

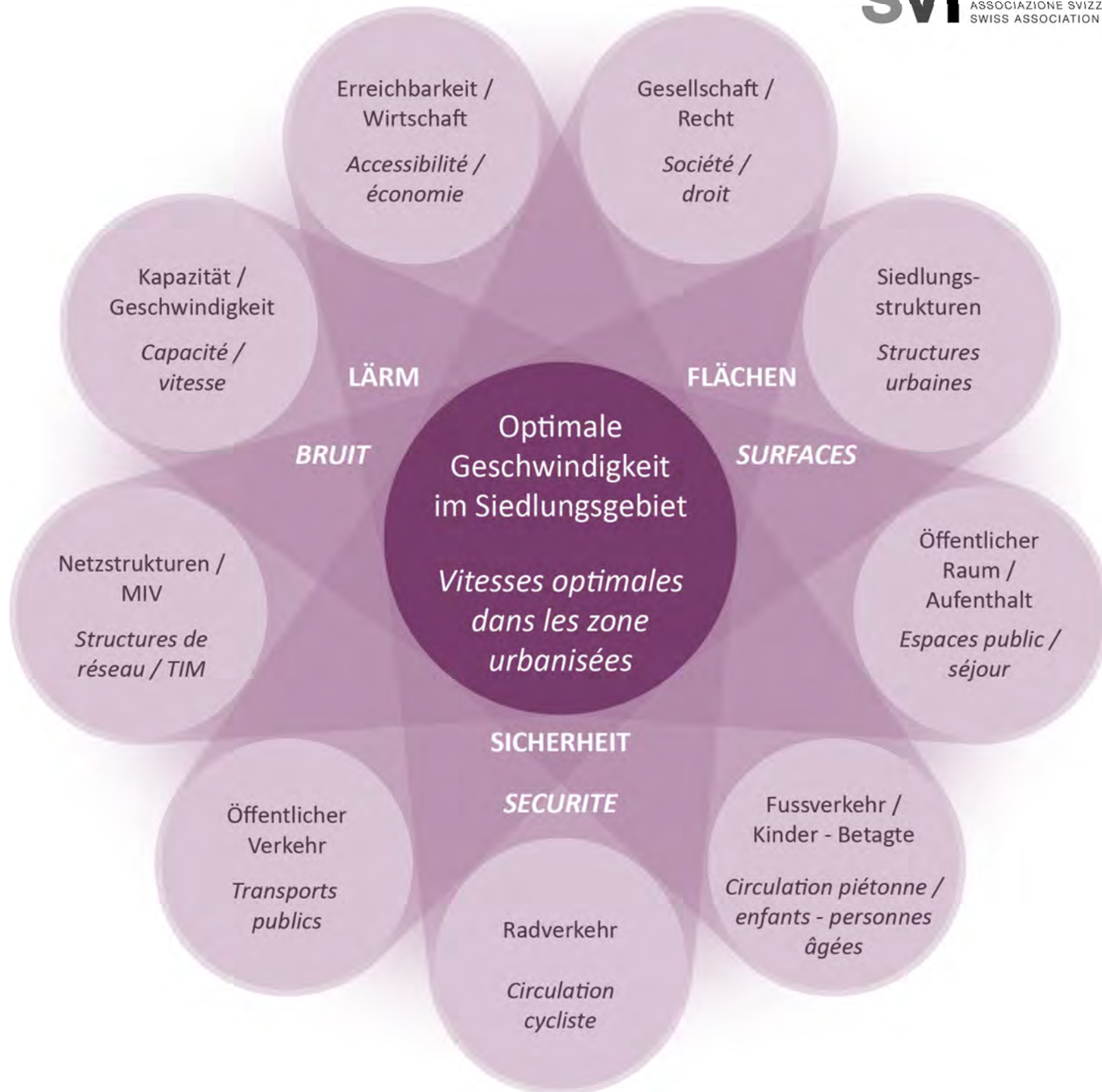


**Schwerpunktthema 2014/15:  
Optimale Geschwindigkeiten im Siedlungsgebiet**

*Thème prioritaire 2014/15: Vitesses optimales en localité*

**Dr. Ulrike Huwer**

**Rupert Wimmer**



**Zürich**

11. März 2014 | 18:15 Uhr

Rechtliche Aspekte der Entschleunigung innerorts

Referent/In: René Schaffhauser

**Suisse Romande**

29. avril 2014 | 18:30

Mobilité, vitesse et territoire

Conférencier: Pierre-Alain Rumley, Université de Neuchâtel

**Zentralschweiz**

15. Mai 2014 | 18:15 Uhr

Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion

Referent/In: Erich Willi, Stadt Zürich

**Suisse Romande**

12. juin 2014 | 18:30

La vitesse dans notre société

Conférencier: Vincent Kaufmann, EPFL Lausanne

**Nordwestschweiz**

24. Juni 2014 | 18:15 Uhr

T30 auf Hauptstrassen – Folgen für die Netzfunktionen

Referent/In: Ruedi Häfliger, ZHAW Winterthur

**Bern**

14. August 2014 | 18:15 Uhr

Space of Flows: Städtebau in einem dynamischen Kontext

Referent/In: Han van de Wetering, Atelier für Städtebau

**Suisse Romande**

11. septembre 2014 | 18:30

Problèmes et solutions d'aujourd'hui en lien avec la vitesse – approches novatrices

Conférencier: Christophe Gnaegi, Tribu Architecture Lausanne

**Bern**

19. März 2014 | 18:15 Uhr

Welche Schlüsse ziehen wir aus den Gerichtsurteilen betreffend Tempo 30?

Referent/In: Stefan Huonder, ASTRA / Ueli Weber, Kanton Bern

**Bern**

06. Mai 2014 | 18:15 Uhr

Schneller und weiter – Die Zunahme der Geschwindigkeiten seit dem 19. Jahrhundert und ihre Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur

Referent/In: Ueli Häfeli, Uni Bern

**Ostschweiz**

22. Mai 2014 | 18:30 Uhr

Zusammenhang zwischen Siedlungsstruktur und Mobilitätsverhalten – Ein neuer Blick auf den Mikrozensus.

Referent/In: Jonas Bubenhofer, Metron

**Zürich**

19. Juni 2014 | 18:15 Uhr

Ortsgerechte Strassen versus autogerechte Ortschaften

Referent/In: Samuel Flückiger, Kanton Aargau

**Bern**

02. Juli 2014 | 18:15 Uhr

Speed is the Name of the Game – auch in der Schweiz

Referent/In: Ueli Weidmann, ETH Zürich / Milenko Vrtic, TransOptima

**Ostschweiz**

04. September 2014 | 18:30 Uhr

Möglichkeiten und Grenzen unterschiedlicher Geschwindigkeiten auf Hauptstrassen

Referent/In: Tobias Ettet, Kanton Zürich

**Zürich**

16. September 2014 | 18:15 Uhr

Speed and Capacity

Referent/In: Monika Menendez, ETH Zürich

**Zürich**

23. Oktober 2014 | 18:15 Uhr

Wird der ÖV-Kunde durch T30 ausgebremst?

Referent/In: Hans-Konrad Bareiss, VBZ Zürich

**Suisse Romande**

04. novembre 2014 | 18:30

Quel aménagement pour quelle vitesse?

Conférencier: Yves Delacrétaz, HGVD Yverdon

**Ostschweiz**

20. November 2014 | 18:30 Uhr

Geschwindigkeiten in städtischen Netzen – Ansprüche und Optimum

Referent/In: Christian Hasler, Stadt St. Gallen

**Zürich**

09. Dezember 2014 | 18:15 Uhr

Erreichbarkeit und Produktivitätsgewinne

Referent/In: Kay W. Axhausen, ETH Zürich

**Ostschweiz**

22. Januar 2015 | 18:30 Uhr

Städtische ÖV-Geschwindigkeit: Schneller unterwegs in T30-Zonen als auf der Hauptstrasse?

