

## Verkehrspolitische Schwerpunkte des VCS

Bern, 2. Mai 2024

# Erfolgsmodell «Tempo 30» nicht gefährden

Referat von Isabelle Pasquier-Eichenberger, VCS-Vizepräsidentin

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Tempo 30 vereint viele Vorteile für die Bevölkerung und die Verkehrsteilnehmenden; und es hat sich seit Jahren bewährt. Dort, wo Tempo 30 eingeführt wurde, ist die Zahl an schweren Unfällen um mehr als 38 Prozent<sup>1</sup> gesunken. Tempo 30 erhöht also die Verkehrssicherheit – aber nicht nur dies: Das Bundesgericht attestierte Tempo 30 ausdrücklich eine wirksame und kostengünstige Wirkung bei der Lärmbekämpfung an der Quelle. Der Effekt ist derselbe, wie wenn die Verkehrsmenge halbiert würde. Ausserdem macht Tempo 30 Ortszentren attraktiver: Velofahrerinnen und Fussgänger fühlen sich deutlich wohler und es macht mehr Spass, sich umweltfreundlich und gesund fortzubewegen.

Die Nachteile von Temporeduktionen sind dabei meist kleiner als befürchtet. Der Zeitverlust liegt im Mittel bei rund zwei Sekunden pro 100 Meter. Auf einer drei Kilometer langen Autofahrt kommt man also etwa eine Minute langsamer voran – so lange dauert auch ein Stopp an der Ampel.

Tempo 30 steht auch nicht im Widerspruch zu einem attraktiven Angebot des öffentlichen Verkehrs. Dank Tempo 30 gelangt die Kundschaft sicher zu Fuss zu den Haltestellen und der Bus bleibt seltener im Stau stehen. Die geringe Fahrzeitverlängerung – rund 15 Sekunden je km – fällt kaum ins Gewicht. Dies bestätigen auch die Erfahrungen, welche man beispielsweise in Fribourg machte: dort wurde vor gut einem halben Jahr Tempo 30 grossflächig eingeführt. Fazit: Die ÖV-Fahrten dauern nur vereinzelt etwas länger; und überdies nur in minimalem Rahmen.

Tempo 30 wird im Wohnquartier immer häufiger zum Qualitätsstandard. Aber auch auf Ortsdurchfahrten hat sich Tempo 30 bewährt: besonders in urbanen und dichten Siedlungsräumen ist die positive Wirkung besonders hoch – Tempo 30 wird darum auch vom Schweizerischen Städteverband unterstützt.

Doch die Debatten in den Kantonen und in den Eidgenössischen Räten laufen derzeit in eine andere Richtung. Immer wieder wird Tempo 30 infrage gestellt. Per bürgerlicher Motion sollen die Kantone, Städte und Gemeinden in ihrer Hoheit beschnitten werden, Tempo-30 zu erlassen. Dies, obwohl der Bundesrat den Behörden vor Ort einen umsichtigen und verantwortungsvollen Umgang mit Tempobeschränkungen attestierte.

Und der nächste politische Handstreich liess nicht lange auf sich warten: Der Nationalrat hiess einen Antrag gut, nach welchem Temporeduktionen auf Ortsdurchfahrten erst gar nicht mehr möglich wären – sofern Tempo 30 zum Zweck des Lärmschutzes eingeführt werden sollte. In dieser Frage ist der Ständerat nun am Zug. In der Sommersession wird sich zeigen, ob die kleine Kammer mit mehr Vernunft und Empathie für die mehr als eine Million lärmbedrohter Menschen hierzulande ans Werk geht. *Affaire à suivre.*

Der VCS wünscht sich eine Versachlichung der Diskussion. Die Kantone und Städte sollen aufgrund ihrer Bedürfnisse die zweckmässigen Lösungen umsetzen können und nicht durch eine starre nationale

---

<sup>1</sup> Quelle: Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU [Download](#)

Regelung daran gehindert werden. Sollten die Eidgenössischen Räte bei der Debatte über das Umweltschutzgesetz beschliessen, Tempo 30 zum Schutz der Bevölkerung vor Strassenlärm zu verunmöglichen, bräuchte es eine Korrektur. Die Möglichkeit eines Referendums wird bereits diskutiert.