

# VCS Initiative Strassen für alle

STELLUNGNAHME ZUR BOTSCHAFT DES  
BUNDESRATES VOM 14.3.2000

Botschaft  
zur Volksinitiative "für mehr Verkehrssicherheit durch  
Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)"

vom

---

Sehr geehrter Herr Präsident,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen die Botschaft über die Volksinitiative "für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)" und beantragen Ihnen, diese Volk und Ständen mit der Empfehlung auf Verwerfung zur Abstimmung vorzulegen.

Der Entwurf zum entsprechenden Bundesbeschluss liegt bei.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Strassen für alle

Verkehrs-Club  
der Schweiz

VCS

## Vorwort:

*«Es ist nach in- und ausländischen Untersuchungen erwiesen, dass allgemeine Tempolimiten im Verbund mit anderen Faktoren das Unfallgeschehen günstig beeinflussen können. Insbesondere vermindern sie einerseits die Geschwindigkeitsdifferenzen und bewirken dadurch eine Homogenisierung des Verkehrsablaufs, andererseits senken sie das Geschwindigkeitsniveau und verkleinern dadurch die Anhaltstrecken und die Kollisionsgeschwindigkeiten. Allein der Anhalteweg bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h gegenüber 50 km/h verringert sich bei mittleren Verhältnissen um rund die Hälfte und bei einem Unfall nimmt die Schwere der Personen- und Sachschäden erheblich ab. Studien zeigen, dass die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfalls für einen Fussgänger bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 30 km/h gegenüber 50 km/h von 85 % auf 10 % sinkt.»*

Was sich wie ein Werbespot für die Initiative «Strassen für alle» liest, ist ein Abschnitt der bundesrätlichen Botschaft, welche die Initiative zur Ablehnung empfiehlt. Es ist deshalb nicht weiter erstaunlich, dass es verschiedener Kunstgriffe bedurfte, um diesen negativen Entscheid zu begründen.

Die Botschaft ist aus der Sicht der heutigen Zonenlösung heraus geschrieben. Sie geht nicht auf die grundlegenden und visionären Veränderungen ein, welche die Initiative mit sich bringt. «Strassen für alle» hat zum Ziel, eine neue Innerorts-Verkehrskultur zu schaffen. Sie beruhigt auf einen Schlag rund 80% der Verkehrsfläche und bringt ein neues Bewusstsein für eine dem Menschen angepasste Innerortsgeschwindigkeit. Das wirkt sich nicht nur in den Wohnquartieren, sondern auch auf den Hauptverkehrsachsen auf die Fahrkultur aus.

«Strassen für alle» ist eine Zielvereinbarung für friedlichen, effizienten und nachhaltigen Verkehr in Städten und Dörfern.

## **Behauptung BR-Botschaft:**

**«Die Initiative nimmt zu wenig Rücksicht auf Ausbaugrad und Erscheinungsbild der Strassen.»**

### **Tatsache:**

**Ausbau und  
Erscheinungsbild  
einer Strasse  
dürfen nicht  
unabhängig von  
anderen Einflüssen  
betrachtet werden.**

Die Aussage nimmt keine Rücksicht auf die grundlegenden Veränderungen, die mit der Initiative angestrebt werden. Das Wissen um eine tiefere generelle Innerortsgeschwindigkeit wird sich auch auf das Fahrverhalten auf grosszügig ausgebauten Strassen positiv auswirken. Der Einfluss des Erscheinungsbildes und des Ausbaugrades einer Strasse ist bei flächendeckender Einführung von Tempo 30 dank einer veränderten Verkehrskultur anders zu bewerten, als bei einem ausnahmsweisen Tempo-30-Versuch auf einer Hauptverkehrsachse unter der heutigen Regelung.

Der weitaus grösste Teil der Tempo-30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstrassen wird sich in den Ortskernen befinden, welche häufig enge Bebauungsstrukturen aufweisen.

Auch «Strassen für alle» wird nicht ohne bauliche Massnahmen auskommen. Sie werden aber in einem weitaus geringeren Mass als heute nötig sein. Untersuchungen in Flintbek (BRD, 6'650 EinwohnerInnen) zeigen, dass es sinnvoll ist, Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion und zur Verkehrsberuhigung in den Ortsdurchfahrten auch auf Hauptstrassen vorzusehen, bei Verzicht auf aufwändige Massnahmen in den angrenzenden Bereichen. Genau dies wird bei Annahme der Initiative der Fall sein.

