

Sachdokumentation:

Signatur: DS 4244

Permalink: [www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/4244](http://www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/4244)



### Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

### Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

## Jahresschwerpunkte 2023

# VCS fordert Neuausrichtung der Strassenbaupolitik

Bern, 16. Januar 2023

**Die Pläne des Bundes zum weiteren Ausbau der Nationalstrassen sind völlig aus der Zeit gefallen. Die bisherige Strassenbaupolitik der Schweiz schafft neue Verkehrsprobleme, statt diese zu lösen. Anstatt dem zunehmenden Verkehr über Vermeidung, Verlagerung und Vernetzung zu begegnen, wird knapper und wertvoller Boden zubetoniert – für teures Geld, welches sinnvoller eingesetzt werden kann. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz fordert darum eine Neuausrichtung.**

Bereits in Kürze dürfte der Bundesrat seine Botschaft zum Strategischen Entwicklungsprogramm STEP Strasse 2023 vorlegen. Aus Sicht des VCS sind die vorgesehenen Ausbauprojekte in ihrer Gesamtheit komplett überdimensioniert und ungeeignet, die bestehenden Verkehrsprobleme zu lösen. Im Gegenteil: Aus mehr Strassen resultiert mehr Verkehr, wie mittlerweile zahlreiche Beispiele belegen.

Der Verlust von wertvollem Kulturland durch den Strassenbau darf nicht länger fortschreiten. Auch das Klima verlangt eine Verkehrswende, indem in verhältnismässige und klimafreundliche Mobilität wie öffentlichen Verkehr oder Veloverkehr investiert wird. VCS-Präsident Ruedi Blumer fordert darum eine Neuausrichtung der Strassenverkehrspolitik: «Anstatt mehr als vier Milliarden in Asphalt zu giessen, müssen die Mittel in nachhaltige Verkehrsprojekte und -infrastrukturen investiert werden – dort wo sie die Verkehrswende voranbringen und nicht eine Verkehrsplanung aus dem letzten Jahrhundert zementieren, die zudem in krassem Widerspruch zu den Klimaschutzzielen steht.» Sollte das Parlament dem Programm STEP in dieser völlig überholten Form zustimmen, sähe sich der VCS veranlasst, das Referendum zu ergreifen.

### Klimareformen und Tempo 30 als weitere Schwerpunkte

Der VCS Schweiz hat im Rahmen des Jahresausblicks überdies die klimapolitischen Reformen zum zentralen Geschäft erhoben. Voraussichtlich im Juni kommt das Klimagesetz als indirekter Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative an die Urne. Für den VCS ist dies die zweite und letzte Chance, der Klimaerhitzung mit Massnahmen zu begegnen. Das neue Jahr steht auch im Zeichen der Parlamentsdiskussionen zum CO<sub>2</sub>-Gesetz. Ohne eine wirksame Reform bleibt die Schweiz im Vergleich zu seiner Bevölkerung bei Autos und im Flugverkehr der grösste Klimasünder in Mitteleuropa.

Zudem freut sich der VCS über den breiten Sukkors für mehr Tempo-30-Zonen und Strecken auch auf Hauptverkehrsstrassen innerorts. Dies entspricht den Forderungen der VCS-Initiative «Strassen für alle», welche vor über 20 Jahren den Grundstein für die Einführung von Tempo-30-Zonen gelegt hat. Die Vorteile sind anerkannt: Tiefere Geschwindigkeiten haben direkte positive Auswirkungen auf die Wohn- und Lebensqualität und die Belebung des öffentlichen Raums. Wesentlich ist auch, dass mit Tempo 30 der Energieverbrauch von Fahrzeugen sinkt und die Lärm- und Schadstoffbelastung erheblich abnimmt.