Referent/In: Roman Steffen / VVL Luzern

**Suisse Romande**

05. février 2015 | 18:30

Vitesse de circulation, sécurité des usagers et culture de la cohabitation

Conférencière: Dominique von der Mühl, EPFL Lausanne

**Bern**

05. März 2015 | 18:15 Uhr

Effekte der Geschwindigkeit auf den Veloverkehr

Referent/In: Kathrin Hager, Kanton Zürich

**Bern**

29. Oktober 2014 | 18:15 Uhr

Langsamer - sicherer - angenehmer. Effekte von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Fussverkehr

Referent/In: Klaus Zweibrücken, HSR Rapperswil

**Zentralschweiz**

13. November 2014 | 18:15 Uhr

Wie schnell sind wir im Alter? Bedürfnisse und Auswirkungen des demografischen Wandels

Referent/In: Timo Ohnmacht, Hochschule Luzern

**Nordwestschweiz**

25. November 2014 | 18:15 Uhr

Wechselwirkungen Tempo 30 und öV-Förderung – Was gilt es bei der Planung zu berücksichtigen

Referent/In: Barbara Auer, Stadt Basel / Roman Steffen, VVL Luzern

**Bern**

13. Januar 2015 | 18:15 Uhr

Netzhierarchien, Strassenfunktionen und Geschwindigkeiten – Erfahrungen und Herausforderungen

Referent/In: Markus Traber, Kanton Zürich / Alain Groff, Kanton Basel-Stadt

**Zürich**

29. Januar 2015 | 18:15 Uhr

Der Mensch und seine Emotionen im Verkehr

Referent/In: Albert Zeyer, Uni Zürich

**Zentralschweiz**

26. Februar 2015 | 18:15 Uhr

100 Wünsche, 1 Strasse – Strassenraumgestaltung und Geschwindigkeitsregime

Referent/In: Roland Koch, Stadt Luzern et.al.

**Zürich**

26. März 2015 | 18:15 Uhr

Funktion, Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit von städtischen Hauptstrassen

Referent/In: Fritz Kobi / N.N.

# Synthesen

- Gesellschaftliche Entwicklungen und Rahmenbedingungen
- Siedlungsstrukturelle und wirtschaftliche Wechselwirkungen
- Nutzen einer Entschleunigung
- Fokus auf ÖV-Reisezeiten legen
- Interaktion Städtebau, Strassenraum und Architektur
- Netzhierarchien und Kapazität



