

## **Schweizerisches Komitee "NEIN zu Tempo 30 generell innerorts" Comité suisse "NON au 30 km/h généralisé dans les localités"**

Postfach / Case postale 8615  
3001 Bern / Berne  
Tel. 031 / 381 77 85  
Fax 031 / 382 23 66  
[info@sgv-usam.ch](mailto:info@sgv-usam.ch)  
[www.verkehrschao-nein.ch](http://www.verkehrschao-nein.ch)

Bern, 11. Januar 2001

### **Pressecommuniqué**

Die Gegner der „Tempo 30“-Initiative, über die am kommenden 4. März entschieden wird, haben den Abstimmungskampf lanciert: Das Komitee „Nein zu Tempo 30 generell innerorts“ (ihm gehören 140 Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus allen bürgerlichen Parteien an) hat am Donnerstag an einer Pressekonferenz in Bern seine Argumente vorgestellt. Fazit: Die Annahme der Initiative würde die Wunschziele der Initianten in Sachen Verkehrssicherheit und Umweltschutz bei weitem nicht erreichen, sondern lediglich zum absoluten Verkehrschaos führen.

Die Verkehrssicherheit wurde von Nationalrätin Barbara Polla (LPS, GE) thematisiert. Anhand ausländischer Untersuchungen belegte sie, dass der von den Initianten gewünschte Sicherheitsaspekt nicht erreicht werden könne. Im Gegenteil: Die mit tieferen Tempi verbundene Senkung der Aufmerksamkeit bei allen Verkehrsteilnehmern führe zu mehr und zu schwereren Unfällen, vorallem mit Kindern. Zudem – so Barbara Polla – läge es durchaus in der Autonomie der Gemeinden, in Wohngebieten und besonders exponierten Stellen Temporeduktionen einzuführen. Sie verwies auf die Tatsache, dass in den vergangenen Jahren solche Tempo 30-Zonen in bereits über 700 Fällen in der Schweiz entstanden seien.

„Weder sinnvoll noch nachvollziehbar und damit auch nicht durchsetzbar“ ist die Forderung der Initianten nach einer flächendeckenden Temporeduktion auf 30 km/h innerorts für FDP-Nationalrat Peter Weigelt (SG). Gesetzliche Bestimmungen würden von den Bevölkerung nur dann mitgetragen und letztlich auch befolgt, wenn deren Sinn erkannt und die Notwendigkeit akzeptiert sei. Beides sei im vorliegenden Fall nicht gegeben, deshalb brauche es auch keine prophetischen Fähigkeiten, um voraussagen zu können, dass eine derartige Verkehrsregelung mit einer riesigen Zahl von Übertretungen „quittiert“ würde, was wiederum den überdurchschnittlichen Einsatz der Polizei und des Staates notwendig machte. „Eine solche Konfrontation zwischen mündigen Bürgern und strafendem Staat kann aber weder im Interesse der nationalen und noch weniger der kommunalen Politik sein“, argumentierte Weigelt. Es gelte daher, mit einem klaren Nein das Stopp-Signal zu setzen, damit auch in der Verkehrspolitik die Vernunft und das Augenmass greife.

Der Zuger CVP-Ständerat Peter Bieri seinerseits ging auf die Auswirkungen der Initiative auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) ein. Nachdem der Initiativtext für den ÖV keine Ausnahmen vorsehe (und solche weder sinnvoll noch gerechtfertigt wären), müsste dieser erhebliche Behinderungen und Nachteile in Kauf nehmen. Deshalb stünden auch die öffentlichen Verkehrsunternehmungen der Initiative sehr skeptisch gegenüber. Tempo 30-Zonen seien im Rahmen der vorhandenen Gemeindeautonomien wohl überall dort zu fördern, wo sie sinnvoll, zweckmässig und umsetzbar seien. „Dazu braucht es aber heute die Ablehnung dieser Volksinitiative“, sagte Bieri.

Zu den finanziellen Auswirkungen der Initiative äusserte sich NR Max Binder (SVP,ZH): Heute verursache die Einrichtung einer Tempo 30-Zone durchschnittlich Kosten von 665 000 Franken. „Auch wenn man hoffentlich davon ausgehen kann, dass künftige Verkehrsberuhigungen mit etwas tieferen Investitionen eingerichtet werden können, wird die konsequente Umsetzung der Initiative gewaltige Kosten – etwa 2 Milliarden Franken – auslösen.“ Allein aus finanziellen Gründen müsse deshalb die Initiative abgelehnt werden.

Nähere Angaben über die Abstimmungskampagne des Komitees „Nein zu Tempo 30 generell innerorts“ sind auf der Internetseite [www.verkehrschao-nein.ch](http://www.verkehrschao-nein.ch).

