

Abstimmung vom 4.3.2001

Weitere Absage an eine verkehrskritische Initia- tive: Nein zu Tempo 30

**Abgelehnt: Volksinitiative «für mehr Verkehrs-
sicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Aus-
nahmen (Strassen für alle)»**

Brigitte Menzi

Dieser Artikel ist erstmals 2010 im «Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007» erschienen, welches von Wolf Linder, Christian Bolliger und Yvan Rielle herausgegeben und beim Haupt Verlag publiziert wurde.

Empfohlene Zitierweise: Menzi, Brigitte (2010): Weitere Absage an eine verkehrskritische Initiative: Nein zu Tempo 30. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 603–604.

Herausgeber dieses Dokuments: Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. www.swissvotes.ch.

VORGESCHICHTE

Verkehrskritische Initiativen haben an der Urne einen schweren Stand: nicht weniger als fünf solcher Vorlagen scheitern allein in den 1990er-Jahren (vgl. Vorlagen 359, 360, 361, 362, 370). Dennoch reicht der VCS 1999 das Begehren «für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)» ein. Danach soll die Höchstgeschwindigkeit innerorts unter Vorbehalt begründeter Ausnahmen allgemein auf 30 km/h herabgesetzt werden.

Der Bundesrat empfiehlt die Initiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung, und auch der Nationalrat weist das Begehren gegen den Willen der SP, der Grünen und Teilen der CVP mit 95 zu 63 Stimmen bei 6 Enthaltungen klar zurück. Zwar wird der Wunsch nach erhöhter Verkehrssicherheit von breiten Kreisen geteilt, die Ratsmehrheit erachtet jedoch die Forderungen der Initiative als zu restriktiv. Häufig geäussert wird der Einwand, eine derartige Regelung würde die Autonomie der Kantone und der Gemeinden zu sehr einschränken. Der Ständerat schliesst sich dieser Meinung an und verwirft die Initiative mit 31 zu 9 Stimmen. Immerhin fordert die kleine Kammer die Landesregierung dazu auf, noch vor der Volksabstimmung ein Massnahmenpaket zur erleichterten Einführung von Tempo-30-Zonen vorzulegen. Der Bundesrat entspricht diesem Wunsch und präsentiert verschiedene Vorschläge zur Förderung tempo-beschränkter Zonen. So sollen etwa die Verfahren über die Signalisation vereinfacht werden, um Kantone und Gemeinden finanziell zu entlasten.

GEGENSTAND

Die Bundesverfassung soll wie folgt ergänzt werden: Innerorts beträgt die generelle Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Die zuständige Behörde kann die Geschwindigkeit auf Hauptstrassen hinaufsetzen, sofern dies die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Schutz der Anwohner vor Lärm zulassen. Binnen Jahresfrist nach Annahme des Artikels ordnen die Behörden die entsprechenden Höchstgeschwindigkeiten an.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Lediglich die linken Parteien (SP, GP, PdA), EVP und CSP unterstützen die Initiative. Sie argumentieren, dass mit Tempo 30 Unfälle vermieden, Schadstoff- und Lärmemissionen reduziert und dafür Sicherheit und Wohnqualität gewonnen werden könnten. Die bürgerlichen Parteien, die Wirtschaftsverbände, die Autolobby und sogar die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallprävention lehnen eine generelle Höchstgeschwindigkeit ab und verweisen auf die hohen Folgekosten (bauliche Veränderungen, Markierungen) für Kantone und Gemeinden. Der Bundesrat gibt ausserdem zu bedenken, dass die flächendeckende Einführung von Tempo 30 den Verkehrsfluss behindern und den öffentlichen Verkehr verlangsamen könnte. Die Kosten für sämtliche Zonenänderungen schätzt die Landesregierung auf rund 2 Milliarden Franken. Kantone und Gemeinden wären mit dieser Summe überfordert – umso mehr, als die Initiative die Umsetzung ihrer Anliegen binnen Jahresfrist verlangt.

ERGEBNIS

Bei einer Beteiligung von 55,8% wird die Initiative von 79,7% der Stim-menden und allen Kantonen deutlich abgelehnt. Am meisten Unterstüt-zung erhält das Anliegen in den städtischen Kantonen (Basel-Stadt: 35,7% Ja, Genf: 25,1% Ja, Zürich: 24,9% Ja). Wie aus der Nachbefragung her-vorgeht, ist der Links-rechts-Gegensatz die wichtigste Konfliktlinie. Eine Mehrheit vermochte die Vorlage lediglich bei Sympathisanten der SP und der äusseren Linken zu erzielen. Personen mit Bezug zu einer Umwelt-schutzorganisation stimmten zwar häufiger Ja, doch auch diese Gruppe lehnte den Vorschlag deutlich ab. Signifikant weniger deutlich war die Ablehnung ausserdem bei Personen ohne Auto und bei Bewohnern von grossen Städten. Der Haupteinwand der Neinstimmenden richtete sich gegen die als zu schematisch empfundene generelle Tempolimit von 30 km/h. Ein weiteres wichtiges Argument war die Befürchtung, dass Tempo 30 vermehrt zu Staus führen würde.

QUELLEN

BBI 2000 2887; BBI 2000 5039. Erläuterungen des Bundesrates. APS 1999 bis 2001: Verkehr und Infrastruktur – Strassenverkehr. Vox Nr. 73.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Anga-ben finden Sie auf unserer Website www.swissvotes.ch.