Das System Strasse wird von verschiedenen Systemelementen beeinflusst. Ausbaugrad und Erscheinungsbild sind nur zwei daraus. So hat auch der Fahrer, seine Einstellung und seine Erfahrung, der Verkehrsablauf, die Verkehrsmenge, Fahrzeug und Fahrzeugtechnologie sowie die Gesellschaft und ihre Werthaltung etc. Auswirkung auf die gefahrene Geschwindigkeit. Das sich auf der Strasse manifestierende Verkehrsverhalten ist das Ergebnis der Wechselwirkung zwischen den Systemelementen. Deshalb dürfen Ausbaugrad und Erscheinungsbild einer Strasse nicht isoliert betrachtet werden.

## **Behauptung BR-Botschaft:**

**«Die Autofahrer wären von der neuen  
Regelung überfordert.»**

## **Tatsache:**

**Mit einem  
generellen  
Geschwindigkeits-  
regime innerorts  
würde das ganze  
System verein-  
facht.**

Die Initiative «Strassen für alle» will eine ganz einfache Verkehrsregel einführen: «innerorts gilt generell Tempo 30». Wie bei der heutigen Regel sind selbstverständlich Ausnahmen möglich. Da innerorts Tempo 30 aus sicherheitsgründen grösstenteils angebracht ist, wird diese Geschwindigkeit aber zur Regel erklärt.

«(...) würden die Fahrzeugführer im allgemeinen überfordert, wenn Verkehrsmassnahmen mit Zonensignalisation grossflächig für alle Innerortstrassen, d.h. für ganz unterschiedliche Strassenkategorien angeordnet würden.»

Diese Aussage aus der Botschaft betrifft die Umsetzung der Initiative nicht, da «Strassen für alle» **nicht** grossflächige **Zonensignalisationen** (also eigentliche Ausnahmeregelungen) einführen will, sondern Tempo 30 zur **generellen Innerortsgeschwindigkeit** (also zum Normalfall) erklärt.

Heute dürfte die riesige Menge von Verkehrsregeln eher zur Überforderung der FahrzeuglenkerInnen führen als die Tatsache, dass die generelle Innerortsgeschwindigkeit von 50km/h zu 30km/h wechselt. Wir erinnern daran, dass vor der Einführung von «generell 50» innerorts von den Gegnern genau dasselbe Argument angeführt wurde. Die Umsetzung hat aber keine Hinweise auf eine grössere Verunsicherung der FahrzeuglenkerInnen ergeben.

## **Behauptung BR-Botschaft:**

**«Eine Verkehrskultur wie in Amerika ist in der Schweiz nicht möglich.»**

## **Tatsache:**

**Wer die Verkehrskultur verändern will, muss Massnahmen ergreifen, «Strassen für alle» ist eine davon.**

Auch die amerikanische Verkehrskultur hat vor Jahrzehnten einmal ihren Anfang genommen. Auch sie war nicht von einem Tag auf den andern plötzlich da, sondern entwickelte sich im Laufe der Zeit. Es braucht daher jemanden, der den Mut hat, den ersten Schritt in eine andere Richtung zu tun. «Strassen für alle» könnte die Initialzündung für eine neue Verkehrskultur in der Schweiz sein!

Die Initiative strebt eine Verkehrskultur des Miteinanders an. Massstab dafür ist der Mensch und Tempo 30 eine unabdingbare Rahmenbedingung. Die tiefere Geschwindigkeit macht Kommunikation zwischen den verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen erst wieder möglich. Kleine Gesten, welche das Verkehrsklima positiv beeinflussen, gehören wieder zum Alltag im Verkehr. Dank dem subjektiven wie objektiven Sicherheitsgewinn entspannt sich die Situation auf den Strassen. Der Strassenraum wird wieder zu Lebensraum für alle.

