

## **Zone 30 sur tout le territoire: Renens (VD) le réalise d'un seul coup Percée pour les zones 30 sur les axes principaux à Münsingen (BE)**

Renens, commune de 19'000 habitants dans l'agglomération lausannoise, montre l'exemple avec l'introduction simultanée de la vitesse modérée sur la quasi-totalité de son territoire, à l'exception de quelques axes principaux. La démarche était accompagnée d'une large campagne de sensibilisation et d'information, y compris la mise sur pied d'un site internet. En organisant sa Journée d'études 2010 le 24 septembre à Renens, l'association «Rue de l'avenir» a honoré les efforts de la commune. C'était l'occasion de faire le point de la situation huit ans après l'entrée en vigueur de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre. Professionnels et chercheurs de Suisse, France et Belgique étaient venus apporter leurs contributions. Autre nouvelle encourageante, l'adoption par le Tribunal fédéral du régime 30 km/h sur la route principale de Münsingen (BE). Ce jugement permettra de mettre en pratique un modèle visionnaire et d'améliorer la sécurité routière et la qualité de vie dans la commune. Espérons que d'autres communes sauront profiter des opportunités offertes par ce jugement! (Langue: français, allemand)

### Pour plus d'informations

Site officiel Zones 30 Renens

[www.renens-zone30.ch](http://www.renens-zone30.ch)

Exposés Journée d'étude «Rue de l'avenir» [www.rue-avenir.ch/journees/archives/journee-2010.html](http://www.rue-avenir.ch/journees/archives/journee-2010.html)

Assainissement traversée de la localité de Münsingen (de)

[www.muensingen.ch/?uid=233](http://www.muensingen.ch/?uid=233)

Le modèle bernois (fr, de)

[www.bve.be.ch/bve/fr/index/strassen/strassen/berner\\_modell.html](http://www.bve.be.ch/bve/fr/index/strassen/strassen/berner_modell.html)

## **Flächendeckend Tempo 30 auf einen Schlag in Renens (VD) Tempo 30 auf Hauptachsen: Durchbruch in Münsingen (BE)**

Die Lausanner Vorortsgemeinde Renens geht beispielhaft voran mit der simultanen Einführung von Tempo 30 auf dem gesamten Gemeindegebiet, mit Ausnahme der Hauptachsen. Begleitet wurde das Vorgehen von einer umfassenden Sensibilisierungs- und Informationskampagne mitsamt eigener Website. Zu Ehren dieser Umsetzung hat „Rue de l'avenir“ seinen Studientag 2010 am 24. September in der Waadtländer Gemeinde abgehalten. Acht Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen haben Experten aus Praxis und Forschung Bilanz gezogen. Ermutigende Neuigkeiten auch aus Münsingen: das Bundesgericht hat Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt gutgeheissen. Damit kann die Gemeinde Münsingen nun das zukunftsweisende Berner Modell umsetzen und so die Verkehrssicherheit und Lebensqualität der BewohnerInnen verbessern. Das Urteil sollte ausserdem auch anderen Gemeinden in der Schweiz die Umsetzung von Tempo 30 auf Hauptstrassen erleichtern. (Sprache: fr, de)

### Weitere Informationen:

Offizielle Website Tempo-30-Zonen Renens (fr)

[www.renens-zone30.ch](http://www.renens-zone30.ch)

Referate Studientag Rue de l'avenir (fr)

[www.rue-avenir.ch/journees/archives/journee-2010.html](http://www.rue-avenir.ch/journees/archives/journee-2010.html)

Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen (de)

[www.muensingen.ch/?uid=233](http://www.muensingen.ch/?uid=233)

Das Berner Modell (de, fr)

[www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/berner\\_modell.html](http://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/berner_modell.html)

02.11.2010

27. Tag «Rue de l'avenir»

## Renens geht mit gutem Beispiel voran

Bern, 24. September 2010

**Tempo-30-Zonen leisten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Lausanner Vorortsgemeinde Renens geht mit gutem Beispiel voran: Künftig gilt dort mit Ausnahme der Hauptverkehrsachsen auf sämtlichen Strassen Höchstgeschwindigkeit 30. Davon profitieren alle: die Autofahrenden ebenso wie Kinder, Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende.**

Das Projekt von Renens stand im Zentrum des 27. Tag «Rue de l'avenir» vom Freitag. Dies mit gutem Grund, denn nach einem Boom in den Neunziger Jahren erwächst den Tempo-30-Zonen insbesondere in der Romandie unverständlicherweise wieder mehr Widerstand. Dies, obwohl längst erwiesen ist, dass Tempo-30-Zonen viel zur Verkehrsberuhigung beitragen und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden erheblich verbessern.

Autofahrende können bei Tempo 30 die Strecke vor sich besser überblicken. Hinzu kommt, dass die Gefahr mit zunehmender Geschwindigkeit überproportional steigt: Bei einem Unfall mit 50 km/h liegen die Überlebenschancen eines Fussgängers oder einer Fussgängerin bei 10 Prozent, bei 30 km/h dagegen bei 90 Prozent. Hinzu kommt der kürzere Bremsweg: Mit Tempo 30 steht ein Auto schon nach 14 Metern still. Ein Wagen, der 50 km/h fährt, ist nach 14 Metern immer noch mit voller Geschwindigkeit unterwegs.

