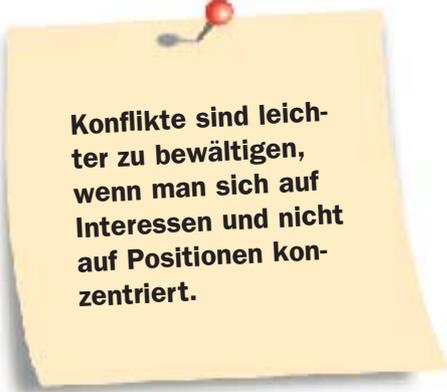
Entscheidend für den Erfolg einer Arbeitsgruppe ist auch, wie gut der Diskussionsleiter seine Aufgabe erfüllt. Er muss bei Kon-

fliksituationen als Schlichter auftreten, die wichtigsten Interessen herausfiltern, Ungleichgewichte in der Diskussion vermeiden und die wesentlichen Arbeitsergebnisse für alle nachvollziehbar dokumentieren.

### Mögliche Tücken der Gruppenarbeit:

- Einigkeit in Gruppen kann auch ein Zeichen dafür sein, dass Wichtiges unberücksichtigt geblieben ist.
- Eigene Beiträge in der Gruppe werden oft überschätzt, Erfolge schreibt man gern sich selbst zu, Misserfolge den Anderen.
- Oft entsteht erst durch Vereinfachungen (z. B. Faustregeln) eine gemeinsame Sprache. Die getrennte Betrachtung einzelner Teile ohne den Blick auf das Gesamtsystem kann zu einer eingeeengten Sicht des Problems führen.

Dies ist natürlich nicht als Aufforderung zu „diktatorischer“ Arbeitsweise zu verstehen, man sollte sich nur schon vorher bewusst machen, mit welchen Problemen man konfrontiert werden könnte und sich dementsprechend vorbereiten.

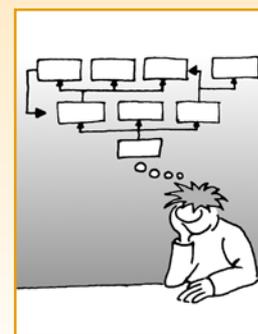


**Konflikte sind leichter zu bewältigen, wenn man sich auf Interessen und nicht auf Positionen konzentriert.**

## 3.3 Projektorganisation

Die meisten Lebensbereiche wie z. B. Arbeit, Freizeit und Einkauf sind unweigerlich mit einer Ortsveränderung und somit mit Verkehr verbunden. Projekte im Verkehrsbereich haben daher vielfältige Auswirkungen auf andere Lebensbereiche. Verkehrsplanung erfordert ein Arbeitsprogramm, das die einzelnen Schritte und deren Auswirkungen mit den Notwendigkeiten anderer Sachbereiche abstimmt.

Verwaltungstätigkeit im „klassischen Sinn“ beschränkt sich meist auf *einen* klar definierten und abgegrenzten Fach- bzw. Wirkungsbereich. Größere Projekte im Schnittbereich von Tourismus und Verkehr erfordern aber meist fachübergreifendes Planen und Handeln. Dementsprechend sind Planungsgruppen mit Beteiligung mehrerer Fachgebiete, so genannte „querschnittsorientierte“ Strukturen, meist eine höchst zweckmäßige Ergänzung zu den traditionellen Strukturen der Verwaltung. Allerdings sollte die Schaffung derartiger Arbeitsgruppen gut vorbereitet und mit den bestehenden Strukturen abgestimmt werden, um Reibungsverluste zu verhindern.



**Schaffung fachübergreifender Strukturen**

Die sorgfältige Organisation eines Projektes ist die Basis für dessen problemlose Umsetzung.

### Voraussetzungen für eine erfolgreiche Organisation:

- Kontinuität der Handelnden
- Arbeitsgruppen mit klaren Zuständigkeiten und
- ein Arbeitsprogramm mit überschaubaren Arbeitsblöcken.

Für die Wahl der Planungsgebiete und den Umfang der Maßnahmen gilt, dass Widerstände erkenn- und bewältigbar sein müssen. Dafür ist es günstig, Teilgebiete zu wählen, die überschaubar sind, ein konkretes Problem aufweisen und eine beispielhafte und zügige Umsetzung möglich erscheinen lassen.

