

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (1999)

**Heft:** 4

**Artikel:** Eile mit Weile - Freiwillig Tempo 30 in Münsingen

**Autor:** Michel, Suzanne / Niederberger, Martin / Artho, Jürg

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-957763>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 23.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

**Délémont** nous donnera l'occasion de tirer un certain nombre d'enseignements d'une gestion urbaine qui vit depuis de nombreuses années avec le phénomène des friches existantes et potentielles.

**Thoune** nous donnera l'occasion de réfléchir au dispositif de planification à mettre en place pour maîtriser les conséquences du retrait de l'armée et de la privatisation d'entreprises militaires.

Nous sommes persuadés que l'étude collective de tels dossiers concrets est un bon terreau pour apprendre à intégrer la problématique des friches du futur dans la pratique de l'aménagement du territoire.

unkonventionellen Methoden die Entleerung von Bauten und Arealen durch Umnutzungen zu verhindern. Man glaubt auch bei grösseren Problemen kaum mehr an die Chancen allumfassender Planungen und setzt vielmehr auf kleine, aber flexible Schritte. Wie funktioniert dieser bottom-up-Ansatz? Wie kann er umgesetzt werden? Kann man ihn auch auf grössere Städte übertragen? Der Stadtplaner – zugleich Wirtschaftsförderer – **Andreas Schneider** ist bereit, an einem durch uns mitorganisierten Seminar anhand konkreter, für viele Mittelstädte typischer Beispiele seine Vorschläge zu erläutern und mit uns zu diskutieren, so dass sich möglicherweise neue Ideen entwickeln.

■ In der Stadt **Genf** sorgt man sich um den Rückgang der Läden und Dienstleistungen in den Quartieren, als Folge des wirtschaftlichen Konkurrenzkampfes. Solche Aktivitäten sind für die Qualität und Sicherheit im öffentlichen Raum essentiell. Die Stadtplanerin, Frau Wiedmer-Dozio, will anhand eines Seminars die Behörden von Stadt und Kanton und uns für dieses Problem sensibilisieren. Sie möchte uns ihre Ansätze erläutern und im offenem Rahmen Strategien diskutieren.

■ In **Delsberg** sind die Wunden der Rezession der Siebzigerjahre am verheilen. Die Stadtbehörden haben Planungen entwickelt, die es erlauben, auch ohne Hoffnung auf grosse Wirtschafts-

impulse mit dem Bestehenden, auch mit den Brachen, zu leben, ja die Qualität der Stadt zu verbessern. Was können wir von der langen Erfahrung der Stadtbehörden lernen? Wie bereiten sie sich auf Umwälzungen vor, die nach der Eröffnung der Autobahn nach Biel eintreten können?

■ Die Stadt **Thun** will sich rechtzeitig auf Entwicklungen – Umnutzungen wie auch zusätzliche Drittnutzungen – vorbereiten, die sich als Folge des Rückzugs der Armee aus Bauten und Anlagen sowie aus der Privatisierung von Militärbetrieben ergeben. Welche raumplanerischen Fragen stellen sich? Wie kann eine problemgerechte Umnutzung eingeleitet und begleitet werden? Weil die Neuplanung der Kleinen Allmend in Thun noch am Anfang steht, lädt uns Stadtplaner **Guntram Knauerein**, mit anderen Akteuren in einem Workshop Strategien zu entwerfen.

Die Reihe dieser sicherlich spannenden Anlässe wollen wir im Frühling des nächsten Jahres in Aarau beginnen und im Herbst 2001 abschliessen. Wir wollen von den Erfahrungen und Strategien der Behörden der verschiedenen Städte lernen – und gleichzeitig unsere Ideen einbringen. Wir laden alle Fachleute der Raumplanung zu diesen lehrreichen Seminaren ein und fordern sie auf, sich an unserem Netzwerk zu beteiligen, um die Brachen der Zukunft besser in den Griff zu kriegen. Fassen Sie uns – und wir stellen Ihnen unser Programm und detaillierte Unterlagen zu. ■

