



Tempo 30-Initiative – Argumentarium

1. Das Wichtigste in Kürze

Tempo 30-Initiative: Die Initiative fordert, dass der Bund die heute innerorts allgemein geltende Höchstgeschwindigkeit **von 50 auf 30 km/h** herabsetzt. Ziel ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Wohnqualität zu verbessern und die Umwelt zu schonen. Abweichungen wären nur in begründeten Fällen insbesondere für Hauptstrassen möglich, etwa wenn die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und der Schutz der Anwohner vor Lärm es zulassen. Der Bundesrat hätte ein Jahr Zeit, um die erforderlichen Ausführungsvorschriften zu erlassen und Tempo 30 anzuordnen.

Umsetzung problematisch: Die Initiative stellt restriktive Bedingungen für **Ausnahmen** zu Tempo 30. Sobald Sicherheit oder Lärmschutz tangiert werden können – und dies ist bei höheren Tempolimiten fast nie auszuschliessen – sind keine Ausnahmen möglich. Es gäbe also nur in ganz wenigen Fällen Abweichungen von Tempo 30. Selbst auf grosszügig ausgebauten Hauptstrassen, die eigentlich für Tempo 50 gebaut wurden, wäre Tempo 30 einzuführen. Insbesondere dort wären flächendeckende bauliche Veränderungen an den Strassen nötig, um die tiefere Tempolimite durchzusetzen.

Trügerische Sicherheit: Erfahrungen im In- und Ausland belegen, dass die Signalisation alleine die Einhaltung der Tempolimiten nicht garantiert. Der Ausbau der Strasse und die maximal autorisierte Geschwindigkeit müssen übereinstimmen. Anders gesagt, ohne umfangreiche, kostspielige Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs besteht das Risiko, dass Tempo 30 auf dem Papier und auf den Temposchildern, nicht aber in der Realität gilt. Daran können polizeiliche Kontrollen auch nur wenig ändern. Dies ist gefährlich, weil sich die Verkehrsteilnehmer – insbesondere die Fussgänger – dann in falscher Sicherheit wiegen. Unter diesen Umständen kann es sogar mehr Unfälle geben.

Hohe Kosten, weniger Spielraum für Kantone und Gemeinden: Kantone und Gemeinden können nicht mehr über die Einführung von Tempo 30-Zonen entscheiden, die von der Bundesverfassung bei Annahme der Initiative angeordnet wird. Sie bleiben aber zuständig für die Umsetzung und müssen die nötigen flankierenden Massnahmen vornehmen – wie Aufpflasterungen, Verschiebung von Fahrbahnnachsen, seitliche Einengungen, Sperren, Markierungen z. B. von Parkplätzen. Der Bund schätzt die Kosten dafür auf **rund 2 Milliarden Franken**. Das können Kantone und Gemeinden nicht aufbringen – umso weniger, als die Umsetzung innert eines Jahres zu erfolgen hat.

Negative Folgen für den öffentlichen Verkehr möglich: Der öffentliche Verkehr zirkuliert vor allem auf Hauptstrassen und weiteren sogenannten verkehrsorientierten Strassen, die vorwiegend dem Verkehr dienen. Dort können die baulichen Massnahmen, die zur Durchsetzung von Tempo 30 generell unerlässlich sind, den Verkehrsfluss behindern. Die langen Gelenkbusse sind nicht mehr überall einsetzbar, man muss sie allenfalls durch kleinere Fahrzeuge ersetzen. All dies reduziert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, was wiederum die Verkehrssicherheit und die Umweltbilanz beeinträchtigt.

Der bessere Weg: Der Bundesrat teilt das Ziel der Initiative, die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen. Aber der vorgeschlagene Weg ist undifferenziert und unverhältnismässig. Der Bund will gezielt und dezentral Tempo 30-Zonen fördern, indem er die Anforderungen an die flankierenden Massnahmen stark vereinfacht. Im Rahmen des neuen Finanzausgleichs soll Kantonen und Gemeinden dafür neue finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden. Zudem soll die Einführung von Zonen mit Tempobeschränkungen allgemein erleichtert und erweitert werden. Generell verfolgt der Bund eine umfassende Strategie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dazu gehört auch die Revision des Strassenverkehrsgesetzes unter anderem mit der Senkung der Alkoholgrenze auf 0,5 Promille und dem Fahrausweis auf Probe.

