

# Tempo 30 schützt Leben

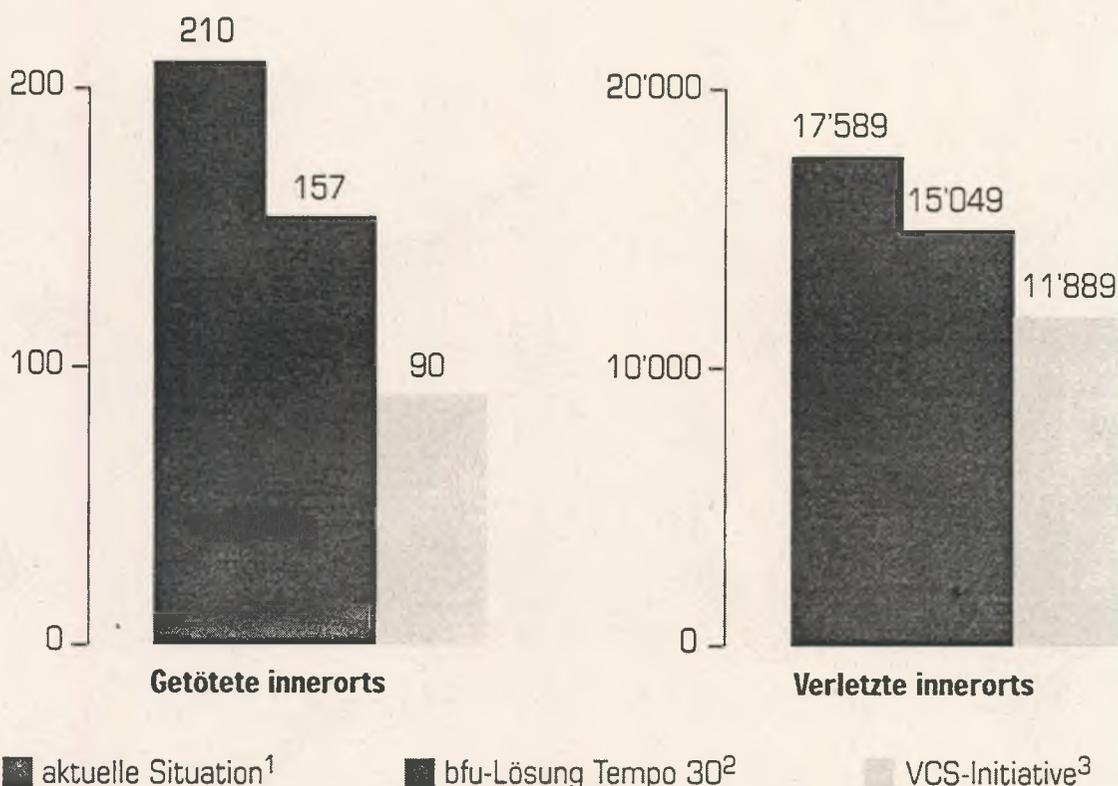
ARGUMENTARIUM FÜR DIE TEMPO-30-  
INITIATIVE «STRASSEN FÜR ALLE»



Verkehrs-Club  
der Schweiz



## Die Auswirkungen der Initiative «Strassen für alle»



### Der Initiativtext

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt: Art. 37<sup>bis</sup> Abs. 3 (neu): Innerorts beträgt die generelle Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Die zuständige Behörde kann in begründeten Fällen Abweichungen verfügen. Sie kann insbesondere die Geschwindigkeit auf Hauptstrassen hinaufsetzen, sofern dies die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Schutz der Anwohnerschaft namentlich vor Lärm zulassen.

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt ergänzt: Art. 24 (neu): Binnen Jahresfrist nach Annahme des Artikels 37<sup>bis</sup> Abs. 3 durch Volk und Stände erlassen die zuständigen Behörden die notwendigen Ausführungsbestimmungen und ordnen die entsprechenden Höchstgeschwindigkeiten innerorts an.

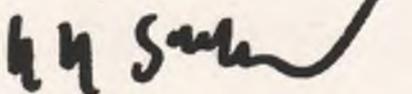
### Kontaktpersonen VCS

Hans Kaspar Schiesser Arg. 2, 3, 5, 6, 7, 8, 13; Bsp.	031 328 82 30
Marianne Brunner Arg. 3, 14, 17	031 328 82 61
Nathalie Gigon Arg. 12	031 328 82 33
Daniela Lehmann Arg. 2, 9, 14, 16	031 328 82 62
Reto Barblan Arg. 15	031 328 82 82
Philipp Hadorn Arg. 10, 11	031 328 82 38
Jörg Matter Arg. 1, 4, 15	031 328 82 64
Alain Rouiller Arg. 15	022 777 10 02
Ekrem Zulic Beispiel	031 328 82 35

# Editorial

Das vorliegende Argumentarium wendet sich an Referentinnen und Aktivisten. Es ist keine Kampfschrift. Wir haben versucht, belegbare Fakten in gedrängter Form aufzuführen. Sie sind wichtig in einem politischen Umfeld, das seitens der Gegner auch von Unterstellungen, leeren Behauptungen, Bluff oder schlicht Erfundenem geprägt sein wird. Abstimmungskämpfe wie diejenigen um die Energieabgaben haben das zur Genüge gezeigt. Wir haben Bluff oder Erfundenes nicht nötig: Zugunsten von Tempo 30 gemäss VCS-Initiative gibt es genügend harte Fakten.

Die Texte sind bewusst kurz gehalten. Wer mehr über ein Argument wissen möchte, kann sich an die AutorInnen wenden. Sie sind links samt Telefonnummer aufgeführt. Für die Referentinnen und Referenten gilt, was bei solchen Faktensammlungen immer gilt: die Fakten sind nichts ohne eure persönlichen Geschichten, ohne eure persönliche Betroffenheit. Mit beidem zusammen werdet ihr auf Podien oder bei Diskussionen erfolgreich sein.



Hans Kaspar Schiesser



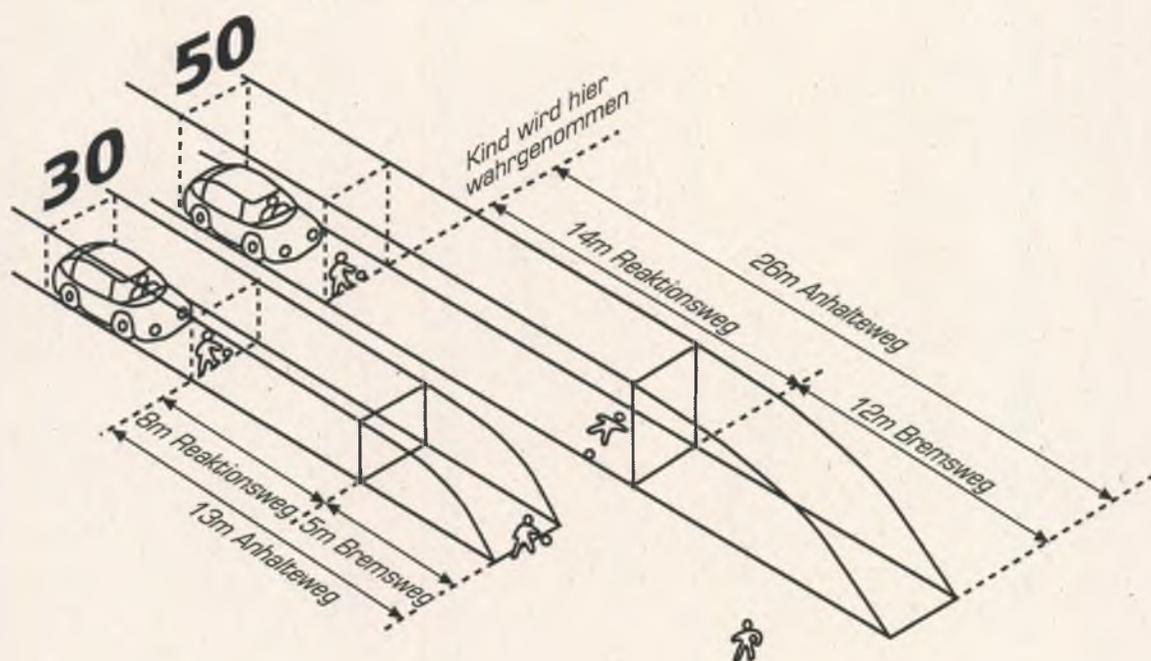
## INHALT

### Inhaltsverzeichnis

Seite

5	50 bis 60 Prozent weniger tödliche Unfälle
7	«Vision Zero»: Bronzemedaille für «Strassen für alle»
9	Der Ausweg aus der Angstspirale
11	Gleichmässiger und flüssiger dank tieferem Tempo
13	Zeitverlust: mehr Zufall als eine Frage des Limits
15	Die Tempo-30-Kosten: nur die halbe Wahrheit
17	Der Tempo-30-Nutzen: die ganze Wahrheit
19	So einfach wird Tempo 30 Tatsache
21	Die Signalisation: weniger Tafeln, mehr Bodenmarkierungen
23	Das Beispiel Herzogenbuchsee (5300 Einwohner)
25	Tempo 30: Halb so gut wie Ohropax
27	Auch unsere Atemluft profitiert
29	Auch der ÖV fährt mit «Strassen für alle» besser
31	Einhaltung von Tempo 30: an Problemstellen dosiert nachhelfen
33	Fussgängerstreifen: so wenig wie möglich, so viel wie nötig
35	Ruhiges, rücksichtsvolles Fahren à l'américaine
37	Das Angebot des Bundesrates: halbherzig
39	Tempo 30 bringt Leben ins Quartier zurück
40	Anmerkungen
42	Heiner Monheim zur Botschaft des Bundesrates
44	7 Tipps für den erfolgreichen Auftritt

## Kürzere Anhaltewege mit Tempo 30



Die Wahrscheinlichkeit, dass ein unvorhersehbares Ereignis zu einem Unfall führt, steigt mit dem Anhalteweg (Reaktions- und Bremsweg). Der Bremsweg nimmt mit steigender Geschwindigkeit exponentiell zu.

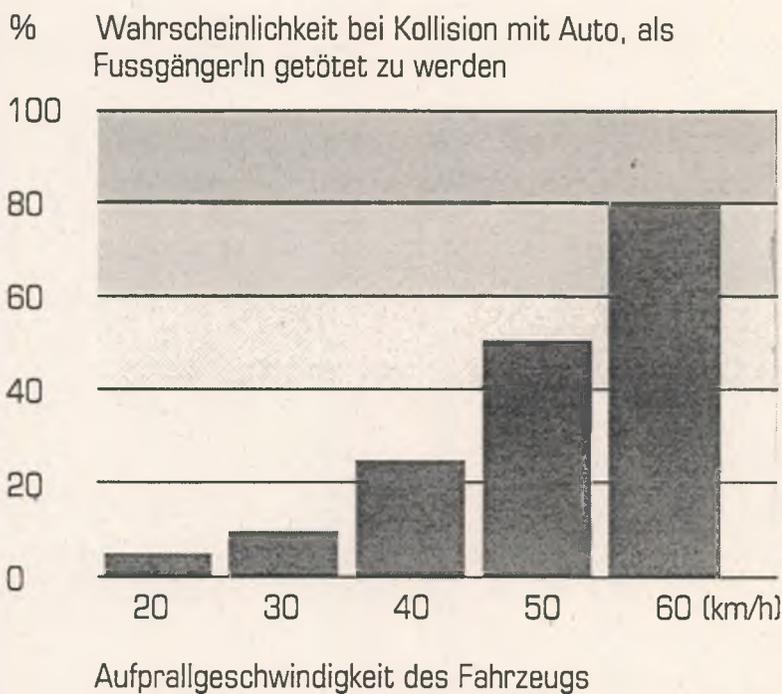
# 50 bis 60 Prozent weniger tödliche Unfälle

Tempo 30 vermindert gegenüber Tempo 50 die Zahl und die Schwere der Unfälle drastisch. Laut einer derzeit laufenden, vom VCS in Auftrag gegebenen Studie, die auf Daten aus ganz Europa basiert, lässt sich die Zahl der innerorts getöteten oder schwer verletzten Personen dank «Strassen für alle» um mehr als die Hälfte reduzieren. Vor allem Kinder und ältere Personen wären einem sehr viel kleineren Risiko ausgesetzt.