### Weitere Informationen:

- Ruedi Blumer, VCS-Präsident, Kantonsrat SP/SG, 079 465 43 07
- Isabelle Pasquier-Eichenberger, VCS-Vizepräsidentin, Nationalrätin Grüne/GE, 078 614 04 15
- Bruno Storni, VCS-Vizepräsident, Nationalrat SP/TI, 076 399 57 72
- Medienstelle VCS, 079 708 05 36, [medien@verkehrsclub.ch](mailto:medien@verkehrsclub.ch)

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern  
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0  
[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch), [vcs@verkehrsclub.ch](mailto:vcs@verkehrsclub.ch)

**Jahresmedienkonferenz «VCS fordert Neuausrichtung der Strassenbaupolitik»  
Montag, 16. Januar 2023, Bern**

## **VCS fordert Neuausrichtung der Strassenverkehrspolitik**

**Ruedi Blumer, Präsident VCS Schweiz, Kantonsrat SP/SG**

Es gilt das gesprochene Wort.

Die Pläne des Bundes zum weiteren Ausbau der Nationalstrassen sind völlig aus der Zeit gefallen. In Zeiten, in denen der Verkehr seine Emissionen zur Erreichung der Klima- und Umweltziele massiv reduzieren muss, ist ein Rückbau und kein Ausbau von Strassen für den Autoverkehr angebracht. Die bisherige Strassenbaupolitik der Schweiz schafft neue Verkehrsprobleme, statt diese zu lösen. Dem Ausbau der Nationalstrassen liegt eine falsche Herangehensweise zugrunde: Aufgrund veralteter Prognosen werden Infrastrukturen ausgebaut, welche den prognostizierten Mehrverkehr zu einem wesentlichen Teil selbst induzieren, anstatt dass – wie aus Lärm-, Klima- und Umweltschutzgründen unbedingt angezeigt – alternative Massnahmen beschlossen werden, welche möglichem Mehrverkehr von Autos entgegenwirken. Die veraltete Strassenbaupolitik gefährdet überdies die Biodiversität und zerstört wertvolles Kulturland.

Viele Strassenbauprojekte stammen aus grauer Vorzeit. Einfach anzunehmen, sie entsprächen nach wie vor dem Volkswillen, ist vermessen. Das zeigt sich auch am wachsenden Widerstand gegen den achtspurigen Ausbau am Grauholz – eines der Projekte des Bundesrates. Aber auch bei zwei Strassenbauprojekten im Kanton Bern, gegen welche die VCS Sektion Bern zusammen mit Partnern 23'000 Unterschriften gesammelt hat. Und im Kanton St. Gallen hat das Stimmvolk im letzten September einen Sonderkredit für die Arealentwicklung Wil West abgelehnt. Die Zerstörung einer riesigen Kulturlandfläche – unter anderem durch einen neuen Autobahnanschluss – wurde von links und rechts bekämpft.

Es darf keine Investitionen in Infrastrukturen mehr geben, die zusätzliche Emissionen verursachen und die bisherige umweltfeindliche Verkehrsplanung zementieren. Jetzt gilt es die Verkehrswende anzustreben.

Der Bund hat mit den Agglomerationsprogrammen ein gutes System, um lokale Strassenverkehrsprojekte in Städten zu fördern. Bei der Auswahl dieser Projekte ist die Umweltfreundlichkeit zu Recht ein wichtiges Kriterium. Deshalb betreffen die Agglomerationsprogramme häufig Tram-, Bus- und Veloprojekte. Bei der 4. Generation der Aggloprogramme, die dieses Jahr in den eidg. Räten zur Beratung ansteht, wird offensichtlich, dass die für Langsamverkehr und ÖV vorgesehenen Gelder nicht reichen. Vorgesehen sind für Aggloprogramm-Projekte in der Regel nur zwischen 9-12 Prozent der NAF-Gelder. (Art. 17f MinVG) Die Folge ist, dass baureife Projekte, die vom Bund als geeignet beurteilt worden sind, aus rein finanziellen Gründen um 4 Jahre verschoben werden müssen. Um das zu vermeiden, müsste der Prozentsatz für umweltfreundliche Verkehrsprojekte deutlich erhöht werden. Weiter ist der Klimaschutz ein Kriterium, das stärker zu berücksichtigen ist. So sollen zukünftig Bauprojekte, die den gesetzlichen Klimazielen für den Strassenverkehr entgegenstehen, nicht mehr finanziert werden.