## **Behauptung BR-Botschaft:**

**«Die Geschwindigkeit wird ohne bauliche Massnahmen nicht eingehalten werden.»**

## **Tatsache:**

**Die Erfahrungen aus dem In- und Ausland zeigen, dass bereits die blossе Signalisierung von Tempo 30 zu einer Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeiten führt.**

Bauliche Veränderungen und Kontrollen sind nur zwei Massnahmen, welche zur Einhaltung des Tempos eingesetzt werden können. «Strassen für alle» setzt daneben noch auf weitere Elemente. Öffentlichkeitsarbeit ist ein wichtiger Bestandteil dieses Massnahmenpaketes. Die Öffentlichkeitsarbeit wird dank des Umstandes, dass es eine gesamtschweizerische Kampagne geben wird, nicht nur vereinfacht sondern auch vergünstigt. Analog zur Einführung von Tempo 50 können dafür die nationalen Medien eingesetzt werden.

Verschiedene Studien und Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass bereits die Signalisierung von Tempo 30 zu einer Reduktion sowohl von  $V^{50}$  wie auch von  $V^{85}$  führt. Auch die vom Bundesrat in der Botschaft zitierte Studie kommt – bei allen Mängeln – zu dem selben Resultat. Messungen in den Tempo 30 Zonen von Lausanne weisen ebenfalls eine teilweise beträchtliche Reduktion dieser beiden Kennzahlen aus.

Diese Erkenntnis setzt sich auch im Ausland mehr und mehr durch. In Schweden gehört Tempo 30 innerorts zum Konzept von «vision zero». Es ist die einzige Massnahme, die Verkehrssicherheit auf einen Schlag zu erhöhen. Dem österreichischen Kuratorium für Verkehrssicherheit ist völlig klar:

*«das Geschwindigkeitsniveau in 30km/h Zonen ist zwar ohne bauliche Massnahmen höher als in Zonen mit baulichen Beruhigungsmassnahmen, aber deutlich geringer als auf Strassen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h.»*

## **Behauptung BR-Botschaft:**

**«Eine Heraufsetzung der Geschwindigkeit auf Haupt- und Nebenstrassen von 30 auf 50 oder höher ist fast nirgends möglich.»**

## **Tatsache:**

**Der Initiativtext erlaubt durchaus die Heraufsetzung der Tempolimits auf Hauptstrassenabschnitten, die nicht durch Kernzonen oder Wohnquartiere führen. In der Praxis werden zwischen 15 und 50 % der Strecken T30 sein.**

Die Initiative strebt in Wohngebieten flächendeckend Tempo 30 an. Darunter sind reine Wohn-, aber auch Mischzonen mit Wohnanteil zu verstehen. Sammelstrassen, die durch solche Gebiete führen, sollen gemäss dem Ziel der Initiative ebenfalls auf das heutige Zonen-Geschwindigkeitslimit beruhigt werden. In Industriegebieten hingegen kann das Tempo gemäss der Kriterien Sicherheit und Lärm auch auf Nebenstrassen auf 50km/h festgesetzt werden.

Während die Botschaft fälschlich unterstellt, dass praktisch nirgends innerorts das Hauptstrassen-Tempo auf 50km/h erhöht werden könnte, gehen die InitiantInnen davon aus, dass nur ein Teil der Hauptstrassenabschnitte bei T30 verbleiben würde, insbesondere Abschnitte in der Kern- oder Dorfzone sowie Bereiche um Schulhäuser, Altersheime oder Spitäler. In der Praxis dürfte das etwa 15 bis 50% Längenanteil der Hauptstrassen innerorts betreffen.

Die Erhöhung der Tempolimits auf 50km/h erfolgt auf Beschluss der Gemeinde bzw. des Kantons. Unfallstatistik und Lärmkataster werden die Entscheide von Behörden über die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf zuverlässiger Basis unkompliziert und preiswert ermöglichen.

Schwierig wird es, in belebten Kernzonen Begründungen für Temporerhöhungen zu finden. So dürften die Dorf- und Stadtzentren, in denen Mischverkehr herrscht, fast durchgängig über zumindest kürzere Strecken T 30 verkehrberuhigt sein.