### Alle profitieren

Von Tempo 30 profitieren Kinder auf dem Schulweg, Seniorinnen und Senioren und der gesamte Fussverkehr: Das Überqueren der Strasse wird einfacher und sicherer. In einer Studie wurde nachgewiesen, dass zu Fuss gehende Kinder 3,2-mal seltener verunfallen, wenn die mittlere Geschwindigkeit statt bei 50 bei unter 40 km/h liegt.

Indem mit Tempo 30 der motorisierte Verkehr an die mittlere Velogeschwindigkeit von 20 km/h angeglichen wird, sind auch Velofahrende sicherer unterwegs. Die Konflikte zwischen Velos und Autos verringern sich deutlich, und die Schwere der Unfälle nimmt drastisch ab.

### Bessere Kommunikation, mehr Rücksicht

Ganz allgemein kann gesagt werden, dass Tempo 30 eine bessere Kommunikation der Verkehrsteilnehmenden ermöglicht. Entsprechend wird mehr Rücksicht aufeinander genommen, und es entsteht ein Klima der Gelassenheit.

Dies ist auch deshalb von Bedeutung, weil die Strasse ein sozialer Lebensraum des Menschen ist. Die Wohnqualität der Anwohnerinnen und Anwohner steigt mit Tempo 30 ebenso wie die wirtschaftliche Attraktivität eines Ortes.

Die Initiative der Gemeinde Renens ist nicht zuletzt deshalb vorbildlich, weil sämtliche Tempo-30-Zonen auf einmal eingeführt wurden. Damit wurde ein wichtiger Schritt getan, um den Verkehr in den Wohnquartieren der Gemeinde zu beruhigen.

Weitere Informationen:

Christine Steinmann, Projektleiterin Verkehrssicherheit VCS, Tel.: 079 331 84 32

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern  
Tel. 0848 611 611, Fax 0848 611 612, PC 49-1651-0  
[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch), [vcs@verkehrsclub.ch](mailto:vcs@verkehrsclub.ch)

## Bundesgericht genehmigt Tempo-30-Zone in Münsingen

# Für mehr Verkehrssicherheit und Lebensqualität

Bern, 1. Oktober 2010

**Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz ist hoch erfreut, dass das Bundesgericht die geplante Tempo-30-Zone auf der Durchgangsstrasse in Münsingen BE genehmigt hat. Dieses Urteil wird es ermöglichen, ein zukunftsweisendes Modell umzusetzen sowie die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität in Münsingen zu verbessern.**

Der VCS begrüsst, dass das Bundesgericht den Rekurs des TCS gegen das Münsinger Projekt abgelehnt hat. Es ist ein Urteil für mehr Verkehrssicherheit und mehr Lebensqualität. Noch vor zehn oder fünfzehn Jahren war Tempo 30 auf einer Hauptstrasse ein Tabu. Der Verkehr flosse nicht mehr, und die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger werde eingeschränkt, lautete damals die allgemeine Überzeugung. Heute setzt sich immer mehr die Einsicht durch, dass Tempo 30 in Ortszentren allen Verkehrsteilnehmenden – auch den Autofahrenden – nur Vorteile bringt.

Dies zeigt das Beispiel von Köniz, wo seit 2004 auf der Hauptverkehrsachse eine 300 Meter lange Tempo-30-Zone besteht. Fussgängerinnen und Fussgänger können die Strasse hier queren, wo sie wollen; Zebrastreifen und Ampeln gibt es keine mehr. Es hat sich gezeigt, dass solche Tempo-30-Zonen stark zur Verkehrsberuhigung beitragen: Autofahrende sind langsamer unterwegs, beachten den Fuss- und Veloverkehr mehr und kommunizieren besser. Damit wird die Lebensqualität im öffentlichen Raum deutlich erhöht.

Auch die Mär, der Verkehr stocke mit Tempo 30 immer wieder, hat sich als falsch erwiesen. Messungen in der Könizer Tempo-30-Zone ergaben, dass die Autos dort heute kaum langsamer unterwegs sind als früher. Denn als Tempo 50 galt, floss der Verkehr wegen der zahlreichen Ampeln auch nicht schneller. Mit Tempo 30 fliesst der Verkehr dagegen besser, weil dies den urbanen Verhältnissen angepasst ist. Zu diesem Schluss war auch das bernische Verwaltungsgericht in seinem Urteil vom November 2009 gekommen, welches das Bundesgericht nun bestätigt hat.

Tempo 30 bietet darüber hinaus mehr Sicherheit: Autofahrende können die Strecke vor sich besser überblicken. Hinzu kommt, dass die Gefahr mit zunehmender Geschwindigkeit überproportional steigt: Bei einem Unfall mit 50 km/h liegen die Überlebenschancen eines Fussgängers oder einer Fussgängerin bei 30 Prozent, bei 30 km/h dagegen bei 90 Prozent.

Es war der VCS, der vor neun Jahren mit seiner Volksinitiative «Strassen für alle» als erster das generelle Tempo 30 innerorts in die politische Diskussion einbrachte. Die Initiative scheiterte damals. Steter Tropfen höhlt indes den Stein, und heute setzt sich Tempo 30 auch auf Hauptstrassen immer mehr durch.

