



Tempo 30 im Fokus

Tempo 30 für mehr Verkehrssicherheit

Weniger schwere Unfälle

Tempo 30 bietet ein enormes Potenzial für die Verkehrssicherheit. Rund 60 % aller schweren Verkehrsunfälle passieren in der Schweiz innerorts. Allein auf Tempo-50-Strecken innerorts werden jährlich 1900 Personen schwer verletzt, 80 kommen ums Leben. Mindestens ein Drittel dieser schweren Unfälle liesse sich durch eine sicherheitsorientierte Einführung von Tempo 30 verhindern.

Geschwindigkeit als Risikofaktor

Die Geschwindigkeit ist ein entscheidender Faktor bei der Entstehung von schweren Verkehrsunfällen. Mit steigender Geschwindigkeit nehmen die Unfallwahrscheinlichkeit und die Unfallschwere exponentiell zu. So ist die Wahrscheinlichkeit, dass eine Fussgängerin oder ein Fussgänger bei einer Kollision mit einem 50 km/h schnellen Auto getötet wird, sechsmal höher als bei einer Kollision mit einem 30 km/h schnellen Auto. Insgesamt steht mit Tempo 30 mehr Zeit zur Verfügung, um das Verkehrsgeschehen zu erfassen und rechtzeitig darauf zu reagieren. Zudem wirkt sich Tempo 30 positiv auf den Anhalteweg aus.

BFU für Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung

Das grosse Rettungspotenzial von Tempo 30 wird in der Schweiz noch nicht ausgeschöpft. Aus Sicht der BFU ist deshalb ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung notwendig: Tempo 30 soll innerorts überall dort gelten, wo es die Verkehrssicherheit erfordert – also auch auf Streckenabschnitten verkehrsorientierter Strassen, wenn diese z. B. beidseitig dicht bebaut und wenn viele Velofahrerinnen und Fussgänger unterwegs sind. Diese Strassenabschnitte sollen auch mit Tempo 30 vortrittsberechtigt bleiben. Für die Umsetzung hat die BFU das Modell 30/50 entwickelt.

Nicht generell Tempo 30, sondern dort, wo nötig

Mit dem Modell 30/50 fordert die BFU nicht «generell» Tempo 30 innerorts, sondern nur dort, wo viel Langsamverkehr zu verzeichnen ist. Bei der Planung ist es wichtig, darauf zu achten, dass die verkehrsorientierten Strassen vortrittsberechtigt bleiben – so ist der Verkehrsfluss gewährleistet und es kommt nicht zu Ausweichverkehr. Auf Streckenabschnitten mit nur einseitiger Bebauung, in Industriegebieten und auf Transitachsen mit mehreren Fahrstreifen pro Richtung soll weiterhin die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h gelten. Nicht verkehrsorientierte Strassen – in Quartieren – sollen zudem gemeindeweit als Tempo-30-Zonen signalisiert werden.

Fragen der Umsetzung auf dem Prüfstand

Die Einführung von Tempo 30 ist teuer.

Der finanzielle Nutzen von Tempo 30 ist höher als die anfallenden Kosten.

Um Tempo 30 umzusetzen, sind nicht immer bauliche und gestalterische Massnahmen nötig: Versuche im In- und Ausland zeigen, dass sich die Geschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen auch mittels Signalisation und Markierungen senken lässt. Doch auch mit baulichen Massnahmen ist der Nutzen von Tempo 30 für die Gesellschaft höher als die entstandenen Kosten. Durch die sicherheitsorientierte Einführung von Tempo 30 liessen sich in der Schweiz jährlich mehr als eine halbe Milliarde Franken an unfallbedingten Folgekosten einsparen, z. B. für Sachschäden, medizinische Behandlungen und Arbeitsausfälle.

Tempo 30 führt zu Zeitverlust und Stau.

Da Tempo 30 den Verkehr verflüssigt, ergeben sich zu Stosszeiten kaum Zeitverluste.