#### *Kleinräumige Pilotprojekte als Anknüpfungspunkte*

Positiv aufgenommene, kleinräumige Pilotprojekte sind der wesentlichste Anknüpfungspunkt für weitere Maßnahmen. In den meisten Fällen ist eine Einteilung in mehrere aufeinander aufbauende Stufen sinnvoll, so können vor weiteren Umsetzungsschritten Erfolg und Wirkung der ersten Stufe kontrolliert werden. Dabei sollten Schnittstellen zu anderen Teilprojekten besonders beachtet werden.

Voraussetzungen für eine spätere Erfolgskontrolle sollten bereits im Rahmen der Projektorganisation eingebaut werden. Meist sind dies Vereinbarungen, die periodische Berichte des Verkehrsausschusses beinhalten.



### 3.4 Zeitplanung

Das Erstellen eines Zeitplanes als Koordinierungsinstrument ist für einen beschleunigten und reibungsloseren Ablauf der Planung und Umsetzung von großer Bedeutung. Zeitpläne können dazu verwendet werden, um verschiedene Arbeitsschritte nicht durch endlose Diskussionen unnötig zu verlängern, um einen gewissen Zeitdruck für den Umsetzungsprozess auszuüben und die einzelnen Schritte ressourcenschonend aufeinander abzustimmen.

Die „Kunst“ bei der Erstellung eines haltbaren Zeitplanes besteht darin, ausreichend Zeit für die Diskussion aller möglichen Probleme zu berücksichtigen und andererseits eine zügige Vorgangsweise zu unterstützen.

## Wichtige Überlegungen bei der Erstellung eines Zeitplanes:

- Für Vororientierung und Ideenfindung sollte unbedingt ausreichende Zeit vorgesehen werden.
- Für Beteiligungsprozesse mit der Möglichkeit zur Stellungnahme ist ebenso ausreichend Zeit einzukalkulieren.
- Planungsphasen sollten mit wichtigen politischen Ereignissen abgestimmt werden – die Umsetzung von Maßnahmen vor Wahlen ist häufig durch politische und nicht durch fachliche Notwendigkeit beeinflusst.
- Ergebnisse und Zwischenergebnisse sollten kontinuierlich durch Beschlüsse oder zustimmende Kenntnisnahmen politisch abgesichert werden.
- In der Hauptsaison sollten nach Möglichkeit keine Bauarbeiten an Stellen, die für den Fremdenverkehr von Bedeutung sind, durchgeführt werden.

### 3.5 Strategien zur Bewältigung von Konflikten

Folgende strategische Tipps zur Entschärfung von Konfliktsituationen können hilfreich sein:

- Eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit, bei der die Einwohner Gelegenheit zur Mitsprache bekommen, gibt bereits zu Beginn wesentliche Hinweise zum Stimmungsbaremeter in der Gemeinde oder der Region.
- Vor kritischen Phasen sollte man planerische Grundlagen und Argumente sammeln, um die Vorgangsweise fachlich einwandfrei argumentieren zu können.
- Verhandlungsstrategien sollten im Voraus überlegt werden. Sinnvoll ist es auch, zu eruieren, ob „neutrale“ Personen im Schnittfeld von Politik und Fachplanung zur Verfügung stehen, die bei Bedarf schlichtend eingreifen können.



Es ist besser, Konflikte während der Projektvorbereitungen auszutragen, als zu riskieren, dass später emotional geführte Debatten die Umsetzung beeinträchtigen. Ein durch gemeinsame Zielfindung beschlossenes Leitbild ist ein wichtiger Anhaltspunkt für alle am Planungsprozess Beteiligten und hilft, spätere Konflikte auf einer sachlichen Ebene abhandeln zu können.

# special

## ZUFÄLLIGKEITEN

Planung kann – trotz umfassendem Aufgabengebiet – nur einen Teil des Geschehens bestimmen. Unvorhergesehene Ereignisse und Zufälle – hinderlich wie nützliche – beeinflussen den Planungsablauf und sind mit dafür „verantwortlich“, wie erfolgreich ein Projekt umgesetzt werden kann. Im Folgenden sind einige Beispiele aus der Praxis aufgezeigt:



Hier gab es anfängliche Widerstände gegen eine Verkehrsfreimachung des Hauptplatzes. Während der langen Umbauzeit war der Hauptplatz gesperrt und die Gemeinde konnte erkennen, dass die Maßnahme funktioniert – nunmehr ist der Hauptplatz autofrei gemacht.



