



WAS SIND SCHON 10 KM/H MEHR ODER WENIGER?

Mit Unterstützung vom



Die Auswirkungen von kleinen Tempounterschieden
auf die Verkehrssicherheit und die Reisezeit

Verkehrs-Club
der Schweiz



Für Mensch und Umwelt

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Schwere Unfälle innerorts	5
+/- 10km/h: Die Geschwindigkeit als Schlüsselgrösse	6
Wahrnehmung – Wer langsamer fährt, bekommt mehr mit	9
Anhalteweg – Wer langsamer fährt, steht früher still	11
Unfallfolgen – Wer langsamer fährt, schützt die Schwächeren	13
+/- 10 km/h und die Reisezeit	16
GPS-Messfahrten mit Tempo 50 und Tempo 40	16
Weshalb ist der Zeitverlust so klein?	18
1,5 Minuten für die Verkehrssicherheit	18
Empfehlungen für Autolenkerinnen und Autolenker	19
1. Signalisierte Geschwindigkeit nicht überschreiten	20
2. Die richtige Wahl	20
Rechtliche Grundlagen	22
Das Wichtigste auf einen Blick	23



Liebe Autofahrerin, lieber Autofahrer

Jedes fünfte Auto ist innerorts schneller unterwegs als erlaubt. Sei es, weil die Zeit drängt, sei es aus Unachtsamkeit. Wer hat als Autofahrerin oder als Autofahrer noch nie eine Busse für ein paar Stundenkilometer zu viel eingefangen? Was überhaupt ist so schlimm an 5 oder 10 km/h zu viel?

Dieses Argumentarium zeigt es Ihnen auf: Kleine Tempodifferenzen wirken sich viel gravierender auf die Verkehrssicherheit aus, als gemeinhin wahrgenommen wird. Denn die Unterschiede beim Anhalteweg sind enorm gross. Und innerorts teilen sich alle – Autos, Velos, Motorräder, Fussgängerinnen und Fussgänger – den gleichen, oft engen Raum. 10 km/h mehr auf dem Tacho verdoppeln das Todesrisiko für Fussgänger, die sich vor Ort aufhalten.

«Ich habe das im Griff»

Wer bewusst zu schnell fährt, wird sich in aller Regel sagen: Mit meinen fahrerischen Fähigkeiten habe ich das im Griff, das Unfallrisiko erhöht sich ja höchstens ein wenig: ein bisschen schneller = ein bisschen gefährlicher. Irrtum. Sie, liebe Leserin, lieber Leser, verdoppeln die Überlebenschance eines Fussgängers im Fall einer Kollision, wenn Sie Ihr Tempo um 10 km/h senken. Der kleine Unterschied kann lebenswichtig sein.

«Ich muss Zeit gewinnen»

Zeit- und/oder Gruppendruck ist häufig das Motiv für Geschwindigkeitsüberschreitungen. Man rechnet damit, viel schneller ans Ziel zu gelangen. Wir zeigen Ihnen auf den folgenden Seiten, dass die theoretische Rechnung in der Praxis nicht aufgeht. Umgekehrt: Wer es entspannter angeht und innerorts konsequent mit angepasstem Tempo fährt, verliert kaum Zeit.

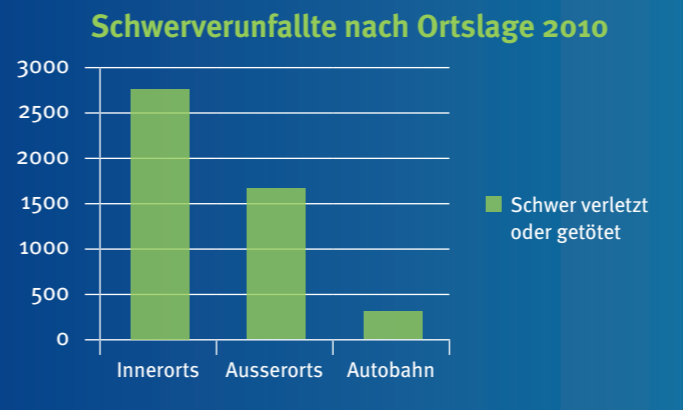
Ihr VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Michael Rytz, Leiter Verkehrssicherheit



Sie sind innerorts am meisten gefährdet.

Schwere Unfälle innerorts

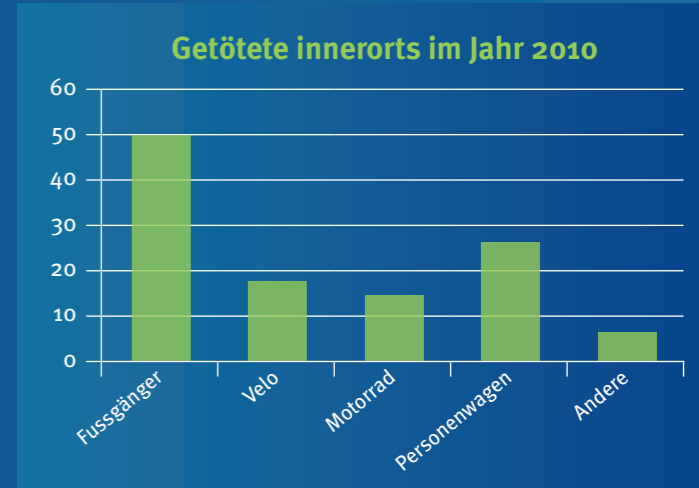
Obwohl im Siedlungsbereich – im Dorf, in der Stadt oder Agglomeration – deutlich langsamer gefahren wird als auf der Autobahn oder auf Ausserortsstrassen, ereignen sich die meisten Unfälle innerorts.



