

Geschwindigkeitsbeschränkungen ausserorts?

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen**

Band (Jahr): **41 (1968)**

Heft 10

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-517943>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Geschwindigkeitsbeschränkungen ausserorts?

1. Auswirkungen der Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts auf das Unfallgeschehen

Eine der in ihren praktischen Auswirkungen umstrittensten Massnahme zur Hebung der Verkehrssicherheit ist der Erlass von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) hat bereits 1964 die Auswirkungen der im Jahre 1959 gesamtschweizerisch eingeführten allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts auf das Unfallgeschehen untersucht.

Auf 70 ausgewählten Innerortsstrecken ergaben sich in der Vergleichsperiode (1961) gegenüber dem Jahre 1958 (vor der Geschwindigkeitsbeschränkung) eine im Verhältnis zur gesamtschweizerischen Erhöhung der Unfallzahlen um 8,8 % geringere Zunahme der polizeilich registrierten Unfälle. Noch deutlicher wird das Ergebnis, wenn man die Schwere der Unfälle vergleicht: die Unfälle mit Personenschaden haben auf den untersuchten Strecken um 2,8 % abgenommen, obwohl gesamtschweizerisch eine Zunahme um 19,6 % festzustellen war. Die Zahl der verletzten Personen nahm um 11,7 % ab, bei einer gesamtschweizerischen Steigerung um 21,6 %, und die Zahl der Todesopfer schliesslich ging gar um 16,1 % zurück, bei einer gesamtschweizerischen Zunahme um 22,5 %.

Mit diesen Erhebungen konnte nachgewiesen werden, dass die Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts einen deutlichen positiven Einfluss auf die Entwicklung von Zahl, wie insbesondere Schwere der Unfälle ausübt.

2. Beachtung der Geschwindigkeitsbeschränkungen

Aus der Erkenntnis, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts einen günstigen Einfluss auf das Unfallgeschehen ausüben, ist der Beachtung dieser Geschwindigkeitsbeschränkungen die notwendige Aufmerksamkeit zu schenken. Eine Entwertung dieser Massnahme muss mit allen Mitteln verhindert werden.

Um genaue Angaben zu erhalten, wurden 1966 auf acht Innerorts- und elf Ausserortsstrecken Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Einerseits wurde die Beachtung der Geschwindigkeitsbeschränkungen und andererseits die Höhe der signalisierten Höchstgeschwindigkeiten überprüft. Ein guter Beachtungsgrad ist nur dort zu erwarten, wo die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten und die gegebenen Strassenverhältnisse aufeinander abgestimmt sind.

Zusammenfassend konnte auf Grund der durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen festgestellt werden, dass in gewissen Fällen der Befolgung der Signale durch Aufklärung und besonders Kontrollen bessere Nachachtung verschafft werden muss. Ebenso erforderlich ist jedoch, dass die Höhe der signalisierten Höchstgeschwindigkeit im Einklang mit den vorhandenen Strassenverhältnissen stehen muss. Nur mit der Erfüllung beider Postulate wird es gelingen, die Beachtung der Geschwindigkeitssignalisation dauernd zu gewährleisten.

3. Auswirkungen der Geschwindigkeitsbeschränkung ausserorts

Nachdem sich die Einführung allgemeiner Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts als segensreich erwiesen hat, wird immer wieder die Auffassung vertreten, mit der gleichen Massnahme liesse sich auch ausserorts erfolgreich Unfallverhütung betreiben.

Zu viele Gründe sprechen aber gegen eine generelle Beschränkung der Geschwindigkeit für Ausserortsstrecken. Nach übereinstimmenden verkehrstechnischen Erkenntnissen können hier nur gezielte, also örtliche, oder allenfalls zeitliche Massnahmen Erfolg haben.

Eine entsprechende Untersuchung der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) soll zur Lösung dieses Problems beitragen. Dreizehn Strassenabschnitte, Gemischtverkehr- und Autostrassen (nicht richtungsgetreunt) wurden auf die Merkmale Geschwindigkeit, Verkehrsbelastung und Unfallgeschehen untersucht. Anhand sogenannter «Vorher-Nachher»-Vergleiche konnte der Einfluss von Geschwindigkeitsbeschränkungen ausserorts auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit dargestellt werden.

