

Tempo 30 im Faktencheck

Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Reisezeiten und Ausweichverkehr
Städtekonferenz Mobilität, Herbstforum 2025

Bettina Zahnd, EBP

Agenda

1. Einleitung
2. Verkehrssicherheit
3. Reisezeiten
4. Ausweichverkehr
5. Fazit

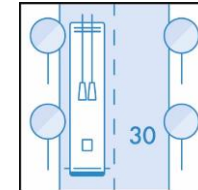
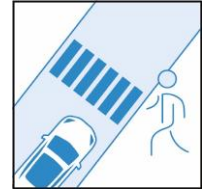
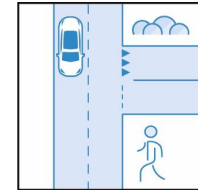
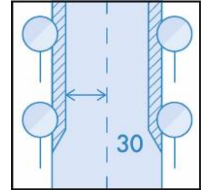


T30-Zone vs. T30 auf verkehrsorientierten Strassen

T30 – Zone

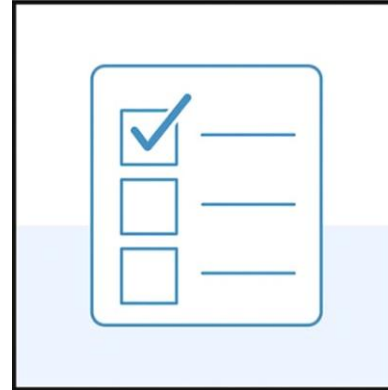
T30 auf verkehrsorientierten Strassen

Quartier	Charakter einer Hauptachse
Rechtsvortritt	Vortrittsregelung kann bestehen bleiben
Flächiges Queren, kein Fussgängerstreifen	Fussgängerstreifen möglich
Bauliche Massnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeiten	In der Regel keine baulichen Massnahmen, insbesondere kein Querversatz
	LSA möglich (Priorisierung ÖV)