Quelle: bfu, Stratus 2011, Darstellung VCS

Der Hauptgrund ist das Aufeinandertreffen von unterschiedlich gut geschützten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern: Zweiradfahrer, Fussgängerinnen, Autolenker, Lastwagen, Tram und Bus. Jung und Alt, Routinierte, Profis und Anfänger teilen sich die Verkehrsfläche auf ihrem Weg von A nach B. Am verletzlichsten sind auf den Innerortsstrassen die Fussgängerinnen und Fussgänger. Sie haben weder Knautschzonen

noch Airbags. Die Wahrscheinlichkeit, bei einem Unfall das Leben zu verlieren, ist bei ihnen am höchsten. Im Jahr 2010 verletzten sich 646 schwer, 50 starben. Dies fast ausschliesslich nach Kollisionen, in den meisten Fällen mit einem Personenwagen. Auch Velofahrerinnen und Motorradfahrer können sich nur beschränkt mit guter Ausrüstung vor den Folgen eines Unfalles schützen. Auch sie erleiden überdurchschnittlich oft schwere Verletzungen – zu zwei Dritteln nach Kollisionen, zu einem Drittel nach Selbstunfällen.



Quelle: bfu, Stratus 2011, Darstellung VCS

+/- 10km/h: Die Geschwindigkeit als Schlüsselgrösse

In den Polizeiprotokollen werden nach Unfällen die möglichen Ursachen ermittelt. Was die schweren Unfälle innerorts betrifft, wurden im Jahr 2010 am häufigsten genannt:
«Nichtbeachtung des Vortritts oder der Signalisation» (25%)
«Unaufmerksamkeit und Ablenkung» (18%)
«Zustand der Person» (12%)
«Nicht angepasste Geschwindigkeit» (9%).

Ist also zu schnelles Fahren nur selten das Problem?



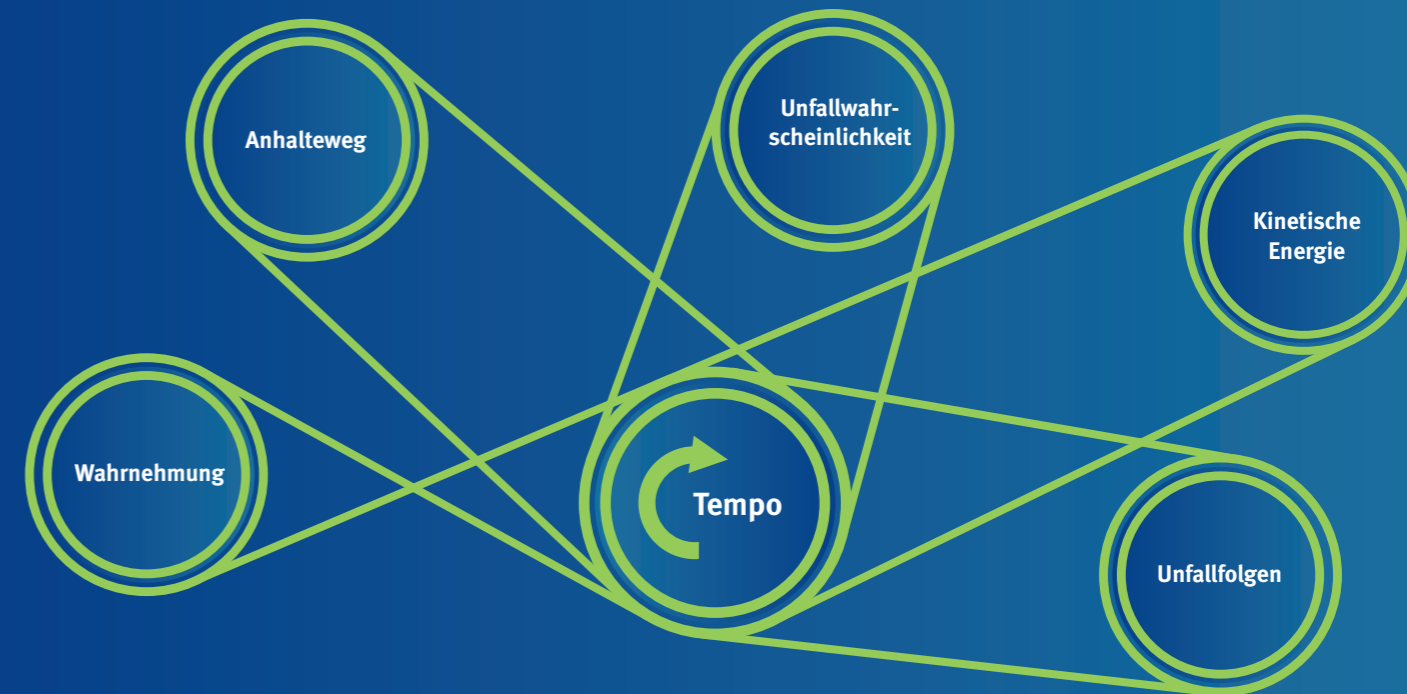
Nein, denn alle genannten Ursachen hängen mit der Geschwindigkeit zusammen:

- Bei tieferem Tempo gibt es weniger Vortrittsmissachtungen, weil mehr Zeit da ist, um die Situation richtig einzuschätzen (vgl. Grafik Anhaltebereitschaft S. 11).
- Bei tieferem Tempo hat ein abgelenkter Autofahrer eher noch eine Chance, einen Unfall abzuwenden.

Das Tempo bestimmt,

- ob wir genug Zeit haben, alle wichtigen Informationen aufzunehmen und nichts zu übersehen
- wie lang der Anhalteweg ist
- wie schwer die Verletzungsfolgen im Falle einer Kollision sind.

Die Geschwindigkeit bestimmt gleichzeitig die Unfall-Wahrscheinlichkeit und die Unfallschwere. Ob ein Unfall gerade noch vermieden werden kann, ob eine Kollision mit einem Fussgänger glimpflich ausgeht oder tödlich endet, hängt unter Umständen von wenigen Stundenkilometern mehr oder weniger ab.



Das Tempo ist das zentrale Rad. Dreht man daran, drehen alle andern Räder mit. Der Anhalteweg wird länger, die Wahrnehmung verringert sich...

Aber: Sind nicht die Raser das wahre Problem? Jein. Denn sie sind zum Glück eine kleine Minderheit. Eine viel grössere

Minderheit nimmt es mit Tempo 50 nicht so genau. Nach Untersuchungen der ETH Zürich (2004 bis 2009) wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von jedem/r fünften Autofahrer/in überschritten. In der Summe ist die Gefahr, die von all den kleinen Tempoüberschreitungen ausgeht, gross.