## Eile mit Weile – Freiwillig Tempo 30 in Münsingen

**Verkehrsberuhigung im Quartier ist meist mit baulichen Massnahmen verbunden und deshalb teuer. Dabei wäre die Lösung so einfach: freiwillig den Fuss vom Gaspedal nehmen. Ein frommer Wunsch? In Münsingen wurde die Probe aufs Exempel gemacht.**

### Perfektionismus als Hemmschuh

Die Verkehrsberuhigung von Wohnquartieren kommt eher zögerlich voran. Auf Tempo-30-Zonen nach den gängigen Regeln der Verkehrsplanung, mit relativ aufwendigen Begleitmassnahmen, welche eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit erzwingen, wird in vielen Gemeinden aus finanziellen Gründen verzichtet. Auch in Münsingen wurde 1997 ein entsprechender Kredit durch die Gemeindeversammlung abgelehnt.

### Freiwillig?

Anfangs 1998 willigte die Gemeinde ein, an einem sozialpsychologischen Experiment der Sozialforschungsstelle der Uni Zürich teilzunehmen. Die Grundidee: Wenn Personen sich freiwillig im Rahmen einer kollektiven Aktion zu einer Verhaltensänderung verpflichten, weitere Personen vom Mitmachen überzeugen und das Anwachsen der Teilnehmerzahl öffentlich gemacht wird, müsste es gelingen, messbare Effekte auszulösen. Als Aktionsfeld wurde «langsameres Fahren auf den Gemeindestrassen» gewählt. Der 5-monatige Verkehrsversuch «Eile mit Weile – Freiwillig Tempo 30 im Münsingen» dauerte von Februar bis Juni 1999. Alle in Münsingen wohnhaften oder arbeitenden Personen über 18 Jahre konnten durch das Unterzeichnen einer Selbstver-

pflichtung zu Aktionsteilnehmern werden. Das Forscherteam stand den Projektverantwortlichen beratend zur Seite und führte eine wissenschaftliche Begleitstudie durch.

## **Überzeugen kann nur, wer selbst überzeugt ist**

Zur konkreten Planung und Begleitung wurde eine Kommunikationsberaterin beigezogen. Damit die Aktion überhaupt etwas bewirken konnte, musste sie von Anfang an Erfolg ausstrahlen, der zum Mitmachen anregt. «Eile mit Weile» wurde zu einem Geschäft der neuen, parteipolitisch und gesellschaftlich breit abgestützten Verkehrskommission. In mehreren Sitzungen wurde die Aktion im Detail geplant und dadurch je länger je mehr zu einem «Kind» der Verkehrskommission. Die Kommissionsmitglieder übernahmen es, als Botschafter die grösseren Münsinger Unternehmungen, Parteien und Organisationen für eine Mitgliedschaft im Förderclub der Aktion anzufragen. Die Förderclubmitglieder ihrerseits informierten ihre Mitglieder oder Mitarbeitenden über die Aktion und forderten sie zum Mitmachen auf. Bald gehörten dem Club über 20 Organisationen an. «Eile mit Weile» konnte dadurch bei der ersten Präsentation in der Öffentlichkeit anfangs Dezember 1998 bereits eine breite Abstützung in der Gemeinde vorweisen. Der Start war gegückt. Die nun einsetzende Kritik konnte nicht mehr schaden. Nicht zuletzt dank der breiten Abstützung steuerten das Kiga, das Buwal und «Energie 2000» insgesamt 55'000.– Fr. an die Projektkosten von rund 80'000.– Fr. bei.