Der Tessiner Regierungsrat erklärte vor einiger Zeit ebenfalls, Tempo 30 auf Kantonsstrassen dürfe kein Tabu sein. Es ist zu hoffen, dass mit dem heutigen Urteil weitere Kantone ermutigt werden, Tempo-30-Zonen auf Hauptstrassen einzuführen.

Den frisch aktualisierten VCS-Wegweiser zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen auf Hauptstrassen finden Sie im Internet unter: [www.tempo30.ch](http://www.tempo30.ch)

Weitere Informationen:

Gerhard Tubandt, Mediensprecher VCS, Tel.: 079 708 05 36

Caroline Beglinger, Leiterin Verkehrspolitik VCS, Tel.: 079 310 11 86

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern  
Tel. 0848 611 611, Fax 0848 611 612, PC 49-1651-0  
[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch), [vcs@verkehrsclub.ch](mailto:vcs@verkehrsclub.ch)



# Tempo 30 im Ortszentrum

Argumente, Anleitung, Praxisbeispiel

Verkehrs-Club  
der Schweiz



Für Mensch und Umwelt



## Inhalt

4	Tempo 30 für mehr Sicherheit im Ortszentrum
7	Tempo 30 für einen besseren Verkehrsfluss
8	Tempo 30 für ein attraktiveres Ortszentrum
9	Ist Tempo 30 in unserer Gemeinde sinnvoll?
10	Ist Tempo 30 in unserer Gemeinde rechtmässig?
11	Umsetzung von Tempo 30 im Ortszentrum
13	Praxisbeispiel: Erfahrungen mit Tempo 30 im Ortszentrum von Köniz
15	Rechtsgrundlagen

## Impressum

© VCS Juli 2010

Konzept: VCS, Michael Rytz und Christine Steinmann

Text: VCS, Michael Rytz; typisch gmbh

Bilder: Gemeinde Köniz (zVg); typisch gmbh, Silvia Hugli Lory;

VCS, Susanne Troxler • Gestaltung: typisch gmbh

Beratung: Gemeinde Köniz, Rudolf Käser und Adrian Stäheli;

ASTRA, Stefan Huonder; Kanton Bern, Ulrich Weber;

Fritz Kobi dipl. Bauingenieur; verkehrsteiner, Rolf Steiner



**Caroline Beglinger**  
Bereichsleiterin Verkehrspolitik  
des VCS Verkehrs-Club der Schweiz

## Warum Tempo 30 in Ortszentren?

Wer ist nicht schon im Zentrum am Strassenrand gestanden und hat kaum gewagt, einen Fuss auf den Zebrastreifen zu setzen? Mit einer Mischung aus Angst und schlechtem Gewissen traut man sich nicht recht, den stetigen Strom von Autos, unterwegs mit knapp über 50 Stundenkilometern, zu unterbrechen.

Viele Ortszentren weisen stark belastete Strassen auf, welche die Umfeldnutzungen und die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen. Um die Attraktivität der Zentren zu erhöhen, gilt es, die Trennwirkung der Strassen für querende Fussgängerinnen und Fussgänger herabzusetzen und den fahrenden Verkehr auf tiefem Geschwindigkeitsniveau stetig zirkulieren zu lassen. Darum Tempo 30 auch auf Ortsdurchfahrten; das erhöht die Sicherheit und führt zu mehr Lebensqualität.

Im Rechtsfall von Münsingen hielt das Verwaltungsgericht des Kantons Bern fest, dass Tempo 30 hier auch auf der Hauptstrasse rechtens sei und zu einer Verflüssigung des Verkehrs und zu weniger Staus und staubedingten Unfällen führen werde.

Was spricht für Tempo 30 in Ortszentren? Welches sind die rechtlichen Rahmenbedingungen? Welche Erfahrungen hat man in der Gemeinde Köniz gesammelt, wo der Pilotversuch mit Tempo 30 auf einer Kantonsstrasse gemacht wurde? Könnte Tempo 30 im Ortskern auch in Ihrer Gemeinde ein Thema sein?

Antworten auf diese Fragen und Tipps für Ihre Gemeinde finden Sie in unserer Broschüre. Ausführlichere Informationen gibt es zudem auf [www.tempo30.ch](http://www.tempo30.ch).



## Tempo 30 für mehr Sicherheit im Ortszentrum

**Umfragen bestätigen es regelmässig: Sicherheit ist ein wichtiges Bedürfnis der Einwohnerinnen und Einwohner. Mit Tempo 30 im Ortszentrum erhöht sich nachweislich die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.**

### Mehr Sicherheit für Kinder, Senioren und Fussgängerinnen

Kinder auf dem Schulweg, Seniorinnen und Senioren beim Einkauf oder Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Weg zur Haltestelle profitieren zweifellos am meisten von Tempo 30. Das Überqueren der Hauptstrasse wird einfacher und sicherer. In einer Studie wurde nachgewiesen, dass zu Fuss gehende Kinder 3,2-mal seltener verunfallen, wenn die mittlere Geschwindigkeit statt bei 50 bei unter 40 km/h liegt. Denn wer langsamer fährt, sieht mehr und kann schneller reagieren.