Die Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 führt rechnerisch zu einer Fahrzeitverlängerung von 4,8 Sekunden pro 100 Meter. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass ausserhalb der Stosszeiten tatsächlich nur mit einer Fahrzeitverlängerung von 2 bis 3 Sekunden zu rechnen ist. In der Hauptverkehrszeit hat Tempo 30 kaum Einfluss auf die Reisezeit. Auch die Leistungsfähigkeit der Strasse wird von Tempo 30 nicht tangiert. Die maximale Leistungsfähigkeit einer Strasse liegt innerorts bei ca. 30 bis 35 km/h. Mit Tempo 30 fliesst der Verkehr daher sogar besser.

Tempo 30 führt zu Ausweichverkehr und untergräbt die Netzhierarchie.

Verkehrsorientierte Strassen bleiben auch bei Tempo 30 vortrittsberechtigt und stellen damit die Netzhierarchie sicher.

Wird auf einer verkehrsorientierten Strasse aus Gründen der Verkehrssicherheit Tempo 30 eingeführt, soll diese weiterhin vortrittsberechtigt bleiben; die Netzhierarchie bleibt gewährleistet. Tempo 30 führt daher in der Regel auch zu keinem nennenswerten Ausweichverkehr. Das zeigt auch eine Studie des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Für die Entstehung von Ausweichverkehr sind andere Faktoren ausschlaggebend: hohes Verkehrsaufkommen und die Anzahl der Verkehrsknoten sowie Lichtsignalanlagen.

Tempo 30 ist gesellschaftlich nicht akzeptiert.

Umfragen zeigen, dass sich eine Mehrheit ein differenziertes Geschwindigkeitsmanagement innerorts wünscht.

In der Bevölkerung bestehen vor allem falsche Vorstellungen über Tempo 30. Gemäss einer repräsentativen Umfrage der BFU im Jahr 2023 geht eine Mehrheit fälschlicherweise davon aus, dass Tempo 30 zu Stau, stockendem Verkehr, Ausweichverkehr und Zeitverlust führt. Trotzdem befürworten 42 % der Befragten Tempo 30 innerorts auf verkehrsorientierten Strassen, wenn es die Sicherheit erfordert. Eine Umfrage des TCS vom März 2023 zeigt zudem, dass eine Mehrheit der Bevölkerung die Einführung von generell Tempo 30 ablehnt, sich aber in den Städten mehr Tempo-30-Zonen wünscht. Das BFU-Modell 30/50 entspricht diesem Bedürfnis. Wichtig ist, dass die Planung von Tempo-30-Zonen kommunikativ begleitet wird.

Tempo 30 wirkt sich negativ auf den öffentlichen Verkehr aus.

Tempo 30 macht Strassen attraktiver, auch für Benützerinnen und Benützer der öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen beeinflusst zwar die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs, jedoch sind diese Auswirkungen gering und für Fahrgäste kaum spürbar. Durch gezielte Massnahmen können diese Effekte minimiert werden, z. B. durch die Priorisierung des ÖV an Lichtsignalanlagen. Zudem profitiert der ÖV auch von Tempo 30, da der Verkehr flüssiger läuft und die Verkehrssicherheit steigt. Wichtig ist, dass verkehrsorientierte Strassen vortrittsberechtigt bleiben, was das BFU-Modell 30/50 berücksichtigt. Ausserdem muss der öffentliche Verkehr bereits in der Planungsphase von Tempo-30-Zonen miteinbezogen werden.

Tempo 30 bremst Blaulichtfahrzeuge aus.

Bei dringlichen Dienstfahrten dürfen Blaulichtfahrzeuge das Tempolimit überschreiten.

Tempo 30 gilt nur bedingt für Blaulichtorganisationen. Bei «dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten» erlaubt das Strassenverkehrsgesetz (SVG) den Blaulichtorganisationen, Verkehrsregeln zu übertreten. Dazu gehört auch die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Relevant ist lediglich die Differenz zur Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre, nicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit (Art. 100 Ziff. 5 SVG). Wichtig ist, dass auf den Haupteinsatzachsen keine verkehrsberuhigenden Massnahmen eingeführt werden (z. B. Vertikalversätze).

Weiterführende Literatur