Der Kernbereich dieser Gemeinde war über längere Zeit als Fußgängerzone gestaltet, rechtlich aber nicht zur Fußgängerzone erklärt worden. Trotz Funktionierens gab es rechtliche Probleme bei der Parkraumüberwachung – Problem der Exekutive: Wer parkt illegal und wer nicht?



In diesem Ausflugsort wurde als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung am Ortsbeginn eine Fahrverbotstafel mit zahlreichen „kleingedruckten“ Ausnahmen montiert. Diese Maßnahme wirkt – es fahren wenige, obwohl es eigentlich vielen erlaubt wäre!



In einigen Fällen hat eine geeignete Namenswahl für den neugestalteten Platz die Unterstützung für das Vorhaben sehr beschleunigt.

## 4. Konfliktpunkte am Weg zur Umsetzung



Eine Befragung in ausgewählten Tourismusgemeinden hat ergeben, dass die Errichtung einer Fußgängerzone und die begleitenden Maßnahmen der Parkplatzorganisation zu den konfliktträchtigsten Maßnahmen gehören.

Hier werden beispielhaft die häufigsten Konflikte bei der Umsetzung von Maßnahmen und Tipps zu deren Lösung dargestellt. Konflikte können in sämtlichen Phasen – vom Beginn der Überlegungen bis zur Umsetzung – auftreten.

### Konflikte bei der Suche nach Anknüpfungspunkten

Gäste und Einwohner beklagen die Verkehrsbelastung im Zentrum, ein Probeversuch zur Verkehrsentlastung unter dem Motto „Vier Wochen autofreier Hauptplatz“ wird ohne Vorbereitung gestartet. Ein Strassenzug und der Hauptplatz werden einfach gesperrt. Der Verkehr verlagert sich daraufhin in andere Strassenzüge, die betroffenen Anrainer beschwerten sich – die gesetzten Maßnahmen müssen zurückgenommen werden.

*nicht koordinierte  
Sofortmaßnahmen*



Völlig unkoordinierte Sofortmaßnahmen sind oft kontraproduktiv. Entweder die geplante Sofortmaßnahme mit den wichtigsten weiteren Maßnahmen kombinieren (z. B. Fest am Beginn der Testphase „autofreier Hauptplatz“ und entsprechende Bewerbung der Ersatzparkplätze) oder plakativ einen vorerst mittelfristig wirksamen, dafür aber dauerhaften Prozess beginnen.

### Konflikte in der Phase der Vororientierung und Ideenfindung

Planer in der öffentlichen Verwaltung, die bereits einmal die Erfahrung gemacht haben, dass die Zielrichtung ihrer Arbeit nicht gefragt ist, entwickeln ein übervorsichtiges Verhalten. Es wird nur mehr in engen Grenzen gedacht, grundsätzliche und mutige Lösungen werden blockiert.

*übervorsichtige  
Planer in der Verwaltung*



Beispielsgemeinden (z. B. in anderen Bundesländern oder im benachbarten Ausland) suchen, die einen ähnlichen Weg gegangen sind – es existieren oft unterschiedliche Wege, eine Idee zu verkaufen.

## Konflikte in der Phase der Konzeption

### *unsichere politische Mehrheit*

Ein Konzept liegt vor, die wichtigsten Maßnahmen sind klar, eine Mehrheit im Gemeinderat ist unsicher.



Oftmals hilft zu diesem Zeitpunkt nochmalige interne Werbung in Form von Vorträgen oder Seminaren, die von einem externen Moderator oder dem Bürgermeister einer anderen Gemeinde abgehalten werden.

### *Widerstände gegen das Konzept*

Ein Konzept liegt vor, dessen Gegner bereiten jedoch nur die Gesamtkosten und plakative Fragen in den Medien auf (z. B. „Wie kommt der Kunde zu meinem Geschäft?“).



Auf notwendige Veränderungen eingehen, da von selbst keine Besserung offensichtlicher Probleme eintritt. Bei umfassenden Konzepten sollte dargelegt werden, dass es sich um ein Stufenkonzept mit anfänglichen Pilotprojekten handelt.