**Schweizerisches Komitee "NEIN zu Tempo 30 generell innerorts"**  
**Comité suisse "NON au 30 km/h généralisé dans les localités"**

Postfach / Case postale 8615  
3001 Bern / Berne  
Tel. 031 / 381 77 85  
Fax 031 / 382 23 66  
[info@sgv-usam.ch](mailto:info@sgv-usam.ch)  
[www.verkehrschaos-nein.ch](http://www.verkehrschaos-nein.ch)

Es gilt das gesprochene Wort

Überlegungen zur Durchsetzbarkeit von „Tempo 30“ flächendeckend“

## **Der mündige Bürger fordert eine massvolle, nachvollziehbare Gesetzgebung**

*Von Nationalrat Peter Weigelt, FDP St.Gallen*

Ein Rechtsstaat, der sich zum mündigen Bürger bekennt, ist in der Gesetzgebung zu besonderem Augenmass verpflichtet. Denn nur eine massvolle, sachgerechte und letztlich nachvollziehbare Gesetzgebung wird in der Praxis akzeptiert und gelebt. Dies gilt exemplarisch für die Verkehrspolitik, wo Regelungen ohne nachvollziehbaren Hintergrund keine Akzeptanz finden und zu hohen Übertretungsquoten führen. Wo jedoch der Sinn von Geschwindigkeits- oder anderen Verkehrsbeschränkungen eingesehen wird, bietet auch der Vollzug keine Probleme. Ein flächendeckendes „Tempo 30 Regime“ ist weder sinnvoll noch nachvollziehbar und damit auch nicht durchsetzbar.

Die Initianten der Volksinitiative „Strassen für alle“ fordern innerorts eine generelle Höchstgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern. Diese absolute Forderung wird wohl mit einer Ausnahmeregelung ergänzt, doch letztlich soll gemäss Initiativtext „Tempo 30“ zum generellen Tempolimit auf Innerortsstrecken werden.

### **Akzeptanz nicht vorhanden**

Wie einleitend angetönt, werden gesetzliche Bestimmungen nur dann von der Bevölkerung mitgetragen und letztlich auch befolgt, wenn deren Sinn erkannt und die Notwendigkeit akzeptiert ist. Dass ein Tempolimit von 30 Stundenkilometern auf einer gut ausgebauten Innerortsstrasse aber weder sinnvoll noch nachvollziehbar ist, muss

an dieser Stelle wohl nicht weiter ausgeführt werden. Es lässt sich denn auch ohne besondere prophetische Fähigkeiten voraussagen, dass sich die fehlende Akzeptanz einer solchen Verkehrsregelung in einer grossen Zahl von Übertretungen dokumentieren würde, was wiederum einen überdurchschnittlichen Einsatz der Polizei und des Staates notwendig machen würde. Eine solche Konfrontation zwischen mündigen Bürgern und strafendem Staat kann aber weder im Interesse der nationalen und noch weniger der kommunalen Politik sein.

### **Polizeistaat oder milliardenteure Strassenmöblierungen**

Bisherige Messungen während Pilotversuchen im Zusammenhang mit Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren zeigen, dass sich mit reiner Signalisation lediglich eine Temporeduktion von 2 bis 4 km/h erzielen lässt. Dieser Erkenntnis kommt besondere Bedeutung zu, handelt es sich bei den überprüften Zonen um Wohnzonen, in denen die Bewohner mehrheitlich mit der Temporeduktion einverstanden sind. Doch wenn selbst hier die blossе Signalisation keine Wirkung zeigt, wie schlecht muss dann das Ergebnis auf gut ausgebauten Innerortsstrassen sein.

Bleibt also ein rigoroser Polizeieinsatz oder aber die bauliche Möblierung der Strassenräume, um den Verkehrsfluss zu bremsen, zu blockieren, zu behindern ... Die Initianten unter der Führung des VCS bieten dafür in ihrer Broschüre „Schöne Aussichten: Neue Perspektiven für Hauptstrassen innerorts“ eindrückliche Beispiele, welche sich kostenmässig zwischen 0,5 und 1,5 Mio. Franken bewegen. Zudem wird eine Kostenübersicht für die bisher realisierten Tempo 30-Projekte beigefügt.

Rechnet man auf Grund dieser Zahlen die Kosten für eine gesamtschweizerische Umsetzung hoch, so müsste mit mehreren tausend Millionen gerechnet werden. Angesicht der hohen Schulden von Bund, Kantonen und Gemeinden eine Horrorvorstellung von ineffizientem und sinnloseм Einsatz von Steuermitteln.

