



Geschwindigkeiten für lebenswerte Städte

30 km/h wird zur Norm, 50 km/h zur Ausnahme

In ganz Europa gewinnt Tempo 30 an Bedeutung. Immer mehr Städte – in Skandinavien, Frankreich, Österreich, Spanien, Belgien und auch in den Niederlanden – führen auf ihrem Gebiet Tempo 30 ein. Angesichts der unbestreitbaren Vorteile, die dieses neue Temporegime mit sich bringt, ist diese Entwicklung ein klarer Trend, der auch vor unseren Landesgrenzen nicht Halt machen wird.

Die Situation in der Schweiz

Ab 1. Januar 2023 können Tempo-30-Zonen auf «nicht verkehrsorientierten Strassen» ohne Gutachten eingerichtet werden. Die Städte begrüßen diese Entscheidung des Bundesrates. Diese Massnahme geht aber nicht weit genug, da ein Bericht über die Verhältnismässigkeit von Tempo-30-Zonen weiterhin erstattet und die Anordnung einer Tempo-30-Zone nach wie vor verfügt und veröffentlicht werden muss. Ausserdem sind die Hauptverkehrsachsen (oder «strukturierenden Strassen») von dieser Änderung nicht betroffen. Im Kontext der urbanen Innenentwicklung ist die Unterscheidung zwischen «verkehrsorientierten Strassen» und «nicht verkehrsorientierten Strassen» fragwürdig. Manche «verkehrsorientierten Strassen» befinden sich in oder nahe an den Stadtzentren oder an Orten mit besonderen Vortrittsbedürfnissen (Schulen, Krippen oder Heime), in Wohngebieten oder schlicht in öffentlichen Räumen, die stark von Menschen frequentiert werden. Dass «verkehrsorientierte Strassen» primär auf die Bedürfnisse des Motorfahrzeug-Verkehrs auszurichten sind, steht somit den vielfältigen Anforderungen, die Stadtstrassen erfüllen müssen, diametral entgegen. Die Einführung von Tempo 30 auch auf solchen Strecken muss erleichtert werden.

«Tempo-30-Zone» oder «Tempo-30-Strecke»?

Eine **Tempo-30-Zone** hebt jede Hierarchie zwischen den Strassen auf. Es gilt Rechtsvortritt und sie erlaubt die Einrichtung von Fussgängerstreifen nur unter bestimmten Bedingungen (Nähe einer Schule oder eines Altersheims). Sie wird im Geist des Miteinanders so gestaltet, dass sie für den Durchgangsverkehr unattraktiv ist. Eine **Tempo-30 Strecke** behält ihren übergeordneten Charakter. Sie bleibt gegenüber sekundären Strassen prioritär, erlaubt die Einrichtung von Fussgängerstreifen und muss nicht anders gestaltet werden als eine Strecke mit Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. In den angrenzenden Strassen können Anpassungen vorgenommen werden, um der Gefahr des Ausweichverkehrs zu begegnen. Seit dem 1. Januar 2023 darf der Abschnitt einer «verkehrsorientierten Strasse», dessen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt ist, in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.





Tempo 30 auch auf Hauptachsen

Um den öffentlichen Raum aufzuwerten und die Städte wieder lebenswerter zu machen und gleichzeitig das Gewerbe zu fördern, ist die Einführung von Tempo 30 auf Hauptachsen eine sinnvolle Massnahme. Mehrere Gründe sprechen dafür:

- **Raum:** Die Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ermöglicht es, die Fahrbahnbreite zu verringern und dadurch wertvollen Raum zu schaffen. So steht für Fuss, Velo und ÖV mehr Raum zur Verfügung und Platz kann für zusätzliche Grünelemente für ein ausgeglicheneres Stadtklima und Biodiversität geschaffen werden. Davon profitieren sowohl die Einwohnerinnen und Einwohner der Städte als auch die Menschen, die sich dort täglich bewegen und das Gewerbe.
- **Lärmschutz:** Die Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h erzeugt eine Lärmreduktion an der Quelle, die einer theoretischen Reduktion des Verkehrs um die Hälfte entspricht. Diese Massnahme ermöglicht es, sich den in der Lärmschutzverordnung (LSV) vorgeschriebenen Grenzwerten der Lärmimmissionen anzunähern und hat besonders nachts eine grosse Wirkung, wenn sowohl die Empfindlichkeiten der Anwohnenden als auch die gefahrenen Geschwindigkeiten höher sind.
- **Sicherheit:** Durch die erhebliche Reduktion der Reaktionszeit und des Bremswegs kann mit dem Übergang von 50 auf 30 km/h etwa ein Drittel der schweren Unfälle vermieden werden. Tempo 30 führt zudem dazu, dass Schulwege, die auch entlang von verkehrsorientierten Strassen verlaufen, sicherer werden. Schulkinder müssen möglichst sicher zu Fuss oder mit dem Velo den Schulweg absolvieren können.

- **Luftqualität:** Temporeduktionen führen zu einer Verringerung des Schadstoffausstosses und tragen somit zu einer besseren Luftqualität bei.
- **Verkehrsfluss:** Bei 30 km/h nehmen die Anzahl und das Ausmass der Beschleunigungs- und Bremsmanöver der Autolenkenden ab, wodurch der rollende Verkehr flüssiger wird. Die Einmündung via Seitenstrassen wird bei niedrigeren Geschwindigkeiten erleichtert, die Kapazität des MIV-Netzes erhöht.
- **Koexistenz:** Bei Tempo 30 werden Querungen für den Fussgängerverkehr sicherer, das Gehen entlang der Strasse angenehmer. Die Menschen zu Fuss finden grössere Zeitlücken für die Querung der Strasse vor. Um Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen das Queren zu erleichtern, können Fussgängerstreifen immer noch dort markiert werden, wo sie sinnvoll sind, bspw. in der Nähe von Schulen oder Heimen. Das Velo gewinnt an Attraktivität dank der ruhigeren Koexistenz mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV).
- **MIV:** Die Einführung von Tempo 30 kann zeitweise zu geringen Zeitverlusten für den MIV führen. Die tatsächliche Durchschnittsgeschwindigkeit der Autos liegt in der Stadt aber bereits jetzt die meiste Zeit deutlich unter 50 km/h. Die Automobilisten profitieren zudem von einem besseren Verkehrsfluss und von einer erhöhten Sicherheit.

Zusammenfassend ist die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf den Hauptachsen eine sehr kostengünstige Massnahme, die es ermöglicht, die externen Kosten des Verkehrs deutlich zu senken. Zugleich wird die Lebens- und Aufenthaltsqualität für Menschen zu Fuss und auf dem Velo stark erhöht.



Öffentlicher Verkehr

Sofern er nicht über eine eigene Infrastruktur (unabhängige Bahnkörper) verfügt, ist der öffentliche Verkehr (ÖV) von der Temporeduktion von 50 auf 30 km/h auf Hauptachsen ebenfalls betroffen.

Je nach Grösse der Städte und der Raum und Verkehrsverhältnisse sind die Bedingungen für den ÖV in den Städten unterschiedlich. Die Vielfalt in Infrastruktur und Betrieb macht den Dialog mit der Branche umso wichtiger. So können spezifische Lösungen für jede Stadt gefunden werden. Allfällige Zeitverluste für den ÖV können dank Massnahmen (s. unten) abgefedert werden. Die Netzhierarchie ist dagegen nicht gefährdet, die betroffenen Achsen behalten ihren übergeordneten Charakter und ihre Verkehrskanalisierungsfunktion bei.

