

Tempo 30 und ÖV

Studie belegt volkswirtschaftlichen Nutzen von Tempo 30

1. Februar 2023 | Ruedi Blumer

Bern



Der ÖV wird von Tempo 30 nicht ausgebremst. Zu diesem Hauptschluss kommt eine Grundlagen-Studie der Metron Verkehrsplanung AG, welche der VCS Verkehrs-Club der Schweiz in Auftrag gegeben hat. Die Ergebnisse zeigen, dass Tempo 30 zwar Auswirkungen auf die ÖV-Fahrzeit hat – diese sind jedoch gering und lassen sich mit geeigneten Massnahmen minimieren oder vermeiden.

Tempo 30 wird immer häufiger eingeführt und gilt dadurch auch für immer mehr Strassen, auf denen Busse und Trams unterwegs sind. Während der vielfältige Nutzen von Geschwindigkeitsreduktionen belegt ist, stehen die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr oft im Mittelpunkt der Diskussionen.

Busse und Trams verkehren meist deutlich langsamer als es die signalisierte Höchstgeschwindigkeit erlauben würde. Die Spitze wird oft nicht oder nur für kurze Abschnitte erreicht. Entsprechend fallen die Fahrzeitverlängerungen bei Tempo 30 im Alltagsbetrieb geringer aus als bei theoretischen Berechnungen – insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten und in dicht besiedelten Gebieten mit vielen Haltestellen und Lichtsignalanlagen, aber auch auf Hauptverkehrsachsen mit Vortrittsrecht.

Für Busse kann nach Einführung von Tempo 30 im Mittel von 1,5 Sekunden zusätzlicher Fahrzeit pro 100 Meter ausgegangen werden. Gleichzeitig profitiert das ÖV-System etwa vom besseren Verkehrsfluss bei Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50.

«Für die Fahrgäste stellen diese geringfügig längeren Fahrzeiten keine Einschränkung dar, sofern die Fahrpläne entsprechend angepasst werden und Umsteigezeiten gewährleistet bleiben», meint VCS-Präsident Ruedi Blumer. «Sie profitieren von den positiven Auswirkungen von Tempo 30 auf den öffentlichen Raum. Weil Tempo 30 für alle Verkehrsmittel gilt, sind Verlagerungen vom ÖV auf den motorisierten Individualverkehr kaum zu erwarten.» Mit geeigneten Massnahmen lassen sich die Fahrzeitverlängerungen zudem kompensieren oder minimieren. Etwa mit ÖV-Korridoren, Bevorzugung bei Lichtsignalanlagen oder der Ausgestaltung der Bushaltestellen.

Der Einzelfall ist massgebend

Für eine finanzielle Gesamtbetrachtung sollte entsprechend auch der volkswirtschaftliche Nutzen von Tempo 30 mitberücksichtigt werden: Im Strassenverkehr können die Unfallhäufigkeit und -folgen, aber auch die Lärm- und Gesundheitsbelastungen sowie die Schadstoffbelastungen der Umwelt reduziert werden. Ganz besonders, wenn Tempo 30 im Siedlungsraum eingeführt wird.

Lässt sich der Fahrplan nicht durch planerische oder bauliche Massnahmen einhalten, braucht es eine Anpassung und allenfalls zusätzliche Fahrzeuge. Gerade letzteres ist mit Zusatzkosten verbunden, die sich jedoch in einer Gesamtbetrachtung rechtfertigen und lohnen. So hat etwa der Gemeinderat der Stadt Zürich unlängst einstimmig entschieden, diese zusätzlich entstehenden Kosten zu decken.

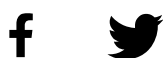
Wichtig ist, dass die Einführung von Tempo 30 nicht einfach in das Anbringen neuer Tafeln am Strassenrand mündet. Es braucht vielmehr eine ganzheitliche Betrachtung im Rahmen eines Verkehrskonzepts, die Mitwirkung der Transportunternehmen, der Behörden und Anwohnenden. Mit dem frühzeitigen Einbezug der Beteiligten kann den Auswirkungen von Tempo 30 auf den ÖV mit geeigneten Massnahmen begegnet werden.

Material

- Studie «Wie funktioniert der ÖV bei Tempo 30?»
- www.tempo30.ch

- Ruedi Blumer, VCS-Präsident, 079 465 43 07

- Medienstelle VCS, Tel. 079 708 05 36, medien@verkehrsclub.ch



Kontakt

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61

Postfach

3001 Bern

Telefon: 031 328 58 58

vcs@verkehrsclub.ch

**Für Mensch
und Umwelt**