2. Umsetzung problematisch

Undifferenziert

Die Initiative will eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts. Ausbaugrad und Erscheinungsbild des Strassennetzes innerorts sind sehr heterogen. Es gibt schnelle *verkehrsorientierte Strassen*, die eine grosse Verkehrsmenge zu bewältigen haben. Sie stellen etwa 10 bis 20% des Strassennetzes dar, nehmen aber rund 75% des Verkehrs auf. Dann gibt es *siedlungsorientierte Strassen*, die wegen ihrem Ausbau nur mit geringen Geschwindigkeiten befahren werden.

Erfahrungen im In- und Ausland zeigen, dass die *Zonensignalisation* nur auf siedlungsorientierten Strassen mit gleichartigen Merkmalen wirksam ist, aber nicht auf verkehrsorientierten Strassen, die eine andere Funktion haben und anders ausgestaltet sind. Insbesondere in Deutschland und in den Niederlanden wird die Einführung von Tempo 30-Zonen gefördert – mit Ausnahme der Hauptstrassen. Kein Land in Europa kennt oder plant Tempo 30 generell innerorts.

Zwar sieht die Initiative für gut ausgebaute Hauptstrassen Ausnahmen vor, die Bedingungen dafür sind aber so restriktiv, dass *Hauptstrassen faktisch wie Quartierstrassen behandelt würden*. Eine allgemeine Einführung von Tempo 30 kann zudem zur Folge haben, dass Quartierstrassen vermehrt als Abkürzung benützt werden.

Unverhältnismässig

Wie die Erfahrungen mit Tempo 30-Zonen zeigen, genügt die Signalisation nicht, um den Verkehr auf siedlungsorientierten Nebenstrassen und noch weniger auf Hauptstrassen in genügendem Masse zu verlangsamen. Daran können polizeiliche Kontrollen kaum etwas ändern. In Graz wurde versucht, Tempo 30 überall ohne baulichen Massnahmen und mit Ausnahme der Hauptstrassen einzuführen. Man hat festgestellt, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit nur geringfügig gesunken ist, von 47 km/h auf 45 km/h. Denn Ausbau der Strasse und Tempolimite müssen übereinstimmen, damit die Tempolimite eingehalten wird.

Um Tempo 30 generell innerorts durchzusetzen, braucht es also flächendeckende, kostspielige Massnahmen, in Form von baulichen Veränderungen an den Strassen und technischen Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs. Die Initiative sagt aber nichts zu diesen Massnahmen und lässt folglich die Frage ihrer Finanzierung durch die Kantone und Gemeinden offen. Nur mit flankierenden Massnahmen kann das angestrebte Ziel – die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Wohnqualität und die Senkung der Umweltbelastung –erreicht werden.

Trägerische Sicherheit

Bleiben die flankierenden Massnahmen aus, besteht das Risiko, dass Tempo 30 nur auf dem Papier und auf den Temposchildern gilt. Die Diskrepanz zwischen angeordneter Tempolimite und effektiver Geschwindigkeit ist gefährlich. Dann wiegen sich die schwächsten Verkehrsteilnehmer, insbesondere die Fussgänger, in falscher Sicherheit. Unter diesen Umständen kann das Unfallrisiko sogar zunehmen.

3. Hohe Kosten, weniger Spielraum für Kantone und Gemeinden

Untragbare Kosten für Kantone und Gemeinden

Heute schon scheitert oft die Einführung von Tempo 30-Zonen an den *Kosten* für die Umsetzung. Dem soll im Rahmen des neuen Finanzausgleichs geholfen werden. Es gibt heute etwa 700 Tempo 30-Zonen in der Schweiz. Würde Tempo 30 flächendeckend eingeführt, schätzt der Bund die Kosten für die flankierenden Massnahmen auf *rund 2 Milliarden Franken*. Kantone und Gemeinden sind damit finanziell überfordert. Umso mehr, als die Initiative verlangt, dass Tempo 30 innerhalb eines einzigen Jahres umgesetzt wird.

