

Jahres-Medienkonferenz 2025

Tempo 30 ist der Schlüssel zur Lebensqualität

Referat von Jelena Filipovic, Co-Präsidentin VCS Schweiz

Es gilt das gesprochene Wort.

Was ist Verkehr? Verkehr sind Velos, Busse und Trams. Autos sind Verkehr, ebenso Lieferwagen. Auch Menschen, die zu Fuss unterwegs sind, sind Teil des Verkehrs. Diese Auffassung widerspricht sowohl den geläufigen Auffassungen als auch der aktuell gültigen Hierarchie auf der Strasse. Denn da steht in aller Regel der motorisierte Individualverkehr als Synonym für den Verkehr.

Für den VCS steht fest: Soll Verkehr menschen-, umwelt- und klimagerecht ausgestaltet sein, muss ein Umdenken stattfinden und es braucht entsprechende Massnahmen. Tempo 30 ist die Lösung für zahlreiche Herausforderungen – gewissermassen die «eierlegende Wollmilchsau». Aktuell droht dieser wirksamen und vergleichsweise kostengünstigen Massnahme allerdings allerlei Ungemach.

Eine Motion von FDP-Nationalrat Peter Schilliger will die Einführung von Tempo 30 erschweren. Sein Hauptargument ist die Einhaltung einer sogenannten «Strassenhierarchie», die Durchfahrtsstrassen als verkehrsorientiert und entsprechend Tempo-50-würdig definiert.

Jedoch ist die Strassenhierarchie bereits heute – und durchaus auch auf verkehrsreichen Strassen mit Tempo 30 – Realität. Dafür braucht es also keine neuen Gesetze. Zweitens ist aus Sicht des VCS eine solche Hierarchie ganz grundsätzlich zu überdenken: impliziert sie doch, dass der motorisierte Verkehr wichtiger ist als andere Verkehrsmittel und entsprechend auf diesen Strassen bevorzugt behandelt werden muss.

Die Motion Schilliger mündet in einen Auftrag an den Bundesrat. Es ergäbe sich eine nationale gesetzliche Regelung, welche die Einführung von Tempo 30 auf gewissen Strassen erschweren oder gar verunmöglichen würde – obwohl diese Strassen in die Zuständigkeit der Gemeinden oder Kantone fallen. Das würde die Autonomie der Gemeinden (und Kantone) empfindlich einschränken – überdies bei einem Thema, von dem nur sie direkt betroffen sind.

Obwohl ein solches Gesetz noch hängig ist, zeigen sich bereits erste Auswirkungen. So werden im Kanton Bern in vorauseilendem Gehorsam Tempo-30-Vorhaben mit Blick auf die Motion Schilliger gestoppt. Betrachtet man die grossartigen Errungenschaften einer simplen und günstigen Massnahme wie Tempo 30, ist ein solcher Entscheid fatal. Auch in verschiedenen Kantonen laufen derzeit Initiativen zur Einschränkung von Tempo 30, so etwa in Zürich, Genf, Basel und Luzern.

Für Lärmschutz und Sicherheit, ...

Gerne erläutere ich Ihnen die wichtigsten Effekte von Tempo 30:

Absolut zentral ist Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme. Über eine Million Menschen in der Schweiz sind von übermässigem Verkehrslärm betroffen. Das hat Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen und verursacht hohe Kosten. Sind Autos mit Tempo 30 statt mit Tempo 50 unterwegs, nimmt der Lärm um rund 3 Dezibel ab. Das entspricht in der

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

akustischen Wahrnehmung einer Halbierung des Verkehrs. Zusätzlich nehmen die besonders störenden Lärmspitzen überproportional ab.

Ebenso wichtig ist Tempo 30 für die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Mit Tempo 30 lassen sich mindestens ein Drittel der schweren Verkehrsunfälle verhindern. Kommt es dennoch zu Kollisionen, sind sie oftmals weniger folgeschwer, weil sich der Anhalteweg gegenüber Tempo 50 halbiert. Am meisten profitieren von Tempo 30 die Fussgängerinnen und Fussgänger, Velo- und Motorradfahrende, Seniorinnen und Senioren sowie die Kinder auf ihren Schulwegen oder in der Freizeit. Besonders gross ist das Potenzial zur Verringerung der Opferzahlen auf Durchfahrtsstrassen.

... und als Anti-Stau-Massnahme

Tempo 30 unterstützt auch die dringend nötige Förderung des Veloverkehrs. Dass es ein Umdenken braucht, hat jüngst die Abstimmung über den masslosen Autobahn-Ausbau gezeigt: Das Velo ist ein probates Mittel gegen mit Autos verstopfte Quartiere. 63 % aller Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sind kürzer als 10 Kilometer, mehr als 4 von 10 Autofahrten sogar kürzer als 5 Kilometer. Und damit sind insbesondere letztere perfekt fürs Velo. Und man weiss wiederum, dass Temporeduktionen dazu beitragen, Menschen dazu zu ermutigen, (mehr) Velo zu fahren, da das (subjektive) Sicherheitsempfinden steigt.

Damit wird das Teilen der Strassen – für jede Art von Verkehr! – gefördert. Ebenso ist der Verkehr bei Tempo 30 flüssiger als bei Tempo 50 und wirkt dem Stauproblem entgegen. Die Wartezeiten bei Fussgängerquerungen nehmen ab; auch für Autolenkende. Tempo 30 bewährt sich deshalb ganz besonders auch auf Hauptstrassen und wirkt dort stauvermindernd.

Zudem: Mit jeder Autofahrt, die durch flächeneffizientere Fortbewegungsmittel (zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV) ersetzt wird, erhöht sich die Kapazität der Strasse. Die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) hält in ihrem Forschungsbericht von 2019 fest: «Auf die Leistungsfähigkeit (maximale Anzahl Fahrzeuge pro Stunde) hat eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h meistens keinen massgeblichen Einfluss. (...) innerorts liegt die maximale Leistungsfähigkeit üblicherweise bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/h.»

Tempo 30 hat überdies das Potenzial, die sehr hohen externen Kosten des motorisierten Verkehrs zu senken. Dazu gehören Gesundheitskosten in Folge von Lärm oder Unfällen ebenso wie Umweltschäden. Tempo 30 hat also einen volkswirtschaftlichen Nutzen; aber auch einen ökonomischen Gewinn, etwa weil Wohnquartiere und Wohnanlagen entlang von Verkehrsachsen attraktiver werden. Ortszentren profitieren und der öffentliche Raum kann vielseitiger und intensiver genutzt werden. Und dies bei moderaten Kosten, da Tempo 30 nicht zwingend bauliche Massnahmen benötigt.

Aus Sicht des VCS besteht also hinsichtlich Tempo 30 im laufenden Jahr auf allen politischen Ebenen Handlungsbedarf. Wir werden uns allenthalben und mit Verve für Tempo 30 engagieren, denn die momentanen Begehren und Angriffe gehen klar in die falsche Richtung. Sie gefährden wertvolle und essenzielle Errungenschaften für die Lebensqualität der Schweizer Bevölkerung. Denn Tempo 30 – aber eigentlich jede Form der Tempobeschränkung – hat ausnahmslos positive Effekte.