



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.



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.

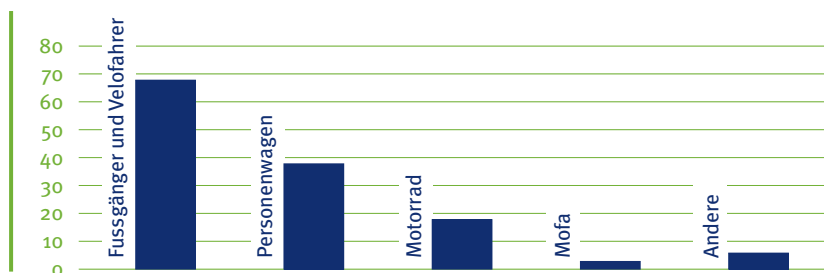
Mehr Sicherheit für Velofahrende

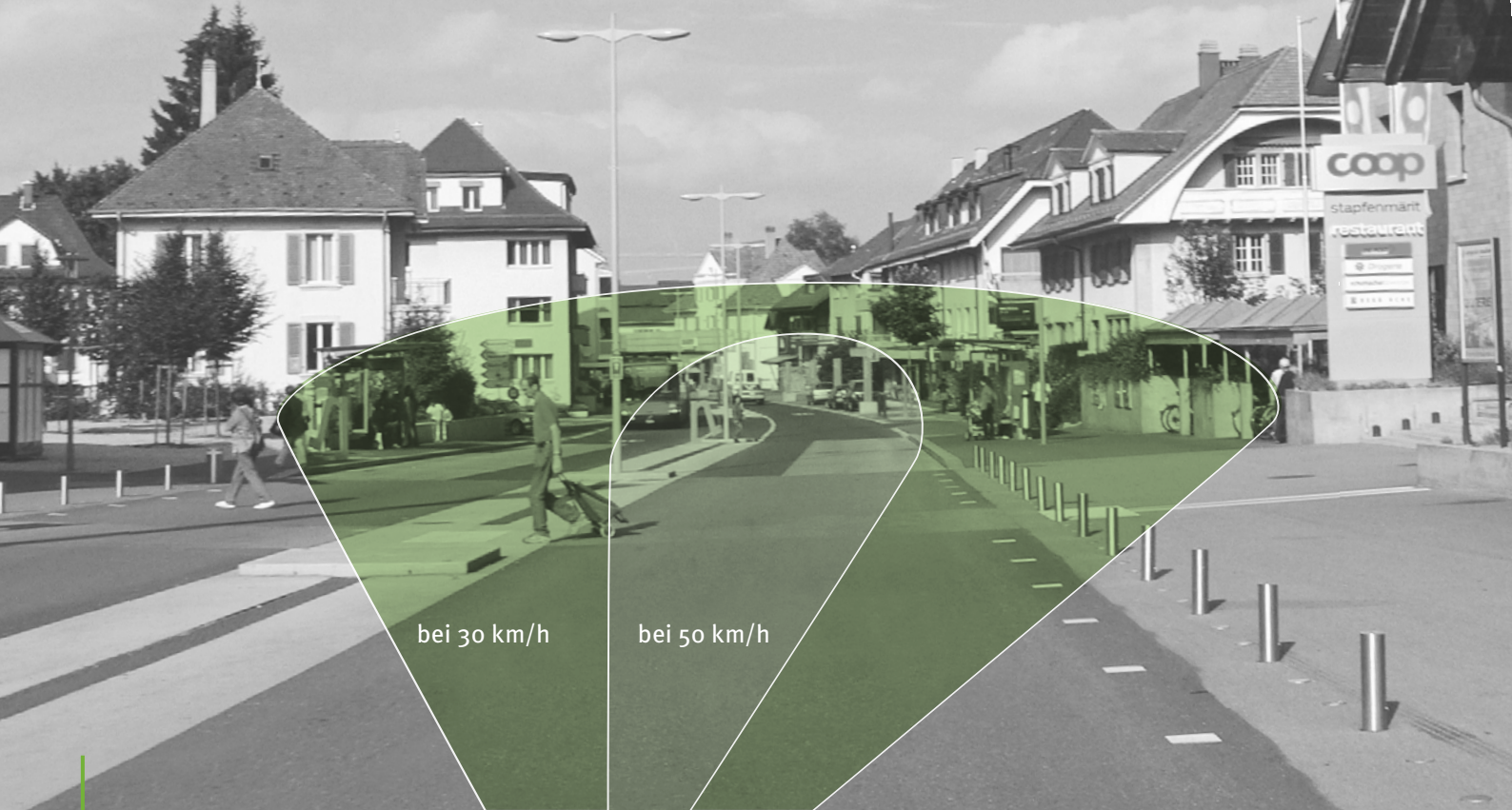
Indem der motorisierte Verkehr an die mittlere Velogeswindigkeit von 20 km/h angeglichen wird, können Velofahrende problemlos in die Hauptstrasse einbiegen oder diese als Linksabbieger wieder verlassen. Auch der Übergang in den Kreisverkehr, wo Autofahrende ohnehin ihr Tempo reduzieren müssen, wird harmonischer. 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.