### *isolierte Einzelmaßnahmen*

Isolierte Einzelmaßnahmen können weitere Maßnahmen verhindern oder stören. So beispielsweise die Anlage eines Sammelplatzes bei einer touristischen Attraktion, für dessen Zufahrt jedoch das gesamte Ortsgebiet durchfahren werden muss.



Bevor Einzelmaßnahmen umgesetzt werden, sollten jedenfalls die Auswirkungen auf andere Bereiche überlegt werden. In diesem Zusammenhang ist das Beiziehen eines Planers empfehlenswert.

### *Verkehrskonzept für die Schublade*

Problematisch ist die Erstellung eines Verkehrskonzeptes als Pflichtübung aufgrund politischen Druckes oder im Rahmen des örtlichen Entwicklungskonzeptes. Bei massivem Desinteresse einer Mehrheit in der Gemeinde entstehen auf solche Weise in den seltensten Fällen brauchbare Unterlagen. Der Planer hat dann häufig nur Kontakte zu uninteressierten Personen innerhalb der Gemeinde, das Ergebnis ist von Beginn an „für die Schublade“ bestimmt.



Der Mehraufwand für brauchbare Unterlagen ist in den meisten Fällen nicht groß.

Politische Partezwänge verhindern die Suche nach Lösungen – oft geht es um die Frage der politischen Vermarktung der Urheberrechte an einer Idee, es kommt zu „Pattstellungen“.

*politische  
Vereinnahmung von Ideen*



Bereits bei den ersten Gesprächen sollte der Entscheidungsträger vermitteln, dass es um das Finden einer Lösung geht, die von allen gemeinsam getragen und verkauft wird; diese ersten Gespräche sollten ohne „Druck von Außen“, d. h. in einer möglichst kleinen Runde ohne Öffentlichkeit, erfolgen.

## Konflikte in der Phase der Umsetzung

Wirtschaftstreibende sträuben sich gegen neue Verkehrsregelungen – ein Musterbeispiel dieses Konfliktpunktes ist die Errichtung von Kurzparkzonen im Ortskern.

*Widerstand  
der Wirtschaftstreibenden*



Wirtschaftsvertreter aus Beispielsgemeinden einladen, wo positive Effekte bestätigt werden können.

Ausnahmen von neuen Verkehrsregeln werden in großer Zahl eingefordert und dienen nicht selten als Privileg und Statussymbol – ein Musterbeispiel sind Zufahrtsbeschränkungen.

*zu viele  
Ausnahmeregelungen*



Eine gewisse Härte ist erforderlich, um den Wert der Maßnahme als solche nicht zu gefährden. So lebt eine Fußgängerzone im Kurort vom ungestörten Bummeln der Gäste, ein Platz als Treffpunkt ebenfalls. Wichtig sind einfache und transparente Regeln von Beginn des Planungsprozesses an.

Oft unterbleiben Strassengestaltungsmaßnahmen, da die Gemeinde befürchtet, dass ein gelungenes Projekt andere Bewohner zur Forderung nach gleichen Maßnahmen motiviert – „Warum die anderen und wir nicht?“.

*Angst vor zu  
vielen Forderungen*



Eine wesentliche Argumentationshilfe ist eine objektive Reihung der Maßnahmen mittels nachvollziehbarer Kriterien (z.B. bei Kreuzungsumbauten nach der Anzahl und Schwere der Unfälle, Lärmkarte bei Maßnahmen an der Ortsdurchfahrt). Grundsätzlich ist eine Prioritätenreihung der Maßnahmen als Bestandteil eines Verkehrskonzeptes vorzusehen.

**Probleme mit Sonderfahrzeugen**

Häufig existieren bei Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Konflikte mit Landwirten und teilweise mit dem Militär. Diese sind auf die erschwerte Befahrbarkeit diverser Strassen mit baulichen Maßnahmen zurückzuführen.



Auf rechtzeitige Einbeziehung von Vertretern der Organisationen achten, bereits realisierte und dokumentierte Beispiele zeigen.

**Probleme mit der Schneeräumung**

Die genehmigende Baubehörde ist aufgrund der Schneeräumung gegen bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.



Gespräche mit Behörde und Fahrern, auf dokumentierte Beispiele verweisen.