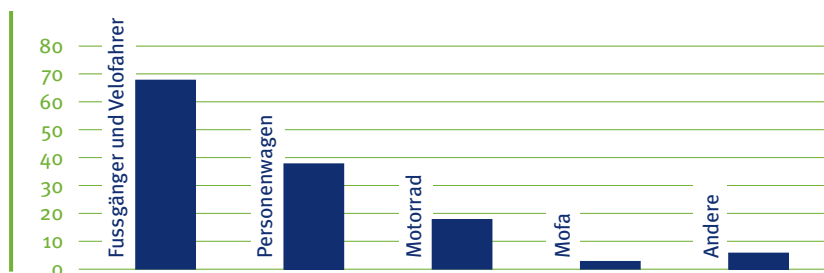
### Mehr Sicherheit für Velofahrende

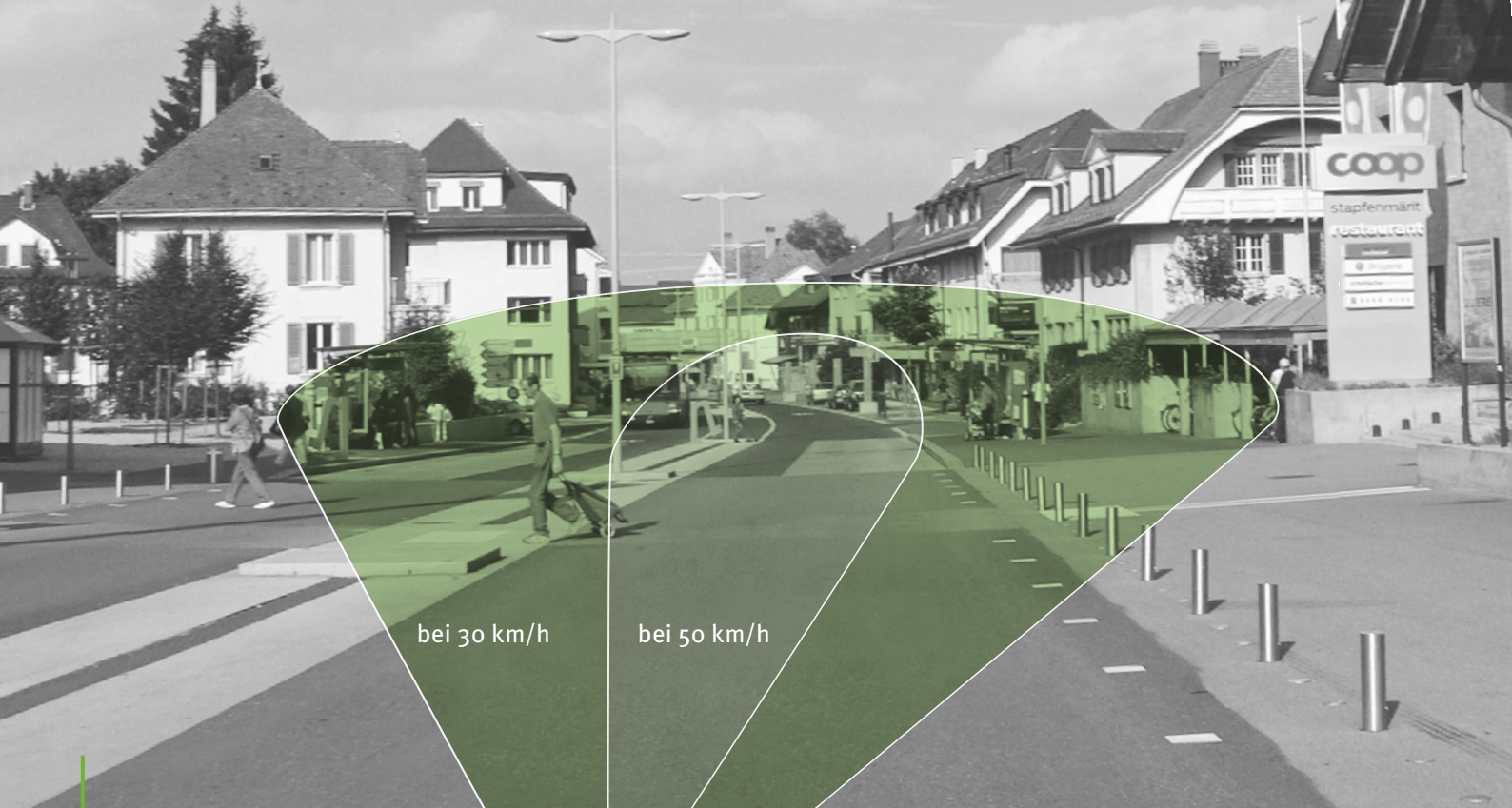
Indem der motorisierte Verkehr an die mittlere Velogeswindigkeit von 20 km/h angeglichen wird, können Velofahrende problemlos in die Hauptstrasse einbiegen oder diese als Linksabbieger wieder verlassen. Auch der Übergang in den Kreisverkehr, wo Autofahrende ohnehin ihr Tempo reduzieren müssen, wird harmonischer. So verringern sich die Konflikte zwischen Velos und Autos und die Schwere von Unfällen nimmt drastisch ab.

### Rücksichtsvolles Verhalten

Unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel oder vom Alter erlauben tiefere Tempi eine bessere Kommunikation mit den anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Aggressives Verhalten nimmt ab, gegenseitige Rücksichtnahme sorgt für Sicherheit und für ein Klima der Gelassenheit.

