

# Tempoabsenkungen

Erfahrungen  
Schweizer  
Kommunen

---





Meine Familie und ich leben seit 5 Jahren nahe des vor 20 Jahren als Begegnungszone gestalteten Zentralplatzes Biel/Bienne:  
Auf dem zuvor überlasteten 7-armigen Knoten kreuzen sich heute täglich 30.000 Passanten, je 5.000 Velo- und Autonutzende sowie 1.500 Buslenkende störungsfrei.  
Seit einem Jahr passiere ich den Zentralplatz auf meinen Arbeitswegen über den Bahnhof Bern zur Gemeindeverwaltung Köniz.

Beitrag von Helmut-Mario Reiter • Online-Konferenz der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ am 22.06.2022



Dabei nutze ich die vor 20 Jahren als Tempo 30-Zone gestaltete Schwarzenburgstrasse, die alle trotz bis zu 1.500 Fahrzeugen/h und einem Gelenkbus alle 3 Minuten/Richtung jederzeit entspannt und sicher queren können. In der Gemeindeverwaltung unterstütze ich u.a. das Erneuern der Tramlinie 9 und das gemeindeeigene Förderprogramm FussVelo Köniz.  
Beitrag von Helmut-Mario Reiter • Online-Konferenz der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ am 22.06.2022



Schon 25 Jahre erleichtert ein Mittelstreifen im Könizer Ortsteilzentrum Wabern das Queren der ähnlich stark befahrenen Seftigenstrasse zur grössten Zufriedenheit von Anliegern und Bernmobil. Nun soll die Tramtrasse noch verträglicher saniert und um 1.6 km verlängert werden. Mehr dazu später

Beitrag von Helmut-Mario Reiter • Online-Konferenz der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ am 22.06.2022

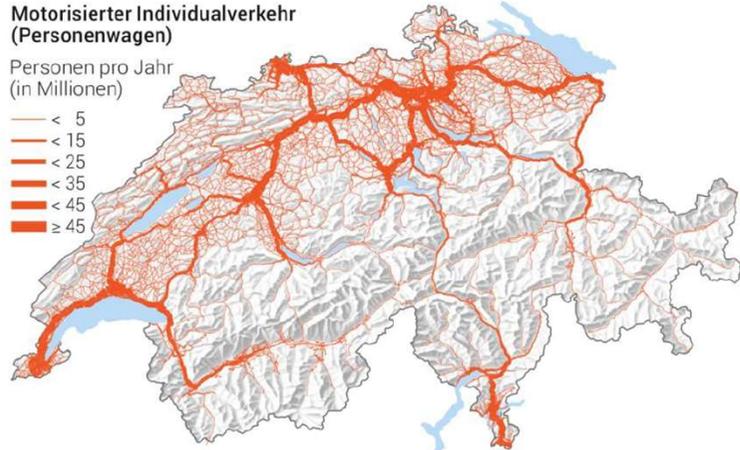


Deutlich weniger hat sich dagegen in vielen anderen Schweizer Strassen bewegt, wo trotz überzeugender Vorteile niedrigerer Geschwindigkeiten weiter «GENERELL 50» gilt.  
Beitrag von Helmut-Mario Reiter • Online-Konferenz der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ am 22.06.2022

## Verkehrsströme im Personenverkehr, 2015

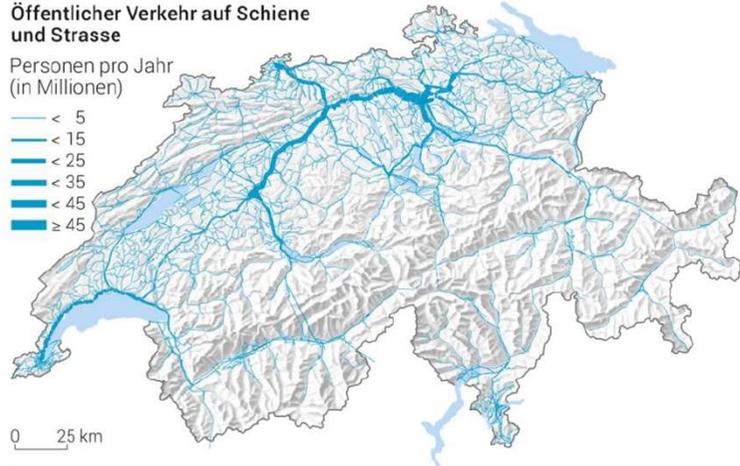
### Motorisierter Individualverkehr (Personenwagen)