Wahrnehmung – Wer langsamer fährt, bekommt mehr mit

Wie anspruchsvoll ist eigentlich Autofahren innerorts?
Und bis zu welchem Punkt hält das Denken mit dem Tempo mit?

Die meiste Information wird beim Autofahren übers Auge aufgenommen. Die Anzahl wahrnehmbarer Objekte ist beschränkt und von der verfügbaren Zeit abhängig. Und die Verarbeitung der Informationen braucht ihre Zeit.

Die Forschung hat gezeigt, «dass ein Lenker in der Regel nicht alle relevanten Objekte in seinem Vorfeld beachten kann. Er tastet mit dem direkten Blick nur das Wichtigste aus seiner subjektiven Perspektive ab und nimmt es wahr, während der Rest übersehen wird. Die Annahme, wonach ein Lenker den Verkehrsraum mit Hilfe des peripheren Sehens im Blick behalten könnte, ist nicht zutreffend».¹

Bei Stadtfahrten ist es so gut wie unmöglich, jederzeit alles Wichtige im Blick zu behalten. Als Autofahrerin oder Autofahrer muss man davon ausgehen, dass man – bei Tagesfahrten – durchschnittlich drei Objekte pro Sekunde beachten kann, mehr nicht.

¹Cohen, Amos S. (1997): Möglichkeiten und Grenzen der Informationsaufnahme und -verarbeitung im motorisierten Strassenverkehr aus psychologischer Sicht.

Die Fahrstrecke vom unteren Bildrand bis zum Fahrradfahrer oben misst 30 Meter. Bei 53 km/h ist sie in zwei Sekunden zurückgelegt. Wahrnehmbar sind in dieser Zeitspanne 6 Objekte. Wer sein Tempo anpasst und hier nur mit 40 km/h fährt, vermindert das Risiko, Wichtiges zu übersehen. Statt nur 6 vermag das Auge 8 Objekte zu erfassen.



Mehr Zeit zum Denken und Handeln

Die Forschungsergebnisse sind eindeutig: Sehr rasch vermag die mentale Geschwindigkeit der gefahrenen Geschwindigkeit nicht mehr zu folgen. Mehr als die Hälfte der Unfälle dürften auf

verspätete oder fehlende Wahrnehmung zurückzuführen sein.¹ Und der grösste Teil der übrigen Kollisionen geht auf Entscheidungsfehler zurück, wie sie unter Zeitdruck häufig passieren. Die Experten sind sich einig darin, dass rund 50 Prozent aller Unfälle vermeidbar wären, wenn ein Brems- oder Ausweichmanöver 1 Sekunde früher eingeleitet würde.²

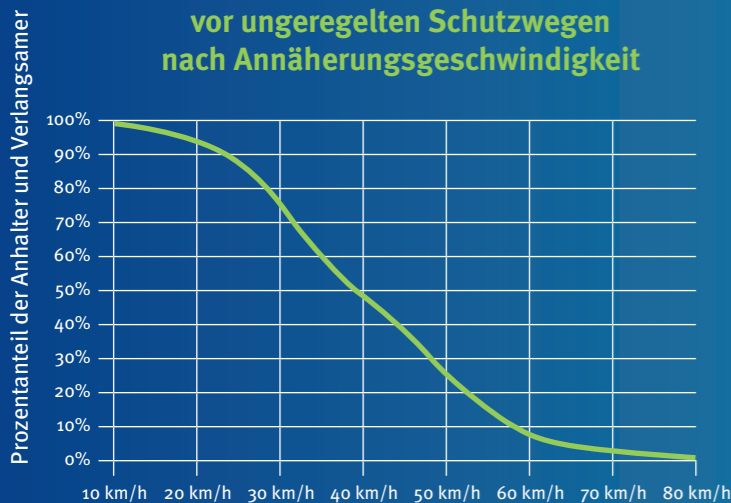
Mehr Zeit für die Verständigung am Fussgängerstreifen

Wer langsamer fährt, hat auch mehr Zeit, um auf den Fussverkehr zu achten und um mit jenen zu kommunizieren, welche die Strasse überqueren möchten. Eine Untersuchung aus Österreich (vgl. Grafik links) verdeutlicht eindrücklich den Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und dem korrekten Verhalten am Fussgängerstreifen.

Bei 40 km/h hat jede/r zweite Lenker/in verlangsamt oder angehalten. Bei 60 km/h hielt sich nicht einmal jede/r Zehnte an die Anhaltepflicht am Fussgängerstreifen.

¹Nagayama, Y. (1978), Role of visual perception in driving. IATSS Research
²Enke, 1979, zit. nach Cohen, 1994. Bfu Sicherheitsdossier Nr. 03, 2007, S. 141

Anhaltebereitschaft der PKW-Lenker/innen vor unregulierten Schutzwegen nach Annäherungsgeschwindigkeit

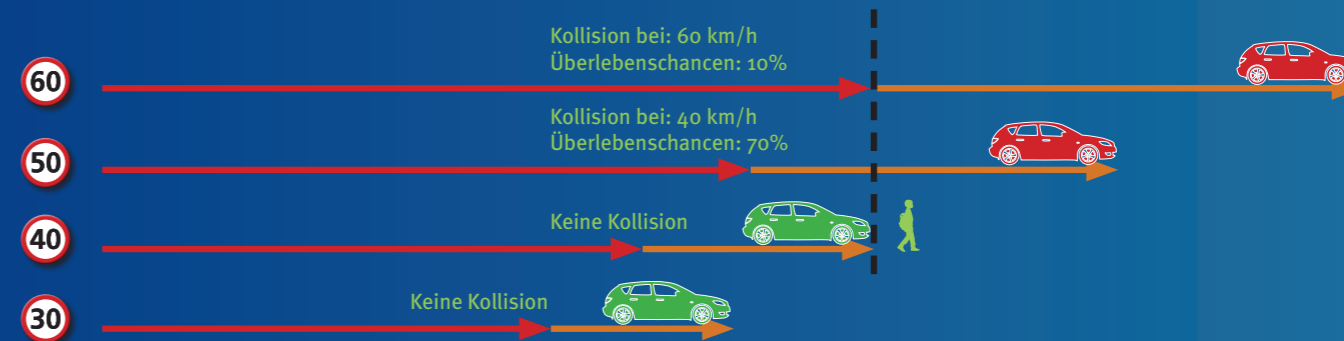


Quelle: Aus österreichischer Kampagne «Tempolimits retten Leben», 2011
 Unregulierte Schutzwege = Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlage

Anhalteweg – Wer langsamer fährt, steht früher still

Von Tempo 50 bis zum Stillstand ist es ein weiter Weg. Einen Teil der Strecke benötigt der Autofahrer zum Reagieren, den zweiten Teil fürs Bremsen. Etwa 33 Meter beträgt der Anhalteweg bei 50 km/h – bei günstigen Strassenverhältnissen und einer Reaktionszeit von 1,5 Sekunden. 10 km/h mehr auf dem Tacho können sich fatal auswirken: Bei 60 km/h verlängert sich der Anhalteweg um volle zehn Meter.

Nehmen wir an, ein Kind tritt überraschend in einer Entfernung von 25 Metern die Strasse. Die Grafik unten zeigt die grossen Unterschiede. Dort, wo das Auto mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 40 km/h bereits angehalten hat, ist das Auto mit Ausgangsgeschwindigkeit 60 km/h immer noch mit 60 km/h ungebremst unterwegs. Die Überlebenschancen des Kindes sinken drastisch.



Tempo	Reaktionsweg (bei 1,5 Sekunden)	Bremsweg (trockene Fahrbahn)	Anhalteweg
60 km/h	25 m	18,5 m	43,5 m
50 km/h	20,8 m	12,9 m	33,7 m
40 km/h	16,7 m	8,2 m	24,9 m
30 km/h	12,5 m	4,6 m	17,1 m



Unfallfolgen – Wer langsamer fährt, schützt die Schwächeren

Je höher das Tempo, desto schlimmer sind die Folgen, wenn es zu einem Zusammenprall kommt. Die Physik lässt sich nicht ausbremsen: Mit zunehmender Geschwindigkeit nimmt die Bewegungsenergie im Quadrat zu. Bei Tempo 60 ist sie viermal so gross wie bei Tempo 40 (Bewegungsenergie = $\frac{1}{2}$ Masse mal Geschwindigkeit im Quadrat). Entsprechend steigt das Risiko für schwere Verletzungen bei einer Kollision zwischen einem Auto und einem ungeschützten Verkehrsteilnehmer.



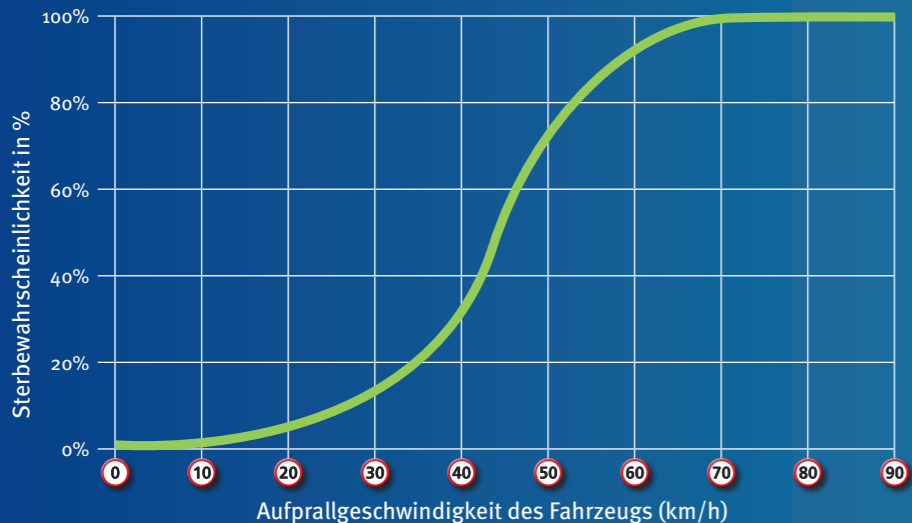
Die Kräfte, die bei einer Kollision wirken, werden oft unterschätzt. Wer von einem Auto mit Tempo 50 angefahren wird, hat nur 30 Prozent Überlebenschancen. Die Wucht des Aufpralls entspricht einem freien Fall aus 10 Meter Höhe.

Quelle: Darstellung aus der Sicherheitskampagne www.sicher-zu-fuss.ch.

Power-Modell

Wie unten dargestellt, nimmt die Überlebenschance von ungeschützten Kollisionsopfern mit zunehmender Aufprallgeschwindigkeit rapide ab. Gleichzeitig wird die Zeit zum Reagieren kürzer und der Anhalteweg länger. Diese Umstände wirken immer gleichzeitig, die Risikofaktoren kumulieren sich. Was bedeutet dies für die Fussgängerinnen und Velofahrer?