Getötete innerorts 2008





### Bessere Wahrnehmung bei Tempo 30

Pro Sekunde kann ein Automobilist lediglich drei Punkte im Verkehrsgeschehen beobachten. Je schneller er fährt, desto weiter entfernt liegen diese Punkte. Ereignisse im Nahfeld werden deshalb später erkannt.

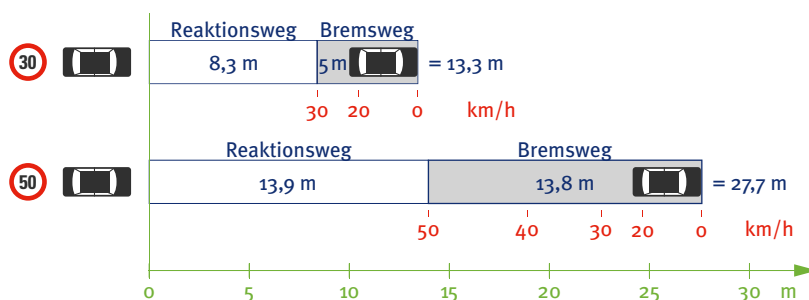
### Mehr sehen

Wer am Steuer sitzt, hat jeweils jene Stelle im Blick, die er oder sie in zwei bis drei Sekunden passiert. Je schneller man fährt, desto weiter geht der Blick in die Tiefe. Wer hingegen langsamer unterwegs ist, hat mehr Zeit, das Umfeld zu beobachten, und kann rechtzeitig reagieren, wenn am Strassenrand etwas Unvorhergesehenes geschieht: Der Blick geht in die Breite.

### Kurzer Reaktionsweg und kurzer Bremsweg

Während ein Auto mit Tempo 30 nach 14 m schon steht, ist ein Fahrzeug mit Tempo 50 km/h an der gleichen Stelle immer noch mit 50 km/h unterwegs.

**Kurzer Reaktionsweg und kurzer Bremsweg**  
 Reaktionsweg und Bremsweg bei Tempo 30: 13,3 Meter.  
 Reaktionsweg und Bremsweg bei Tempo 50: 27,7 Meter.







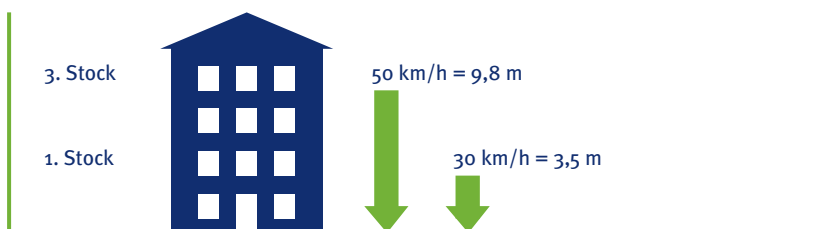
### Leichtere Unfallfolgen

Mit Tempo 30 nimmt die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls ab. Ist ein Zusammenstoß jedoch unausweichlich, sind die Verletzungsfolgen kleiner. Prallt ein mit 50 km/h fahrendes Fahrzeug mit einem Fussgänger zusammen, ist der Unfall mit einem Sturz aus 10 Metern Höhe vergleichbar. Ist das Auto hingegen halb so schnell unterwegs, entspricht das einem Sturz aus 3,5 Metern.

Mit zunehmender Geschwindigkeit verschlimmern sich die Verletzungsfolgen überproportional. Innerorts, wo sich Velos, Fussgänger und Autos den Verkehrsraum teilen, kommt es erst recht auf die Geschwindigkeit an: Kollidiert ein Auto mit 50 km/h mit einem Fussgänger, liegen dessen Überlebenschancen bei gerade einmal 30 Prozent. Kommt es mit Tempo 30 zu einem Zusammenstoß, steigt die Überlebenschance für den Fussgänger auf 90 Prozent.

#### Geschwindigkeit und Fallhöhe

Ein Zusammenprall bei 50 km/h entspricht einem Sturz aus rund 10 Meter Höhe.





## Tempo 30 für einen besseren Verkehrsfluss

### «Slow down, take it easy»: Gelassenheit am Steuer

Wer im Ortszentrum langsamer unterwegs ist, kommt dennoch schnell und erst noch entspannt ans Ziel. Denn bei Tempo 30 verstetigt sich der Verkehrsfluss: Autofahrerinnen und Autofahrer müssen seltener abbremesen und anhalten.

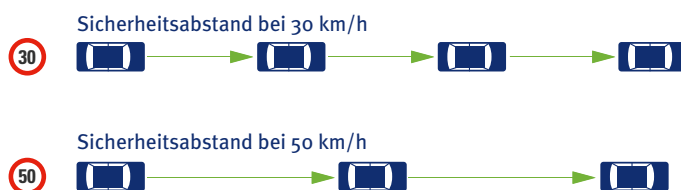
### Weniger Staus, eingehaltener Fahrplan

Für eine Wasserleitung gilt: Je schneller das Wasser durch sie hindurchfliesst, umso grösser ist die Wassermenge. Allerdings füllen Wassermoleküle jede Lücke restlos aus. Beim Mischverkehr von Auto, Velo und Fussgänger sieht dies jedoch anders aus – die Verkehrsteilnehmer benötigen einen Sicherheitsabstand zueinander und werden zudem durch Ampeln und Fussgängerstreifen beeinflusst. Tests in Köniz zeigten, dass der Verkehrsfluss durch Tempo 30 optimiert werden kann. Dank weniger Staus gelangt auch der öffentliche Verkehr pünktlicher ans Ziel.