## **Behauptung BR-Botschaft:**

**«Erfahrungen mit der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 30 innerorts liegen in keinem Land Europas vor.»**

## **Tatsache:**

**Sowohl in Deutschland wie in Österreich gibt es Gemeinden, die flächendeckend T30 eingeführt haben, ähnlich dem vom VCS angestrebten Modell.**

Bereits jetzt gibt es zahlreiche Städte und Gemeinden vor allem in der Bundesrepublik Deutschland und Österreich, die in der Praxis der VCS-Regelung sehr nahe kommen. In Österreich etwa erlaubt die Strassenverkehrsverordnung den Gemeinden die Einführung von flächendeckend Tempo 30 mit Ausnahme der Vorrangstrassen. Soll eine verkehrsorientierte Strasse für T50 freigegeben werden, ist ein ähnliches Verfahren einzuleiten wie es der VCS für Hauptstrassen vorsieht. So hat z.B. Gössendorf/Steiermark eine für T30 als ungeeignet betrachtete Strasse im T30-Gebiet zur Vorrangstrasse umgewidmet und damit auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von T50 heraufgesetzt.

Jene deutschen Gemeinden, die im Zentrum nach klassischem Höchstgeschwindigkeitsregime teilweise niedrigere Limiten als T50 signalisiert haben, entsprechen ebenfalls weitgehend der Praxis, wie sie der VCS mit seiner Initiative anstrebt.

Zusammengefasst kann gefolgert werden, dass die Regelung gemäss der Initiative „Strassen für alle“ ungefähr derjenigen in über 80 österreichischen Gemeinden und zahlreichen deutschen Städten und Dörfern entspricht, die damit sehr gute Erfahrungen machen. Dem Ziel, eine einheitliche, transparente und verfahrensmässig unkomplizierte Regelung bzw. Innerorts-Verkehrskultur zu schaffen, kommt die von der Initiative angestrebte Form am nächsten.

## **Behauptung BR-Botschaft:**

**«Die zielgerichtete Umgestaltung des Strassenraumes im Sinne der Initianten kostet zwei Milliarden Franken.»**

## **Tatsache:**

**Heute werden bauliche Massnahmen wesentlich günstiger ausgeführt als noch bei den ersten T30-Zonen. Die flächendeckende Einführung von T30 verlangt zudem weniger Massnahmen als Zonenlösungen.**

Die in der Botschaft erwähnte Kostenschätzung ist eine nirgends abgestützte Hochrechnung. Längst nicht in allen Gebieten, die gemäss Initiative neu auf T30 begrenzt wären, sind Massnahmen nötig. Unter anderem deshalb, weil in den letzten Jahren bereits zahlreiche Unfallschwerpunkte in Quartieren saniert wurden, vor Schulhäusern Verengungen gebaut und neue Quartierstrassen schmal und anwohnerfreundlich errichtet wurden.

Ausserdem ist zu beobachten, dass der als notwendig erachtete Ausbaustandard auch von T30-Zonen sozusagen finanzpolitischen «Moden» unterliegt. Während anfangs der neunziger Jahre aufwändige Massnahmen gebaut wurden, sind die Gemeinden damit heute viel zurückhaltender. Effekt: Während früher einzelne Zonen 100'000 bis 250'000 Franken kosteten, genügen heute Beträge von 20'000 bis 60'000 Franken. Da auch bei Annahme der Initiative zu erwarten ist, dass die Gemeinden in unterschiedlicher Weise bauliche Massnahmen beschliessen werden, ist eine präzise Kostenangabe nicht möglich. Zwei Milliarden wie die Botschaft moniert, scheinen den Initianten in jedem Fall zu hoch gegriffen. Zudem deuten alle Erfahrungen und Studien (auch die in der Botschaft zitierte bast-Studie, siehe Anhang) darauf hin, dass mit flächendeckenden Massnahmen viel weniger bauliche Massnahmen ergriffen werden müssen, als bei Zonenlösungen.

Selbst wenn die Gemeinden diese hohen Investitionen aufbringen könnten und wollten, wäre die Investition lohnend: Auch die Botschaft spricht von jährlich eingesparten (volkswirtschaftlichen) Unfallkosten von «mindestens 200 Millionen Franken». Anders ausgedrückt: schon nach 10 Jahren hätten sich die Investitionen in grosszügige bauliche Massnahmen amortisiert.