**mangelnde Kenntnis der Rechtslage**

Nicht alle Beteiligten wissen über die genaue Rechtslage Bescheid – bereits fixierte Maßnahmen werden aufgrund neuer Lasten- und Pflichtenverteilung wieder umgestoßen (Strassenerhaltung, Kostenträgerschaft für Lichtsignalanlagen).



Auskunft über die Rechtslage erteilt das Bundesamt für Strassen ASTRA, 3003 Bern.

**fehlende Zeitplanung**

Ein Vorhaben soll unbedingt vor einem festgesetzten Termin umgesetzt sein, doch wird oft übersehen, dass Maßnahmen gewisse Vorlaufzeiten (Planung, Verhandlungen) benötigen – ganz kurzfristige Aktionen sind im Verkehrsbereich kaum durchführbar.



Eine sorgfältige Projektplanung ist unabdingbar bei Verkehrsvorhaben, wobei besonders auf wichtige politische Termine zu achten ist.

**Unvorhergesehenes**

Während der Bauphase tritt Unvorhergesehenes ein (Wintereinbruch etc.). Die Presse berichtet äußerst kritisch, es beginnt die Suche nach dem Schuldigen ...



Offensive Öffentlichkeitsarbeit während des gesamten Projektes bietet Information aus erster Hand. Regelmäßige Presseaussendungen sollten strategisch die gesamte Umsetzungsphase begleiten.

## 5. Erfolgskontrolle

**A**m Ende jeder größeren Arbeit stellt sich natürlich die Frage, ob man erfolgreich war. Vermutlich ist man nach der Durchführung von Veränderungen wieder mit unterschiedlichen Meinungen und Kommentaren zu verschiedenen Teilbereichen konfrontiert. Es besteht die Gefahr, dass durch einzelne Meinungen ein nicht repräsentatives Gesamtbild entsteht. Deshalb ist man gut beraten, objektive Anhaltspunkte für den Erfolg zu finden. Es ist insbesondere zu prüfen, ob die vorab festgelegten Ziele erreicht wurden. Diese Prüfung kann folgendes umfassen:

- Die Kontrolle, ob sich die mit der Maßnahme erwünschten Verhaltensweisen einstellen (Messungen, Zählungen etc.).
- Ein Vorher-Nachher-Monitoring durch Gästebefragungen.
- Eine Erhebung zur tatsächlichen Akzeptanz von Maßnahmen seitens der Bevölkerung (Befragung, Telefon-Hotline etc.).
- Eine Überprüfung der Entwicklung gegenüber vergleichbaren Gemeinden ohne entsprechenden Maßnahmen anhand aktueller Wirtschaftsdaten und Nächtigungszahlen.

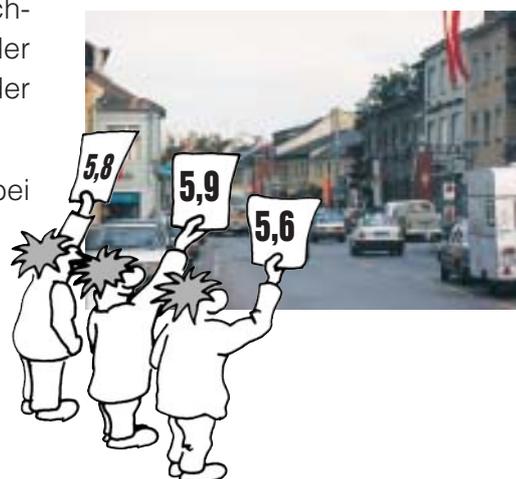
Wenn es sich um ein Stufenkonzept handelt oder um ein Pilotprojekt, d.h. um einen Erstversuch im kleineren Rahmen, so ist diese Frage besonders wichtig. Die Beurteilung, inwieweit das Ziel mit den eingesetzten Mitteln erreicht wurde, ist ein zentraler Hinweis, ob das längerfristige Gesamtvorhaben eine realistische Option ist.

**➔ Pilotprojekte als erste kleine Schritte vom Schreibtisch in die Praxis sind nur mit einer Erfolgskontrolle sinnvoll.**

Innerhalb der Gemeinde sollte eine Umsetzungskontrolle durchgeführt werden. Wesentlich dabei ist die Beantwortung der Frage nach dem Umgang mit diversen Hindernissen bzw. der Einhaltung des budgetären und zeitlichen Rahmens.

Die Erfolgskontrolle ist ein wichtiger Lernschritt und hilft, bei nachfolgenden Planungen effizienter vorgehen zu können.