### Langsamer unterwegs und trotzdem schnell am Ziel

Eine Verringerung der Geschwindigkeiten ist nicht, wie oft behauptet, leistungsmindernd. Das gilt insbesondere bei stark belasteten Ortsdurchfahrten. Solche sind kein geschlossenes System, sondern sie bestehen aus Einmündungen, Kreuzungen, Grundstückzufahrten, Parkfeldern am Strassenrand. Die Fahrbahn wird von Fussgängern gequert, und im Verkehrsfluss bewegen sich auch langsamere Velofahrer. Dementsprechend oft wird gebremst, beschleunigt, abgebogen, überholt. Es entsteht ein Ziehharmonikaeffekt mit Stauabschnitten und halb leeren Strassen. Für einen dermassen unregelmässigen Verkehrsfluss ist eine niedrige Geschwindigkeit am leistungsfähigsten.

**Geschwindigkeit und Leistungsfähigkeit**  
Tempo 30 verringert nicht nur den Sicherheitsabstand, sondern sorgt für einen gleichmässigeren Verkehrsfluss.





## Tempo 30 für ein attraktiveres Ortszentrum

Wenn von Strassen die Rede ist, meint man fast immer nur den Verkehr. Meist geht es sogar nur um den Autoverkehr. Die Strasse ist aber immer auch ein sozialer Lebensraum der Menschen. Ein tieferes Tempo des Autoverkehrs hilft, die Lebens- und Wohnqualität der Bevölkerung, aber auch die wirtschaftliche Attraktivität des Orts zu erhöhen.

Tempo-30-Zonen bedeuten für den Autoverkehr nicht etwa den Stillstand, sondern sie ermöglichen mehr Gestaltungsraum, von dem alle profitieren. Durch die Reduktion der Geschwindigkeit sinkt der Abstand beim Kreuzen zwischen den Fahrzeugen: So lässt sich wertvoller Platz gewinnen und die Trennwirkung von Strassen verringern. Die Strassen können schmaler projektiert, Einspurstrecken aufgehoben oder in der Mitte der Fahrbahn Mehrzweckstreifen eingerichtet werden.

Dadurch entsteht Raum für kommerzielle und gesellschaftliche Aktivitäten, die Aufenthaltsqualität steigt. Die Anwohnerinnen und Anwohner freuen sich über eine bessere Wohnqualität. Der erweiterte Gestaltungsraum ermöglicht den Anrainern eine bessere Nutzung des eigenen öffentlichen Strassenraums zum Flanieren. Zudem kann die Fahrbahn flächiger gequert und auf kürzerer Strecke passiert werden.



## Ist Tempo 30 in unserer Gemeinde sinnvoll?

Die Diskussion um Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen drängt sich bei Verkehrssituationen auf, wie sie oft in Ortszentren anzutreffen sind. Tempo 30 ist zweckmässig, wo:

- sich viele Fussgängerinnen und Fussgänger aufhalten
- das Bedürfnis nach flächigem Queren der Fahrbahn besteht
- die Ortsdurchfahrt wichtiger Bestandteil des Velowegnetzes ist
- die Ortsdurchfahrt eine unerwünschte Trennwirkung hat
- die Aufenthaltsqualität und die Zentrumsfunktion gestärkt werden sollen
- ein regelmässiger Verkehrsfluss garantiert werden soll
- auf die Einhaltung der Fahrpläne öffentlicher Verkehrsmittel geachtet werden muss
- die Sicherheit und die Bewegungsfreiheit von Fussgängerinnen und Velofahrern unbefriedigend sind

Nicht überall, wo eine Tempo-30-Zone zweckmässig ist, entspricht sie automatisch auch den gesetzlichen Bestimmungen. Eine reibungslose Einführung setzt deshalb ein korrektes Vorgehen voraus. Dazu gehört die Erstellung eines Fachgutachtens.

Die rechtlichen Grundlagen für Tempo 30 sind die Signalisationsverordnung SSV und die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen. Auszüge aus diesen Verordnungen finden Sie auf Seite 15.



## Ist Tempo 30 in unserer Gemeinde rechtmässig?

Eine einfache, effiziente und billige Massnahme für mehr Lebensqualität und Sicherheit ist Tempo 30 im Ortszentrum. Doch wann ist Tempo 30 rechters?

Wichtige Rahmenbedingungen für Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit setzt Art. 108 SSV<sup>1</sup>.

Allgemeine Voraussetzungen finden sich in Absatz 1. So darf die Höchstgeschwindigkeit insbesondere eingeschränkt werden zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung sowie zur Verbesserung des Verkehrsablaufs.

Absatz 2 präzisiert diese Voraussetzungen und zählt detailliert und abschliessend folgende Gründe für eine Geschwindigkeitsreduktion auf:

- Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar.
- Bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen Schutzes.
- Auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung kann der Verkehrsablauf verbessert werden.
- Eine übermässige Umweltbelastung kann vermindert werden.
- Es wird aufgezeigt, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist.