Agenda

1. Einleitung
2. Verkehrssicherheit
3. Reisezeiten
4. Ausweichverkehr
5. Fazit

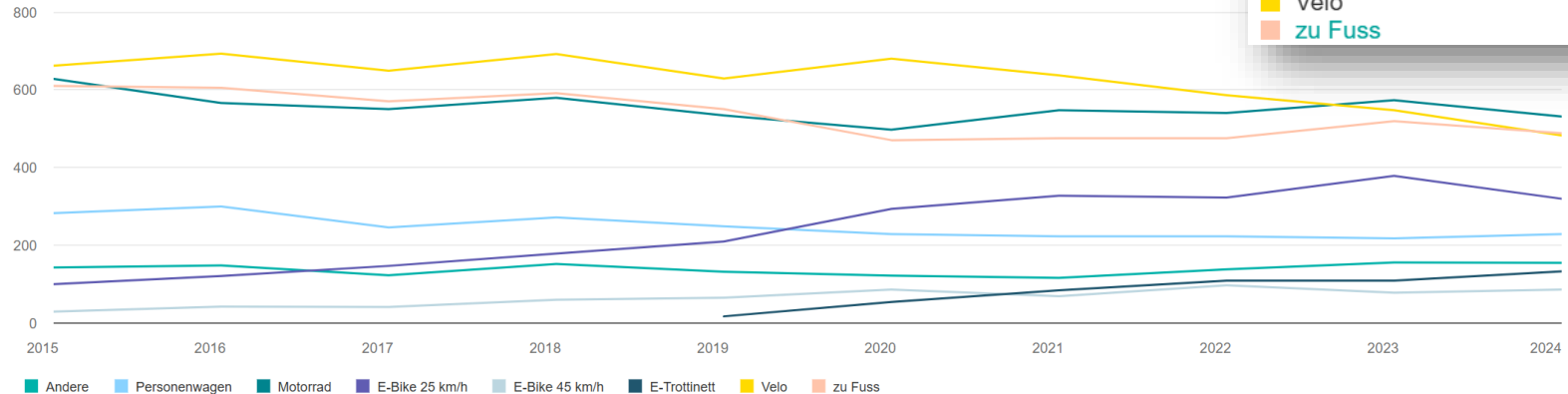


Verkehrssicherheit 1/3 – Ungeschützte Verkehrsteilnehmer

Entwicklung Innerorts

Einheit
Anzahl

Schwerverletzte und Getötete



2024

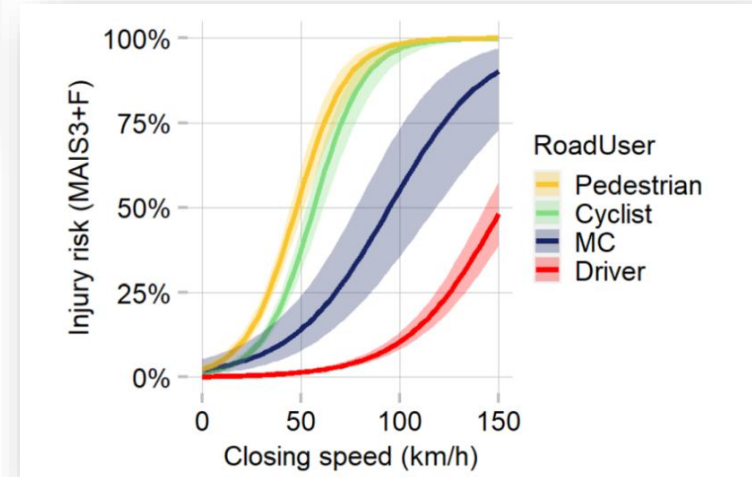
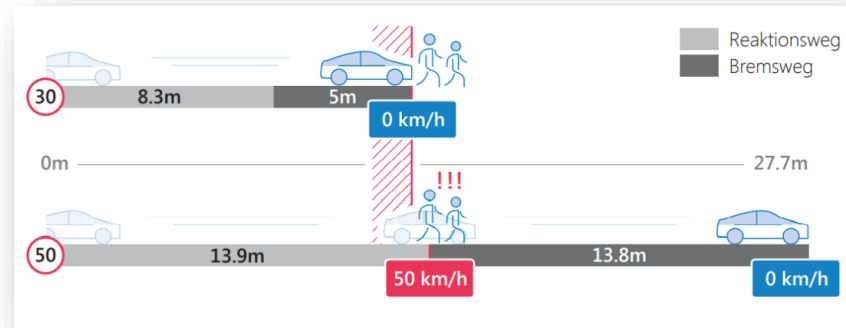
Schwerverletzte und Getötete

Andere	154
Personenwagen	228
Motorrad	531
E-Bike 25 km/h	319
E-Bike 45 km/h	85
E-Trottinett	132
Velo	482
zu Fuss	488

Statistik herunterladen

ASTRA, BFU

Verkehrssicherheit 2/3 – Physik



Verkehrssicherheit 1/3 – Realbeispiele: T30 wirkt!

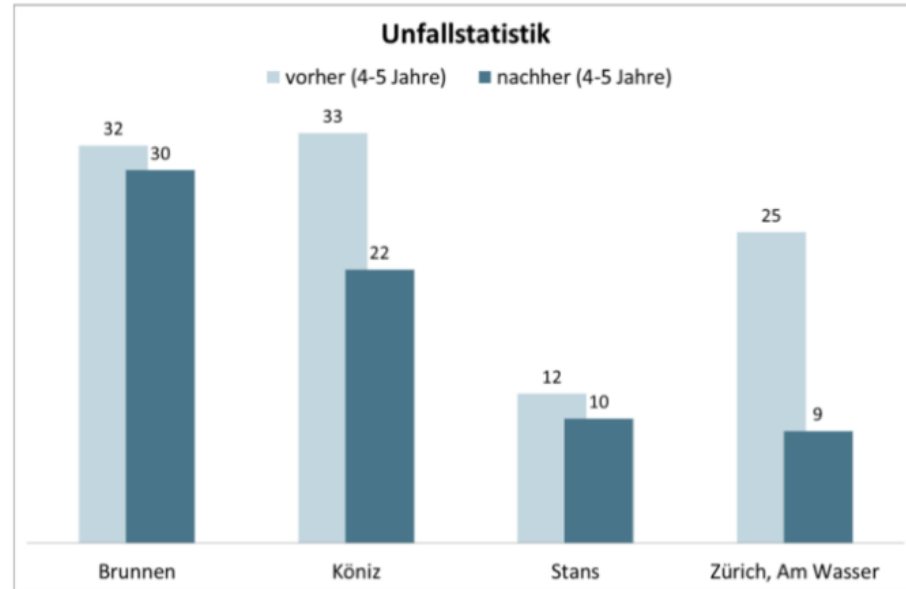


Abbildung 32 Einfluss von Tempo 30 auf die Anzahl Unfälle an vier verschiedenen Standorten