**VCS Verkehrs-Club der Schweiz**

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern  
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0  
[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch), [vcs@verkehrsclub.ch](mailto:vcs@verkehrsclub.ch)

Unter diesen Umständen ist eine Fortschreibung der bestehenden Strassenfinanzierung sinnlos und muss überdacht werden. Sollten die Eidg. Räte dem Autobahnausbau-Programm STEP Strasse 2023 in dieser völlig überholten Form zustimmen, sähe sich der VCS veranlasst, das Referendum zu ergreifen.

## Conferenza stampa annuale «L'ATA chiede un riorientamento della politica di costruzione delle strade»

Lunedì, 16 gennaio 2023, Berna

# Ammodernarsi – invece di riscaldare la solita minestra

**Bruno Storni, Vicepresidente ATA Svizzera, Consigliere nazionale PS/TI**

Fa stato il discorso pronunciato.

Nell'ambito del Programma di sviluppo strategico (PROSTRA Strade nazionali), il Consiglio federale sottopone ogni quattro anni al Parlamento per consultazione una fase di ampliamento. Dall'adozione nel 2017 del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) sono mutate le condizioni iniziali. In particolare il Consiglio federale ha fissato nella «Strategia climatica a lungo termine» l'obiettivo di annullare le emissioni di gas serra entro il 2050. Anche se si ipotizza un'ampia elettrificazione del parco veicoli, un ulteriore aumento del traffico privato renderebbe molto difficoltoso il raggiungimento di questo obiettivo.

Dalla votazione sulla creazione del FOSTRA nel 2017 sono avvenuti diversi mutamenti, sia sociali che economici: la pandemia ha mostrato che videoconferenze e telelavoro nel settore dei servizi portano ad una riduzione del traffico pendolare.

La crisi energetica in corso – innescata dalla tragica guerra in Ucraina – ci mostra che non solo è indispensabile un rapido abbandono dai vettori energetici fossili ma anche una diminuzione dei consumi di energia in generale.

Ciò richiede una diminuzione il traffico motorizzato privato facendo ricorso sia a mezzi di trasporto sostenibili che minor mobilità, ad esempio telelavoro, che a mobilità più efficiente vedi car pooling.

I progetti PROSTRA contraddicono non solo gli obiettivi nazionali ma in parte anche le strategie cantonali sulla mobilità e gli articoli sulla protezione del clima.

Nel 2021 il Canton Berna ha ad esempio ancorato nella costituzione la protezione del clima e si prefigge quindi di diventare entro il 2050 neutrale dal profilo climatico. Nel novembre 2022 Basilea Città ha votato per diventare clima neutrale entro il 2037. Anche Lugano il Consiglio Comunale ha adottato una risoluzione per la Dichiarazione dell'emergenza climatica.

Decisioni che richiedono un aggiornamento della politica dei trasporti per trasformare la mobilità in modo più intelligente ed efficiente. Tutti i progetti PROSTRA si basano su stime dell'evoluzione del traffico, fatte dalla Confederazione, che ipotizzavano una crescita significativamente maggiore alla realtà.

Si insiste con l'anacronistico obiettivo dell'eliminare le strozzature aumentando in modo importante la capacità per il trasporto privato motorizzato.

Il cambiamento climatico richiede una svolta nella mobilità, bisogna investire in una mobilità proporzionata e rispettosa del clima (trasporto pubblico, bicicletta, car pooling).

L'ATA chiede quindi un riorientamento della politica di costruzione delle strade e respinge i progetti presentati.

**ATA Associazione traffico e ambiente**

Aarberggasse 61, casella postale, 3001 Berna  
tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0  
[www.ata.ch](http://www.ata.ch), [ata@ata.ch](mailto:ata@ata.ch)

Invece di trasformare 4,354 miliardi in asfalto e beton occorre investire questi mezzi in progetti di mobilità e infrastrutture sostenibili per una svolta nella mobilità e non continuare e consolidare una pianificazione del traffico del secolo scorso, in totale contraddizione con gli obiettivi per la protezione del clima.

Oltretutto è riconosciuto che l'eliminazione dei colli di bottiglia non risolve il problema, ma porta alla creazione di colli di bottiglia altrove. Per risolvere gli ingorghi si aumenta la capacità stradale ciò che porta complessivamente ad un incremento del traffico.