<sup>1</sup> Rechtliche Grundlagen siehe Seite 15:  
Auszug aus der Signalisationsverordnung  
SSV Art. 108 vom 28.9.2001

<sup>2</sup> Vgl. Weisungen UVEK, März 2002, und  
VSS-Norm SN 640 851 «Besondere Markierungen»  
und SN 640 211 – 640 213 «Entwurf des Strassen-  
raumes»



Tempo-30-Zone in Köniz: Strassenraum heute (oben) und vor der Umgestaltung (unten).

## Umsetzung von Tempo 30 im Ortszentrum

### Verkehrsrechtliche und gestalterische Massnahmen

Hat sich eine Gemeinde und/oder der Kanton für eine Tempo-30-Lösung im Ortszentrum entschieden, ist eine sorgfältige Planung des Strassenraums nötig. Das bloss Anbringen von Tempo-30-Tafeln genügt nicht.

Es bestehen zwei Möglichkeiten für die Signalisation von Tempo 30 im Ortszentrum: die «normale» Tempo-30-Signalisation und die Tempo-30-Zonen-Signalisation. Ein als Tempo-30-Zone signalisierter Strassenabschnitt ist nur möglich, wenn dieser in eine bestehende oder gleichzeitig eingeführte Tempo-30-Zone einbezogen wird. Die Zonensignalisation hat den Vorteil, dass sie bis Zonenausfahrt gilt und bei Strasseneinmündungen nicht wiederholt werden muss. Unabhängig von der gewählten Signalisation gilt es zu beachten, dass auf Hauptstrassen, anders als bei Tempo 30 in Wohnquartieren, der Grundsatz des Rechtsvortritts nicht gilt und auch keine Vorschrift zur Aufhebung von Fussgängerstreifen besteht.

Wichtiger als verkehrsrechtliche Eingriffe ist die Strassenraumgestaltung, welche den Tempo-30-Charakter unterstreicht: Eine kontrastreiche Gestaltung der Zoneneingänge (Torwirkung), eine Verengung der Fahrbahn, Belagswechsel, besondere Markierungen sowie weitere Massnahmen helfen, das Ziel einer selbstredenden Temporeduktion umzusetzen.<sup>2</sup>

### Die wichtigsten Schritte auf dem Weg zum attraktiven Ortszentrum





### **Positive Erfahrungen ohne Fussgängerstreifen**

Auf Ortsdurchfahrten mit Tempo 30 sollen die Fussgänger die Strasse überall sicher überqueren können, wo es für sie gerade nützlich ist. Fussgängerstreifen werden bei entsprechender Strassenraumgestaltung, wie das Beispiel Köniz zeigt, überflüssig, sind aber weiterhin zulässig. In der Gemeinde Köniz wurde die Aufhebung der Fussgängerstreifen wissenschaftlich begleitet. Die Resultate sind durchwegs positiv:

- Das Weglassen der Fussgängerstreifen hat zu keiner Verschlechterung der Sicherheit geführt. Vielmehr ist tendenziell eine Verbesserung feststellbar.
- Eine deutlich bessere Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmenden sowie die generell höhere Aufmerksamkeit verringerten die Konflikte.
- Die Wartezeit der Fussgänger beim Queren der Ortsdurchfahrt hat sich nicht verlängert. Sie beträgt bei 90 Prozent der Fussgänger weniger als zehn Sekunden, da sich die Automobilisten meist zuvorkommend zeigen.
- Die Aufhebung der Fussgängerstreifen hat nicht zur Verdrängung von schwächeren Verkehrsteilnehmenden geführt. Gerade ältere Menschen beurteilen die neue Lösung vielfach als attraktiv.
- Stockende Autokolonnen haben deutlich abgenommen.
- Das Tempo-30-Regime ohne Fussgängerstreifen hat die Reisezeiten für den rollenden Verkehr verkürzt. Auch der öffentliche Verkehr kann seinen Fahrplan besser einhalten.

[Quelle: Ueli Weber, damaliger Verkehrsplaner SVI, Metron Bern AG]



Tempo-30-Zone in Köniz: Bläuackerplatz mit Scherzhaus rechts heute (oben) und vor der Umgestaltung (unten).

## Praxisbeispiel: Erfahrungen mit Tempo 30 im Ortszentrum von Köniz

Durch die Umgestaltung des Könizer Zentrums zwischen 2000 und 2004 verlor der Verkehr in der Berner Gemeinde viel von seiner Dominanz. Die Schwarzenburgstrasse – eine Hauptverkehrsachse mit rund 20 000 Fahrzeugen täglich – wurde in die Platzgestaltung integriert und auf einer Länge von rund 300 Metern als Einkaufsstrasse mit einer Tempo-30-Zone aufgewertet. Profitiert haben auch die angrenzenden Geschäfte – mit zunehmenden Umsätzen.

Der Forschungsauftrag «Fussgängerstreifenlose Ortszentren» ermöglichte einen Versuch mit einem Verkehrsregime ohne Fussgängerstreifen, das mit einer Tempo-30-Streckensignalisation kombiniert wurde. Der mit einer Begleitkampagne gut unterstützte Versuch zeigte Erstaunliches: Die Lösung ohne Fussgängerstreifen ist tendenziell sicherer als eine Verkehrsführung mit Streifen. Zudem können 90 Prozent der Fussgängerinnen nach maximal zehn Sekunden Wartezeit die Strasse queren. Die positiven Resultate bewogen den Kanton und die Gemeinde dazu, den Versuch in eine definitive Lösung mit einer Tempo-30-Zone umzuwandeln.