**Objektive Überprüfung,  
ob die Projektziele erreicht  
werden konnten**



## special

## 6. Verkehrsberuhigung vor Ort – ein Überblick

Der folgende Abschnitt stellt aufeinander abgestimmte Maßnahmen dar, mit deren Hilfe schrittweise eine umfassende Verkehrsberuhigung erreicht werden kann. Die Situation vor Ort zeigt, auf welcher Stufe begonnen werden muss. Die Akzeptanz seitens der Bevölkerung und Gäste bestimmt letztlich, wie weitreichend die Maßnahmen sein können.

### Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung

Um die Akzeptanz der geplanten Maßnahmen zu erhöhen ist es notwendig, die Bevölkerung und die Wirtschaftstreibenden schon frühzeitig in Form von Informationsveranstaltungen und Arbeitskreisen in die planerischen Überlegungen einzubeziehen. Auch die Gäste sollten umfassende Informationen über die einzelnen Stufen der Verkehrsberuhigung erhalten. Sie sollten besonders über die Möglichkeiten der An- und Abreise sowie über die Mobilitätsmöglichkeiten im Ort unterrichtet werden. Die Zielsetzungen sollen über ein Marketingkonzept beworben und angeboten werden.

☞ TEIL B 3 – PLANUNGSABLAUF

☞ TEIL D 11 – MARKETING UND INFORMATION

### Verkehrsberuhigte Zonen bzw. verkehrsberuhigte Gemeinde

Durch eine Geschwindigkeitsreduktion werden Wohnumfeldqualität und Verkehrssicherheit erhöht und die Aufenthaltsqualität für die Gäste verbessert. In einem ersten und relativ leicht zu realisierenden Schritt sollte auf sämtlichen Gemeindestrassen im Ortsgebiet die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt werden. Nur auf übergeordneten Strassen kann eine höhere Geschwindigkeit festgelegt werden. In der Folge soll aber auch hier versucht werden, die Geschwindigkeit zu senken.

☞ TEIL D 3 – GESCHWINDIGKEITS-REDUZIERTER BEREICHE

Durch diese Geschwindigkeitsreduktion ist das Fahrradfahren im Mischverkehr mit motorisierten Fahrzeugen relativ gefahrlos möglich. Zusätzliche Verkehrsberuhigung kann durch das Errichten von Wohnstrassen erzielt werden.

Gleichzeitig mit der Verordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung sollten bauliche Maßnahmen die Einhaltung des Tempolimits unterstützen. So ist z.B. die Schaffung von

Torsituationen eine Möglichkeit, bereits im Einfahrtsbereich die Geschwindigkeit zu senken.

Die Maßnahmen sollten so gewählt werden, dass sie neben der geschwindigkeitsdämpfenden Funktion auch eine gestalterische Funktion zur Verbesserung des Ortsbildes übernehmen.

 TEIL D 4 – STRASSENUMGESTALTUNG

## Fußgängerzonen

Besonders Ortskerne sollten zu Fußgängerzonen mit ansprechender Gestaltung umfunktioniert werden. Das Befahren der Fußgängerzone sollte mit dem öffentlichen Verkehr, Fahrrädern, Pferdekutschen etc. im Schrittempo erlaubt werden.

Je nach Situation und Ausdehnung der Fußgängerzone kann diese für motorisierten Individualverkehr von Bewohnern, Dauergästen bzw. Lieferfahrzeugen (zeitlich beschränkt) geöffnet werden. Falls nur bestimmte Gruppen die Fußgängerzone befahren dürfen, ist es notwendig, diese mit Hilfe einer Durchfahrtsperre (automatischer Schranken etc.) für alle Fahrzeuge ohne Genehmigung abzuriegeln. Die Bestimmung von Fußgängerzonen und die Bewilligung von Ausnahmen kann auf Gemeindestrassen im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde besorgt werden.

Die Stellplätze im Strassenraum sind im Bereich der Fußgängerzone nicht mehr erwünscht – diese Flächen können für die Gestaltung der Fußgängerzone genutzt werden.