Personen pro Jahr (in Millionen)



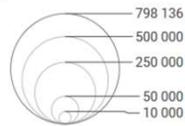
### Öffentlicher Verkehr auf Schiene und Strasse

Personen pro Jahr (in Millionen)



0 25 km

### Pendler\*



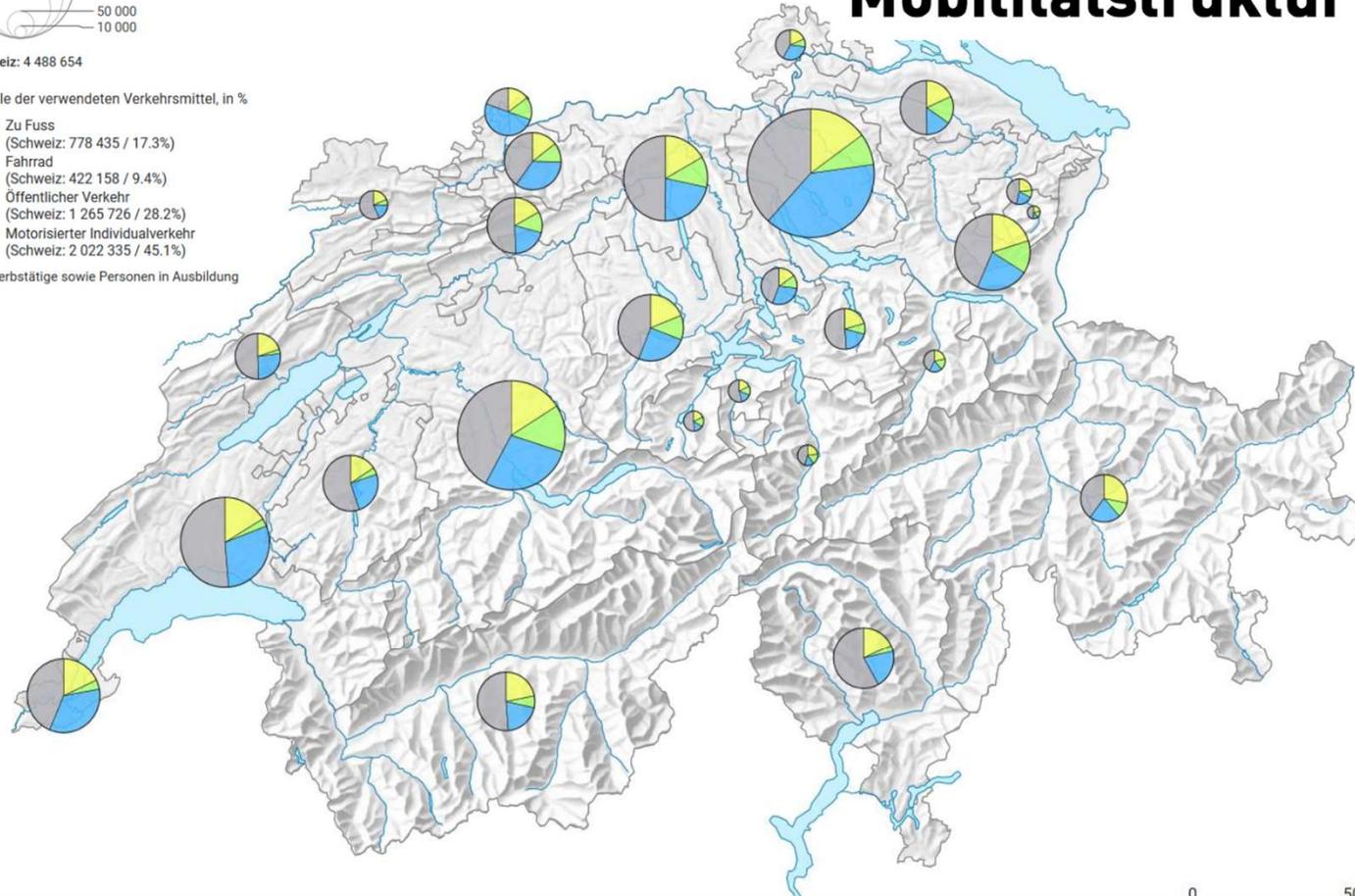
Schweiz: 4 488 654

### Anteile der verwendeten Verkehrsmittel, in %



\* Erwerbstätige sowie Personen in Ausbildung

# Die Schweiz Mobilitätstruktur



Quellen: BFS – GEOSTAT; ARE – Verkehrsmodellierung (VM-UVEK), INFOPLAN © BFS 2017

Mit entsprechenden Folgen für Mobilität und Umwelt: Nur in 7 urban geprägten deutschschweizer Kantonen Basel, Bern, Graubünden, Luzern, St. Gallen, Zug und Zürich pendeln mehr Menschen autofrei als im eigenen Auto.

Beitrag von Helmut-Mario Reiter • Online-Konferenz der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ am 22.06.2022



Mit auch dort aus deutschen Städten bekannten Folgen für Sicherheit und Umwelt:  
Zu Hauptverkehrszeiten überfüllte und zu anderen Zeiten häufig zu schnell befahrenen Strassen, die Anwohner und Besucher belästigen, belasten und gefährden.  
Beitrag von Helmut-Mario Reiter • Online-Konferenz der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ am 22.06.2022



Bild: Raphael Hünnerfauth, www.huenerfauth.ch

## Junge schmettern das CO2-Gesetz ab

Viele junge Schweizerinnen und Schweizer haben laut einer Befragung die Klimavorlage abgelehnt. Wir fragten nach den Gründen für ihr Nein.

Wie weit der Weg von Einsicht und Protest zu Änderungen auch für Familie Schweizer ist, zeigte das mit 58% besonders deutlich von der Generation easyJet abgelehnte CO2-Gesetz: Autofahren und Fliegen sollen nicht teurer werden!