Puro anacronismo se si pensa alla digitalizzazione l'home office, al car pooling e naturalmente dell'offerta di trasporto pubblico, inoltre tramite road pricing si potrà rendere più efficienti le corsie esistenti senza aumentarle.

**La mobilità elettrica non è da sola la chiave del cambiamento ci sono altre innovazioni tecnologiche e di società che contribuiranno a sviluppare la mobilità intelligente del futuro, abbandonati i vecchi inefficienti modelli cresciuti nel secolo scorso.**

Affidarsi solo all'elettrificazione dei veicoli non è assolutamente sufficiente per raggiungere gli obiettivi climatici e ambientali della Svizzera; oltretutto se allo stesso tempo le capacità delle autostrade - come previsto nella proposta - vengono ulteriormente aumentate.

Anche se la gran parte dell'aumento del traffico, causato dall'incremento della capacità delle autostrade, fosse gestito con veicoli elettrici avremmo ancora emissioni di gas serra, infatti produzione e funzionamento dei veicoli elettrici non sarà esente da CO<sub>2</sub>.

Pensare di risolvere la grave crisi ambientale globale sostituendo ogni auto a fossili in una elettrica non basta lontanamente, ripeto homeworking, car pooling, mobility pricing, trasporto pubblico invece di allargare autostrade ! Intelligenza e sufficienza invece di beton e asfalto.

Ci opporremo in Parlamento al PROSTRA e se necessario combatteremo fino in fondo il PROSTRA.

Informazioni sui progetti:

- Con un orizzonte di realizzazione 2030 il Consiglio federale propone di assegnare alla fase di espansione 2023 cinque progetti di aumento della capacità stradale: Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, terza canna della galleria Rosenberg (incluso raccordo con la stazione merci), galleria sotto il Reno a Basilea e seconda canna della galleria Fäsenstaub.
- Il Consiglio federale propone un credito d'impegno di 4,354 miliardi di franchi per la fase di ampliamento 2023 e per la pianificazione di progetti non ancora decisi, i soldi servono anche per il relativo esproprio dei terreni.

## Conférence de presse annuelle

### «L'ATE demande une réorientation de la politique de construction routière»

Lundi 16 janvier 2023, Berne

## L'année des réformes en politique climatique

**Isabelle Pasquier-Eichenberger, vice-présidente de l'ATE Suisse, conseillère nationale, Les Vert-e-s/GE**

Le discours prononcé fait foi.

2023 sera l'année des réformes en politique climatique. Avec le vote sur la loi sur le climat tout d'abord : le peuple se prononcera sur les objectifs concrets et les premières mesures proposées dans cette loi, contre-projet indirect à l'initiative pour les glaciers. Avec la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> ensuite : le Parlement décidera de ses exigences pour la période 2025 à 2030.

La loi sur les objectifs en matière de protection du climat est suffisamment ambitieuse pour avoir convaincu le comité de l'initiative pour les glaciers d'annoncer le retrait de son texte. Elle sera soumise prochainement au peuple et l'ATE s'engagera avec conviction. Cette loi inclut enfin l'aviation dans les objectifs de la Suisse en matière de protection du climat. C'est une avancée importante.

Jusqu'ici, les émissions du trafic aérien n'étaient pas comptabilisées dans les statistiques climatiques officielles suisses, bien que ce trafic ait un impact considérable sur le climat. Si l'on considère l'ensemble des gaz à effet de serre du trafic aérien au départ de la Suisse, les déplacements en avion représentent 27 % de l'impact climatique total. Il s'agit donc de notre comportement le plus climaticide, devant le trafic routier. Nous prenons en moyenne deux fois plus souvent l'avion que les habitantes et habitants de nos pays voisins. Mais pas toutes et tous autant, 5 % de la population suisse est responsable de 30 % de l'impact climatique de ce secteur. Le trafic aérien à partir de la Suisse a doublé en seulement 20 ans et a désormais presque repris au niveau qu'il avait avant la pandémie. C'est irresponsable.

La croissance effrénée du trafic aérien a même annihilé toutes les économies de CO<sub>2</sub> que la Suisse est parvenue à réaliser dans d'autres domaines comme le bâtiment ou l'industrie. Cette hypocrisie, qui consiste à exclure simplement le trafic aérien suisse du bilan climatique, s'arrêtera enfin grâce à la nouvelle loi sur le climat. Le trafic aérien sera enfin contraint de contribuer à l'objectif zéro émission nette de gaz à effet de serre.