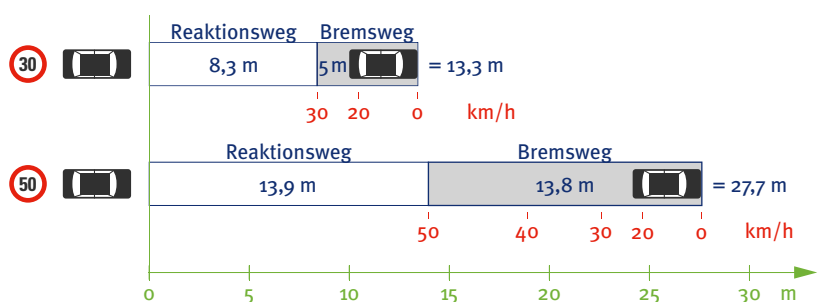
Mehr sehen

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.





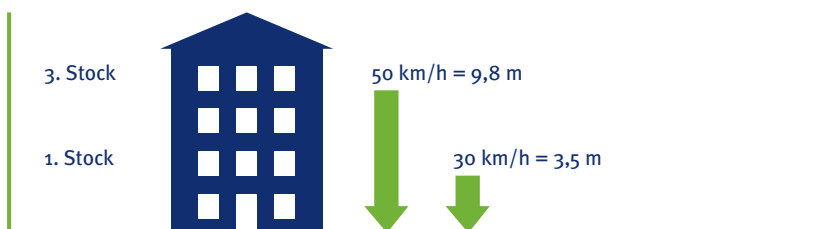
Leichtere Unfallfolgen

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.

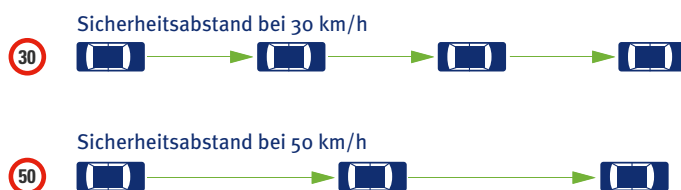
Weniger Staus, eingehaltener Fahrplan

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 SSV¹.

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.

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

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



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.

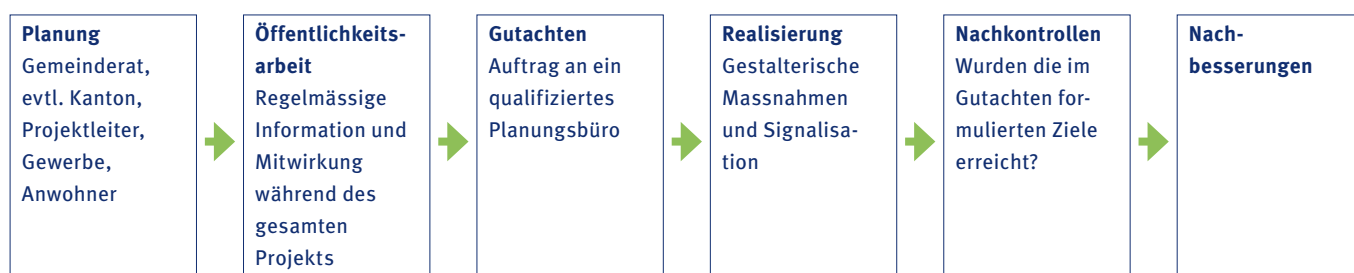


Tempo-30-Zone in Köniz: Strassenraum heute (oben) und vor der Umgestaltung (unten).

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.²

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 VRV¹) 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.tempo30.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 › Berner Modell
- www.bve.be.ch › Verkehr › Tiefbauamt › Berner Modell

Unterstützen Sie eine sinnvolle Verkehrspolitik!

Werden Sie VCS-Mitglied: www.verkehrsclub.ch/willkommen

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