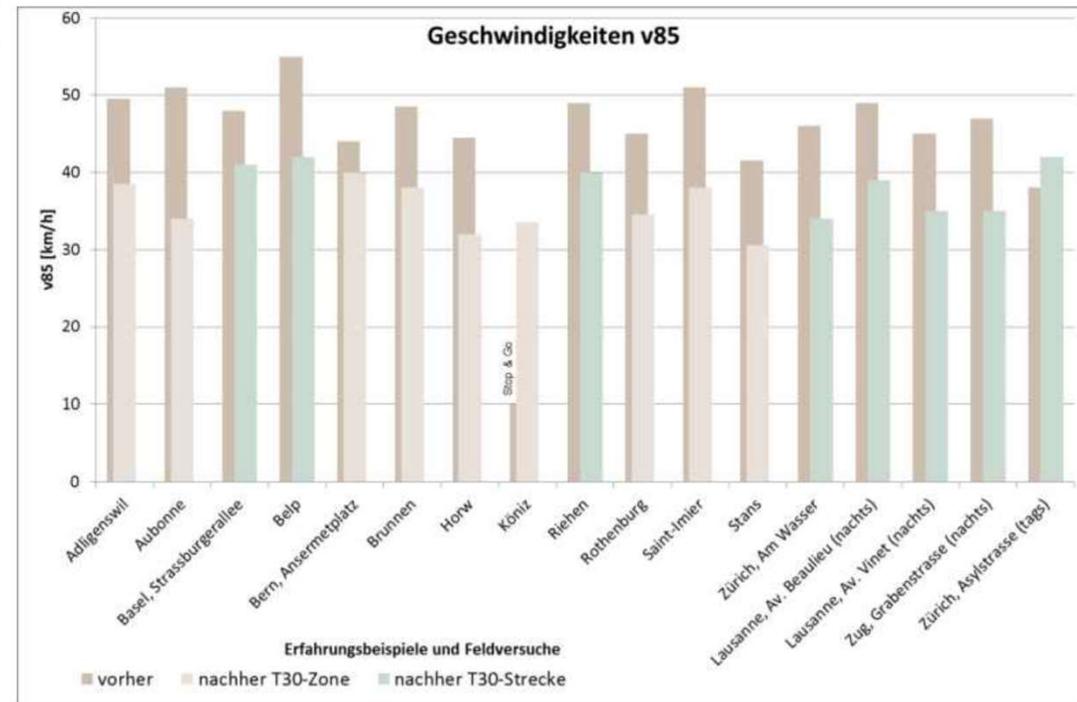
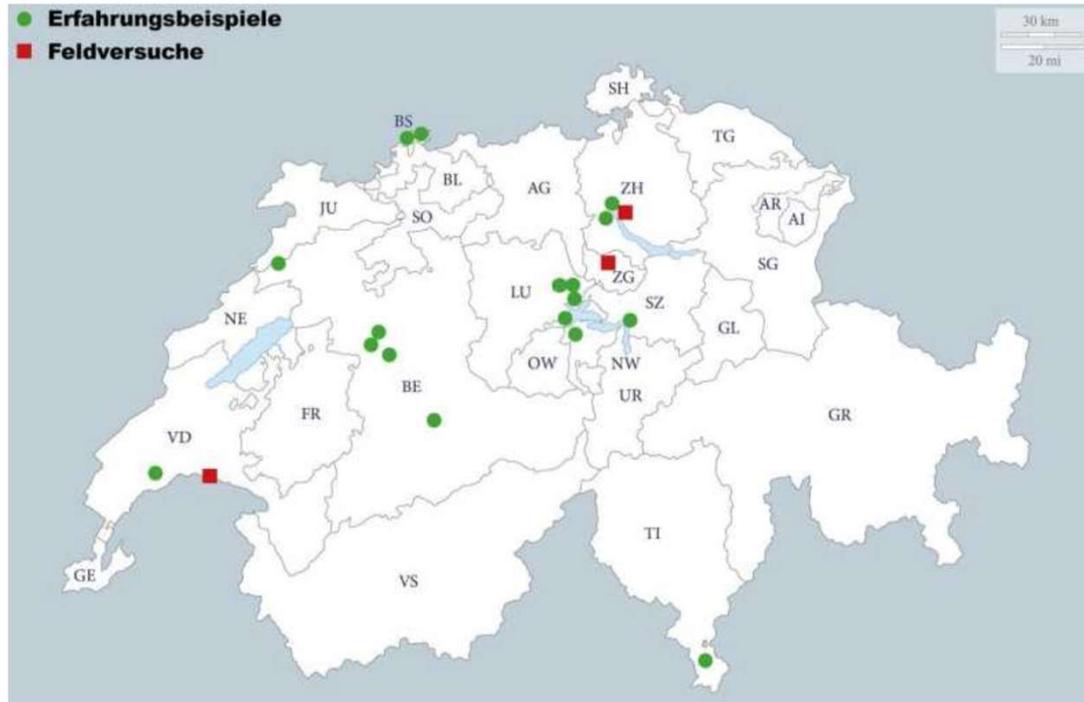
Beitrag von Helmut-Mario Reiter • Online-Konferenz der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ am 22.06.2022



Ermutigt von Könizer Erfahrungen haben 14 Mitglieder von [Schweizer Städteverband](#) und [Klimabündnis Schweiz](#) ab 2015 von der SVI die Wirksamkeit von Tempoabsenkungen auf Hauptstrassen untersuchen lassen. Nach einem Bundesgerichtsurteil zu einer Tempo-30 Zone auf einer Hauptstrasse in Basel hat die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu zudem 2020 die Sicherheitsaspekte von Tempoabsenkungen in einem Positionspapier zusammengestellt.

