



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.



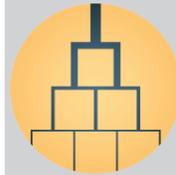
2 Es muss zwischen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten und Reisegeschwindigkeiten unterschieden werden. Massgeblich für die Erreichbarkeit sind die Reisegeschwindigkeiten. Höhere zulässige Geschwindigkeiten führen nicht automatisch zu einer besseren Erreichbarkeit.



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.



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.