 TEIL D 2 – FUSSGÄNGERZONE

## Kurzparkzone im Bereich der Fußgängerzone

Um zu verhindern, dass sämtliche Stellplätze in der Nähe des Zentrums von Dauerparkern (Bewohnern, Angestellten etc.) belegt werden, ist gleichzeitig mit der Errichtung der Fußgängerzone eine Kurzparkzone einzurichten. Diese Maßnahme erscheint sinnvoll, um Kunden der Geschäfte im Zentrumsbereich bzw. im Bereich der Fußgängerzone einen Stellplatz zur Verfügung stellen zu können. In der Übergangsphase zum autofreien Tourismusort ist diese Möglichkeit der eingeschränkten Fahrzeugbenutzung wichtig für die Umstellung der Wirtschaft auf die neuen Gegebenheiten.

Bei erfolgreicher Entwicklung sollten die Fußgängerzone erweitert und die Stellplätze nach und nach entfernt bzw. verlagert werden. Die Bewirtschaftung der Stellplätze in Kurzparkzonen soll dazu beitragen, dass die Benutzung motorisierter Fahrzeuge

 TEIL D 6 – PARKPLÄTZE

überlegt erfolgt und nicht generell das Auto zur Fortbewegung herangezogen wird. Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung kommen der Gemeinde zugute und können zur Kontrolle der Kurzparkzonen bzw. für Förderungsmaßnahmen des öffentlichen und nicht motorisierten Verkehrs verwendet werden.

### **Attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr in der Gemeinde**

Mit der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs sollten gleichzeitig Alternativen geschaffen werden, welche die Mobilität der Gäste und der Wohnbevölkerung garantieren. Als öffentliche Verkehrsmittel bieten sich Bahn, Bus und – je nach landschaftlichen Voraussetzungen – Bergbahnen, Lifte sowie die Schifffahrt an. In sehr locker bebauten Gebieten sowie außerhalb der Spitzenzeiten sind bedarfsorientierte Verkehrsmittel zu bevorzugen – d. h. öffentliche oder „halböffentliche“ Verkehrsmittel, die kleinere Fahrzeuge einsetzen und nur bei angemeldetem Bedarf verkehren (wie z. B. Rufbus oder Sammeltaxi).

 TEIL D 9 – ÖFFENTLICHER VERKEHR

### **Attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr in der Region**

Gerade in touristischen Regionen spielt die regionale Erschließung durch den öffentlichen Verkehr eine wichtige Rolle. Sowohl für die Bevölkerung (Pendler, Einkaufende, Behördenwege) als auch für die Urlaubsgäste (z. B. Ausflugsmöglichkeiten) ist das regionale Angebot wichtig.

 TEIL D 9 – ÖFFENTLICHER VERKEHR

### **Attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr für die An- und Abreise**

Die An- und Abreise sollte mittels öffentlichem Verkehr schnell und bequem gewährleistet sein. Die verschiedenen Verkehrsmittel müssen zeitlich und räumlich aufeinander abgestimmt werden. Die Gepäckbeförderung müsste automatisch, also ohne Beisein des Reisenden, rasch und zuverlässig erfolgen (Haus zu Haus- bzw. Hotel-Zustellung).

Eine Anbindung bzw. Verknüpfung des regionalen mit dem örtlichen öffentlichen Verkehr sollte sowohl räumlich als auch zeitlich gegeben sein. Die Preise müssen einfach und attraktiv gestaltet sein, wobei auch Kombiangebote wie z. B. Übernachtung mit Anreise u. dgl. angeboten werden sollten.

## Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten

Je nach orts- und landschaftsspezifischen Voraussetzungen sollte Fußgängern, Radfahrern, Lang- und Skiläufern ein attraktives Wegenetz mit entsprechender Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Alle zentralen Einrichtungen sowie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollten möglichst rasch zu Fuß erreichbar sein. Der Radverkehr kann in Tempo 30-Zonen auf der Fahrbahn geführt werden. Bei höheren Geschwindigkeiten sind getrennt geführte Radfahranlagen bereitzustellen. Für den Freizeit- und Ausflugsverkehr können landschaftlich attraktive Gebiete mit Radwegen erschlossen werden. Das Aufstellen von einer ausreichenden Anzahl an Radständern, die Einrichtung von fahrradfreundlichen Hotels und Gastbetrieben sowie Fahrradverleih- und Reparaturbetriebe etc. sind wichtige Kriterien für die Förderung des Radverkehrs.