Die Chance eines Menschen, den Zusammenprall mit einem Auto zu überleben, sind umso grösser, je geringer die Geschwindigkeit ist. Punkto Sicherheit schlägt Tempo 30 Tempo 50 um Meilen:

- Tempo 30 verringert den Anhalteweg: Ein Auto kommt so bereits da zum Stillstand, wo eines mit anfänglich 50 km/h noch nicht einmal zu bremsen begonnen hat!
- Tempo 30 verschafft den LenkerInnen ein breiteres Wahrnehmungsfeld: Sie nehmen besser wahr, was seitlich der Fahrbahn geschieht, und können früher darauf reagieren. Der verhängnisvolle «Tunnelblick» wird vermieden.
- Der Grossteil der Unfälle passiert infolge verspäteter oder fehlender Wahrnehmung. Etwa 50 Prozent aller untersuchten Unfälle wären eben noch zu verhindern gewesen, wenn der oder die AutolenkerIn das notwendige unfallverhütende Fahrmanöver ein halbe bis eine ganze Sekunde früher eingeleitet hätte.<sup>4</sup>
- Ein Zusammenprall mit einem Auto bei Tempo 50 entspricht einem Fall aus dem 3. Stock eines Hauses (Fallhöhe 10 m), eine Kollision bei Tempo 30 «nur» noch einem solchen aus dem 1. Stock (Fallhöhe 3 m).

## Todesgefahr steigt rasant



*Auto-Fussgänger-Kollisionen enden bei 50 km/h in jedem zweiten Fall tödlich. Bei 30 km/h beträgt die Überlebenswahrscheinlichkeit für Angefahrene bereits 90%.*

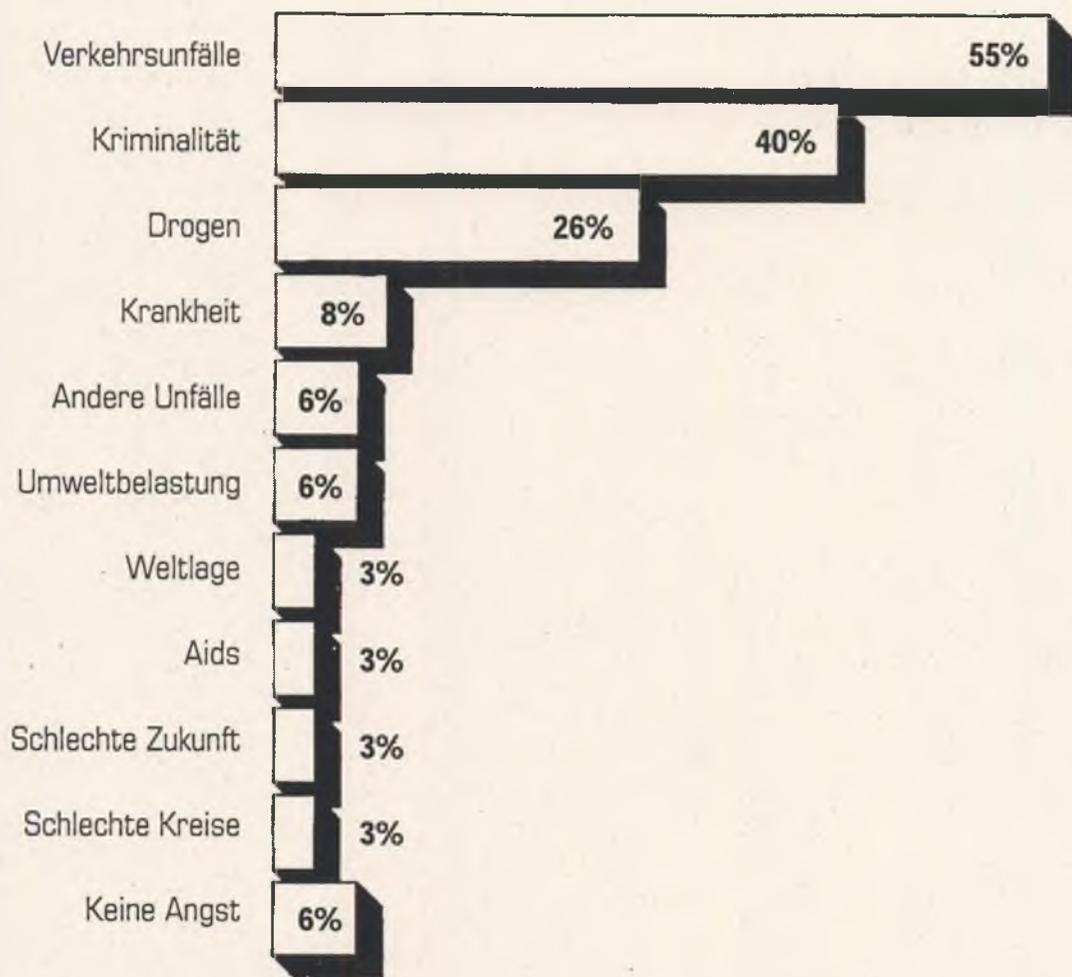
## Vision Zero: Bronzemedaille für «Strassen für alle»

«Vision Zero» ist ein ursprünglich schwedisches Sicherheitsprogramm, das die Zahl der Verkehrsoffer im Endeffekt auf null (zero) senken will. Der Bundesrat hat sich diese Vision im Grundsatz zu Eigen gemacht.

Eine einzelne Massnahme wird dabei nicht zum Ziel führen. Der nötige Sicherheits-Quantensprung ist nur durch eine Kombination von Massnahmen zu schaffen. Dazu gehören etwa: vorgezogene Fahrausbildung, «Licht am Tag», tiefere Promillegrenze, Aussen-Airbags zum Fussgängerschutz, Unfalldatenschreiber (eine Art Fahrtenschreiber für PWS, der Aufschluss über die zuletzt gefahrene Geschwindigkeit gibt) – oder eben Tempo 30 nach dem Muster von «Strassen für alle». Die Beratungsstelle für Unfallverhütung hat 1997 insgesamt 29 solcher Massnahmen auf den sicherheitsmässigen Netto-Nutzen hin durchgerechnet.<sup>5</sup> Dabei erreichte Tempo 30 à la VCS-Initiative den dritten Platz. Nur die punktuelle, aber flächendeckende Sanierung von Gefahrenstellen und ein Punktesystem zur Ahndung von Verkehrsdelikten bis hin zum Fahrausweisentzug liefen der Tempo-30-Initiative den Rang ab.

Mit der Zustimmung zur Initiative käme die Schweiz der Utopie, die keine zu sein braucht, in einem einzigen Anlauf um ein grosses Stück näher. Schade, dass der Bundesrat bei seinem Nein eine etwas trübe Windschutzscheibe vor seinem «Vision Zero»-Auge hatte.

## Wovor haben Sie heute am meisten Angst in Bezug auf Ihre Kinder?



Eine Umfrage der «Schweizer Familie»<sup>6</sup> ergab, dass die Angst der Eltern vor Verkehrsunfällen mit 55% weit vor allen anderen Ängsten in Bezug auf ihre Kinder genannt wird. Die Statistik gibt den Ängsten der Eltern leider Recht. Ab dem Alter von vier Jahren bilden Verkehrsunfälle das häufigste Todes- und Verletzungsrisiko.

# Der Ausweg aus der Angstspirale

Nach dem vierten Lebensjahr bildet der Strassenverkehr das grösste Verletzungs- und Todesrisiko für Kinder.<sup>7</sup> Eltern wissen das. Sie reagieren auf zwei Arten:

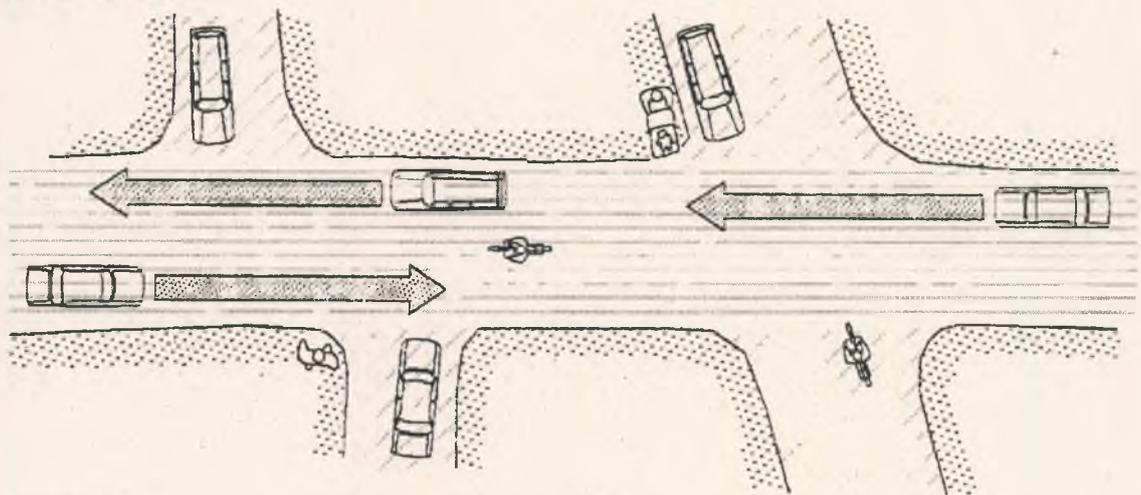
- Sie beschützen das Kind vor dem Strassenverkehr. Das Kind macht erst erheblich später Erfahrungen mit dessen Gefahren. Es darf allein Hauptstrassen nicht überqueren. Sein Aktionsradius wird dadurch stark eingeschränkt.
- Um diesem Trend entgegenzuwirken, unternimmt vor allem die Mutter mehr und längere Wege mit dem Kind zusammen, oft zu Fuss, öfter aber mit dem Auto. Was zur Angst und zur beschränkten Bewegungsfreiheit geführt hat, wird nun durch die Opfer selber noch vermehrt: der Autoverkehr.

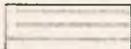
Aus dieser Spirale können wir nur ausbrechen, wenn es entweder weniger oder aber langsameren Verkehr gibt. Die Initiative setzt auf das Zweite. Sie kann zwar keine absoluten Sicherheitsgarantien abgeben. Aber sie reduziert das Risiko vor allem auf den Hauptstrassen im Ortskern, wo zahlreiche Schulwegrouten queren: kindliche Unachtsamkeiten werden damit sehr viel weniger rasch zum Drama. Mit Tempo 30 sind hier auch das Einkaufen oder andere Besorgungen für Kinder ab 10 oder 11 bei minimalisierten Gefahren wieder möglich.

