

Medienmitteilung

Tempo 30 - Allheilmittel oder Schikane?

Während die einen finden, der Motorfahrzeugverkehr werde ausgebremst und Autofahrende würden schikaniert, ist Tempo 30 für die anderen das Allheilmittel gegen übermässige Lärmbelastung, für mehr Verkehrssicherheit und zur Aufwertung von Quartierzentren. Mit ihrem Schwerpunktthema "Optimale Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten" hat sich die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) der Thematik angenommen und postuliert 12 Thesen dazu.

Die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten in Siedlungsgebieten sind ein umstrittenes und zumeist emotional diskutiertes Thema in der Verkehrsplanung. In einem Band, der im Rahmen einer Feierstunde zum 50 Jahr Jubiläum der SVI am 12. November 2015 in der ETH präsentiert wird, werden Vorträge und Diskussionen aus einer Veranstaltungsreihe zum Thema und die daraus postulierten 12 Thesen publiziert.

Seit der Volksinitiative "Strassen für Alle" im Jahr 2001, die vom Schweizer Volk klar abgelehnt wurde, sind 14 Jahre vergangen. Die Diskussionen über Geschwindigkeitsbegrenzung und Tempo30-Zonen auch auf Hauptstrassen, haben jedoch nicht abgenommen. Vielmehr wurde in einigen Gemeinden, insbesondere im Kanton Bern, auf Hauptstrassen erfolgreich Tempo 30 signalisiert. In verschiedenen Städten wird Tempo 30 in der Nacht als Lärmschutzmassnahme diskutiert. Während Tempo 30 in Wohnquartieren mittlerweile grossmehrheitlich unumstritten ist, werden Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Hauptverkehrsstrassen sehr kontrovers und meist emotional diskutiert.

Aufgrund seiner Aktualität und Bedeutung hat die SVI die Thematik aufgegriffen und in ihrem Schwerpunktthema "Optimale Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten" behandelt. Ziel der Veranstaltungsreihe war, die unterschiedlichen Aspekte der Thematik zu beleuchten und somit die Diskussionen zu versachlichen. Wesentlich war auch, den Austausch zwischen den Städten und Kantonen sowie unter den Verkehrsfachleuten zu fördern, denn der Umgang mit reduzierten Höchstgeschwindigkeiten wird in der Praxis in den einzelnen Gemeinden sehr unterschiedlich gehandhabt. Dies, obwohl die gesetzlichen Grundlagen in der gesamten Schweiz identisch sind.

In insgesamt 30 Veranstaltungen wurde die Problematik der Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten von unterschiedlichen Gesichtspunkten aus betrachtet und beurteilt: Welche Auswirkungen haben herabgesetzte Höchstgeschwindigkeiten auf den öffentlichen, den Fuss- und den Veloverkehr? Wie werden die Netzfunktionen von Hauptstrassen für den motorisierten Individualverkehr durch Tempo 30 beeinflusst? Wie wirken sich reduzierte signalisierte Höchstgeschwindigkeiten auf die Reisegeschwindigkeiten und in Folge auf die Erreichbarkeit aus?

Diese und ähnliche Fragen wurden an den Veranstaltungen, die zwischen März 2014 und März 2015 in Lausanne, Bern, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen durchgeführt wurden, von Verkehrsexpertinnen und Experten aus Hochschulen, aus der Verwaltung sowie von privaten Ingenieurbüros erörtert und anschliessend mit dem Fachpublikum im Plenum diskutiert. Die Vielfalt der Aspekte, die bei der Festsetzung der Höchstgeschwindigkeiten Innerorts zu bestimmen und zu beurteilen sind, sowie die Problematik der Interessensabwägung traten bei den Vorträgen und Diskussionen klar zum Vorschein. Eine wesentliche Erkenntnis ist daher, dass Pauschalbeurteilungen wenig hilfreich sind; es bedarf meistens einer differenzierten Betrachtung und angepassten Einzelfalllösungen.

Die SVI hat die Referate und Erkenntnisse in einem Band zusammengefasst, der ab dem 12. November 2015 unter www.svi.ch/geschwindigkeit heruntergeladen werden kann. Der Fachverband möchte

damit einen Beitrag zur Diskussion in den Kantonen, den Städten und Gemeinden leisten. Die verkehrlichen Herausforderungen ändern sich und wachsen mit der Gesellschaft. In einer dicht besiedelten Schweiz ist die Antwort auf die Frage: „Welches ist die richtige, die optimale Geschwindigkeit?“ ein wesentlicher Schlüssel. Die folgenden 12 Thesen sollen dafür als Leitlinien dienen:

- 1 Geschwindigkeit macht Spass! Der Mensch reguliert sich nicht selbst. Die Beschleunigung in vielen Lebensbereichen führt aber gleichzeitig zu einem Bedürfnis nach Entschleunigung: Flanieren, Aufenthalt, Musse.
- 2 Es muss zwischen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten und Reisegeschwindigkeiten unterschieden werden. Massgeblich für die Erreichbarkeit sind die Reisegeschwindigkeiten. Höhere zulässige Geschwindigkeiten führen nicht automatisch zu einer besseren Erreichbarkeit.
- 3 Durch niedrigere Geschwindigkeiten werden die Sicherheit erhöht und die Umweltbelastungen gesenkt. Die Geschwindigkeitsdifferenzen und der Flächenverbrauch werden reduziert, dadurch entsteht Handlungsspielraum für die Gestaltung des öffentlichen Raumes und Koexistenzlösungen. Velofahren und Zufussgehen werden attraktiver.
- 4 Die optimalen Geschwindigkeiten können wissenschaftlich nicht definiert werden. Geschwindigkeitsbegrenzungen basieren auf einem gesellschaftlichen Konsens. Auf diesen Konsens kommt es an, er ist verhandelbar. Es bedarf ein Aushandeln der optimalen Geschwindigkeiten zwischen den Interessen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaft und der Siedlungsqualität.
- 5 Netzhierarchien sind wichtige städtebauliche und verkehrliche Planungs- und Entwurfsprinzipien. Eine abschnittsweise Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit als Reaktion auf das städtebauliche Umfeld des Strassenabschnittes beeinträchtigt die Netzfunktion in der Regel nicht.
- 6 Struktur und städtebaulicher Kontext bestimmen den Charakter der Strasse. Betrieb und Gestaltung der Strassen müssen neben ihren verkehrlichen Funktionen die städtebauliche Situation aufnehmen und sich aus dem Umfeld ableiten. Mit zunehmender Verdichtung steigen die städtebaulichen Anforderungen an den Strassenraum.
- 7 Der Raum lebt von der Interaktion Strasse – Gebäude. Architektur und Städtebau müssen auf die Strasse reagieren. Wenn die Architektur sich von der Strasse abwendet, ist der Strassenraum ein Fremdkörper im Siedlungsgebiet. Eine spätere Aufwertung der Strasse als öffentlicher Raum ist nicht mehr möglich.
- 8 Die angestrebte Fahrgeschwindigkeit respektive bzw. die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss aus dem Umfeld nachvollziehbar sein. Eine Strassenraumgestaltung, durch die die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden kann, ist nicht möglich. Die Einhaltung liegt bei ihren Benützern, bei den Autofahrenden, auch bei den Velofahrenden.
- 9 Hauptstrassen sind differenziert zu betrachten. Die optimale Geschwindigkeit hängt von der verkehrlichen Funktion und dem städtebaulichen Umfeld ab. Es sind Geschwindigkeiten von 30 km/h in Zentrumsbereichen, von 40 bis 50 km/h auf übergeordneten Verbindungen und von 60 bis 80 km/h auf Stadtautobahnen möglich.

- 10 Bei der Festsetzung von Höchstgeschwindigkeiten auf Hauptstrassen sind Netzbetrachtungen erforderlich, um unerwünschten Ausweichverkehr durch Quartiere zu vermeiden. Allenfalls sind flankierende Massnahmen erforderlich.
- 11 Der ÖV-Betrieb wird nicht nur durch ÖV-Priorisierung und Verkehrsmanagement sondern auch durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit beeinflusst. Bei einer Änderung der Geschwindigkeit sind die Auswirkungen auf Reisezeiten und Wirtschaftlichkeit zu untersuchen. Taktsynchronisation und Anschlusssicherheit sind sicherzustellen. Folgekosten sind zu berücksichtigen.
- 12 Innerorts soll die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h betragen. Hauptstrassen sind separat zu behandeln und zu signalisieren. Der Nachweis ist umzukehren: Höhere Geschwindigkeiten sind zu begründen.

Die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) ist ein Verein, in dem sich die in privaten Büros und öffentlichen Verwaltungen tätigen Verkehrsfachleute zusammengeschlossen haben. Die SVI wurde 1965 mit dem Ziel gegründet, den fachlichen Austausch zu fördern, die Forschung voranzutreiben sowie die Aus- und Weiterbildung im Bereich des Verkehrswesens zu unterstützen.

Das wichtigste Organ der SVI ist die Mitgliederversammlung. Vorstand, Forschungskommission, Revisoren und Ehrengericht sind nur ihr gegenüber verantwortlich. Die SVI vertritt derzeit über 500 Verkehrsfachleute mit abgeschlossener Ausbildung im Verkehrsingenieurwesen und/oder mehrjähriger Erfahrung in der Verkehrsplanung.

www.svi.ch

Kontaktpersonen für weitere Informationen:

Ulrike Huwer | ulrike.huwer@baslerhofmann.ch | Tel. 044 387 12 27

Rupert Wimmer | rupert.wimmer@metron.ch | Tel. 056 4609 24

Sperrfrist: bis 12. November 2015, 24.00 Uhr