## **Behauptung BR-Botschaft:**

**«Die Zeitverluste wirken sich volkswirtschaftlich negativ aus.»**

## **Tatsache:**

**Langsame Tempi werden durch kürzere Wartezeiten an Kreuzungen wettgemacht.**

Das Argument über die Zeitverluste ist reichlich an den Haaren herbeigezogen. Der wenige betroffenen Berufsverkehr durch Wohnquartiere wird um kaum messbare Zeit verlangsamt. Zudem scheint es etwas weit hergeholt, die Wartezeiten der Pendler der Volkswirtschaft anzulasten.

Anders sieht es beim Ortsdurchgangsverkehr aus. In den Zentren, die gemäss Initiative wohl auf T30 beschränkt würden, wickelt sich der Verkehr auf tieferem Geschwindigkeitsniveau eher flüssiger ab, da das «Stop and Go» entfällt. Oft fallen durch ein beruhigtes Verkehrsregime diverse Ampeln weg, was den Verkehr insgesamt flüssiger macht, so dass die Verkehrsberuhigung bezüglich des Zeitverlustes irrelevant ist.

Dass mit einem langsamerem Verkehrsregime auf stark befahrenen Strassen gar ein Zeitgewinn eintreten kann, beweisen Erfahrungen aus Italien: Im Turiner Vorort Crugliasco (45'000 EinwohnerInnen) hat ein Wechsel auf der Hauptdurchgangsstrasse (13'000 Autos pro Tag) von einem Tempo-50-Regime mit Ampeln zu Tempo 30 mit Kreiseln (bei zwei Fahrspuren weniger als vorher!) den Zeitbedarf für die Ortsdurchfahrt um ein Drittel reduziert, was de facto eine schnellere Durchfahrt der Stadt ermöglichte als zuvor.

VCS, Bern, Februar 2000, Texte: Daniela Lehmann, Jörg Matter, Hans Kaspar Schiesser  
Redaktion und Layout: Jörg Matter

## **Quellen:**

- FISCHINGER, R. ET AL.; 1995: TEMPO 30/50 IN GRAZ. ERGEBNISSE DER WISSENSCHAFTLICHEN BEGLEITUNTERSUCHUNGEN FÜR DIE BEREICHE VERKEHRSVERHALTEN IM STRASSENRAUM, VERKEHRSMITTEL UND .... SEITE 9/10
- ROBATSCH, K., 1999: WIRKUNG VON TEMPO 30 – NUR VORSCHRIFT ODER AUCH BAULICHE UNTERSTÜTZUNG? KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT. INSTITUT FÜR VERKEHRSTECHNIK UND UNFALLSTATISIK.
- EXWOST – FORSCHUNGSFELD «STÄDTEBAU UND VERKEHR», MODELLVORHABEN FLINTBEK, KONZEPTE FÜR STADTVERTRÄGLICHE KFZ – GESCHWINDIGKEITEN, ERGEBNISBERICHT
- GRUPPO PER LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO, 1997: PRIME ESPERIENZE DI «MODERAZIONE DEL TRAFFICO» IN ITALIA. LA CONTRADA, 3/97 .

## Anhang

### **RETZKO, H.-G.; KORDA, Ch., 1999: Auswirkungen unterschiedlicher zulässiger Höchstgeschwindigkeiten auf städtischen Verkehrsstrassen. Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen. Verkehrstechnik Heft V 65.**

Die Autoren unternehmen das Geschäft, zu beweisen, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen von 50 km/h auf 30 km/h nicht zu empfehlen sei. Dabei ist ihr Wunsch, dies zu beweisen grösser als ihr Glück, dafür Fakten zu sammeln. Im Gegenteil, auch gemäss Aussagen der Autoren deuten ihre Untersuchungen in allen Belangen darauf hin, dass mit dieser Temporeduktion eine Verbesserung eintritt. Immer wenn dies der Fall ist, ziehen sich die Autoren zurück und weisen darauf hin, dass ihre Datenlage eigentlich ungenügend sei oder sie operieren mit durch die Daten ungestützten Behauptungen. Alles in allem ist die Broschüre der bast unwürdig. Weil sich der Bundesrat in seiner Botschaft zur VCS Initiative stark auf diese Untersuchung bezieht, sei hier etwas näher darauf eingegangen. Eventuell hat er gar nur die Zusammenfassung gelesen, in der fast alle Aussagen des Untersuchungsteils in ihr Gegenteil verkehrt wurden.