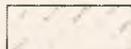
Kinder müssen lernen, mit den Gefahren des Verkehrs umzugehen. Deshalb ist Verkehrserziehung wichtig und wird es auch bleiben. Nur kann auch die beste Verkehrserziehung aus Kindern keine kleinen Erwachsenen machen: Entwicklungsbedingt sind ihre Fähigkeiten noch nicht so gut ausgebildet wie bei uns.<sup>8</sup>

## Damit wenige schneller fahren können, müssen viele länger warten

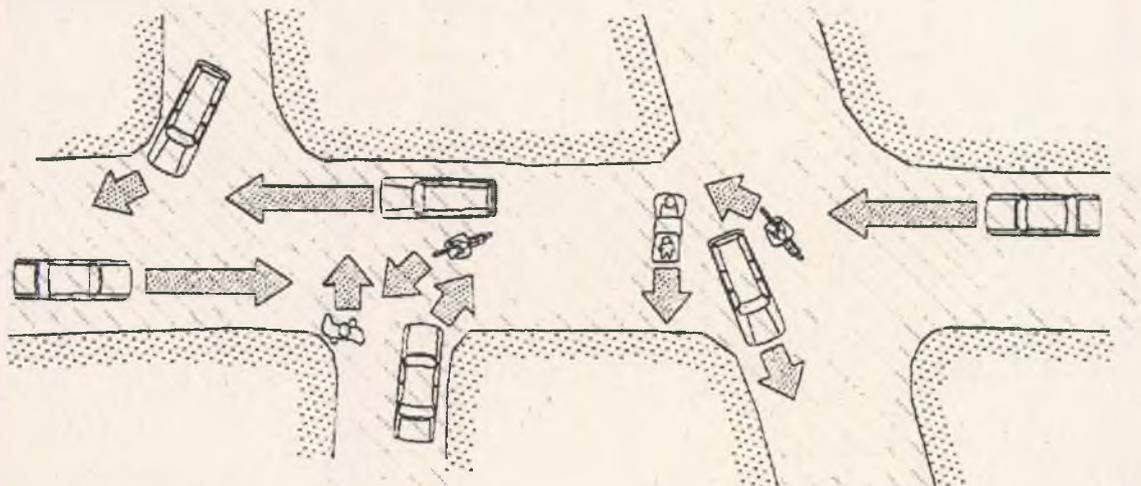
50 km/h

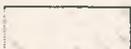


 wenige schnelle Fahrzeuge

 viele Fahrzeuge und FussgängerInnen warten lange

30 km/h



 alle VerkehrsteilnehmerInnen kommen schneller voran

## Gleichmässiger und flüssiger dank tieferem Tempo

Die Leistungsfähigkeit einer städtischen Achse oder einer Strasse in einem stark befahrenen Ortskern ist bestimmt durch die signalgesteuerten Kreuzungen. Deren Kapazität hängt nicht von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit ab. Fehlen solche Kreuzungen, steigt die Kapazität einer Strasse tendenziell, wenn statt Tempo 50 ein T30-Regime gilt.<sup>9</sup> Das tiefere Durchschnittstempo ermöglicht kleinere Sicherheitsabstände, der Verkehr wird gleichmässiger und flüssiger.

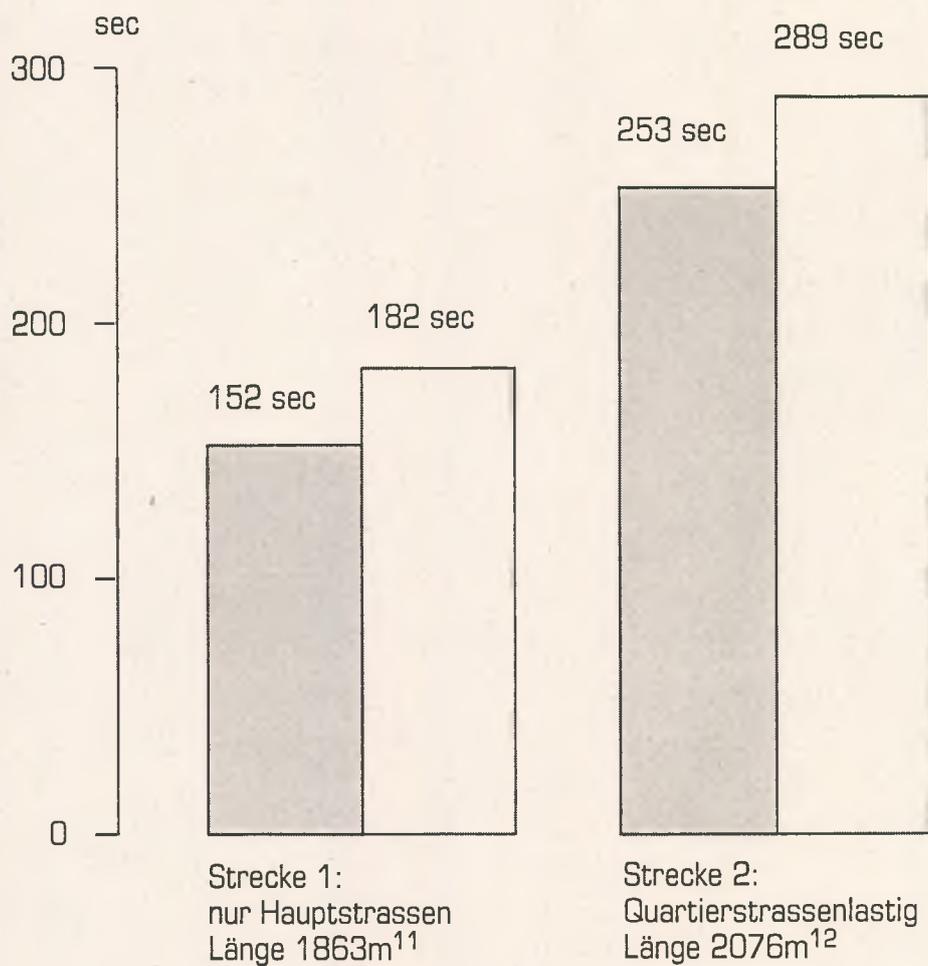
Das Beispiel der piemontesischen Stadt Grugliasco (45'000 EinwohnerInnen), eines Vororts von Turin, verdeutlicht diese Tatsache.<sup>10</sup> Hier wälzen sich täglich etwa 13'000 Autos durchs Zentrum. Bis Ende 1996 taten sie dies, bei einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, auf einer vierspurigen Hauptstrasse (Breite 2 x 8 m), an deren Kreuzungen Lichtsignale den Verkehr regelten. Die Durchfahrt nahm zu jener Zeit durchschnittlich 300 Sekunden in Anspruch, Staus waren an der Tagesordnung.

Seit 1997 gilt auf der neu nur noch zweispurigen Hauptstrasse (Breite 2 x 3.5 m) Tempo 30. An die Stelle der Lichtsignalanlagen sind Kreisel getreten. Die Durchfahrt auf der umgestalteten und verkehrsberuhigten Strasse dauert jetzt durchschnittlich nur noch 210 Sekunden (-30 %) und die Staus sind weitgehend verschwunden. Das heisst, durch die tiefere Geschwindigkeitslimite hat sich die Leistungsfähigkeit der Strasse wesentlich erhöht.

## Fahrzeitmessungen: heutiges Innerortsregime versus «Strassen für alle»-Regime

Ort: Herzogenbuchsee

Datum: 27.10.2000



■ Regime heute

□ Initiative «Strassen für alle»

## Zeitverlust: mehr Zufall als eine Frage des Limits

Wer 30 statt 50 km/h fährt, verlängert seine Fahrzeit – dies scheint logisch zu sein. In der Theorie allerdings weit mehr als in der Praxis! Die achtjährigen Erfahrungen in der österreichischen T30-Metropole Graz zeigen, dass auf eine Viertelstunde Fahrzeit der zusätzliche Zeitaufwand weniger als eine Minute beträgt. Ausgedehnte Versuchsfahrten in Herzogenbuchsee ergaben unter simuliertem «Strassen für alle»-Regime zusätzliche Fahrzeiten von rund 20 Sekunden pro Kilometer im Wohngebiet und 15 Sek./km auf der Hauptstrasse.

Die Erklärung: Auch heute kann vor allem in Ortszentren nicht frei Tempo 50 gefahren werden. Jederzeit mögliche Zufälle wie am Linksabbiegen gehinderte Autos oder langsame Kommunalfahrzeuge, aber auch Fussgängerstreifen und Ampeln beeinflussen hier das Durchschnittstempo stärker als eine Tempo-30-Begrenzung. Weil solch bremsende Hemmnisse im Wohnquartier seltener sind, ist dort der Beruhigungseffekt durch Tempo 30 unter dem Strich umso grösser.

Wer ganz konkret in «seinem» Wohngebiet strikt Tempo 30 statt wie bisher 35 oder 40 fährt, erlebt Überraschendes. Zu Beginn mag das Ganze sehr langsam wirken. Dann setzt der Gewöhnungseffekt ein, mit dem Resultat, dass man/frau ruhig und entspannt das Fahrzeug rollen lässt und das beruhigende Gefühl verspürt, jederzeit bremsen zu können.



**Fussgängerinsel (Hauptstrasse):**  
*ab ca. Fr. 3'000.- bis 10'000.-, je  
 nach Anpassung der Fahrbahnränder  
 und Materialwahl*



**Kreisel (Hauptstrasse):**  
*als Provisorium bereits ab ca.  
 Fr. 20'000.-, definitive Ausführungen  
 ca. Fr. 200'000.- bis 400'000.-*



**Belagswechsel (Hauptstrasse):**  
*ca. Fr. 3'000.-*



**Verengung (Wohngebiet):**  
*als Provisorium mit bepflanzten  
 Betonelementen ca. Fr. 2'000.-*



**Verengung (Wohngebiet):**  
*Mit Rankgerüst für Kletterpflanzen  
 (wo Baumpflanzung nicht möglich),  
 ab ca. Fr. 5'000.-*



**Verengung (überdimensionierte  
 Kreuzung):**  
*ca. Fr. 6'000.- als Provisorium*

## Die Tempo-30-Kosten: nur die halbe Wahrheit

Sobald die Gemeinden die Initiative konkret umsetzen, kostet das Geld. Der Bund geht – ohne jeden Beleg dafür, wie er kalkuliert hat – von 2 Milliarden Franken aus. Der VCS rechnet mit halb so hohem Aufwand. Dieser setzt sich so zusammen:

15

- Bauliche Massnahmen wie Verengungen, Belagswechsel, Markierungen und Signalisationen in Wohngebieten (zusätzlich zu den bereits vorhandenen Massnahmen) 300 Mio.
- Bauliche Massnahmen wie geschützte Zebrastreifen, Kreisel und Belagsänderungen auf ca. 30 Prozent der Hauptstrassenabschnitte; inkl. geringfügiger Gutachtenkosten für die von der Temporeduktion ausgenommenen Hauptstrassenabschnitte (Lärm- und Unfallkataster sind bereits vorhanden) 700 Mio.

**Total 1 Mia.**

Diese Summe ist plausibel. Nimmt man einerseits Zürich mit seinen einfachen Massnahmen für die flächendeckenden Tempo-30-Zonen als Massstab, ergeben sich für ähnlich sparsame Massnahmen in der ganzen Schweiz 70 Mio. Franken. Dient andererseits ein durchschnittlicher Ort wie Herzogenbuchsee mit aufwändigen Massnahmen gemäss den bestehenden Tempo-30-Weisungen als Referenz, ergeben sich landesweit Kosten von 400 Mio. Franken für die Wohngebiete.

Teuer sind lediglich Kreisel im Hauptstrassenbereich. Würden bei Durchschnittskosten von 250'000 Franken 2400 von ihnen realisiert, ständen immer noch 100 Millionen für die weitaus günstigeren andern Massnahmen zur Verfügung.