Vergleichende Geschwindigkeitsmessungen ergaben, dass sich der Verkehrsfluss nach der Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung beruhigt. Die mittleren Geschwindigkeiten und die Streuungen werden durch die Signalisation von Höchstgeschwindigkeiten vermindert. Mit andern

Worten: der Anteil der Fahrer, die Durchschnittsgeschwindigkeiten einhalten, wird erhöht, sehr hohe Geschwindigkeiten werden weitgehend eliminiert. So konnte beispielsweise auf einer zweispurigen Strasse mit gemischtem Verkehr nach Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h ein Rückgang der mittleren Geschwindigkeit um 12 % auf 82 km/h und der Streuung um 23 % auf 9 km/h beobachtet werden.

Auch ohne speziell verstärkte Polizeikontrollen wurden die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten auf den untersuchten Strecken unter Berücksichtigung einer Toleranz von 10 km/h gut beachtet. Die Übertretungen konzentrierten sich auf einen engen Geschwindigkeitsbereich. Dieses Resultat ist zur Hauptsache auf eine den Strassen- und Verkehrsverhältnissen angepasste Signalisation der Höchstgeschwindigkeit zurückzuführen.

Bei vier Ausserortsstrecken, auf denen während der verglichenen Zeitperioden keine baulichen Veränderungen vorgenommen wurden, konnten die Auswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf das Unfallgeschehen direkt nachgewiesen werden. Die Zahl der von der Polizei registrierten Unfälle pro 1 Million Fahrzeugkilometer wurde nach Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung um ca. $\frac{1}{3}$, jene der verunfallten Personen (Verletzte, Tote) um ca. $\frac{3}{4}$ reduziert. Dieses Ergebnis verdeutlicht die schon öfters beobachtete Tendenz, dass durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen insbesondere die Schwere der Unfälle reduziert wird. Damit ist ein Ziel der Unfallbekämpfung — Verminderung der schweren Unfälle — auf den untersuchten, zum Teil besonders unfallgefährdeten Strecken erreicht worden.

Auf Grund dieser Erkenntnisse muss die Geschwindigkeitsbeschränkung ausserorts als ein wirksames Mittel zur Unfallbekämpfung betrachtet werden. Sie ist insbesondere auf örtlich begrenzten, in sich abgeschlossenen, besonders unfallgefährdeten Strecken vorzunehmen.

BfU



Eidgenössisches Militärdepartement — Dienststelle für Information

Anmeldung zur Rekrutierung als Führer eines Militär-Motorfahrzeuges

Das Eidgenössische Militärdepartement teilt mit:

Die Stellungspflichtigen des Jahrganges 1950 sowie die anlässlich einer früheren Aushebung zurückgestellten Stellungspflichtigen, die sich als Motorfahrer, Panzersoldaten, Schützenpanzerbesatzungsleute, Strassenpolizeisoldaten oder Motorradfahrer ausheben lassen möchten, sind gebeten, sich möglichst bald bei ihrem Sektionschef oder beim Kreiskommando anzumelden. Anmeldeberechtigt sind Jünglinge, die im Zivilleben Gelegenheit zum Führen eines Motorfahrzeuges haben.

Die zukünftigen Militär-Motorfahrzeugführer haben folgende besondere Bedingungen zu erfüllen: Erwerb des Führerausweises, Kategorie a, b, c, d oder e (Motorradfahrer Kategorie f, g oder k), vor Beginn der Rekrutenschule oder mindestens Besitz des Lernfahrausweises am Aushebungstag. Für Strassenpolizeisoldaten ist auch der Führerausweis, beziehungsweise Lernfahrausweis Kategorie f, g oder k zulässig. Zudem haben die sich als Motorfahrer, Panzersoldaten, Schützenpanzerbesatzungsleute und Strassenpolizeisoldaten meldenden Stellungspflichtigen vor der Rekrutierung eine psychotechnische Fachprüfung zu bestehen.

Bei dieser Gelegenheit sei mitgeteilt, dass Dienst-Geländepersonenwagen (Land-Rover, Jeep) und Motorräder nicht mehr verkauft werden.

Bern, 5. September 1968