Dans le trafic routier aussi, le zéro émission nette de gaz à effet de serre est un objectif réaliste et nécessaire pour préserver la vie sur notre planète.

Les solutions existent, il faut rapidement stopper la vente de véhicules neufs carburant au diesel et à l'essence. L'année 2022 a montré qu'il est urgent de sortir de notre dépendance au pétrole, pour des raisons écologiques, éthiques mais aussi économiques. Pour cela, nous avons toutefois besoin de plus d'incitations politiques intelligentes afin que soient commercialisées des voitures moins polluantes.

La sobriété doit prévaloir aussi en termes de mobilité. Vendre des voitures de plus en plus lourdes va à l'encontre de la transition écologique et énergétique. Elles nuisent au climat et sont surdimensionnées pour nos centres-villes. Prenons exemple sur la France, qui a décidé de décourager l'acquisition de tels véhicules en renchérissant leur prix. Sur toute voiture à combustion dépassant 1,8 tonne, un montant est prélevé par kilo, pouvant ainsi renchérir d'une dizaine de milliers d'euros le prix d'achat. Il s'agit là d'un apport très concret, et nécessaire d'urgence pour la protection de climat.

**ATE Association transports et environnement**

Aarberggasse 661, case postale, 3001 Berne  
Tél. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0  
[www.ate.ch](http://www.ate.ch), [ate@ate.ch](mailto:ate@ate.ch)

Car nulle part en Europe centrale, on ne vend des voitures émettant en moyenne autant de CO<sub>2</sub> qu'en Suisse. À cela s'ajoute le fait que nous sommes très mobiles et parcourons des distances particulièrement longues.

La protection du climat a besoin de mesures fortes pour qu'une plus grande part du trafic soit transférée sur les transports publics et la mobilité active. Là aussi, le Parlement doit agir, puisqu'il a décidé qu'à l'avenir, une plus grande part du trafic devrait être assurée par les transports publics. La motion dans ce sens de mon collègue Michael Töngi, membre du Comité de l'ATE, a été acceptée. Aujourd'hui, comme pour la loi sur le CO<sub>2</sub>, le temps de la mise en œuvre est venu.

## **Jahresmedienkonferenz «VCS fordert Neuausrichtung der Strassenbaupolitik» Montag, 16. Januar 2023, Bern**

### **30 ist das neue 50**

**Ruedi Blumer, Präsident VCS Schweiz, Kantonsrat SP/SG**

Es gilt das gesprochene Wort.

Tiefere Geschwindigkeiten haben direkte Auswirkungen auf die Wohn- und Lebensqualität und die Belegung des öffentlichen Raums. Sie laden ein, vermehrt zu Fuss zu gehen oder Velo zu fahren; aber auch zum Verweilen und zur Begegnung. 1997 lancierte der VCS die Initiative «Strassen für alle» und brach damit zum ersten Mal eine Lanze für Tempo 30 innerorts. Obwohl die Initiative 2001 deutlich abgelehnt wurde, hatte sie Signalwirkung und setzte den Prozess zur Errichtung von Tempo 30 Zonen in Gang. Heute leben rund 40 Prozent der Schweizer Bevölkerung an einer Tempo-30-Zone und profitieren von Wohnqualität und Sicherheit im direkten Umfeld. Und es werden täglich mehr.

In vielen Gemeinden hat sich dank des VCS und seinen Sektionen die flächendeckende Einführung von Tempo 30 etabliert und bewährt. Bereits seit 1986 schreibt die Lärmschutzverordnung vor, dass überall dort, wo die Lärmgrenzwerte überschritten werden, Massnahmen an der Quelle zur Reduzierung des gesundheitsschädigenden Lärms ergriffen werden müssen. Tempo 30 ist die wirkungsvollste und günstigste Massnahme gegen Lärm: rund drei Dezibel weniger als bei Tempo 50. Die gleiche Wirkung hätte eine Halbierung der motorisierten Verkehrsmenge. Auch das Bundesgericht bestätigte die Einführung von Tempo 30 in seiner Rechtsprechung als wirtschaftlich tragbare und wirksame Massnahme zur Bekämpfung von Strassenlärm.

