

## Jahresmedienkonferenz «VCS fordert Neuausrichtung der Strassenbaupolitik» Montag, 16. Januar 2023, Bern

### 30 ist das neue 50

**Ruedi Blumer, Präsident VCS Schweiz, Kantonsrat SP/SG**

Es gilt das gesprochene Wort.

Tiefere Geschwindigkeiten haben direkte Auswirkungen auf die Wohn- und Lebensqualität und die Belegung des öffentlichen Raums. Sie laden ein, vermehrt zu Fuss zu gehen oder Velo zu fahren; aber auch zum Verweilen und zur Begegnung. 1997 lancierte der VCS die Initiative «Strassen für alle» und brach damit zum ersten Mal eine Lanze für Tempo 30 innerorts. Obwohl die Initiative 2001 deutlich abgelehnt wurde, hatte sie Signalwirkung und setzte den Prozess zur Errichtung von Tempo 30 Zonen in Gang. Heute leben rund 40 Prozent der Schweizer Bevölkerung an einer Tempo-30-Zone und profitieren von Wohnqualität und Sicherheit im direkten Umfeld. Und es werden täglich mehr.

In vielen Gemeinden hat sich dank des VCS und seinen Sektionen die flächendeckende Einführung von Tempo 30 etabliert und bewährt. Bereits seit 1986 schreibt die Lärmschutzverordnung vor, dass überall dort, wo die Lärmgrenzwerte überschritten werden, Massnahmen an der Quelle zur Reduzierung des gesundheitsschädigenden Lärms ergriffen werden müssen. Tempo 30 ist die wirkungsvollste und günstigste Massnahme gegen Lärm: rund drei Dezibel weniger als bei Tempo 50. Die gleiche Wirkung hätte eine Halbierung der motorisierten Verkehrsmenge. Auch das Bundesgericht bestätigte die Einführung von Tempo 30 in seiner Rechtsprechung als wirtschaftlich tragbare und wirksame Massnahme zur Bekämpfung von Strassenlärm.

Die Vorteile von Tempo 30 liegen auf der Hand: Velofahrerinnen und Velofahrer fühlen sich dank kleineren Tempodifferenzen bedeutend sicherer. Für Fussgängerinnen und Fussgänger macht Tempo 30 das Queren der Strasse einfacher und sicherer. Das Verkehrssystem wird fehlertoleranter, das Verkehrsgeschehen entspannt sich und ist gegenüber Kindern und älteren Menschen rücksichtsvoller. Es passieren weniger und vor allem weniger schwere Unfälle. Der Energieverbrauch und die Schadstoffbelastung gehen ebenfalls zurück.

Anfang Jahr ist eine wichtige Neuerung in Kraft getreten, für die sich der VCS seit langer Zeit einsetzt: Gemeinden können Tempo 30 einfacher einführen. Neu kann auf allen nicht verkehrsorientierten Strassen auf das aufwändige Gutachten verzichtet werden, was eine schnellere und kostengünstige Einführung von Tempo 30 ermöglicht. Zudem lässt die Signalisationsverordnung SSV die Einführung von Tempo-30-Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität zu. Für Gemeinden wird es somit einfacher, ihre Bevölkerung vor Lärm zu schützen, die Schulwege sicherer zu machen oder die Attraktivität des öffentlichen Raums zu erhöhen.

Auf verkehrsorientierten Strassen im dichten Siedlungsgebiet kommt Tempo 30 allerdings noch viel zu selten zur Anwendung. Dort also, wo sich besonders viele Velofahrerinnen, Fussgänger und Autofahrerinnen den Strassenraum teilen. Ausgerechnet dort, wo sich die meisten schweren Unfälle ereignen, und dort, wo die grössten Lärmemissionen entstehen. Leider bestehen nach wie vor rechtliche Hürden, sodass Tempo 30 nicht überall möglich ist, wo dies zweckmässig wäre. Doch inzwischen wird in der Fachdiskussion Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit immer stärker in Frage gestellt. Auch der Städteverband hat im Dezember 2022 gefordert, dass Tempo 30 in den Städten zur Norm wird.

**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](http://www.verkehrsclub.ch), [vcs@verkehrsclub.ch](mailto:vcs@verkehrsclub.ch)

Automobil- und Wirtschaftsverbände sowie bürgerliche Parteien wehren sich gegen Tempo 30. Neu haben sie den Schutz des öffentlichen Verkehrs entdeckt und behaupten, Tempo 30 schade dem ÖV. Während der vielseitige Nutzen von Geschwindigkeitsreduktionen also belegt ist, stehen nun die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr oft im Mittelpunkt der Diskussionen.

Der VCS hat eine Grundlagenstudie in Auftrag gegeben, die den aktuellen Stand der Forschung und die Planungspraxis zu den Auswirkungen von Tempo 30 auf den öffentlichen Verkehr untersucht. Erforscht wird insbesondere, ob Tempo 30 Auswirkungen auf die Fahrzeit des ÖV hat und dessen Attraktivität schmälert.

Das Fazit ist eindeutig: Tempo 30 als Norm innerorts bringt eine ganze Menge von Vorteilen: Weniger Lärm und damit auch mehr Möglichkeiten zum verdichteten Bauen, mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, weniger Energieverbrauch, weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoss, weniger Schadstoffemissionen, besserer Verkehrsfluss, weniger Stop and Go, weniger Pneu-Abrieb von Gummipartikeln.

Und vor allem wird Tempo 30 – wenn die Verärgerung einiger Zeitgenossen dereinst überwunden ist – zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens führen, was bedeutet, dass immer mehr Leute zu Fuss gehen, Velo und öV nutzen, Carpooling und Co-Working-Spaces entdecken oder zumindest Teilzeit im Home-Office arbeiten.

Und innovative, zukunftsorientierte Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber werden ihren Mitarbeitenden neben flexiblen Arbeitszeiten vermehrt Velos und öV-Abos statt Autoparkplätze zur Verfügung stellen.