## Der Nutzen von Tempo 30 innerorts

---

Verhinderung von 120 Todesfällen <sup>13</sup>	173 Mio. Fr.
Verhinderung von 5747 Verletzungsfällen <sup>14</sup>	358 Mio. Fr.
Positive Luftreinhaltewirkung	25 Mio. Fr.
Positive Lärminderungswirkung	nicht quantifiziert

---

<b>Total Nutzen pro Jahr</b>	<b>556 Mio. Fr.</b>
------------------------------	---------------------

---

---

## Der Tempo-30-Nutzen: die ganze Wahrheit

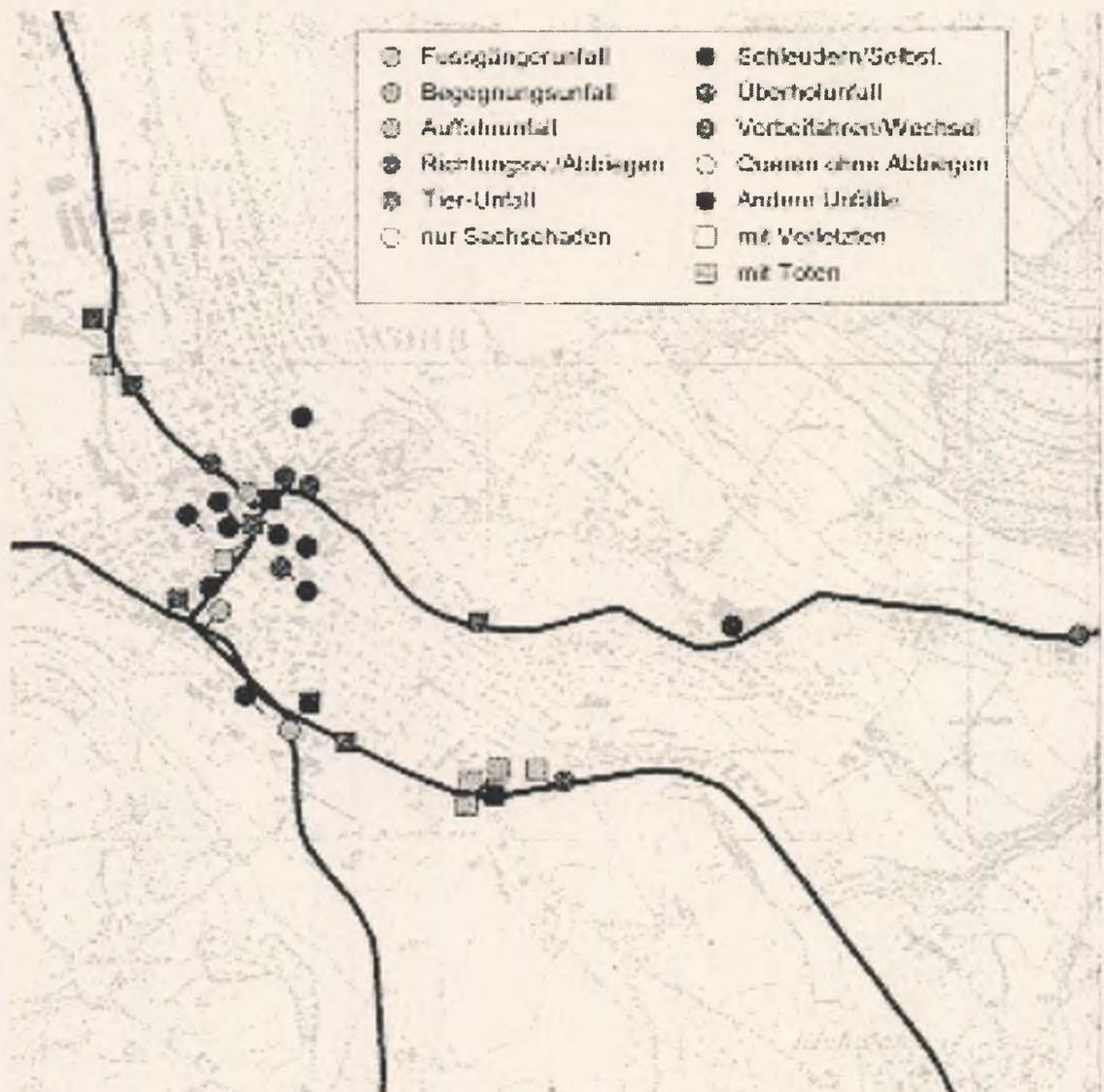
Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu hat im Jahre 1997 den Wert von Verkehrssicherheitsmassnahmen beziffert: Ein Verkehrsregime, wie es die VCS-Initiative bringt, verringert die Gesundheitskosten jährlich um 178 Mio. Franken – selbst wenn die neuen Tempolimiten nur zu 60 Prozent beachtet werden.<sup>15, 15a</sup> Der zusätzliche Wert der (verbesserten) Luftreinhaltung entspricht 19 Millionen.

Die bfu geht dabei im Vergleich zur VCS-Initiative auf den verkehrorientierten Strassen weniger weit. Sie unterstellt, dass diese nur in seltenen Ausnahmefällen auf Tempo 30 begrenzt wären. Ausserdem geht sie von baulichen Massnahmen im Umfang von nur 8 Mio. Franken aus (Signalisation), während der VCS hier 1 Milliarde in Rechnung stellt.

Der VCS rechnet gestützt auf die wirksameren Massnahmen mit einem Beachtungsgrad von 80 Prozent und entsprechend höherem jährlichem Nutzen.<sup>16</sup> Allein die 120 verhinderten Todes- und die knapp 6000 vermiedenen Verletzungsfälle sind rein materiell 530 Millionen Franken wert.

In weniger als zwei Jahren haben sich somit die Kosten für bauliche Massnahmen und Signalisation ausbezahlt. Noch positiver ist die Bilanz, wenn angenommen wird, dass die Kantone und Gemeinden früher oder später die Unfallschwerpunkte und Strassen mit Lärmgrenzwertüberschreitungen sowieso sanieren müssen.

## Unfallauswertung Gemeinde Worb innerorts 1.1.1999 bis 31.12.1999



*Die Unfallauswertungen stehen in der Regel auch in 5- oder 10-Jahresschritten zur Verfügung.*

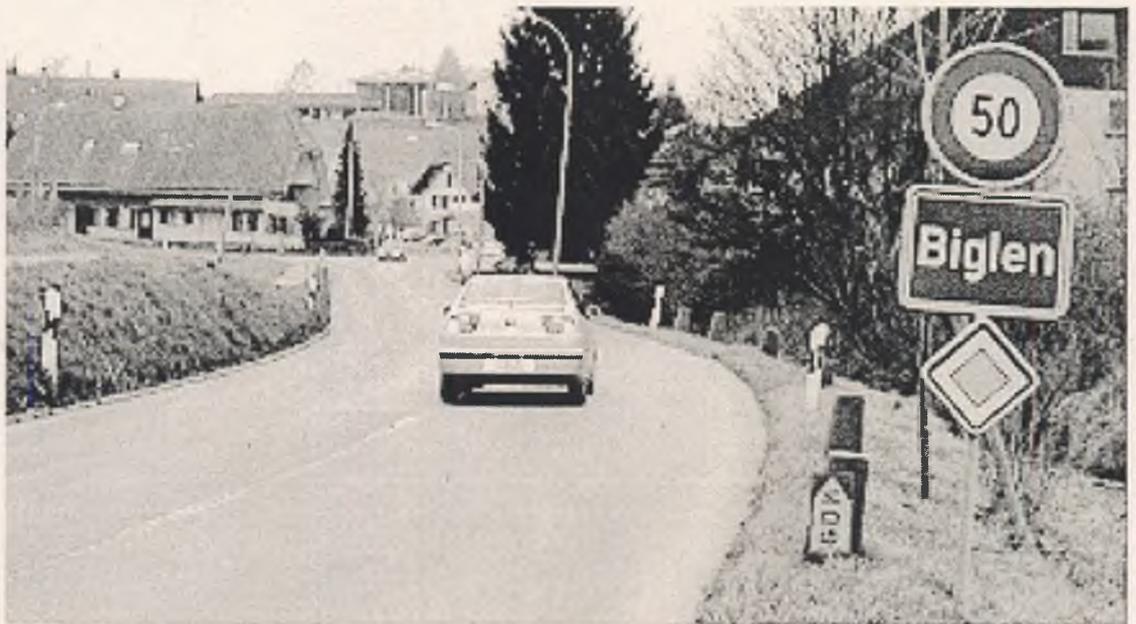
# So einfach wird Tempo 30 Tatsache

Laut Initiativtext muss spätestens ein Jahr nach der Abstimmung Tempo 30 (T30) in den Gemeinden umgesetzt sein. Diese müssen demnach vor Ablauf dieses Jahres drei Schritte unternehmen:

19

1. Die jetzt schon eingerichteten T30-Zonen werden in das flächendeckende T30-Gebiet integriert. Notwendig sind dabei nur Umsignalisationen (d.h. vor allem: Wegfall zahlreicher Signale).
2. Die noch nicht verkehrsberuhigten Wohngebiete werden automatisch zu T30-Gebieten. Neben der Signalisation braucht es hier punktuell bauliche Massnahmen oder Bodenmarkierungen.
3. Auf den für T30 vorgesehenen Hauptstrassenabschnitten müssen punktuell Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie z. B. Belagsänderungen oder Mittellinien an Zebrastreifen getroffen werden. Wo sich weiter gehende, zeitaufwändigere Massnahmen wie Kreisel aufdrängen, ist deren Planung an die Hand zu nehmen.

Vor Ablauf dieses Jahres reicht die Gemeinde beim Kanton ein Gesuch ein, in dem die von der T30-Regelung auszunehmenden Hauptstrassen(abschnitte) aufgeführt sind, die wie bis anhin mit 50 bzw. 60 km/h signalisiert sein werden. Hierzu ist anhand des Lärm- und des Unfallkatasters (Beispiel siehe links) der einfache Nachweis zu erbringen, dass dies gemäss dem neuen Art. 37<sup>bis</sup> Abs. 3 möglich ist. Bei korrektem Vorgehen muss also dort, wo auch in Zukunft Tempo 50 gilt, gar nie auf Tempo 30 umgestellt werden.



*Fotos: H. K. Schiesser und M. Brunner, VCS. Retouchiert gemäss Umsetzung VCS-Initiative durch VCS und B. Pfäßli, Burgdorf;*

## Die Signalisation: weniger Tafeln, mehr Bodenmarkierungen

Die InitiantInnen schlagen vor, für einen Teil der Tempo-30-Signalisation Bodenmarkierungen statt der herkömmlichen Verkehrstafeln einzusetzen.<sup>17</sup>

21

Das Modell ist einfach: Die Ortseingänge werden in der Regel mit der Tempo-50-Tafel signalisiert (vergleiche Bild unten). Sobald innerorts auch auf der Hauptstrasse Tempo 30 gilt, folgt die Tafel «generell Tempo 30».

Die Übergänge von Tempo-30-Nebenstrassen auf Tempo-50-Strassen werden mittels Bodenmarkierungen bezeichnet (vergleiche Bild oben). Auf diese Weise könnten tausende von Tafelsignalen eingespart werden. Da gut bewährt, finden diese trotz noch fehlender Rechtsgrundlage immer häufiger Verwendung.

Bei den heutigen Tempo-30-Zonen müssen sämtliche Ein- und Ausfahrten signalisiert werden; je kleiner die einzelnen Zonen, desto mehr Schilder sind nötig. Nimmt man zu den bestehenden alle noch in Frage kommenden Tempo-30-Zonen hinzu, ergibt sich bei der Zonenlösung ungefähr dieselbe Anzahl Tafeln, wie sie nötig wäre, wenn Tempo 30 gemäss VCS-Initiative strikt nach geltendem Recht, das heisst unter Verzicht auf die Bodenmarkierungen, signalisiert werden müsste.