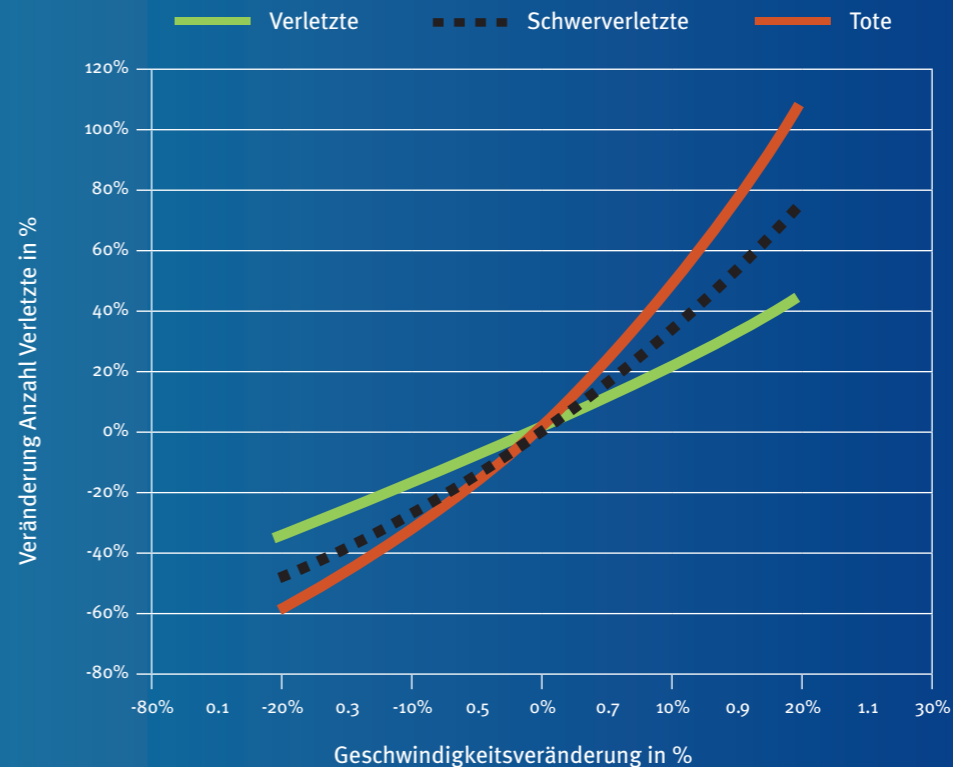
Im sogenannten «Power-Modell» wurde der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeitsabweichungen von der mittleren Geschwindigkeit und der Sicherheit aus umfangreichen Unfallauswertungen statistisch nachgewiesen.



Wird ein Fussgänger von einem 30 km/h schnellen Auto erfasst, überlebt er die Kollision mit 90 Prozent Wahrscheinlichkeit. Beim Zusammenstoss mit Tempo 60 stirbt er mit 90 Prozent Wahrscheinlichkeit.

Quelle: Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Kampagne www.slow-n-easy.ch, Darstellung VCS

Aus den Daten ist Folgendes ablesbar: Eine Zunahme der Geschwindigkeit um 10 km/h im Innerortsbereich führt zu einer Verdoppelung des Todesrisikos für Fussgängerinnen und Fussgänger. Umgekehrt kann das Todesrisiko halbiert werden, wenn 10 km/h weniger schnell gefahren wird.



→ 10 km/h langsamer – für Fussgänger und Velofahrer doppelt so sicher!
 → 10 km/h schneller – für Fussgänger und Velofahrer doppelt so gefährlich!

Sinkt das Geschwindigkeitsniveau um 20 Prozent – also zum Beispiel von 50 auf 40 km/h –, verringert sich die Zahl der Todesopfer um 60 Prozent und jene der Schwerverletzten um 50 Prozent.

Quelle: Nilsson G. Traffic safety dimensions and the Power Model to describe the effect of speed on safety. Lund: Lund Institute of Technology and Society, Traffic Engineering; 2004. Bulletin 221. Darstellung VCS

+/- 10 km/h und die Reisezeit

In der Schule lernen wir das Dreisatzrechnen und das Umrechnen von Geschwindigkeit in Reisezeit und Distanz. 50 km/h ist 25 Prozent schneller als 40 km/h. 60 km/h 20 Prozent schneller als 50 km/h. In der Theorie verkürzt sich damit auch die Reisezeit im Auto von A nach B um 25 oder 20 Prozent.

Aber Praxis und Theorie stimmen nicht immer überein. Wie viel Zeit verliere ich tatsächlich, wenn ich 10 km/h weniger schnell fahre?

Vergleichsfahrten mit Tempo 50 und Tempo 40 unter realistischen Bedingungen haben es an den Tag gebracht.

GPS-Messfahrten mit Tempo 50 und Tempo 40

Im März 2012 führte das Ingenieurbüro Rudolf Keller & Partner, Verkehrsingenieure AG im Auftrag des VCS GPS-Messfahrten durch. Geklärt werden sollte, wie sich die folgenden zwei Fahrstile auf die Reisezeit auswirken.

- a) offensiv, möglichst 50 km/h schnell (teilweise wurden die 50 km/h sogar kurzfristig überschritten, wenn der Fahrer zu schnellen vorausfahrenden Fahrzeugen folgte)
- b) defensiv, höchstens 40 km/h schnell

Die Messstrecken: a) eine Strecke auf typischer Einfallsachse in der Agglomeration und b) eine Strecke im städtischen Bereich, beide mit signalisierter Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

- a) Agglomeration. 4080 m, 5 Kreisel, DTV (durchschnittlicher Tagesverkehr) 18 400 Motorfahrzeuge/24 h (Teilstrecke 1) / DTV 12 100 Mfz/24 h (Teilstrecke 2)
- b) Stadt. 3760 m, 12 Lichtsignalanlagen, 1 Kreisel, 11 900 Mfz/24 h

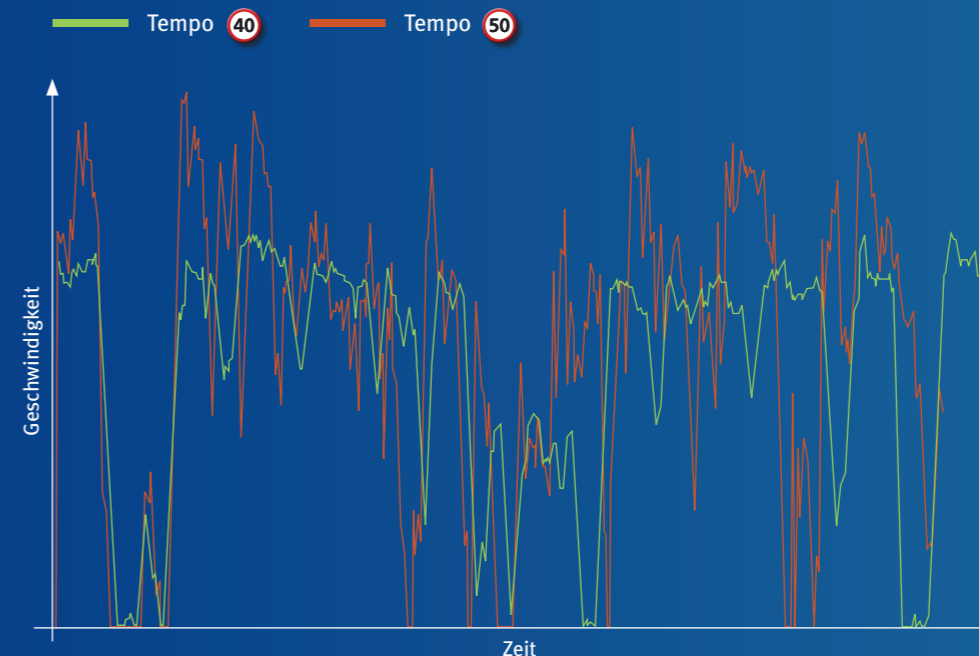
Die Messfahrten erfolgten während zwei Zeitperioden mit mehr und weniger Verkehrsaufkommen