Fazit Verkehrssicherheit

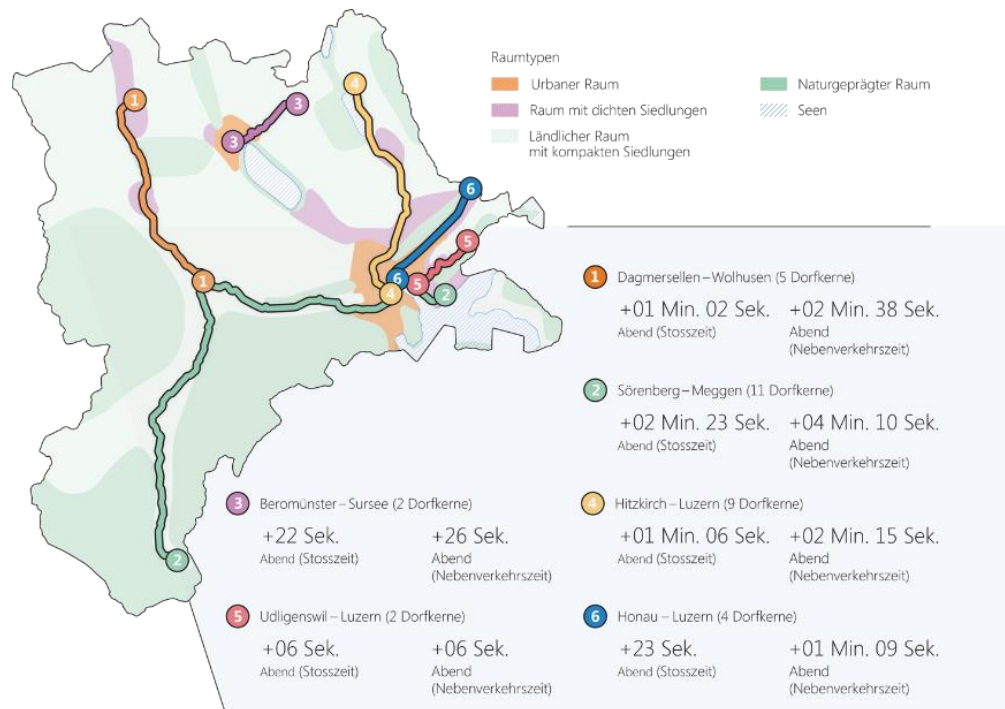
Bei Tempo 30 passieren weniger Unfälle als bei Tempo 50: Fahren wir langsamer, müssen wir weniger Informationen pro Zeiteinheit verarbeiten. Die Verletzungsschwere insbesondere von Velofahrendenden und Menschen zu Fuss ist bei Tempo 30 kleiner. Auch die Anzahl Getöteter und Verletzter nimmt bei Tempo 30 ab und die Unfallkosten sinken. Der Effekt von Tempo 30 ist dort am grössten, wo die meisten Unfälle passieren. An solchen Unfallschwerpunkten kann die Geschwindigkeitsbeschränkung am meisten Unfälle verhindern.