# Das Beispiel Herzogenbuchsee (5'300 E)

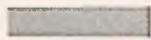
*Tempo 30 in Kernzonen bedeutet: ruhiger Verkehr und grössere Rücksichtnahme. Fussgänger müssen nicht lange warten, um die Strasse zu queren. Kinder sind weniger gefährdet, wenn sie unverhofft auf die Strasse rennen: Auto- und Lastwagenfahrer können innerhalb weniger Meter anhalten.*

Fotos: G. Feldmann, Wabern



*Hier ist Tempo 30 wie 50 möglich: Industriestrasse praktisch ohne Fuss- und Veloverkehr.*

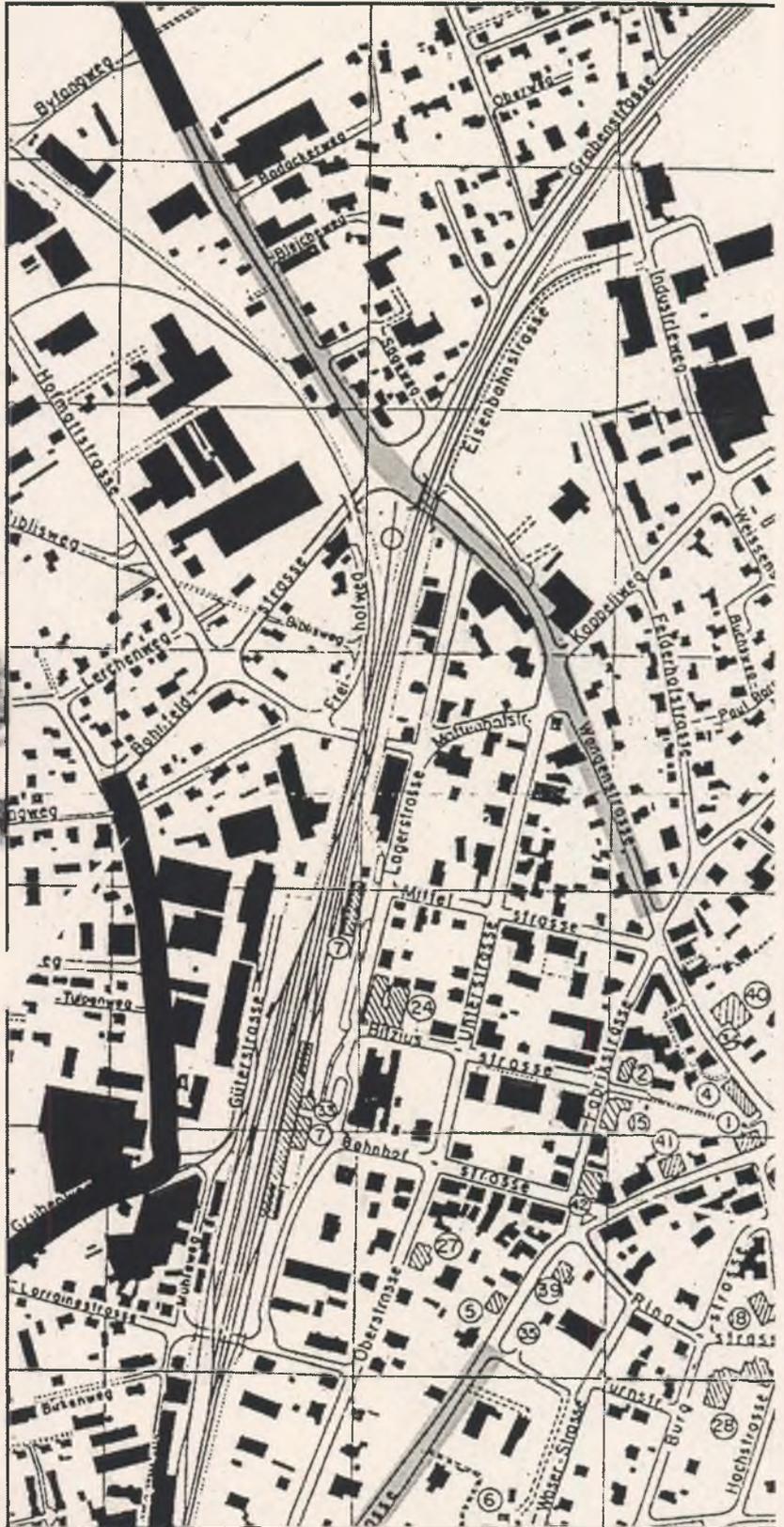
Tempo 30



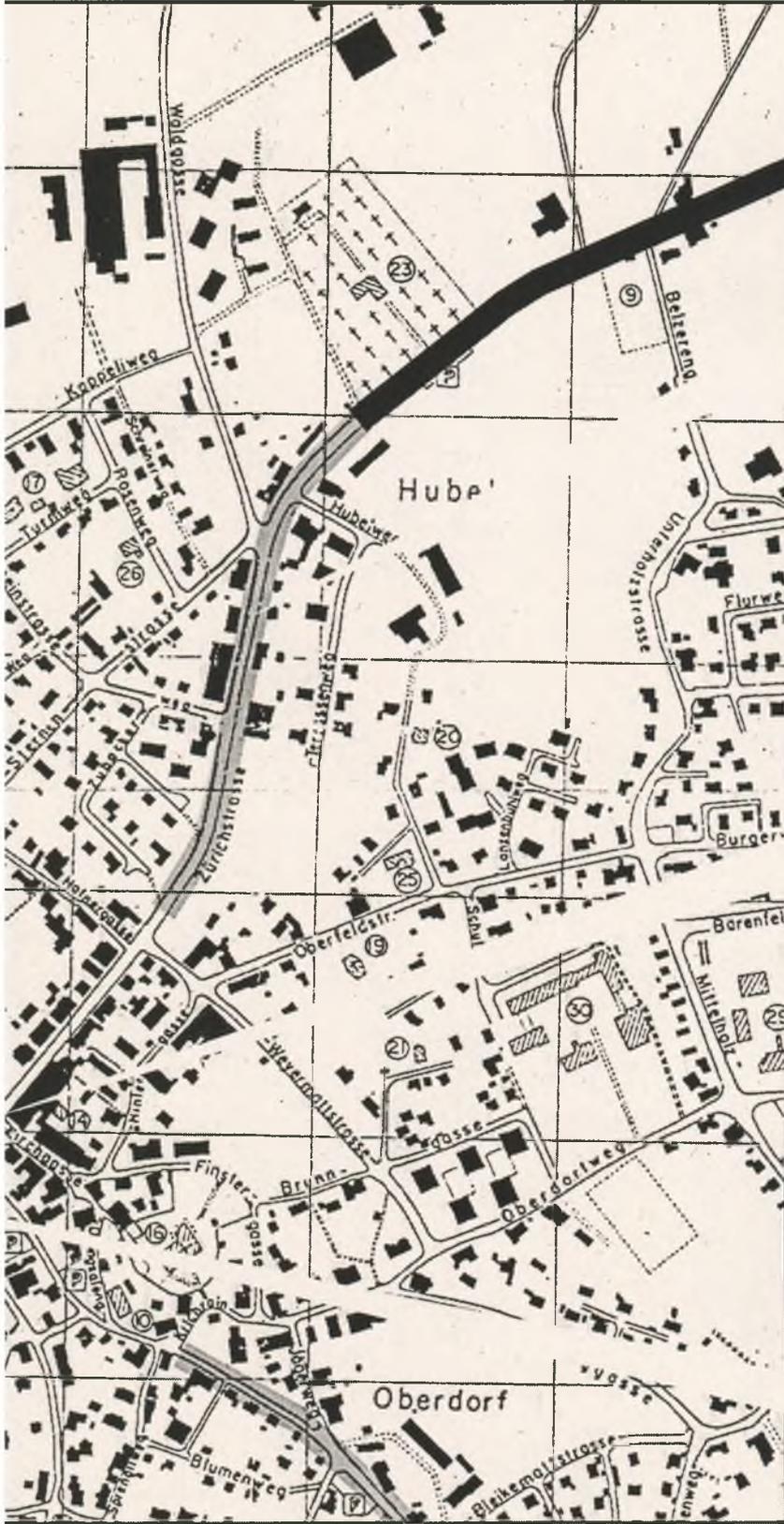
Tempo 50



Tempo 60



inwohnerInnen)



Hier ist Tempo 50 sinnvoll:  
Hauptstrasse im wenig besiedelten  
Innerortsbereich.

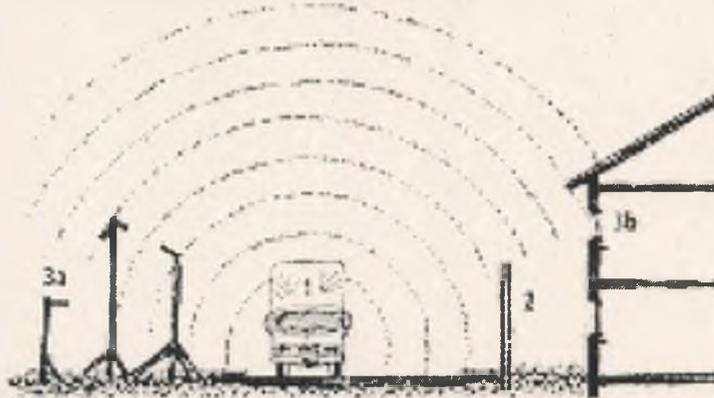


Hier gilt neu Tempo 30:  
Hauptstrasse in der Kernzone mit  
zahlreichen Restaurants und Schul-  
wegquerungen.



Hier gilt neu Tempo 30:  
Hauptstrasse in der Kernzone mit  
zahlreichen Geschäften und  
Schulwegquerungen.

## Lärmschutzmassnahmen



Quelle: Cercle Bruit, Lärm

Lärmschutzmassnahmen an der Quelle (1) haben Priorität. Erst in zweiter Linie sind Hindernisse auf dem Ausbreitungsweg (2) vorzusehen. Gebäude sind mit einer lärmgünstigen Anordnung der Baukörper, der Grundrisse und mit architektonischen Massnahmen (3a) zu schützen. Schallschutzfenster (3b) sind nur Ersatzmassnahmen und kommen vorab bei bestehenden Gebäuden zur Anwendung.

## Kriterien bei der Wohnungssuche



Bei der Wohnungssuche ist Lärm ein wichtiges Auswahlkriterium.

Quelle: NZZ, 1988

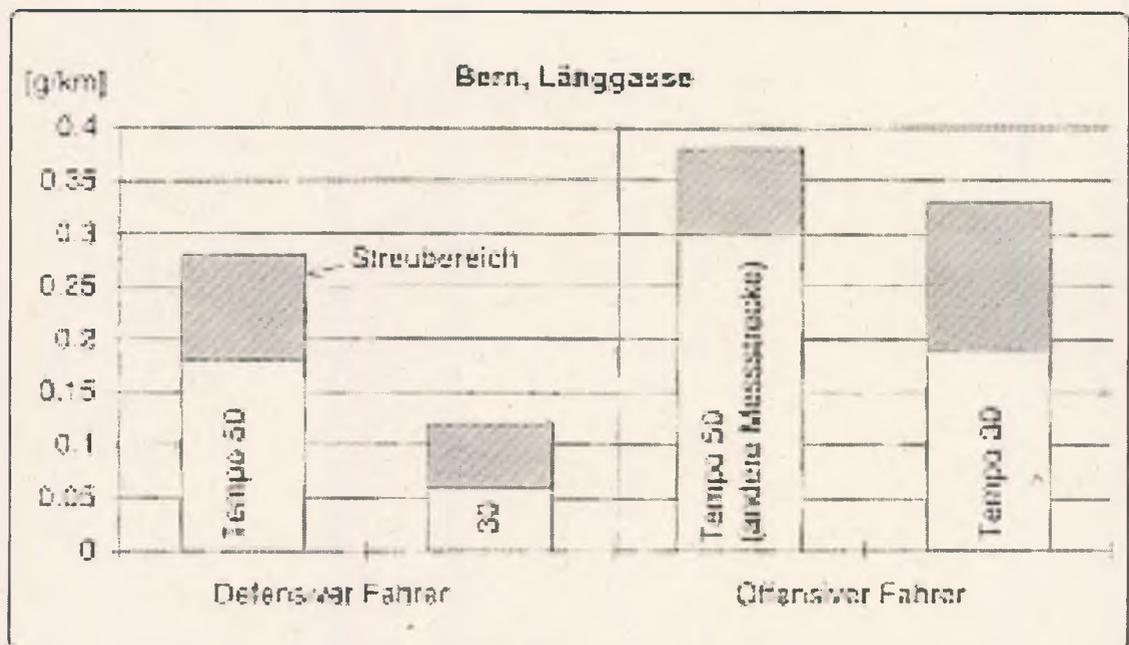
## Tempo 30: Halb so gut wie Ohropax

Nichts reduziert den Strassenlärm rascher und wirksamer als eine Temporeduktion.<sup>18</sup> Wenn die Motorfahrzeuge statt mit 50 km/h nur noch mit 30 km/h zirkulieren, sinkt der Lärmpegel so weit, als wäre der Verkehr halbiert worden: «Untersuchungen in Tempo-30-Zonen haben ergeben, dass auch ohne Verdrängung des Verkehrs allein durch Geschwindigkeitsreduzierung eine Minderung des Mittelungspegels um bis zu 3 dB (A) erreichbar ist. Dies entspricht einer Verringerung der Verkehrsmenge um 50%. Die Spitzenpegel lassen sich um bis zu 6 dB (A) verringern, dies ist besonders in lärmsensiblen Bereichen von Bedeutung.»<sup>19</sup>

Die Wohnlichkeit in Quartieren und an Hauptstrassen wächst dadurch schlagartig, und der Investitionsbedarf für Schallschutzwände oder -fenster verringert sich.