- a) 16.00–18.00 Uhr, Hauptverkehrszeit (Zeit mit den meisten schweren Unfällen)
- b) 09.00–11.00 Uhr, Nebenverkehrszeit

Die Ergebnisse:

- In der Agglomeration während der Hauptverkehrszeit verlor der Fahrer mit defensiver Fahrweise und Beschränkung auf 40 km/h lediglich 9 Sekunden pro Kilometer auf den Fahrer mit offensivem Fahrstil und rascher Beschleunigung auf 50 km/h.
- Im Mittel (alle Fahrten in Agglomeration und Stadt zusammengekommen) verlängert sich die Reisezeit auf einer Strecke von 4 km um rund eine Minute.
- Bei der defensiven Fahrweise sank die Durchschnittsgeschwindigkeit in Agglomeration und Stadt gegenüber der offensiven Fahrweise im Mittel um 2 bis 3 km/h.

Geschwindigkeitsverlauf (Zeit/Geschwindigkeit)



Beispiel der Messfahrt vom 29.3.2012, 16.36 Uhr. Der Geschwindigkeitsverlauf auf der Strecke «Agglomeration»: ein ständiges Auf und Ab. Noch ausgeprägter werden die Stillstandzeiten, wenn es auf der Strecke Lichtsignalanlagen gibt.

Agglomeration
Raum Basel, Zeit 16.00–18.00 Uhr
Streckenlänge 4 km



Fahrstil: offensiv, möglichst 50 km/h schnell
Mittlere Reisezeit: 9 Minuten 2 Sekunden



Fahrstil: defensiv, höchstens 40 km/h
Mittlere Reisezeit: 9 Minuten 38 Sekunden

➔ Differenz Reisezeit auf 4 Kilometer: 36 Sekunden

Weitere Messergebnisse

Ort und Zeit	Länge Mess-Strecke (km)	Mittlere Reisezeit Tempo 50 (min:sec)	Mittlere Reisezeit Tempo 40 (min:sec)	Differenz Reisezeit in Sekunden	Zeitverlust pro km in Sekunden	Mittlere Geschwindigkeit bei max. Tempo 50 (km/h)	Mittlere Geschwindigkeit bei max. Tempo 40 (km/h)
Agglo NVZ	4,1	07:24	08:11	47	11	33	30
Agglo HVZ	4,1	09:02	09:38	36	9	28	25
Stadt NVZ	3,8	09:18	10:32	74	19	25	22
Stadt HVZ	3,8	10:44	11:44	60	16	21	19

Hinweis. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind die Messfahrten mit 40/50 durchgeführt worden. Bei einem entsprechenden Versuch mit Tempo 50/60, also einer Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit um 10 km/h, wären nach Einschätzung der Verkehrsingenieure die Differenzen bei der Reisezeit eher noch geringer ausgefallen.

Weshalb ist der Zeitverlust so klein?

Langsamer unterwegs und trotzdem fast so schnell am Ziel, wie ist das möglich?

Ob Ortsdurchfahrten, wichtige Verbindungen quer durch die Agglomeration oder Achsen im städtischen Bereich: Sie alle sind keine geschlossenen Systeme. Mit im Spiel sind Einmündungen, Kreuzungen, Grundstückzufahrten, Parkfelder am Strassenrand. Die Fahrbahn wird von Fussgängern gequert, und im Verkehrsfluss bewegen sich auch langsamere Velos. Dementsprechend oft wird gebremst, beschleunigt, abgebogen, überholt. Der kleine Zeitgewinn durch starkes Beschleunigen und Abbremsen geht zum Teil durch längere Halte wieder verloren. Ein defensiver Fahrer erreicht mit tieferer, aber regelmässiger Geschwindigkeit fast dieselbe Durchschnittsgeschwindigkeit wie der offensive Fahrer. Wer weniger stark beschleunigt und bremst, spart darüber hinaus Treibstoff.

1,5 Minuten für die Verkehrssicherheit

6 Kilometer. So lang ist im Mittel eine Autofahrt. Die Hälfte von ihnen ist noch kürzer.

Wenn Sie auf dieser 6-km-Strecke ihre Geschwindigkeit um 10 km/h nach unten anpassen, verlieren Sie lediglich 1,5 Minuten Reisezeit. Dafür bieten Sie den Fussgängerinnen und Fussgängern doppelt so viel Sicherheit. Viel weniger gefährdet sind auch Velofahrerinnen und Motorradfahrer. Selbst ein «Kollisionsgegner» in einem anderen Auto profitiert davon (aufgrund des weit entwickelten Insassenschutzes allerdings weniger stark).

1,5 Minuten – so lange dauert auch ein- bis zweimaliges Halten an einem Rotlicht. Oder 100 Meter Fussweg.



Empfehlungen für Auto-lenkerinnen und Autolenker

Was aber heisst genau «richtige» oder «angepasste» Geschwindigkeit?

Die Antwort darauf ist nicht immer einfach und eindeutig.