#### **Datenlage**

Gleich zu Beginn halten die Autoren fest:

*Somit fehlte es an einer ausreichenden Zahl potentieller Untersuchungsstrecken für die beabsichtigten Vorher-Nachher-Wirkungsanalysen. (S. 9)*

Trotzdem erlauben sie sich, Aussagen zu machen, so zum Beispiel in der Kurzfassung, wo dann locker behauptet wird

*Die Ergebnisse basieren auf Vorher-Nachher-Erhebungen an mehreren Untersuchungsstrecken. (S. 3)*

Die Aussagen widersprechen sich also schon bei den Voraussetzungen und lassen bereits an der Wissenschaftlichkeit der Studie zweifeln.

#### **Verkehrssicherheit**

Ein wesentliches Element von Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dass dazu auch das subjektive Sicherheitsempfinden aller StrassenbenutzerInnen gehört, stellen die Autoren zwar anhand einer Grafik dar (S. 12), indes klammern sie diesen Aspekt explizit aus der Untersuchung aus. Damit wird gleichzeitig ein gewichtiges Argument für Tempo 30 ausgeblendet.

Teil der Studie war auch eine Umfragen unter den Anwohnenden, die ergab, dass 57% von Ihnen eine dauerhafte Einführung von Tempo 30 befürworten. Dies war nun aber den Autoren doch zu viel und sie versuchten, mit fadenscheinigen Relativierungen, die der Grundlage in den Untersuchungsdaten entbehren, diese 57% Befürworter auf «annähernd gleich» den Gegnern zu reduzieren (S. 29).

Ebenfalls untersucht wurden die Verkehrskonflikte. Nach LOTZ (1996) werden zwei Ansätze zur Definition eines Verkehrskonfliktes unterschieden:

1. Eine Begegnung ist *sicher*, wenn keiner der beteiligten Verkehrsteilnehmer zu einer (mehr oder weniger deutlichen) Reaktion auf die Begegnung gezwungen ist.

## Akzeptanz

## Einfluss alleiniger Signalisation

2. Eine Begegnung ist *sicher*, wenn keiner der beteiligten Verkehrsteilnehmer aufgrund der Begegnung Schaden genommen hat und eine definierte Distanz oder ähnliches eingehalten wurde.

In der Studie wurde dann mit der konservativen 2. Variante gearbeitet. Damit wurde ein im Alltag wesentliches Element der Verkehrssicherheit, die subjektive Einschätzung beispielsweise durch FussgängerInnen oder Eltern mit Kindern, nicht berücksichtigt. Trotz dieses konservativen Vorgehens zeigte sich in den Untersuchungsgebieten folgender Sachverhalt:

*Aufgrund des gesunkenen Geschwindigkeitsniveaus nach Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nahm der prozentuale Anteil der kritischen Konfliktschweregrade B2 und B3 deutlich ab. (S.51, Hervorhebung ma)*

Dies lag zudem auch am Umstand, dass «die gefährlichen Spitzengeschwindigkeiten bei Begegnungsfällen deutlich zurückgingen» (S. 52). Es ist daher nicht nachzuvollziehen, wie in der Kurzfassung behauptet werden kann, dass eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit «grundsätzlich nicht empfohlen» (S. 3) werde.

Die Autoren behaupten in der Kurzfassung, die Akzeptanz sei gering und die Massnahmen könnten auch nicht durchgesetzt werden. Allerdings wurde dies auch bei keiner der untersuchten Strassen ernsthaft versucht. Erfahrungen in Heidelberg beweisen aber, dass Geschwindigkeitslimiten mit ernsthaft durchgeführten Kontrollen sehr wohl durchgesetzt werden können<sup>1</sup>.