Insgesamt 3000 km messen gemäss Bundesamt für Statistik in der Schweiz die Strassenabschnitte, wo AnwohnerInnen von Lärmbelastungen betroffen sind, welche die Grenzwerte der 1986 in Kraft gesetzten Lärmschutzverordnung LSV überschreiten. Leider leben viele Kantone dieser Verordnung noch immer nicht nach. Solange die zu hohen Belastungen andauern und bauliche Schallschutzmassnahmen auf sich warten lassen, bleiben Temporeduktionen der einzige Ausweg.

## Stickoxide (NOX): Leitschadstoff für Ozonbildung, Lungenreizgas



Quelle: EVED/TCS: Schadstoffemissionen bei verschiedenen Geschwindigkeiten;  
Teilbericht Etappe 1: 30/50km/h; Bern 1995

## Auch unsere Atemluft profitiert

Der TCS hat 1995 in seiner Studie «Schadstoffemissionen bei verschiedenen Geschwindigkeiten» festgehalten, dass «beim Wechsel vom Temporegime T50 zum Temporegime T30 der Benzinverbrauch und die Schadstoff-Emissionen (ausser Kohlenwasserstoffe) deutlich abnehmen.»<sup>20</sup> Diese Aussage gilt unter der Annahme, dass der Fahrstil gleich bleibt.

Bei Feldversuchen in Bern haben defensive Fahrer bei Tempo 30 15 % weniger Energie verbraucht und 61 % weniger Stickoxide produziert als bei Tempo 50. Offensive Fahrer drückten den Treibstoffverbrauch ihres Fahrzeuges um 16 % und reduzierten den Stickoxidausstoss um immerhin 23 %.

Daraus wird ersichtlich: Die Änderung des Regimes allein bringt bereits eine klare Reduktion von Kohlendioxid (ca. minus 15 %), Stickoxiden (ca. – 40 %) und Kohlenmonoxid (ca. – 45 %). Leicht negativ ist die Bilanz einzig bei den Kohlenwasserstoffen (ca. + 4 %). Mindestens ebenso grosse Wirkung entfaltet die Umstellung von offensiver auf defensive Fahrweise.

Genau dies aber, Temporegime-Wechsel und Wechsel des Fahrstils, ist das Ziel der Initiative.

**Mit Tempo 30 wird der Verkehr ruhiger und flüssiger:  
ein Gewinn für Bus-Chauffeur und Passagiere.**



*Foto: VCS/ATE*

## Auch der ÖV fährt mit «Strassen für alle» besser

Die bisherigen Erfahrungen in Tempo-30-Zonen und auf einigen andern Linien zeigen: Viel bedeutsamer als eine tiefere Höchstgeschwindigkeit ist für die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs (öV), wie viel Zeit beim Ein- und Aussteigen verloren geht.<sup>21</sup> Vor allem wenn der öV über reservierte Fahrspuren verfügt, verbessert Tempo 30 sogar dessen Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Kommt hinzu, dass grosse Teile der öV-Linien auf Hauptstrassen verlaufen, wo Tempo 30 mit der Initiative nur sehr beschränkt Einzug halten wird.

In aller Regel ziehen die öV-BenutzerInnen wie auch die Transportunternehmungen Nutzen aus den Vorteilen, die in Wohnquartieren und auf unfallträchtigen Streckenabschnitten mit Tempo 30 verbunden sind. Der Verkehr wird friedlicher und sicherer, auch ohne den Einbau von bremsenden Hindernissen.

In Fällen, wo sich auf einzelnen Strecken trotzdem unakzeptable Verspätungen ergeben, müssen die öffentlichen Verkehrsmittel, um die Einbusse wettmachen zu können, eine Vorzugsbehandlung erfahren, wie sie oft auch heute schon angewandt wird:

- Vorfahrt an Kreuzungen, das heisst Beschränkung des Rechtsvortritts auf den Strassen mit öffentlichem Verkehr
- Massnahmen baulicher Art: Einrichtung von Bushaltestellen in der Fahrbahn, bessere und sicherere Zugänge für die Fahrgäste, etc.
- Schaffung von Busspuren, Vorfahrt bei Lichtsignalanlagen etc. auf Hauptstrassen

## Visi-Speed mit Geschwindigkeits-Anzeige (Info-Radar)



*Sichradargeräte wie z.B. «Visi-Speed» können preiswert wochenweise u.a. beim TCS ausgeliehen werden. Zahlreiche Gemeinden haben sich die Geräte mittlerweile zum ambulanten Einsatz für einige tausend Franken selbst gekauft.*

## Einhaltung von Tempo 30: an Problemstellen dosiert nachhelfen

Tempomessungen in Zürichs fast flächendeckenden T30-Zonen haben Ende 2000 eine weit über 80-prozentige Beachtung der Höchstgeschwindigkeit ergeben und damit einschlägige Resultate aus Luzern<sup>22</sup> und Köln oder Hamburg bestätigt. In Wohngebieten ergeben sich auf Dauer erfahrungsgemäss kaum Probleme mit Tempoübertretungen – auch wegen der funktionierenden sozialen Kontrolle. Auf neuralgischen Streckenabschnitten, die zu schnellem Fahren einladen, kann mit Verengungen, versetzten Parkierungen oder preiswerten Belagsänderungen nachgebessert werden.

Die Einhaltung von Tempo 30 auf Hauptstrassenabschnitten in Ortszentren ist unter Umständen durch grosse Strassenquerschnitte erschwert. Hier müssen Belagsänderungen, Sichradargeräte (siehe Bild), aber auch gelegentliche Polizeikontrollen nachhelfen. Ermutigend: Burgdorf hat in seiner Flanierzone auf einer verkehrorientierten Strasse die V85<sup>23</sup> um fast 15 km/h gesenkt, ohne dass eine einzige Busse verhängt worden wäre.

Hilfreich wäre auch der serienmässige Einbau von Tempobegrenzern, wie dies Mercedes-Benz bei den neuen Fahrzeugen der Mittelklasse mit Automatik-Getriebe vormacht.<sup>24</sup>



*Auch nach Annahme der Initiative «Strassen für alle» werden bei verkehrsorientierten Strassen Fussgängerstreifen nötig sein.*



*In dieser Quartiersituation in Köniz können die Kinder auch ohne Fussgängerstreifen die Strasse überqueren.*

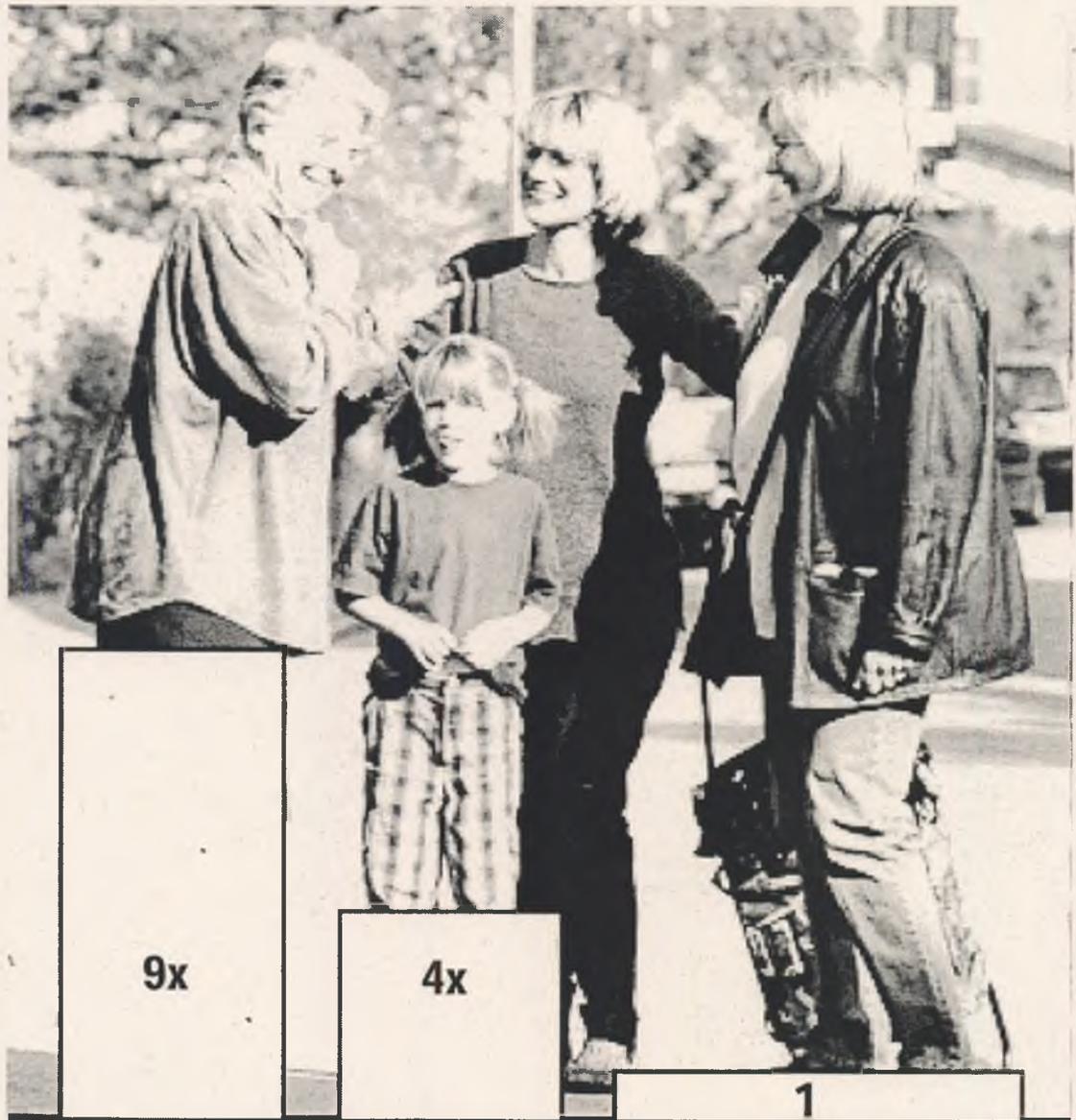
## Fussgängerstreifen: so wenig wie möglich, so viel wie nötig

So viel wie nötig: Auf stark befahrenen Strassen, besonders auf Hauptstrassen, werden Fussgängerstreifen auch in Zukunft sinnvoll beziehungsweise absolut notwendig sein.

So wenig wie möglich: Auf schwach befahrenen Strassen in Wohnquartieren sind Fussgängerstreifen normalerweise nicht notwendig. Werden sie dennoch eingerichtet, sind die FussgängerInnen gesetzlich verpflichtet, dort und eben genau dort (sofern nicht mehr als 50 Meter entfernt) die Strasse zu überqueren.<sup>25</sup> Wenig Verkehr vorausgesetzt, sollen Querungen aber überall möglich sein. Die Initiative strebt wo immer möglich ein Miteinander auf tieferem Geschwindigkeitsniveau an und setzt auf die dadurch erleichterte Kommunikation zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen.

Von Fall zu Fall: Auch auf «Strassen für alle» können Fussgängerstreifen im Wohnquartier, z.B. in der Nähe von Schulhäusern und Altersheimen oder auf viel begangenen Schulwegen, durchaus sinnvoll sein. Der Verzicht darauf darf hier nicht zur Prinzipienreiterei verkommen. Wo es Fussgängerstreifen weiterhin braucht, soll in enger Zusammenarbeit mit der Quartierbevölkerung und den SpezialistInnen für die Schulwegsicherheit bestimmt werden.

## Unfallrisiko für FussgängerInnen: sehr ungleich verteilt



Ältere Leute  
über 70 Jahre

Kinder von  
5 bis 9 Jahren

Personen von  
10 bis 69 Jahren

## Ruhiges, rücksichtsvolles Fahren à l'américaine

35

Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 führt – anders als die inselhafte Zonenlösung – nach und nach zu einer neuen Fahrkultur der Rücksichtnahme. Die ruhige Fahrweise des Rollenlassens auf T30-Strassen hat spürbare Rückwirkungen aufs Temperament, das die VerkehrsteilnehmerInnen an den Tag legen. Man pflegt generell einen gelasseneren Umgang miteinander.