- Das Wichtigste ist, die Verhältnisse richtig einzuschätzen. Das heisst: Selbst Tempo 50 beziehungsweise 30 kann innerorts zu schnell sein. Zum Beispiel wenn die Situation unübersichtlich ist oder wenn es regnet oder schneit. Wenn es zur Zeit des Feierabendverkehrs schon dunkel ist, entgegenkommende Fahrzeuge blenden und im Dorfczentrum viel los ist. Oder in der Nähe von Schulhäusern und Altersheimen. Situationen, die ein vermindertes Tempo verlangen, können auch sehr spontan entstehen.
- Angepasstes Tempo ist eine der effektivsten Sicherheitsvorkehrungen, weil es die Fehlertoleranz erhöht. Egal, ob ein Kind unerwartet die Strasse betritt, ob ein Velofahrer einen Schwenk macht oder ob Sie selber einen kurzen Moment gedanklich abwesend waren – der Fehler hat bei angepasstem Tempo viel weniger rasch schlimme Folgen.

Wer Auto fährt, entscheidet sich fortlaufend für eine bestimmte Geschwindigkeit, oft unbewusst. Gönnen Sie sich und den andern Sicherheit, indem Sie bestmöglich Rücksicht nehmen. Die folgenden Tipps sollen Sie bei der richtigen Geschwindigkeitswahl unterstützen.

Das Gesetz verlangt, die Geschwindigkeit «stets den Umständen anzupassen». Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit ist nur «unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen» angebracht.

1. Signalisierte Geschwindigkeit nicht überschreiten

So simpel, wie es scheint, ist dies nicht. Denn:

Die Autos sind heute viel leistungsstärker und komfortabler als früher. Sie beschleunigen schneller, und die Fahrgeräusche sind dank besseren Motoren stark gedämmt. Das hat leider den negativen Effekt, dass sich im Auto der Unterschied zwischen 40, 50 oder 60 km/h nicht so gross anfühlt. Viele fahren deshalb oft zu schnell, ohne sich dessen bewusst zu sein. Kommt man von der Autobahn oder der Ausserortsstrasse her, stellt sich bei der Dorfeinfahrt bei Tempo 50 leicht der Eindruck ein, man schleiche – obwohl bei diesem Tempo nicht einmal Usain Bolt, der schnellste Mann der Welt, mithalten könnte.¹

Das Gefühl für die Geschwindigkeit alleine reicht nicht aus. Um die erlaubte Höchstgeschwindigkeit einzuhalten, muss man auch das Tachometer im Auge haben. Oder noch einfacher: Man lässt sich von Geschwindigkeits-Assistenzsystemen warnen, wenn das Tempolimit unbeabsichtigt überschritten wird.

¹Usain Bolt erreichte annähernd 45 km/h beim 100-Meter-Sprint.

Aber Vorsicht: Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit ist nicht immer die angepasste Geschwindigkeit.

2. Die richtige Wahl

In den folgenden Situationen innerorts ist besonders auf angepasste Geschwindigkeit zu achten:



Schlechte Sicht

Dunkelheit, Regen, blendende Scheinwerfer...

Je dunkler es ist, desto schwieriger sind unbeleuchtete Verkehrsteilnehmer frühzeitig zu erkennen. Wo eine Strassenbeleuchtung fehlt, ist ein dunkel gekleideter Fussgänger für den Autofahrer erst aus einer Distanz von rund 25 Metern wahrnehmbar. Bei 50 km/h beträgt der Anhalteweg aber 34 Meter (bei 1,5 Sekunden Reaktionszeit, trockener Fahrbahn und starker Bremsung) bzw. noch etwas mehr bei verzögerter Reaktion und nasser Fahrbahn. Die angepasste Geschwindigkeit liegt in diesem Falle rund 10 km/h unterhalb der Höchstgeschwindigkeit, bei 40 km/h. *«Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann; wo das Kreuzen schwierig ist, muss er auf halbe Sichtweite halten können.» (VRV Art. 4, Abs. 1)*

Unübersichtliche Situation

Hausecke, Kurve, verdeckte Sicht durch wartenden Bus, stehende Kolonne, parkierende Autos...

Ein zu nahe am Fussgängerstreifen parkierter Lieferwagen verdeckt die Sicht auf die vortrittsberechtigten Fussgänger/innen; zwischen der stehenden Autokolonne könnte ein Kind mit Fahrrad einbiegen; verdeckt hinter der Strassenbahn will eine ältere Person die Strasse queren... Wer aufmerksam ist, die möglichen Gefahren vorausahnt und bereits verlangsamt hat, kann solche Situationen entschärfen.

Enge Platzverhältnisse / dichter Verkehr

Innerorts teilt sich der motorisierte Verkehr die Strasse auch mit dem etwas langsameren Veloverkehr. Sind die Platzverhältnisse eng und bleibt wenig seitlicher Abstand zum Überholen/Kreuzen, schafft angepasstes Tempo die Voraussetzung für ein sicheres und entspanntes Nebeneinander.

Kinder und ältere Menschen

Kinder und Senioren kommen – aus unterschiedlichen Gründen – im Verkehr öfters an ihre Grenzen. Im Alter nimmt die Reaktionsfähigkeit ab. Es braucht etwas mehr Zeit, um das Verkehrsgeschehen korrekt einzuschätzen. Und die Sehfähigkeit kann auf unterschiedliche Art abnehmen: geringere Sehschärfe, kleineres Gesichtsfeld, Probleme beim Sehen in der Dunkelheit. Kinder können Geschwindigkeiten und Anhaltewege noch nicht richtig abschätzen und sind leicht ablenkbar. *«Besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird.» (SVG Art. 26, Abs. 2)* *«Er muss die Geschwindigkeit mässigen und nötigenfalls halten, wenn Kinder im Strassenbereich nicht auf den Verkehr achten.» (VRV Art. 4, Abs. 3)*

Strassenzustand

Bei welchem Tempo auf Sichtweite angehalten werden kann, hängt auch vom Strassenzustand ab. Bei nassen Strassen wird der Bremsweg bei 50 km/h um rund 2 Meter länger, bei Schnee um 26 Meter und bei Eis um 52 Meter. *«Er hat langsam zu fahren, wo die Strasse verschneit, vereist, mit nassem Laub oder mit Splitt bedeckt ist, besonders wenn Anhänger mitgeführt werden.» (VRV Art. 4, Abs. 2)*

Vortrittsregelungen

Vortrittsmissachtungen sind oft eine Folge der falschen Tempowahl. Wer mit angepasster Geschwindigkeit fährt, hat genügend Zeit, die Situation korrekt einzuschätzen und den Rechtsvortritt sowie die Vortrittsregelungen am Fussgängerstreifen und bei Kreiseleinfahrten zu beachten *«Vor der Einfahrt in einen Kreisverkehrsplatz (...) muss der Führer die Geschwindigkeit mässigen und den im Kreis von links herannahenden Fahrzeugen den Vortritt lassen.» (VRV Art. 41b, Abs. 1)*

Und last but not least ist eine angepasste Geschwindigkeit immer angezeigt im Bereich von Baustellen.

