

Tempo 30: Eine sachliche Diskussion und gute Lösungen verlangen fundierte Kenntnisse.

Lärm stresst und macht krank.

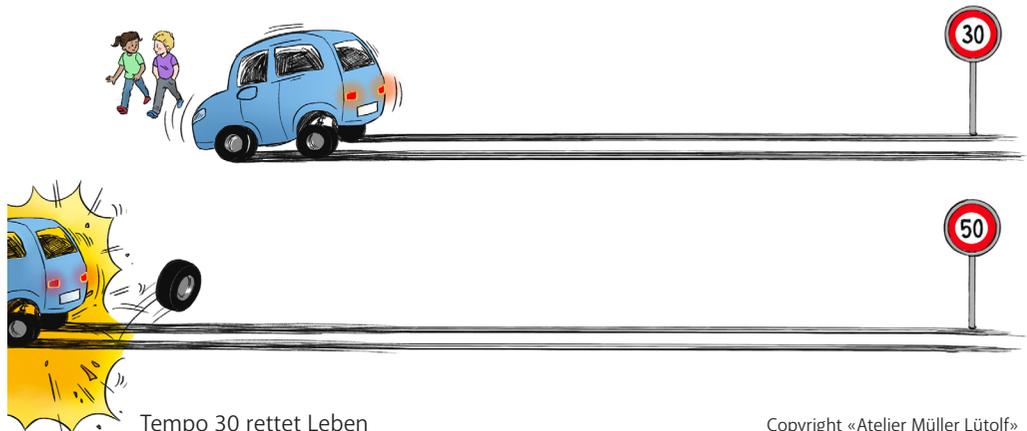
In der Schweiz ist etwa jede siebte Person von lästigem und schädlichem Verkehrslärm am Wohnort betroffen. Lärm schadet auch unterhalb der geltenden Grenzwerte. Übermässiger Strassenlärm verursacht in der Schweiz externe Kosten von rund zwei Milliarden Franken pro Jahr. Etwa 45 Prozent davon sind Lärmkosten auf Wertverluste von Immobilien. Tempo 30 ist eine wirksame Massnahme, um die Bevölkerung vor schädlichem Strassenlärm zu schützen, was so auch vom Bundesgericht anerkannt wird.

Der Lärm reduziert sich im Durchschnitt um rund 3 Dezibel, was einer Halbierung der Verkehrsmenge entspricht. In der Nacht sorgt Tempo 30 für einen erholsamen Schlaf, weil dadurch auch die Lärmspitzen von einzelnen Autodurchfahrten stark reduziert werden.

Wird die Lärmproblematik sich nicht von allein lösen, wenn alle Autos elektrisch unterwegs sind? Nein. Denn bei 50 Kilometern pro Stunde gibt es keinen hörbaren Unterschied, ob ein Auto elektrisch oder mit Verbrennungsmotor unterwegs ist. Der Grund liegt daran, dass ab 25 Kilometern pro Stunde die Roll- und Luftgeräusche dominieren, unabhängig von der Antriebsart.

Tempo 30 energieeffizienter als Tempo 50

Elektroautos benötigen in der Stadt bei Tempo 50 im Durchschnitt 16,5 Prozent mehr Energie als bei Tempo 30, wie die Deutsche Umwelthilfe in einer Studie belegte. Der Verbrauch hängt wesentlich davon ab, wie flüssig der Verkehr rollt. Bei häufigem Stop and Go steigt der Verbrauch. Die Schweizerische Vereinigung der Mobilitäts- und Verkehrsfachleute (SVI) hält in einem Forschungsbericht 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 rettet Leben

Copyright «Atelier Müller Lütolf»

Verkehrssicherheit: Weniger und weniger schwere Unfälle bei Tempo 30 als Tempo 50

In der SRF-Tagesschau vom 12. Januar 2025 wurde berichtet, dass die schweren Unfälle in den vergangenen 20 Jahren sehr stark zurückgegangen sind (2004: 230 getötete Insassen, 2024: 75). Diese Erfolgsmeldung bezog sich nur auf die Autofahrenden, die heute viel besser geschützt sind als vor 20 Jahren. Bei den schwer verunfallten Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Radfahrenden ist eine wenig erfreuliche Entwicklung zu beobachten.

Der BFU-Sinus-Report besagt: Während die schweren Unfallzahlen bei Autoinsassen um ein Drittel zurückgegangen sind, gab es, wenn man Fuss-, Rad- und E-Bike-Unfälle zusammenrechnet, eine deutliche Zunahme im selben Zeitraum. Dies bedeutet: Während die Autofahrenden deutlich seltener schwer verunfallen, hat die Zahl der schweren Unfälle bei der Gruppe der verletzlichen Verkehrsteilnehmer zugenommen.

Wie von der BFU belegt, zählt Tempo 30 zu den wirksamsten Massnahmen, um die Sicherheit zu erhöhen: minus 38 Prozent schwere und tödliche Unfälle.

Die Schulwege der Kinder sind über das gesamte Gemeindegebiet verteilt. Mit Tempo 30 sind die Kinder zu Fuss oder mit dem Fahrrad von zu Hause bis zur Schule deutlich sicherer unterwegs.

Zusätzlich hat eine flächige Einführung die folgenden Vorteile: Das einheitliche Verkehrsregime wird von den Autolenkenden besser verstanden. Dadurch werden auch die Tempolimiten besser eingehalten, das Sicherheitsniveau steigt.

Es ist auch im Interesse von Autofahrenden, wenn sie nicht zu Mitbeteiligten eines schweren Unfalles mit einem Schulkind oder Fussgänger werden. Eine Autofahrt verlängert sich in der Regel kaum spürbar. Für Hauptstrassen gilt laut Forschungsbericht der SVI: «Als Faustregel kann in Folge der reduzierten Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h mit einer realen Fahrzeitverlängerung von 2s/100m gerechnet werden. Wird mittels Tempo 30 eine Versteigerung des Verkehrsflusses erreicht, kann dies sogar eine positive Wirkung auf die Reisezeit haben.» René Schaffhauser, emeritierter Professor für öffentliches Recht an der Universität St. Gallen: «Zum nötigen Schutze unserer Mitmenschen sollte es trotz einem Zeitverlust von 5 Sekunden kein Tabu-Bruch sein, eine Ortsdurchfahrt zu verlangsamen.»