# Die 12 Thesen der SVI





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

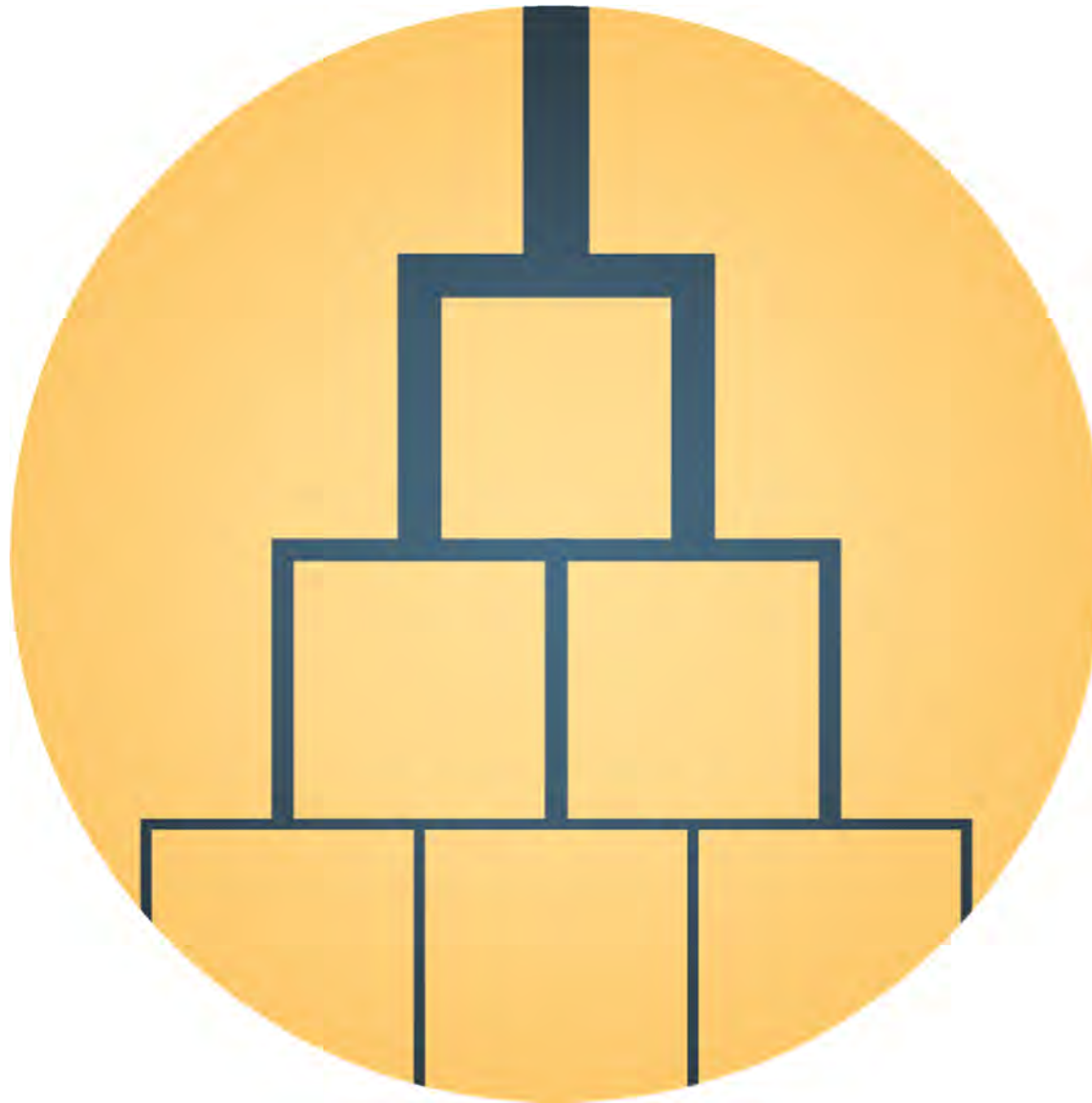
Durch niedrigere Geschwindigkeiten werden die Sicherheit erhöht und die Umweltbelastungen gesenkt. Die Geschwindigkeitsdifferenzen und der Flächenverbrauch werden reduziert, dadurch entsteht Handlungsspielraum für die Gestaltung des öffentlichen Raumes und Koexistenzlösungen. Velofahren und Zufussgehen 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. Die optimalen Geschwindigkeiten gilt es zwischen den Interessen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaft und der Siedlungsqualität auszuhandeln.