Gut fährt, wer weiss, wo 50 zu schnell ist!

Rechtliche Grundlagen

(Auszüge mit Bezug zur angepassten Geschwindigkeit)

Verkehrsregelnverordnung VRV Art. 4a

Allgemeine Höchstgeschwindigkeiten; Grundregel

¹ Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen:
a) 50 km/h in Ortschaften; b) 80 km/h ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen auf Autobahnen; c) 100 km/h auf Autostrassen;
d) 120 km/h auf Autobahnen.

Signalisationsverordnung SSV Art. 22

Höchstgeschwindigkeit

¹ Die Signale «Höchstgeschwindigkeit» (2.30) und «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1) nennen die Geschwindigkeit in Stundenkilometern (km/h), welche die Fahrzeuge auch bei günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen nicht überschreiten dürfen. (...)

Strassenverkehrsgesetz SVG Art. 26

Grundregel

¹ Jedermann muss sich im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet.

² Besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird.

SVG Art. 32

Geschwindigkeit

¹ Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-,

Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen.

² Der Bundesrat beschränkt die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen.

³ Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

VRV Art. 4

Angemessene Geschwindigkeit

¹ Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann; wo das Kreuzen schwierig ist, muss er auf halbe Sichtweite halten können.

² Er hat langsam zu fahren, wo die Strasse verschneit, vereist, mit nassem Laub oder mit Splitt bedeckt ist, besonders wenn Anhänger mitgeführt werden.

³ Er muss die Geschwindigkeit mässigen und nötigenfalls halten, wenn Kinder im Strassenbereich nicht auf den Verkehr achten.

⁴ Bei der Begegnung mit Tierfuhrwerken und Tieren hat er so zu fahren, dass die Tiere nicht erschreckt werden.

⁵ Der Fahrzeugführer darf ohne zwingende Gründe nicht so langsam fahren, dass er einen gleichmässigen Verkehrsfluss hindert.

VRV Art. 41b

Kreisverkehrsplätze

¹ Vor der Einfahrt in einen Kreisverkehrsplatz (...) muss der Führer die Geschwindigkeit mässigen und den im Kreis von links herannahenden Fahrzeugen den Vortritt lassen.

Das Wichtigste auf einen Blick

Zehn zu viel ist viel zu viel. 10 km/h mehr auf dem Tacho = doppeltes Todesrisiko für Fussgängerinnen und Fussgänger. Wer seine Geschwindigkeit anpasst, hat mehr Zeit, um mit den anderen Verkehrsteilnehmern zu kommunizieren und um auf Fehler von andern zu reagieren.

Darum:

- Signalisierte Höchstgeschwindigkeit nie überschreiten
- Hände weg vom Handy
- Geschwindigkeits-Assistenzsysteme einschalten / Tacho im Blick behalten (speziell nach Autobahn-/Ausserortsfahrt)
- Tempo situationsgerecht nach unten anpassen, besonders:
 - Bei schlechter Sicht oder schwierigen Strassenverhältnissen
 - Wenn Kinder oder ältere Menschen in der Nähe sind

Slow down – take it easy. Oder wie es The Royal Society for the Prevention of Accidents, Birmingham, sagt: «Give yourself time – there's no need to speed and you won't get there quicker.»

Vielen Dank für Ihr Interesse und Ihre Mithilfe!



Bitte senden Sie mir gratis folgende Broschüren:



Ex. Broschüre «Was sind schon 10 km/h mehr oder weniger?»



Ex. Broschüre «Zehn zu viel ist viel zu viel»
Die Auswirkungen von kleinen Tempounterschieden auf die Verkehrssicherheit und die Reisezeit. Die Geschichte von schnellLY und achtSAM.



Ex. Merkblatt «Sicheres Auto»
Im Merkblatt in Kreditkartengrösse erfahren Kaufinteressierte, auf welche vier Sicherheitserscheinungen es beim Kauf eines Neuwagens ankommt.



Ex. Broschüre «Sicher zu Fuss – dank Ihnen»
Die Broschüre richtet sich an die Autofahrenden. Was heisst «besondere Vorsicht» gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern?



Ex. Merkblatt «Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen»
Die Broschüre gibt Tipps zum Verhalten in Tempo-30-Zonen sowie Begegnungszonen und erläutert stichwortartig Rechte und Pflichten der Verkehrsteilnehmenden.



Der VCS interessiert mich – bitte senden Sie mir weitere Unterlagen.



Für Bestellungen über Internet
www.verkehrclub.ch/publikationen



Verkehrs-Club
der Schweiz

Für Mensch und Umwelt



Herausgeber
VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Aarberggasse 61
Postfach 8676
3001 Bern
Tel. 0848 611 611 (Normaltarif)
www.verkehrsclub.ch



www.slow-n-easy.ch

Impressum

© VCS Juni 2012;
Gesamtauflage: 25 000 Ex. dt., fr.;
Text: Urs Geiser, Michael Rytz;
Gestaltung und Bilder:
SONNEN Werbeagentur;
Druck: Ziegler Druck

Mit Unterstützung vom

Fonds für Verkehrssicherheit
Fonds de sécurité routière
Fondo di sicurezza stradale



NIMM DIR ZEIT GÖNN DIR SICHERHEIT!

Verkehrs-Club
der Schweiz



Für Mensch und Umwelt

Mehr Informationen zur Kampagne auf www.schnelly.ch

Institution

Vorname

Name

Adresse

PLZ/Ort

Tel.

E-Mail

Nicht frankieren
Ne pas affranchir
Non affrancare

Geschäftsantwortsendung Invio commerciale-risposta
Envoi commercial-réponse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Verkehrssicherheit
Postfach 8676
3001 Bern