Loipen für Langläufer sollten so angelegt werden, dass sie sowohl eine Verbindung von touristischen Zentren als auch von Wohngebieten mit dem Ortszentrum darstellen.

 TEIL D 9 – ÖFFENTLICHER VERKEHR

## Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs im Ort

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, den motorisierten Verkehr in Tourismusgemeinden zu beschränken. Diese reichen von einer Sperre des Ortsgebietes für sämtliche Motorfahrzeuge (mit Ausnahme von Einsatzfahrzeugen), einer Sperre mit Einräumung von Fahrberechtigungen für verschiedene Nutzergruppen über routenspezifische Beschränkungen und zeitliche Beschränkung bis hin zur Beschränkung des Verkehrs mit Verbrennungsmotoren.

 TEIL D 8 – FUSSGÄNGER

Bei einer Sperre des gesamten Ortes für den motorisierten Verkehr ist dafür Sorge zu tragen, dass andere Verkehrsmittel bereitgestellt werden. Maßstab sind die Bedürfnisse und Wünsche von Bevölkerung, Gästen sowie der lokalen Wirtschaft. Teile jener Flächen, die bislang als Verkehrsflächen (Stellplätze, Fahrbahn) genutzt wurden, können anderen Nutzungen zugeführt werden. Bei der Gestaltung dieser Flächen ist darauf zu achten, dass Einsatzfahrzeuge, Räumfahrzeuge, Pferdeschlitten und Radfahrer etc. die Flächen problemlos befahren können.

 TEIL D 7 – RADVERKEHR

Alternativ dazu können verschiedenen Nutzergruppen Fahrberechtigungen zur Einfahrt in das autoarme Gebiet ausgestellt

werden. Ausnahmen sollten dem öffentlichen Verkehr (auch Taxis) und dem Verkehr mit Elektrofahrzeugen eingeräumt werden. Zusätzlich können für Dauergäste, sofern sie einen Stellplatz auf Privatgrund (Hotel etc.) vorweisen können, Ausnahmen von der Einfahrtssperre bei der Ankunft und der Abfahrt vorgesehen werden. Einwohner können ebenfalls von der Einfahrtssperre ausgenommen werden.

### **Verlegung öffentlicher Stellplätze auf Sammelparkplätze außerhalb des Ortes**

Um zu verhindern, dass der motorisierte Individualverkehr in die autoarmen Ortsbereiche einfährt, sollten dort alle öffentlichen Stellplätze entfernt werden. Für jene Gäste, die mit dem Auto anreisen, werden am Ortsrand Auffangparkplätze errichtet. Shuttledienste und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewährleisten die Erreichbarkeit des Ortsgebietes und der touristischen Zentren.

Aus Gründen des Landschafts- und Ortsbildschutzes können diese Parkplätze auch unterirdisch in Tiefgaragen angelegt werden. Dies stellt jedoch eine große finanzielle Belastung dar. Im Zentrumsbereich verbleibende Stellplätze für Dauergäste etc. sollten, wenn möglich, generell in Garagen untergebracht werden. Die Benützung der öffentlichen Stellplätze ist grundsätzlich kostenpflichtig.

#### TEIL D 6 – PARKPLÄTZE

### **Organisation des Wirtschaftsverkehrs**

Der Zulieferverkehr in Fußgängerzonen kann sowohl zeitlich als auch räumlich organisiert sein. So gibt es Möglichkeiten, den Zulieferverkehr auf eine bestimmte Zeit am Tag zu beschränken oder die Zufahrt für Baufahrzeuge nur außerhalb der touristischen Hauptsaison zu gestatten.

Als weitere Möglichkeit kann neben einer zeitlichen Beschränkung auch eine Tonnenbegrenzung für jene Lkw eingeführt werden, die in das autoarme Gebiet einfahren müssen.

Eine nach Fahrzeugarten differenzierte Zulieferung könnte so vorgenommen werden, dass nur Elektrofahrzeuge in die gesperrten Gebiete einfahren dürfen. Hier ergibt sich die Notwendigkeit, dass außerhalb des Ortes ein Warenverteilungszentrum errichtet wird, wo Waren gelagert und von motorisierten Fahrzeugen auf E-Fahrzeuge oder Pferdeschlitten etc. umgeladen werden. Die Belieferung des Ortes wird durch Elektrofahrzeuge von diesem Warenverteilungszentrum aus organisiert.