Klassisches Beispiel dieser Verkehrskultur war seit je Amerika – trotz seiner extremen Ausrichtung des Transportsystems auf das Auto. USA-Erfahrene wissen, wie angenehm es auf den dortigen Strassen im Allgemeinen zu und her geht. Was in der Neuen gang und gäbe ist, lässt sich problemlos auch in der Alten Welt verankern, wie zahlreiche Beispiele beweisen:

- Lausanne: Seit 1995 werden in den Quartieren von Lausanne flächendeckend Tempo-30-Zonen eingeführt. Sämtliche Untersuchungen und Befragungen haben ergeben, dass sich seither die gegenseitige Rücksichtnahme unter den VerkehrsteilnehmerInnen markant verbessert hat.<sup>26</sup>
- Hamburg: Hier zeigt sich dasselbe Bild. Die langsamere Fahrweise in den T30-Gebieten hat nicht zu einem «Abreagieren» auf den T50-Strassen geführt. In den Folgejahren nach der Einführung von Tempo 30 nahmen die Geschwindigkeiten weiter ab.<sup>27</sup>
- Zürich: Die Stadt hat seit dem 9.9.1999 auf einfache Art Tempo 30 nahezu flächendeckend eingeführt. Schon heute halten sich 80 Prozent aller Motorisierten an die neue Tempolimit.<sup>28</sup> Bereits jetzt lässt sich ablesen, dass die oben beschriebenen positiven Effekte auf die Fahrkultur auch in diesem Fall eintreten werden.

## Die Typologie des Geschwindigkeitsregimes nach Annahme der VCS-Initiative

Höchstgeschwindigkeit	Art des Gebiets oder der Strasse
<b>50 oder 60 km/h</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Hauptstrassen ausserhalb des Ortskerns</li><li>■ vereinzelt Strassen im Industriegebiet</li></ul>
<b>30 km/h</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ alle Wohngebiete</li><li>■ Durchfahrtbereich der Hauptstrassen im Ortskern und an weiteren Punkten hoher Gefährdung (Schulhaus- oder Altersheimbereiche usw.)</li></ul>
<b>20 km/h</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Wohnstrassen in Wohnquartieren</li><li>■ Flanierzonen<sup>29</sup> in Geschäftszentren oder Ortskernen</li></ul>
<b>Schritttempo</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Fussgängerzonen (Autos nur im Zulieferverkehr zugelassen)</li></ul>

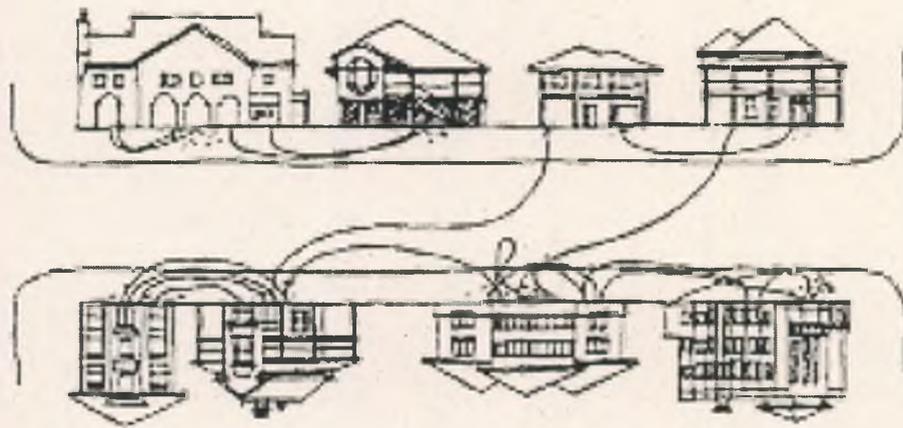
## Das Angebot des Bundesrates: halbherzig

Einen eigentlichen Gegenvorschlag zur VCS-Initiative mochte der Bundesrat nicht machen. Um nicht mit ganz leeren Händen dazustehen, leitete er die Überarbeitung der Tempo-30-Verordnung (Zonenlösung) ein. Dies genügt nicht, denn:

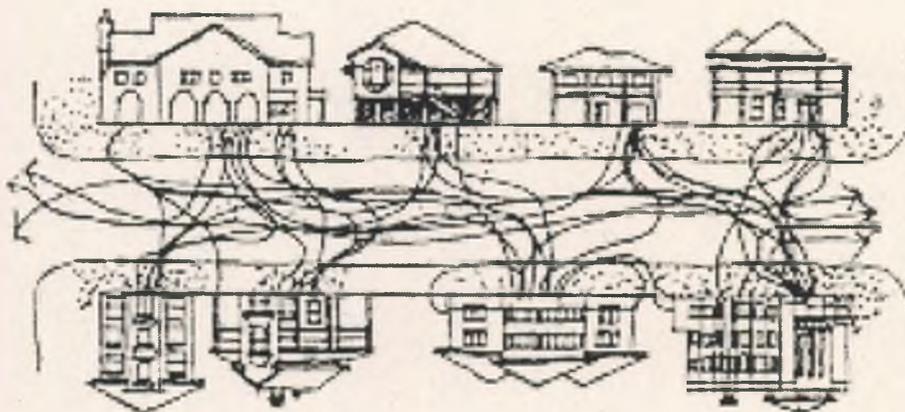
Die Verordnung wird nach wie vor von Zonen ausgehen und Tempo 30 so zur Ausnahme stempeln, statt daraus die Regel zu machen. Auf gefährlichen Hauptstrassen innerorts geschieht nach wie vor nichts, auf Kosten vieler Menschenleben. Die Einrichtung der Zonen wird sich noch über Jahre, wenn nicht Jahrzehnte hinziehen und entsprechend wenig Einfluss auf die gängige Fahrpraxis haben. Mit «Strassen für alle» hingegen werden auf einen Schlag 80% der Verkehrsfläche beruhigt. Die Initiative schafft ein neues Bewusstsein für die dem Menschen angepasste Innerortsgeschwindigkeit.

Zudem werden Unfallschwerpunkte und viel begangene Fussgängerstreifen (z. B. vor Schulhäusern) auf Hauptstrassen auch mit der neuen Verordnung nur äusserst selten in eine Tempo-30-Zone mit einbezogen werden können.

## Trennwirkung von Strassen mit unterschiedlichem Geschwindigkeitsniveau



*Hohes Temponiveau = spärliche Beziehungen von einer Strassenseite auf die andere (Kunden in Geschäften, Bekanntschaftsbeziehungen)*



*Tiefe Geschwindigkeiten = markant mehr Beziehungen*

## Tempo 30 bringt Leben ins Quartier zurück

Besonders für das Wohnquartier gilt: Strassen sind auch Lebensräume. Durch die Separierung von Trottoirs und Fahrbahn wird aber vielerorts auch in Wohnquartieren der Verkehr entmischt. Dadurch erhöht sich die Geschwindigkeit des rollenden Verkehrs – zum Nachteil der Schwächeren. FussgängerInnen und spielende Kinder können sich heute oft nur noch auf Trottoirs oder im rückwärtigen Raum aufhalten. Dabei sind Spiel und Sport gemäss geltendem Recht auf verkehrsarmen Strassen ausdrücklich erlaubt.<sup>30</sup>

Mit Tempo 30 kann dieser Teufelskreis durchbrochen werden. Denn nach seiner Einführung wagen sich mehr Anwohnerinnen und Anwohner, den Strassenraum wieder als Begegnungsraum zu nutzen. Motorisierte, Velofahrerinnen und Anwohner, Jung und Alt teilen sich in den Strassenraum und gehen achtsamer miteinander um.<sup>31</sup> Ein Federballspiel nach Feierabend gehört ebenso ins Strassenbild wie der Schwatz an der Ecke und das Auto im Parkfeld.

- 1 Bundesamt für Statistik, Bern, 2000 in: bfu: Unfallgeschehen in der Schweiz, Statistik 2000, Verunfallte nach Unfalltyp und Ortslage 1999, Bern 2000.  
Es handelt sich hier um die polizeilich registrierten Unfälle. Nachteile: Je nach Art der Verkehrsteilnahme existiert eine grosse Zahl von nicht erfassten Unfällen (Dunkelziffer).
- 2 Sigrist Stefan, Huguenin Raphael D.: Sicherheit und Umweltschutz: unterschiedliche Ziele, gemeinsamer Nutzen?, bfu, Bern, 1997.
- 3 Annahme aufgrund eines externen Gutachtens, dessen Resultate im Dezember 2000 erst provisorisch vorliegen. Dabei werden die Opferzahlen um ca. 50 – 60 Prozent gegenüber heute reduziert.
- 4 A. Steinmann, A. Cohen, u.a.: Informationsdefizite als Unfallpotentiale beim Befahren von Knotenpunkten, Universität Zürich und Stadtpolizei Zürich, 1984–1996.
- 5 Sigrist Stefan, Huguenin Raphael D.: Sicherheit und Umweltschutz: unterschiedliche Ziele, gemeinsamer Nutzen?; bfu; Bern 1997.
- 6 Honegger H.: Die Mehrheit will Tempo 30. In: Schweizer Familie 25/1993, Zürich 1993.
- 7 Hüttenmoser M., Degen-Zimmermann D.: Lebensräume für Kinder: Empirische Untersuchung zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder. Bericht 70 des NFP «Stadt und Verkehr», Zürich, 1995.
- 8 Warwitz, S.: Verkehrserziehung vom Kinde aus: Wahrnehmen – Spielen – Denken – Handeln. Schneider-Verlag, Hohengehren, 1994.
- 9 Apel, D.: Leistungsfähigkeit und Flächenbedarf der städtischen Verkehrsmittel. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Economica Verlag, 1998.
- 10 Gruppo per la moderazione del traffico, 1997. La contrada 3/97.
- 11 Einfahrt Herzogenbuchsee von Bützberg her (Einmündung Belzerngässli) bis Ausfahrt Herzogenbuchsee nach Oberönz auf der T10 (Einmündung Farnsbergstrasse) via Sonnenplatz. Anteil Hauptstrassen mit T-50/T-60: 1363m; Anteil Hauptstrassen mit T-30 gemäss VCS-Initiative: 500m; Anteil Quartierstrassen mit T-30: 0m.
- 12 Reckenbergstrasse (Einmündung Er-lenweg) zum Parkplatz Hallenbad via Sonnenplatz-Thörigenstrasse-Bleikemattstrasse. Anteil Hauptstrassen mit T-50/T-60: 750m; Anteil Hauptstrassen mit T-30 gemäss VCS-Initiative: 438m; Anteil Quartierstrassen mit T-30 gemäss heutigem Regime: 338m; Anteil Quartierstrassen mit T-30 gemäss VCS-Initiative: 888m.
- 13 Für die Rettung eines Menschenlebens setzt die bfu im Schnitt 1.8 Mio. Franken ein. Dies ist mit dem Beachtungsgrad der Massnahmen (0.8) zu multiplizieren.
- 14 Eine verhütete Verletzung ist gemäss bfu 78'000 Franken wert. Auch dies ist mit dem Beachtungsgrad (0.8) zu reduzieren.
- 15 Stefan Siegrist, Huguenin Raphael D.: Sicherheit und Umweltschutz: unterschiedliche Ziele, gemeinsamer Nutzen?; bfu; Bern 1997.
- 15a. Ott, W. et al.: Externe Kosten im Verkehr: Regionale Verteilungswirkungen. Regionale Lasten – Auswirkungen von Internalisierung und Mittelverwendung. NFP 41, Bericht D4, 1999
- 16 Annahme aufgrund eines externen Gutachtens, dessen Resultate im Dezember 2000 erst provisorisch vorliegen. Dabei werden die Opferzahlen um ca. 50-60 Prozent gegenüber heute reduziert.