Die Vorteile von Tempo 30 liegen auf der Hand: Velofahrerinnen und Velofahrer fühlen sich dank kleineren Tempodifferenzen bedeutend sicherer. Für Fussgängerinnen und Fussgänger macht Tempo 30 das Queren der Strasse einfacher und sicherer. Das Verkehrssystem wird fehlertoleranter, das Verkehrsgeschehen entspannt sich und ist gegenüber Kindern und älteren Menschen rücksichtsvoller. Es passieren weniger und vor allem weniger schwere Unfälle. Der Energieverbrauch und die Schadstoffbelastung gehen ebenfalls zurück.

Anfang Jahr ist eine wichtige Neuerung in Kraft getreten, für die sich der VCS seit langer Zeit einsetzt: Gemeinden können Tempo 30 einfacher einführen. Neu kann auf allen nicht verkehrsorientierten Strassen auf das aufwändige Gutachten verzichtet werden, was eine schnellere und kostengünstige Einführung von Tempo 30 ermöglicht. Zudem lässt die Signalisationsverordnung SSV die Einführung von Tempo-30-Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität zu. Für Gemeinden wird es somit einfacher, ihre Bevölkerung vor Lärm zu schützen, die Schulwege sicherer zu machen oder die Attraktivität des öffentlichen Raums zu erhöhen.

Auf verkehrsorientierten Strassen im dichten Siedlungsgebiet kommt Tempo 30 allerdings noch viel zu selten zur Anwendung. Dort also, wo sich besonders viele Velofahrerinnen, Fussgänger und Autofahrerinnen den Strassenraum teilen. Ausgerechnet dort, wo sich die meisten schweren Unfälle ereignen, und dort, wo die grössten Lärmemissionen entstehen. Leider bestehen nach wie vor rechtliche Hürden, sodass Tempo 30 nicht überall möglich ist, wo dies zweckmässig wäre. Doch inzwischen wird in der Fachdiskussion Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit immer stärker in Frage gestellt. Auch der Städteverband hat im Dezember 2022 gefordert, dass Tempo 30 in den Städten zur Norm wird.

**VCS Verkehrs-Club der Schweiz**

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern  
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0  
[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch), [vcs@verkehrsclub.ch](mailto:vcs@verkehrsclub.ch)

Automobil- und Wirtschaftsverbände sowie bürgerliche Parteien wehren sich gegen Tempo 30. Neu haben sie den Schutz des öffentlichen Verkehrs entdeckt und behaupten, Tempo 30 schade dem ÖV. Während der vielseitige Nutzen von Geschwindigkeitsreduktionen also belegt ist, stehen nun die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr oft im Mittelpunkt der Diskussionen.

Der VCS hat eine Grundlagenstudie in Auftrag gegeben, die den aktuellen Stand der Forschung und die Planungspraxis zu den Auswirkungen von Tempo 30 auf den öffentlichen Verkehr untersucht. Erforscht wird insbesondere, ob Tempo 30 Auswirkungen auf die Fahrzeit des ÖV hat und dessen Attraktivität schmälert.

Das Fazit ist eindeutig: Tempo 30 als Norm innerorts bringt eine ganze Menge von Vorteilen: Weniger Lärm und damit auch mehr Möglichkeiten zum verdichteten Bauen, mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, weniger Energieverbrauch, weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoss, weniger Schadstoffemissionen, besserer Verkehrsfluss, weniger Stop and Go, weniger Pneu-Abrieb von Gummipartikeln.

Und vor allem wird Tempo 30 – wenn die Verärgerung einiger Zeitgenossen dereinst überwunden ist – zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens führen, was bedeutet, dass immer mehr Leute zu Fuss gehen, Velo und öV nutzen, Carpooling und Co-Working-Spaces entdecken oder zumindest Teilzeit im Home-Office arbeiten.

Und innovative, zukunftsorientierte Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber werden ihren Mitarbeitenden neben flexiblen Arbeitszeiten vermehrt Velos und öV-Abos statt Autoparkplätze zur Verfügung stellen.