## **Aufmerksamkeit wecken, informieren, überzeugen**

Während der zweimonatigen Teilnehmersuche galt es, die Aktion bekannt zu machen, die Hintergründe zu erklären und die MünsingerInnen zum Unterzeichnen der Selbstverpflichtung zu bewegen. Anfangs Dezember wurden die Aktion und der Erfolgsbarometer auf dem Kreisel Dorfplatz in einer Medienkonferenz vorgestellt. Die Förderclubmitglieder und viele Münsinger Läden verteilten das Informationsblatt mit der angehängten Selbstverpflichtung. Am Münsinger Weihnachtsverkauf fragten Mitglieder der Verkehrskommission und des Gemeinderates Marktbesuchende für eine Aktionsteilnahme an. Im Lokalblatt und im Gemeindeblatt wurde regelmäßig über die Aktion und ihre Hintergründe berichtet. Auch die regionalen Medien, insbesondere Telebärn und die Lokalradios, zeigten ein reges Interesse am Verkehrsversuch. «Machen Sie mit, unterzeichnen Sie eine Selbstverpflichtung!» Diese einfache Botschaft wurde immer wieder auf Plakaten, in Schaufenstern und mit Inseraten in der Lokalpresse vermittelt. Eine



*Der Erfolgsbarometer auf dem Kreisel Dorfplatz im Zentrum von Münsingen*

zweite Standaktion der Verkehrskommission im Januar zeigte, dass «Eile mit Weile» inzwischen weiterum bekannt war. Es bestätigte sich, dass oft erst das direkte Gespräch mit einem Kommissionsmitglied zum Auslöser für eine Aktionsteilnahme wurde. Kurz vor Aktionsbeginn erhielten die Teilnehmenden einen Dankesbrief der Gemeinde mit einem Schlüsselanhänger als Erinnerungszeichen ans langsame Fahren und mit der Bitte, weitere Personen vom Mitmachen zu überzeugen.

## **Der Verkehrsversuch: Jetzt gilt ernst!**

Der Verkehrsversuch dauerte vom 1. Februar bis zum 30. Juni 1999 und startete mit 1015 Teilnehmenden. Bezogen auf die 10'000 EinwohnerInnen und die Anzahl Fahrzeuge in Münsingen bedeutet dies, dass ungefähr jedes 5. Fahrzeug von einem Aktionsteilnehmenden gelenkt wurde. In den Quartierstrassen erinnerten Fahnen mit dem Aktionslogo und von Schulkindern gemalte Plakate ans langsamere Fahren. Außerdem standen Visispeedgeräte im Einsatz, welche den vorbeifahrenden LenkerInnen die Geschwindigkeit ihres Fahrzeugs anzeigen. 1015 Personen zum Mitmachen zu bewegen war eine grosse Leistung. Aber würde sich dies überhaupt auf das Geschehen auf der Strasse auswirken?

## **Ein beachtlicher Erfolg**

Im Herbst 1998 hatten an 10 Quartierstrassen Geschwindigkeitsmessungen stattgefunden. Wäh-

- ▶ Suzanne Michel,  
Geografin und Kommunikationsberaterin  
Niederwangen
- ▶ Martin Niederberger,  
Sachbearbeiter Umwelt,  
Bauverwaltung  
Münsingen
- ▶ Jürg Artho, lic. phil.,  
Sozialforschungsstelle  
der Universität Zürich



Schaufenster der Aktion mit einem Dispenser, der das Informationsblatt enthält und einer Urne für die unterzeichneten Selbstverpflichtungen

Fahnen und Plakate im Straßenraum



wend der Aktion wurde an denselben Stellen wieder gemessen. Die Fahrgeschwindigkeiten gingen überall zurück, wenn auch in unterschiedlichem Masse. An 4 Stellen beträgt der Rückgang der Geschwindigkeit, welche von 85% der Fahrzeuge eingehalten wird ( $V^{85}$ ), weniger als 1 km/h, an 3 Stellen liegt er zwischen 1 und 2 km/h. Auf 3 Strassenabschnitten beträgt der Rückgang rund 3-4 km/h. Der Durchschnitt aller Messungen zeigt eine Reduktion von 1,7 km/h (siehe Tabelle).