Spielraum der Kantone und Gemeinden geschmälert

Mit der Initiative können Kantone und Gemeinden nicht mehr über die Anordnung von Tempo 30-Zonen entscheiden – sie würde auf Verfassungsebene festgelegt. Sie bleiben aber zuständig für die Um- und Durchsetzung. Die kurze Umsetzungsfrist hindert sie daran, beim Rück- und Umbau von Strassen Prioritäten zu setzen. So kann die Bevölkerung bei der Vorbereitung der flankierenden Massnahmen kaum noch aktiv mitwirken. Es wird schwierig, optimale Lösungen zu finden, die den lokalen Gegebenheiten angepasst sind. Das reduziert die Akzeptanz und die Effizienz von Tempo 30.

Negative Folgen für den öffentlichen Verkehr möglich:

Der öffentliche Verkehr zirkuliert vor allem auf verkehrsorientierten Strassen. Dort können die baulichen Massnahmen, die zur Durchsetzung von Tempo 30 generell unerlässlich sind, den Verkehrsfluss behindern. Die *langen Gelenkbusse* zum Beispiel sind nicht mehr überall einsetzbar, man muss sie allenfalls durch kleinere Fahrzeuge ersetzen. All dies reduziert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, was wiederum die Verkehrssicherheit und die Umweltbilanz beeinträchtigt.

4. Der bessere Weg

Umfassende Strategie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Der Bundesrat teilt das Ziel der Initiative, die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen. Es ist ihm ein wichtiges und dauerndes Anliegen. Trotz Vervielfachung des Motorfahrzeugbestandes hat sich die Zahl der Verletzten seit 1970 um ein Viertel und diejenige der Getöteten um zwei Drittel reduziert. Das genügt natürlich noch lange nicht. Jedes Strassenopfer ist eines zuviel. Im Sinne des Modells «Vision zero» sind weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Vorbereitung.

So wird zurzeit das *Strassenverkehrsgesetz* revidiert. Vor allem relevant für die Sicherheit sind die Zweiphasenausbildung, der Führerausweis auf Probe sowie die Senkung der Alkoholgrenze auf 0,5 Promille. Weiter erarbeitet der Bund ein *umfassendes Konzept*, das aufzeigen soll, wie die Verkehrssicherheit in den nächsten Jahren in allen Bereichen weiter erhöht werden kann und soll.

Förderung von Zonen mit Tempobeschränkungen

Eine weitere konkrete Massnahme ist die gezielte Einführung von gut konzipierten *Zonen mit Tempobeschränkungen*. So kann auch die Verkehrssicherheit tatsächlich verbessert werden. Deshalb will der Bund diese Zonen fördern und erweitern. Die Kantone sollen mit dem neuen Finanzausgleich neue Finanzierungsquellen erschliessen können. Sie sollen die allgemeinen Strassenbeiträge auch zur Umgestaltung des öffentlichen Strassenraums verwenden können. Das wird die Einführung von Tempo 30-Zonen mit entsprechenden baulichen Massnahmen wesentlich erleichtern.

Technisch sollen Kantone und Gemeinden bei der Anordnung von Zonen mit Tempobeschränkungen weitgehend frei werden. So sollen die Anforderungen an die flankierenden Massnahmen auf ein Minimum reduziert werden. Die Grösse der Zonen ist zum Beispiel nicht mehr festgelegt, und alle Strassentypen ausser den Hauptstrassen können berücksichtigt werden. Weiter soll eine Nachkontrolle über die Erreichung der angestrebten Ziele eingeführt werden.

Begegnungszonen

Pilotversuche in Burgdorf und St. Blaise haben zudem gezeigt, dass gemeinsame Verkehrsbereiche für Fussgänger und Autos sinnvoll erweitert werden können. Zonen mit Tempo 20 und Fussgängervortritt sollen auch in Quartieren mit überwiegend gewerblicher Nutzung eingerichtet werden können. Die neuen vorgeschlagenen *Begegnungszonen* sind nicht mehr auf Wohnzonen beschränkt. Eine entsprechende Revision der Signalisationsverordnung (SSV) geht in die Vernehmlassung.

Weitere Informationen unter: <http://www.uvek.admin.ch/abstimm/d/index.htm>