[Evaluation von Metron, Dezember 2005]

Die Reaktionen auf die Versuchsanordnung in Köniz waren zu Beginn äusserst harsch. Interessant war, wie sich die Schlagzeilen in der Tagespresse während des Versuchs veränderten: Zu Beginn war die Rede von «Schildbürgerstreich» und «Krieg auf der Strasse». Im Herbst 2005, vier Monate nach dem Start des Versuchs, änderten sich die Schlagzeilen zum Positiven: «Die Aufregung ist der Zufriedenheit gewichen.» [Urs Wilk, Gemeinderat Köniz]

Die Fussgängerinnen und Fussgänger dürfen die Strasse an jeder Stelle queren. Keine Fussgängerstreifen zwingen sie zu Umwegen. Keine Lichtsignalanlagen bewirken lange Wartezeiten. Ein begleitender Forschungsauftrag, eine Wirkungsanalyse mit Vorher-Nachher-Beurteilungen sowie Befragungen und Beobachtungen vor Ort zeigen deutlich: Das neue Regime funktioniert ausgezeichnet! Es funktioniert sogar weit besser als der herkömmliche Ansatz mit Fussgängerstreifen, Radstreifen und Lichtsignalanlagen.

[Fritz Kobi, damaliger Kreisoberingenieur, Tiefbauamt des Kantons Bern]





Tempo-30-Zone in Köniz: Teil Sonnenweg heute (oben) und vor der Umgestaltung (unten).

Versuche haben gezeigt, dass bei Situationen ohne Fussgängerstreifen ein umsichtigeres Orientierungsverhalten der Fussgängerinnen und Fussgänger und eine intensivere Kommunikation zwischen allen Beteiligten festzustellen ist. Die Stetigkeit des fahrenden Verkehrs nimmt aufgrund von Beobachtungen des Zusammentreffens von querenden Personen und Fahrzeugen bei Situationen ohne Fussgängerstreifen zu. Mit Messfahrten konnte diese Aussage auch bei hohem Verkehrsaufkommen bestätigt werden.

[Marco Ghielmetti, diplomierter Ingenieur ETH/SIA/SVI]

In Köniz wollen Bevölkerung, Gewerbetreibende, Fahrzeuglenker und öffentliche Verkehrsbetriebe kein Zurück mehr. Die stockenden Kolonnen konnten deutlich reduziert werden, die Reisezeiten haben sich verbessert. Die vorliegende Lösung hat sich als ausgewogener Kompromiss herausgestellt.

Eine einzige Einschränkung gibt es: Den Sehbehinderten fehlt der taktil wahrnehmbare Fahrbahnrand.

[Ueli Weber, damaliger Verkehrsplaner SVI, Metron Bern AG]

# Rechtsgrundlagen

## Auszug aus der Signalisationsverordnung SSV vom 28.9.2001

**Art. 2a (Zonensignalisation), Abs. 6:** «Wird auf einem Hauptstrassenabschnitt auf Grund der Voraussetzungen nach Artikel 108 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z.B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.»

### Artikel 108

Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten

- 1 Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das Bundesamt für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV<sup>1</sup>) anordnen.
- 2 Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:
  - a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
  - b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
  - c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
  - d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.
- 4 Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

## Auszug aus der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 1.1.2002

### Art. 5 Gestaltung des Strassenraums

**Abs. 1:** «Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. (...)»

**Abs. 3:** «Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.»

**Art. 6:** «Die realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. (...)»

Beim Entscheid des Bundesgerichts (Kesselhalden St. Gallen) wurde 2006 klar gestellt, dass Kantone und Gemeinden tiefere Tempolimiten nur gestützt auf die lex specialis von Art. 108 SSV und 32 SVG, nicht jedoch unmittelbar auf die sehr allgemeine Regelung von Art. 3 Abs. 4 SVG, anordnen können.

## Herausgeber

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61

Postfach 8676

3001 Bern

Tel. 0848 611 611 (Normaltarif)

dok@verkehrsclub.ch

www.verkehrsclub.ch

## Informationsmaterial

- [www.tempoz30.ch](http://www.tempoz30.ch): umfassende Arbeitshilfen zur Einführung einer Zone mit Tempobeschränkung
- VCS-Ratgeber «Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen plus...»
- bfu-Faltblatt «Tempo 30 in Quartieren»
- bfu-Empfehlung «Tempo-30-Zonen»
- ASTRA-Broschüre «innerorts Verkehrsberuhigung»
- [www.wikipedia.ch](http://www.wikipedia.ch) › Berner Modell
- [www.bve.be.ch](http://www.bve.be.ch) › Verkehr › Tiefbauamt › Berner Modell

## Unterstützen Sie eine sinnvolle Verkehrspolitik!

Werden Sie VCS-Mitglied: [www.verkehrsclub.ch/willkommen](http://www.verkehrsclub.ch/willkommen)

Mit einer Spende auf PC 49-1651-0 ermöglichen Sie uns, weiterhin tragbare Verkehrslösungen zu entwickeln.