# 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.



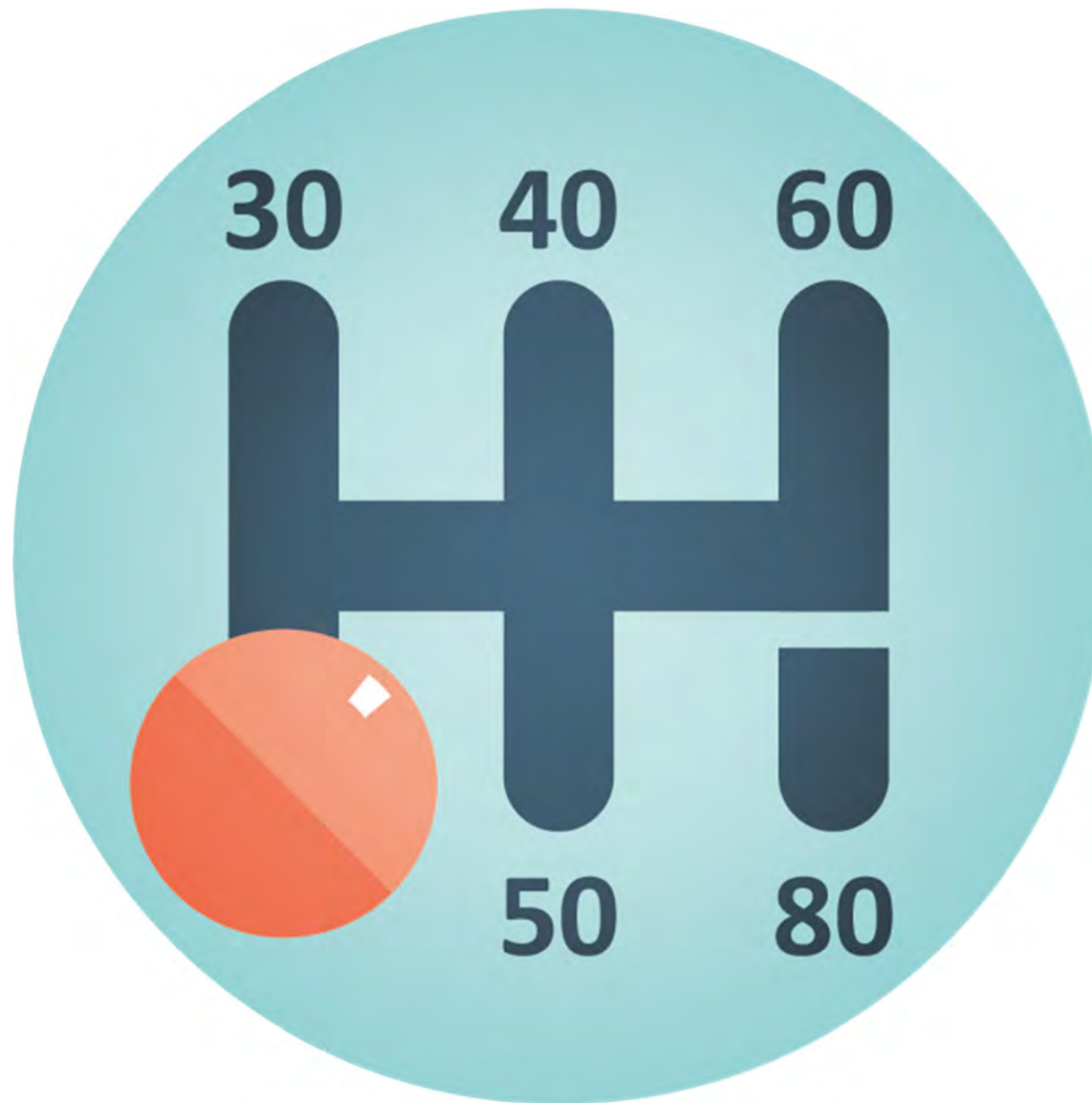
7

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.

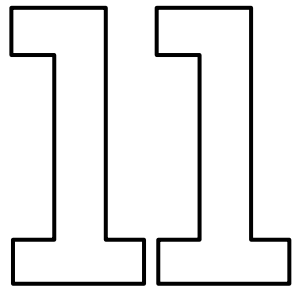




10

Bei der Festsetzung von Höchstgeschwindigkeiten auf Hauptstrassen sind Netzbetrachtungen erforderlich, um unerwünschten Ausweichverkehr durch Quartiere zu vermeiden. Allenfalls sind flankierende Massnahmen erforderlich.