Agenda

1. Einleitung
2. Verkehrssicherheit
3. Reisezeiten
4. Ausweichverkehr
5. Fazit



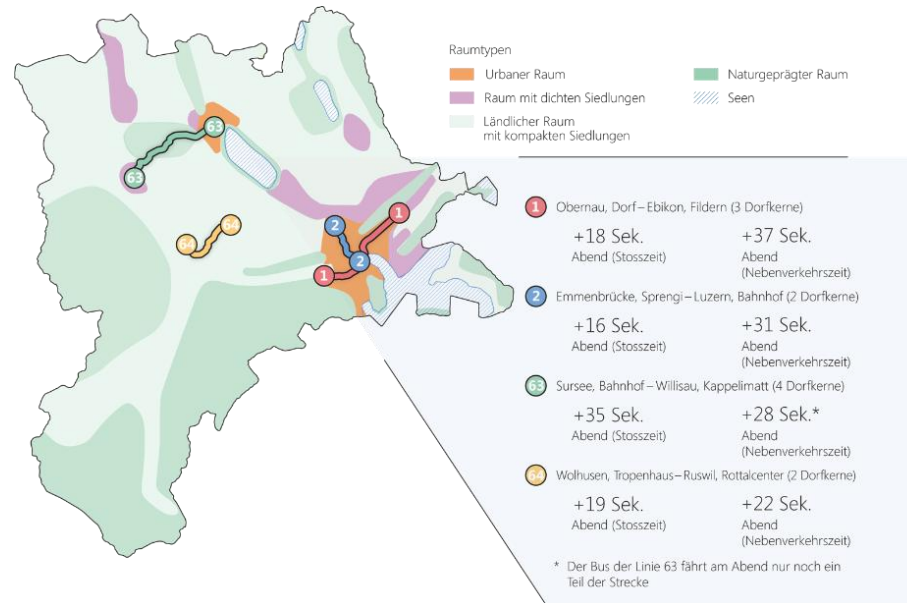
Reisezeiten für den MIV



Fazit Reisezeiten MIV

Gilt Tempo 30 in Ortskernen auf verkehrsorientierten Strassen, ist der MIV zu **Stosszeiten etwa 2 bis 6 %** länger unterwegs. Auf der rund 25 km langen Route Hitzkirch-Luzern beispielsweise nimmt die Reisezeit um gut eine Minute zu. **Zu Stosszeiten fährt man bereits heute bei Tempo 50 innerorts teilweise langsamer als zulässig wäre.** Deshalb verändert Tempo 30 die Reisezeit zu Stosszeiten weniger als zu Nebenverkehrszeiten. Nachts beispielsweise ist der Effekt von Tempo 30 etwas grösser: Die Reisezeit verlängert sich um **5 bis 7 %**.

Reisezeiten für den strassengebundenen ÖV



Tempo 30 verlängert die Gesamtreisezeit der vier betrachteten Buslinien gegenüber Tempo 50 um bis zu 35 Sekunden. Zwischen einzelnen Haltestellen verlängert sich die Reisezeit im Schnitt um 4 Sekunden. Zeitverluste in dieser Grössenordnung lassen sich mit Buspriorisierungen, Busspuren oder weiteren Betriebsoptimierungen kompensieren.

Fazit Reisezeiten strassengebundener ÖV

Die Auswirkungen von Tempo 30 sind je nach Ausgangslage sehr unterschiedlich. Sie reichen von keinen Folgen über **geringe Anpassungen an den Abfahrtszeiten bis zum Einsatz von zusätzlichen Bussen oder einem neuen Angebotskonzept**. Letzteres wendet man erst im sehr seltenen Fall von wenig Zeitreserven und fehlenden Möglichkeiten zur Busbeschleunigung an. In Praxisbeispielen hatte die Einführung von Tempo 30 auf verkehrorientierten Strassen (Bernstrasse in Luzern und Udligenswilerstrasse in Adligenswil) keine Auswirkungen auf den Busbetrieb.

Fazit Blaulichtorganisationen

Blaulichtfahrten

Keine negative Auswirkungen.

Milizfeuerwehr

Besser: mit Velo ins Depot.



Agenda

1. Einleitung
2. Verkehrssicherheit
3. Reisezeiten
4. Ausweichverkehr
5. Fazit



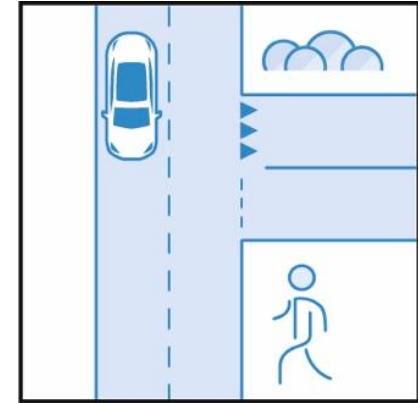
Ausweichverkehr

Strassenhierarchie:

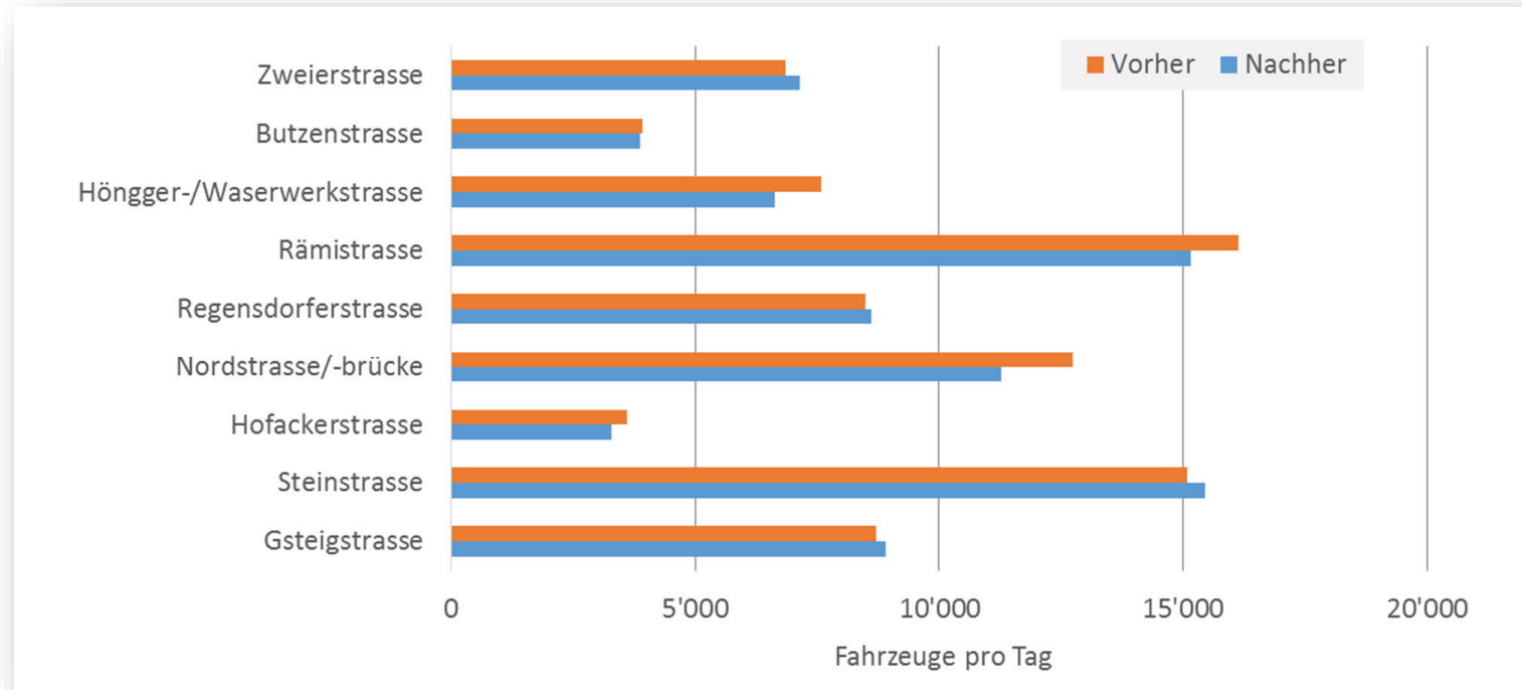
- Charakter einer Hauptachse
- Kein Rechtsvortritt
- Keine baulichen Massnahmen
- Alle einmündenden Quartierstrassen ebenfalls T30
- Mit T30: tendenziell flüssigerer Verkehr bei gleicher Verkehrsmenge
- Kapazität abhängig vom Leistungsangebot an Knoten

Falls tatsächlich Ausweichverkehr festgestellt wird:

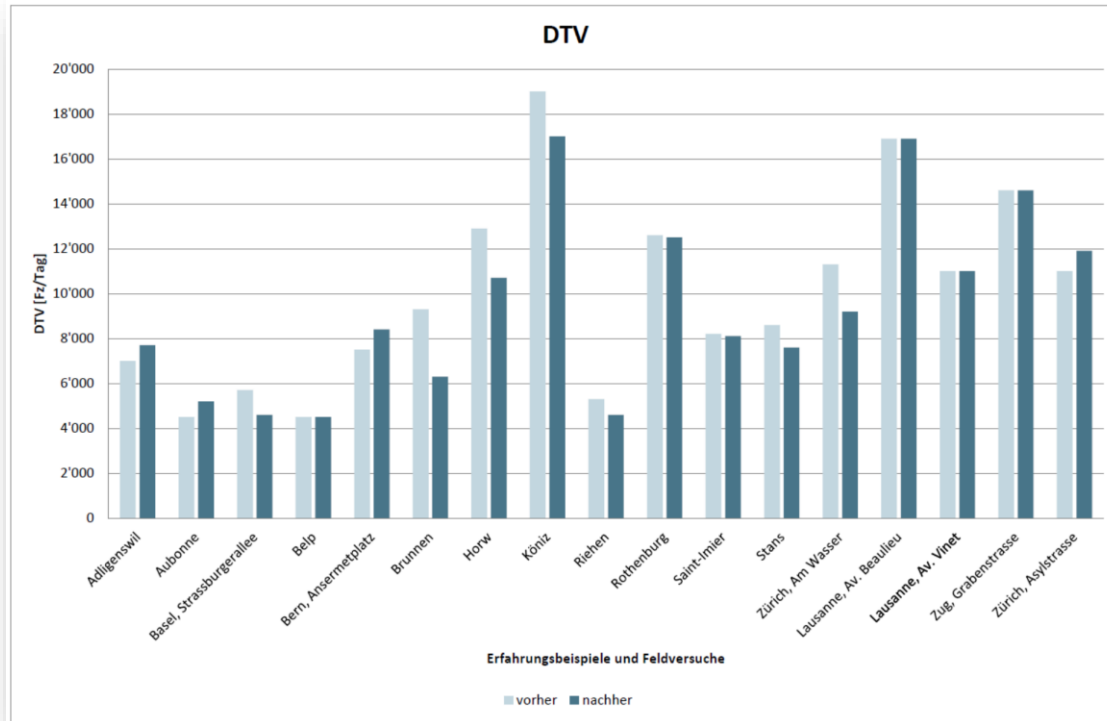
- Massnahmen auf Quartierstrassen



Ausweichverkehr: direkte Messungen in Zürich



Ausweichverkehr: indirekte Messungen



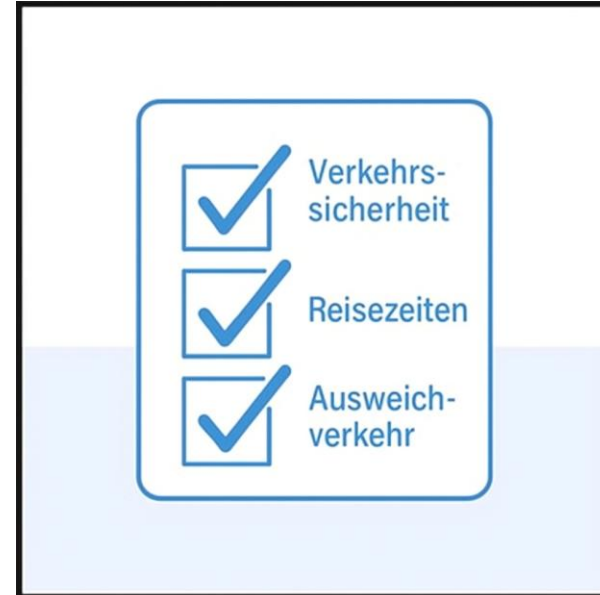
Fazit Ausweichverkehr

Zu Stosszeiten entsteht auf verkehrsorientierten Strassen manchmal Stau. Dies kann zu Ausweichverkehr führen, sowohl bei Tempo 50 als auch bei Tempo 30. **Bei der Umsetzung von Tempo 30 auf kurzen Strecken in Ortskernen ist davon auszugehen, dass kein nennenswerter Schleichverkehr in Quartieren entsteht.** Bei den bisher umgesetzten Tempo-30-Strecken in Ortskernen kam es nicht zu Schleichverkehr.

Wichtig ist, dass die Tempo-30-Strecke als übergeordnete Strasse erkennbar bleibt. Dies sorgt dafür, dass der Verkehr auf der verkehrsorientierten Strasse bleibt.

Fazit – T30 im Faktencheck!

- Verkehrssicherheit
- Reisezeiten MIV
- Reisezeiten ÖV
- Reisezeiten Blaulichtorganisationen
- Ausweichverkehr



Meine Koordinaten

EBP Schweiz AG

Bettina Zahnd

Mühlebachstr. 11

8032 Zürich, Schweiz

Telefon +41 44 395 11 11

Direktwahl +41 44 395 11 40



Bettina.Zahnd@ebp.ch

www.ebp.ch