Beitrag von Helmut-Mario Reiter • Online-Konferenz der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ am 22.06.2022

# BfU und SVI Analysen zeigen : **Langsamer ist leiser, sauberer, sicherer**



**Abb. 17** Kartenübersicht über Schweizer Erfahrungsbeispiele und Feldversuche [eigene Darstellung]

**Abb. 29** Übersicht Geschwindigkeitsveränderungen der Erfahrungsbeispiele (1-13) und der Feldversuche (14-17) [eigene Darstellung]

Abgase, Anhalteweg, Energie, Lärm, Unfallfolgen nehmen nach  $E = 1/2 m v^2$  überproportional ab-/ zu

Mit eindeutigen Befunden: Wegen exponentiell sinkender Bewegungsenergie erwartet die BfU bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 bis zu 50% weniger tödliche Unfälle und zeigte auch die [SIA-Untersuchung](#): Niedrigere Tempolimits sorgen auch auf Hauptstraßen für erlebbar leisere, sauberere und sichere Mobilität für Alle.

# «Tempo 30 kostet die VBZ viel Geld»

Ab April gilt auf zahlreichen Strassen in der Stadt Zürich Tempo 30. Davon sind auch Trams und Busse betroffen,

„In den betrachteten Beispielen wurden keine massgeblichen Änderungen der Reisezeit festgestellt. Geringe Fahrzeitverluste werden im Bundesgerichtsentscheid zur Basler Seevogelstrasse als verhältnismässig eingestuft.“ Forschungsprojekt SVI 2015/004

Trotz 2018 vom Bundesgericht letztinstanzlich als vertretbar abgewiesener geringer Fahrzeitverluste in Basel und gleichlautenden Befunden des SIA-Vorhabens fanden auch in der Schweiz Vorstösse, bundesweit innerorts «Generell 30» einzuführen, wegen befürchteter Zusatzkosten für Verkehrsbetriebe bislang keine Mehrheiten.

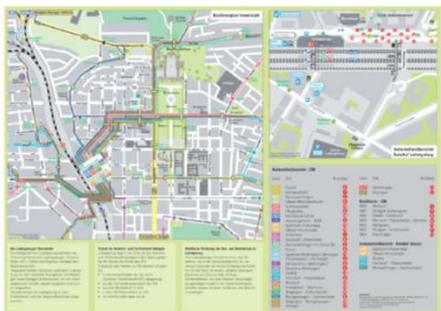
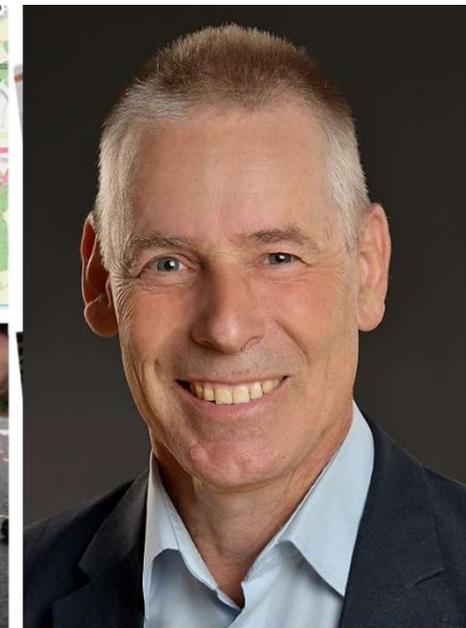
Beitrag von Helmut-Mario Reiter • Online-Konferenz der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ am 22.06.2022



## **Berner Nüni-Tram nach Wabern befährt künftig noch mehr die Strasse**

Anders in Köniz: Nach 25 Jahren positiver Erfahrungen wird das 9-er Tram in Wabern künftig neu Richtung Zentrum im Mischverkehr und in Tempo 30 Zonen verkehren. Velofahrende können sich zudem auf sicherere Haltestellen freuen – Sofern das Bundesamt für Verkehr von dieser seit 10 Jahren in Wien bewährten Lösung gewonnen werden kann...  
Beitrag von Helmut-Mario Reiter • Online-Konferenz der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ am 22.06.2022





Zum Abschluss noch Eindrücke von mir unterstützter Innovationsprojekte: Von Wien über Neu-Ulm, Ludwigsburg, Biel/Bienne bis Köniz. Gerne mehr dazu unter [info@reiter.website](mailto:info@reiter.website) à+ Beitrag von Helmut-Mario Reiter • Online-Konferenz der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ am 22.06.2022