Messstelle	$V^{85}$ vor der Aktion	Veränderung der von $V^{85}$ in km/h
Neue Bahnhofstrasse	40.7	-0.8
Krankenhausweg	49.6	-0.5
Gartenstrasse	45.4	-0.7
Sägegasse	49.2	-0.6
Dorfstattweg	46.9	-1.2
Sonnhaldeweg	54.4	-1.9
Niesenweg	42.6	-1.8
Belpbergstrasse	54.3	-3.9
Bärenstutz	51.1	-2.8
Löwenmattweg	42.7	-2.9

Ist das viel oder wenig? Da keine Auswertungen anderer freiwilliger Aktionen verfügbar sind, sollen zum Vergleich Zahlen aus offiziell signalisierten Tempo-30-Zonen herangezogen werden: Die österreichische Stadt Graz hat 1992 auf allen Quartierstrassen Tempo 30 signalisiert, mit einer Informationskampagne begleitet und mit Geschwindigkeitskontrollen überwacht. Auf bauli-

che Massnahmen wurde verzichtet.  $V^{85}$  ging von Juni bis Oktober 1992 zunächst von 46,9 km/h auf 42,7 km/h zurück und stieg bis zum März 1993 wieder auf 45,2 km/h. Der Gesamteffekt liegt bei einer Temporeduktion von ca. 1.7 km/h. In Münsingen konnten mit dem Prinzip der Freiwilligkeit also vergleichbare Effekte erzielt werden. In den Städten Bern und Winterthur wirkte sich die Einführung von Tempo 30 etwas stärker aus: Wo nur signalisiert wurde, ging  $V^{85}$  um 2 bis 5 km/h. Durch zusätzliche Markierungen oder versetzte Parkfelder wurde eine Reduktion von bis zu 8 km/h erreicht. Temporeduktionen von über 10 km/h lassen sich erst durch bauliche Massnahmen wie Aufpflasterungen oder Verengungen erzielen. Dank polizeilicher Kontrollen hat sich die Bilanz in Winterthur weiter verbessert. Fazit: Damit Tempo-30-Zonen deutliche Temporeduktionen bewirken, braucht es ergänzende verkehrstechnische oder bauliche Massnahmen und konsequente polizeiliche Kontrollen. In ländlicheren Gemeinden fehlen dazu oft die finanziellen und personellen Mittel. Das Beispiel Münsingen zeigt, dass freiwilliges langsameres Fahren ein erster Schritt zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren sein kann und vor allem die Verkehrssicherheit positiv beeinflusst. Denn gefährlich sind vor allem Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit. Während der Aktion «Eile mit Weile» ging die Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen (über 50 km/h) an den 10 Messstellen von 2679 auf 1741 pro Tag zurück. Dieser starke Rückgang von 35% ist angesichts der Teilnehmerzahl von 1015 Personen überraschend und lässt vermuten, dass auch Schnellfahrer- und fahrerinnen ihr Tempo angepasst haben.

## Wie weiter?

Erneute Messungen Ende 1999 sollen zeigen, ob die Geschwindigkeitsreduktion längerfristig Bestand hat. Während vor dem Verkehrsversuch die Schaffung von Tempo-30-Zonen nach den gängigen Regeln der Verkehrsplanung erklärtes Ziel der Behörden war, wird nun eine pragmatischere Vorgehensweise geprüft: Tempo 30 wird vorerst nicht flächendeckend signalisiert. Die freiwillige Temporeduktion soll weitergezogen, aber – in Absprache mit der Quartierbevölkerung – örtlich durch betriebliche und bauliche Massnahmen ergänzt werden. ■

Der Schlussbericht zu «Eile mit Weile» kann bei der Bauverwaltung Münsingen, Tel. 031 724 52 20 oder über die E-Mail-Adresse «Bauverwaltung@Muensingen.ch» bestellt werden.

Projektteam Begleitforschung: Prof. Dr. Heinz Gutscher, PD Dr. phil. et dipl. zool. Hans-Joachim Mosler, lic. phil. Jürg Artho, cand. phil. Wernher Brucks und cand. phil. Stefan Mischke Sozialforschungsstelle der Universität Zürich, Plattenstrasse 14, 8032 Zürich (Tel: 01 634 21 23; E-Mail-Adresse: artho@sozpsy.unizh.ch)