Die Erwartung, alle Autofahrenden müssten eine Temporeduktionsmassnahme vom Einführungstag an respektieren, ist einerseits völlig verfehlt, wird aber andererseits immer wieder als Argument *gegen* solche Massnahmen angeführt, egal wo dies geschehen soll. Retzko und Korda müssen aber leider zugeben, dass Akzeptanz auch hergestellt werden kann:

*Erfolge sind durch mobile Geschwindigkeitsüberwachung nicht kurzfristig erzielbar, sondern werden im Laufe der Zeit aufgebaut. (S. 19, Hervorhebung ma)*

Bereits die wenigen untersuchten Strassen zeigen, dass nur schon die Signalisation tieferer Geschwindigkeiten diverse Veränderungen zum Bessern bewirken, obwohl es sich dabei um Einzelmassnahmen handelt – nicht wie bei «Strassen für alle» um leicht verständliche allgemeine Regelungen. Die mittleren Geschwindigkeiten lagen an den meisten untersuchten Strassen 2 bis 8 km/h tiefer als vorher.  $V^{85\%}$  lag nachher ebenfalls bei –2 bis –9 km/h. Dabei finden es die Autoren bemerkenswert,

*dass trotz des bereits herrschenden niedrigen Geschwindigkeitsniveaus beispielsweise an der Schiller Strasse die  $V^{85\%}$  durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h um weitere 6 km/h gesenkt werden konnte. (S. 25)*

Nun zeigt aber die Erfahrung, dass es genau das  $V^{85\%}$ -Niveau ein grosser Risikofaktor bezüglich der Verkehrssicherheit ist. Je tiefer  $V^{85\%}$  liegt, als desto sicherer ist eine Strasse anzusehen.

Die signalisierten tieferen Limiten haben aber auch noch andere Vorteile, wie die Autoren herausgefunden haben:

*Wie die Verfolgungsfahrten allerdings zeigten, führen die einzelnen Fahrzeuge nach der Reduzierung wesentlich gleichmässiger über den gesamten Streckenabschnitt. (S. 22, Hervorhebung ma)*

## Umwelt

Ein gleichmässiger Fahrweise trägt aber ebenso wesentlich zu weniger Umweltbelastung bei<sup>2</sup>.

Zum Abschluss gelangen die Autoren dann noch einmal zur Erkenntnis:

*Eine Veränderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führt zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus. (S. 91)*

Und das, obwohl in keinem der Untersuchungsfälle intensiv versucht wurde, die Limite mit Kontrollen und Sanktionen durchzusetzen.

Zum Umweltaspekt hören wir den Autoren gleich selber zu:

*Zwar ist (...) ein geringfügiger Anstieg der Fahrtdauer insgesamt festzustellen, im Gegensatz dazu zeigt aber die gleichzeitige Reduzierung des Geschwindigkeitsschwankungsgrades und die daraus abzuleitende Homogenisierung des Verkehrsablaufs eine erhebliche Verbesserung für die Verkehrsqualität. (S. 73, Hervorhebung ma)*

Zusammenfassend stellen Retzko und Korda fest:

*(...), dass durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit positive Effekte für den Immissionsschutz erzielt werden können. (S. 73, Hervorhebungen ma)*

## Fazit

Obwohl die Datenlage der Untersuchung nicht als genügend erachtet werden kann, ergeben sich Hinweise darauf, dass eine tiefere Tempolimite auch auf verkehrsorientierten Strassen nur positive Wirkung hat. Dies bestätigen auch die Autoren, haben sie doch andererseits keine negativen Auswirkungen dieser Massnahmen feststellen können.

*Demgegenüber kann allerdings auch festgestellt werden, dass keine negativen Auswirkungen auf Reisezeit oder Verkehrsqualität durch eine derartige Massnahme entstehen. (S. 81)*

Mit andern Worten: Angesichts der positiven Folgen, die in der Untersuchung zu Tage kamen, gibt es keinen Grund, auf verkehrsorientierten Strassen *nicht* tiefere Geschwindigkeitslimiten zu verordnen.

Bern, 30.03.00, Jörg Matter

## Literatur

- <sup>1</sup> WEIST, G.; 1989: ERFAHRUNGEN MIT TEMPO 30 IN HEIDELBERG. IN: «DER STÄDTETAG» 3/89.
- <sup>2</sup> ZÜGER, P. ET AL.; 1995: SCHADSTOFFEMISSIONEN BEI VERSCHIEDENEN GESCHWINDIGKEITEN. TEILBERICHT: ETAPPE 30/50 KM/H. FORSCHUNGSAUFGABE 63/92 AUF ANTRAG DES ASB. TCS.