- 17 Der wünschbare Ersatz zahlreicher Tafeln durch Bodenmarkierungen verbilligt die Einrichtung von flächendeckendem Tempo 30 in den Wohnquartieren. Rechnet man die etwa alle vier Jahre nötigen Markierungsneuerungen dazu, vermindert sich der finanzielle Vorteil der Initiativen-Lösung geringfügig.
- 18 Klippel, P.: Strassenverkehrslärm – Umweltqualitätsziele und Lärminderungsmaßnahmen; Bonn, 1993.
- 19 Masur, H. et al.: Erfahrungen mit Tempo 30 – Planung – Umsetzung – Umweltauswirkungen; Berlin, 1998.
- 20 EVED/TCS: Schadstoffemissionen bei verschiedenen Geschwindigkeiten; Teilbericht Etappe 1: 30/50km/h; Bern, 1995.
- 21 Birk, I. et al.: Erfahrungen mit T30-Regelungen aus dem Betrieb von Bussen im ÖPNV, 1994.
- 22 EPFL/IREC: Ville de Lucerne – projet pilote 30 à l'heure; 1994.
- 23 V85 bezeichnet die Geschwindigkeit, die von 85 Prozent aller Autos nicht überschritten wird. Es ist ein übliches Mass zur Bestimmung des Tempo-Niveaus einer Strasse.
- 24 Mit dem Tempobegrenzer, bei Mercedes «Speedtronic» geheissen, kann einerseits, wie bei einem normalen Tempomaten, eine beliebige Geschwindigkeit gespeichert werden, die dann auch in Steigungen und Gefällen eingehalten wird. Andererseits lässt sich aber auch – per Schiebeshalter an der Lenksäule – das maximal fahrbare Tempo einstellen. Die Elektronik schaltet zunächst automatisch auf 30 km/h. Durch die fortgesetzte Betätigung des Hebels lässt sich dieser Wert in Schritten von jeweils 10 km/h beliebig erhöhen. Ein Signal im Tachometer zeigt die aktuell gewählte Höchstgeschwindigkeit an.
- 25 Verkehrsregelnverordnung (VRV), Art. 47 Überschreiten der Fahrbahn, Absatz 1: Die Fussgänger müssen, besonders vor und hinter haltenden Wagen, behutsam auf die Fahrbahn treten; sie haben die Strasse ungesäumt zu überschreiten. Sie müssen Fussgängerstreifen, Über- oder Unterführungen benützen, wenn diese weniger als 50 Meter entfernt sind.
- 26 Bureau des Statistiques de la ville de Lausanne, novembre 1999.
- 27 Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung: Tempo 30. Erfahrungen aus städtebaulicher Sicht. Heft 32, 1988.
- 28 Gemeinsame Medienkonferenz des Polizei-, Tiefbau- und Entsorgungsdepartements der Stadt Zürich, Zürich, 30. Oktober 2000.
- 29 Die Flanierzone dürfte auf Anfang 2002 mit einer neuen bundesrätlichen Verordnung über Langsamverkehrszonen ihre gesetzliche Grundlage erhalten. Die bestehenden Flanierzonen in Burgdorf/BE und St. Blaise/NE bilden behördlich bewilligte Versuche.
- 30 vgl. Verkehrsregelnverordnung VRV, Art. 50: Spiel und Sport auf Strassen, Absatz 1.
- 31 BUWAL: Tempo 30 in der Gemeinde, Hintergründe – Erfahrungen – Vorgehen, Ein Leitfaden, Bern, 2000.
- 32 Seit 1995 lehrt Heiner Monheim Angewandte Geographie und Raumentwicklung mit dem Schwerpunkt Stadt- und Verkehrsplanung an der Universität Trier. Sein Hauptwerk: Strassen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Hamburg. 3. Aufl. 1991.
- 33 Die vollständige Stellungnahme Monheims kann bezogen werden bei der VCS-Dokumentationsstelle, Tel. 031 328 82 41, Fax 031 328 82 01, E-Mail dok@vcs-ate.ch

Foto: Daniel Wietlisbach



## Heiner Monheim zur Botschaft des Bundesrates

*Der deutsche Verkehrswissenschaftler Heiner Monheim stand Pate bei der Lancierung der VCS-Initiative «Strassen für alle» im Juni 1997. Nun nimmt er Stellung zur abweichenden Botschaft des Bundesrates.*

Heiner Monheim<sup>32</sup> hat Erfahrung mit Tempo-30-Zonen. In Nordrhein-Westfalen, wo er im Landesverkehrsministerium unter anderem für Verkehrsberuhigung und Tempo 30 zuständig war (1985–1995), hat er Hunderte davon eingerichtet. Aber trotz massiver finanzieller Förderung wurden dort nur 10 Prozent des innerörtlichen Strassennetzes erreicht. Aufgrund dieser Erfahrung plädiert Monheim für Tempo 30 flächendeckend – mit gewissen Ausnahmen – als kostengünstige und einfache Massnahme für mehr Verkehrssicherheit. Hier ein Auszug aus seiner Stellungnahme.<sup>33</sup>

Die Botschaft des Bundesrates wiederholt die aus der deutschen Diskussion der 80er Jahre bekannten Positionen, ohne die neueren Erkenntnisse aus Verkehrsplanung und Verkehrsforschung, insbesondere der Verkehrspsychologie angemessen zu würdigen. Sie geht am Hauptanliegen der Volksinitiative vorbei und sammelt Bedenken, die alle aus der singulären und punktuellen Anwendung von Tempo-30-Zonen stammen, statt sich systematisch mit den früheren Erfahrungen der Änderungen von Innerortshöchstgeschwindigkeiten in europäischen Ländern zu befassen. Denn generell tragen Innerortshöchstgeschwindigkeiten nie der Heterogenität des innerörtlichen Strassennetzes Rechnung, das aus Gassen und schmalen Wohnstrassen besteht, aber ebenso aus breiten Erschliessungsstrassen der 60er und 70er Jahre, breiten Hauptsammelstrassen und überbreit ausgebauten Hauptverkehrsstrassen sowie sogar mehrspurigen Schnellstrassen. Vielmehr setzten sie pauschal einen prinzipiellen Höchstwert fest, der den allgemeinen Rahmen des innerörtlichen Geschwindigkeitsverhaltens absteckt. Insoweit haben sich trotz des sehr heterogenen Strassennetzes im Innerortsbereich Innerortshöchstgeschwindigkeiten vom Prinzip her bewährt. Sie werden allgemein von Fahrzeugführenden – mit gewissen Toleranzen – rezipiert und akzeptiert.

### **Neue Erkenntnisse nicht berücksichtigt**

Die gesamte ablehnende Stellungnahme des Bundesrates muss eigentlich als generelle Absage an die Festsetzung von Höchstgeschwindigkeiten verstanden werden, mit der Tendenz, Geschwindigkeitslimiten müssten immer der jeweiligen individuellen Strassenörtlichkeit angepasst werden.

Stattdessen haben aber alle europäischen Länder schon lange die Notwendigkeit von Höchstgeschwindigkeiten und insbesondere innerörtlichen Höchstgeschwindigkeiten akzeptiert.

Allerdings entspricht die Festlegung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h nicht mehr den neueren Erkenntnissen. Demnach ist eine auf 30 km/h verringerte Höchstgeschwindigkeit verkehrstechnisch und verkehrspsychologisch angezeigt, weil sie ein viel höheres Sicherheitsmass, eine bessere Umweltverträglichkeit und eine wesentlich bessere Ortsverträglichkeit des Verkehrs verspricht, mit stetigeren, harmonischeren Verkehrsabläufen. Verbunden mit einer entsprechenden Kampagne kann eine entsprechende Gesetzesänderung auf eine hohe Akzeptanz zählen, zumal bei der guten psychologischen Unterscheidbarkeit von 30 km/h gegenüber 50 km/h sowohl im Fahrzeug als auch durch soziale Kontrolle von ausserhalb des Fahrzeuges. «Innerorts immer langsam» ist also eine sehr leichte, plausible Regelung. Von ihr können in besonders begründeten Fällen (eben für «Schnellstrassen») Ausnahmen gemacht und besonders beschildert werden.

### **Verkehrssicherheit ein Privileg weniger**

Die ablehnende Stellungnahme des Bundesrates wird der Intention dieser Volksinitiative durchwegs nicht gerecht und stellt Bedenken zusammen, die noch ganz im Sinne der früheren, vorsichtigen Vorgehensweise anderer europäischer Länder zu verstehen sind, bei denen ortsgerechter Verkehr und hohe Sicherheit mittels Verkehrsberuhigung die spezielle Ausnahme und nicht die generelle Regel sein sollen. Diese Argumentation verkennt völlig die frustrierenden Erfahrungen, dass es mit punktuellen Inselstrategien nicht möglich ist, das innerörtliche Geschwindigkeitsniveau flächenhaft abzusenken. Damit bleiben Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit ein Privileg weniger, begünstigter Strassen und Gebiete, die in den Genuss baulicher Verkehrsberuhigung oder signalisierter Tempo-30-Zonen kommen. Dies ist eine Situation, die sich schwerlich mit den Gleichheits- und Gerechtigkeitsgeboten europäischer Demokratien und Zivilisationen vereinbaren lässt.

Der Grundfehler liegt in der Beibehaltung einer nach heutigen Massstäben eindeutig nicht ortsverträglichen und auch unter besten Umständen in der Mehrzahl der Innerortsstrassen nicht verkehrssicheren Geschwindigkeit von 50 km/h. Diesen Fehler zu korrigieren, ist das Anliegen der Volksinitiative, die nach allen neueren verkehrswissenschaftlichen und verkehrsplanerischen Erkenntnissen vorbehaltlos zu unterstützen ist.

Mit der ablehnenden Stellungnahme zur Volksinitiative verpasst der Bundesrat die Chance, einen europaweiten Innovationsprozess anzustossen und Belange der Sicherheit und Ortsverträglichkeit des Motorfahrzeugverkehrs konsequent und pragmatisch mit grösstmöglicher Breitenwirkung umzusetzen.

# 7 Tipps für den erfolgreichen Auftritt

- 1.** Mache dir vor der Diskussion klar, welche drei Hauptargumente du vortragen willst. Wenn du sie dann oft genug – mit unterschiedlichen Worten und Geschichten – wiederholst, hast du eine gute Chance, dass etwas davon den Zuhörenden in Erinnerung bleibt.
- 2.** Schreibe dir vorher ein bis zwei eindrückliche Geschichten oder Erlebnisse im Zusammenhang mit dem Thema stichwortartig auf. Und wenn du sie den ganzen Abend nicht losgeworden bist: Bringe sie im Schlusswort.
- 3.** Mache eine klare Trennung zwischen dem, was du nur erzählst, und dem, was du auch zeigst. Eigene Erlebnisse, Geschichten, anschauliche Sprachbilder werden *erzählt*. Überraschende Fakten (wie die Tatsache, dass niedrigeres Tempo eine höhere Strassenkapazität zur Folge hat) *zeigst* du mit Folien. Ebenso sind Folien günstig, wenn es darum geht, unbelegbare Behauptungen zu widerlegen («Ihr wollt ja überall auch auf Hauptstrassen Schneckentempo...»)
- 4.** Wiederhole die Argumente deiner Gegner auch dann nicht, wenn du sie widerlegst. Beginn eher mit «Auch von Herrn Muster nicht widerlegte Tatsache ist...» und bringe dann die eigene Botschaft.
- 5.** Lass dich in deiner Freundlichkeit auch durch Beschimpfungen nicht irritieren. Wer freundlich bleibt, wirkt souverän, der Schimpfende erscheint als ungehobelt. Angriffe unter die Gürtellinie weist du wenn schon sachlich oder allenfalls humorvoll zurück.
- 6.** Greife nie die Diskussionsleiterin oder das Publikum pauschal an, auch wenn es dir in der Mehrheit skeptisch gegenübersteht.
- 7.** Suche den Blickkontakt mit dem Publikum, benutze Körpersprache, aber so, dass es zu dir passt. Du bist am glaubwürdigsten, wenn du du selbst bleibst.

Am 4. März 2001



Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Postfach, 3000 Bern 2  
Tel. 031 328 82 00, [www.strassen-fuer-alle.ch](http://www.strassen-fuer-alle.ch)