Der ÖV stellt eine der drei Säulen einer nachhaltigen Mobilität dar: Zusammen mit dem Zu-Fuss-Gehen und dem Velofahren bildet er eine «Umweltallianz». Die SKM setzt sich dafür ein, ein attraktives und hochwertiges ÖV-Angebot aufrechtzuerhalten und auszubauen, ein Verkehrsangebot, das nur wenig Raum beansprucht und die Umwelt vergleichsweise wenig belastet. In der Debatte über die Frage des Tempo-30-Regimes geht oft vergessen, dass die Staus, die von einem wenig flächeneffizienten MIV verursacht werden, das Haupthindernis eines guten Funktionierens des ÖV darstellen.

Lösungen zur Abfederung der Auswirkungen von Tempo 30 auf den ÖV auf Hauptverkehrsachsen sind vorhanden und können im jeweiligen Fall abgestimmt angewandt werden:

- Der **Vorrang des ÖV** gegenüber dem MIV kann systematisch erhöht werden: Vorrang bei Lichtsignalen, eigene Trassen, Aufhebung von Kreuzungen, Haltestellen auf der Fahrbahn, Reduktion des MIV dank Verkehrslenkung und -management, etc. Mit konsequenten Busbevorzugungsmassnahmen kann eine Effizienzsteigerung für den Bus auch mit Tempo 30 erreicht werden;
- Die Städte können auf horizontale und vertikale **bauliche Massnahmen** (Buchten bzw. Schwellen) sowie auf alle anderen verkehrsberuhigenden Massnahmen verzichten, die den ÖV auf den auf 30 km/h beschränkten Hauptachsen behindern;
- Die Höchstgeschwindigkeit kann **je nach Tageszeit** variieren, besonders in einer Übergangszeit;

- Tempo 30 - respektive Ausnahmen davon - können gezielt **auf bestimmten Streckenabschnitten** eingeführt werden und nicht zwingend auf der gesamten Strecke einer bestimmten ÖV-Linie;
- Sollte der Übergang zu Tempo 30 zusätzliche Kosten für den ÖV verursachen, was von Fall zu Fall geprüft werden muss, muss im Dialog mit den verschiedenen Akteuren eine Lösung zur Finanzierung gesucht werden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass eine harmonische Koexistenz zwischen Tempo 30 auf Hauptachsen und einem gut funktionierenden ÖV durchaus möglich ist. Städte und ÖV werden weiterhin Hand in Hand an einer nachhaltigeren urbanen Mobilität arbeiten. Auch wenn Tempo 30 zur Norm wird, bleibt die Möglichkeit erhalten, auf bestimmten Achsen ausnahmsweise Tempo 50 zuzulassen. Zudem muss jede Änderung des Geschwindigkeitsregimes gut in das urbane Umfeld und das bestehende Verkehrssystem integriert werden.

Position des SSV

Der Vorstand des Schweizerischen Städteverbandes hat ein [Positionspapier](#) zum Thema urbane Entwicklung und Lärmschutz verabschiedet, das den Fokus auf Wohlbefinden, Fortschritt und Wohlstand in der Stadt legt. Der Strassenverkehrslärm ist daher an seiner Quelle gemäss Verursacherprinzip einzuschränken. In diesem Rahmen wird folgende Forderung gestellt:

Der Städteverband fordert, dass die Städte Tempo 30 generell rasch, einfach und situativ angepasst auf allen Strassen einführen können, denn es ist die einfachste, kostengünstigste und wirkungsvollste Massnahme, um den Lärmschutz für die Anwohnenden zu verbessern. Diese Massnahme der Temporeduktion erhöht zudem die Sicherheit für alle Menschen auf der Strasse, steigert die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der öffentlichen Räume.

Forderung der SKM

Angesichts der offensichtlichen Vorteile, welche Tempo 30 auch auf den Hauptachsen mit sich bringt, fordert die SKM eine **Umkehrung des herrschenden Grundsatzes punkto Geschwindigkeit in der Stadt**, indem Tempo 30 zur Norm und Tempo 50 zur Ausnahme wird.