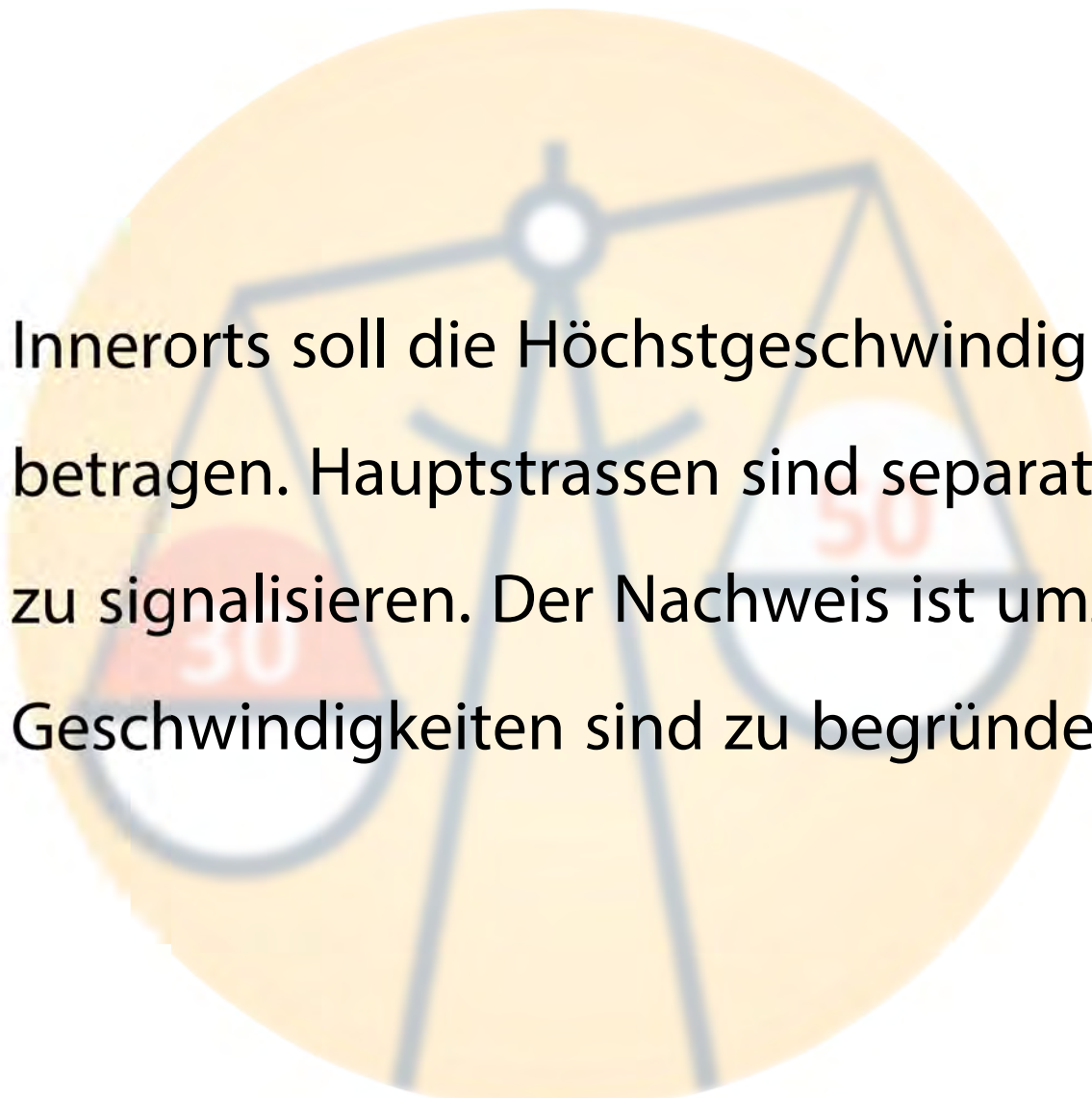




Der ÖV-Betrieb wird nicht nur durch ÖV-Priorisierung und Verkehrsmanagement sondern auch durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit beeinflusst. Bei einer Änderung der Geschwindigkeit sind die Auswirkungen auf Reisezeiten und Wirtschaftlichkeit zu untersuchen. Taktsynchronisation und Anschlusssicherheit 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.