### **Auch der öffentliche Verkehr wird negativ tangiert**

Die Durchsetzbarkeit scheidert aber nicht nur am mündigen Bürger und seinem Sinn für das Notwendige und Sinnvolle, sondern auch an öffentlichen Verkehrsträgern, welche sich selbstverständlich auch dem Tempo 30-Regime zu unterziehen hätten. Die Folgen wären längere Fahrzeiten und wesentlich höhere Betriebskosten. Zudem würden die baulichen Massnahmen (Verengungen, Aufpflasterungen etc.) nicht nur Buschauffeuren von öffentlichen Verkehrsbetrieben Mühe bereiten, sondern auch den Alarmfahrzeugen von Polizei, Ambulanz und Feuerwehr.

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass in Tempo 30-Zonen in der Regel der generelle Rechtsvortritt eingeführt wird, was sich ebenfalls äusserst negativ, sprich zeitraubend auf den öffentlichen Verkehr auswirken würde.

Eine flächendeckende Einführung von „Tempo 30 innerorts“ ist in der Schweiz nicht durchsetzbar, da eine solche Massnahme weder sinnvoll noch nachvollziehbar ist und diese vom mündigen Bürger nicht akzeptiert würde. Der richtige Entscheid heisst daher bereits heute mit einem klaren Nein das Stop-Signal zu setzen, damit auch in der Verkehrspolitik die Vernunft und das Augenmass greift.

**Schweizerisches Komitee "NEIN zu Tempo 30 generell innerorts"**  
**Comité suisse "NON au 30 km/h généralisé dans les localités"**

Postfach / Case postale 8615  
3001 Bern / Berne  
Tel. 031 / 381 77 85  
Fax 031 / 382 23 66  
[info@sgv-usam.ch](mailto:info@sgv-usam.ch)  
[www.verkehrschaos-nein.ch](http://www.verkehrschaos-nein.ch)

**Es gilt das gesprochene Wort**

## **Tempo 30 innerorts – finanzielle Folgen!**

*Von Nationalrat Max Binder, SVP Zürich*

### **Ausgangslage**

"Innerorts beträgt die generelle Höchstgeschwindigkeit 30 km/h." Diese konsequente und unzweideutige Forderung der Initiative lässt keine Interpretation zu. Sie verstösst gegen die heute gültige Regelung aus der Signalisationsverordnung, Art. 2a und gegen die Weisungen über die Zonensignalisation, wonach Hauptstrassen **nicht** in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden dürfen. Hauptstrassen sind zu breit, weshalb die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht glaubhaft wäre und für die Automobilisten eine Schikane darstellen würde. Um diese Mängel zu beseitigen müssten teure bauliche Massnahmen vollzogen werden.

### **Kosten von Tempo-30-Zonen**

Die Installierung von Tempo-30-Zonen hat in der Schweiz zu unterschiedlichsten Kosten geführt. Je nach Strassen- und Verkehrssituation und Zonengrösse bewegten sich diese laut einer Untersuchung des BUWAL von 1999 in verschiedener Höhe. Diese Kosten setzen sich zusammen aus der Öffentlichkeitsarbeit, der Projektierung, des Gutachtens, der Signalisation/Markierung und den baulichen Massnahmen.

Von den befragten Gemeinden wurden die einzelnen Kostenpositionen für eine solche Langsamfahrzone sehr differenziert belastet. So bewegten sich die Kosten für Öffentlichkeitsarbeit von null bis 25 000 Franken, für die Projektierung zwischen 9 000 und 25 000 Franken, für das notwendige Gutachten zwischen 500 und 30 000 Franken. Die Kosten für die Signalisation und die Bodenmarkierungen hängen sehr stark von der Zonengrösse und der Umgestaltung der Zone mittels Markierungen ab. Sie schwankten zwischen 1 000 und 40 000 Franken.

Die grössten Unterschiede resultieren aus den baulichen Massnahmen. Ob und in welchem Ausmass Bauten realisiert wurde, hängt einerseits von der Philosophie der Gemeinde ab, andererseits aber auch von der Verkehrs- und Strassenraumsituation. Daraus ergaben sich Minimalkosten von null Franken und Maximalkosten von 597 000.— Franken. Im Durchschnitt verursachte eine Tempo-30-Zone Gesamtkosten von 665 000.— Franken.

Auch wenn man hoffentlich davon ausgehen kann, dass künftige Verkehrsberuhigungen mit etwas tieferen Investitionen eingerichtet werden können, wird die konsequente Umsetzung der Initiative gewaltige Kosten auslösen. Bei einer vorsichtigen Hochrechnung der Kosten auf die geforderte Flächendeckung der Innerortsbereiche in unserem Land, rechnet man für die zielgerichtete Umgestaltung des Strassenraumes mit Kosten von ca. 2 Milliarden Franken.

### **Wer finanziert?**

Bis heute hat bezahlt wer befohlen hat. Wurde von der zuständigen Behörde in der Gemeinde eine Tempo-30-Zone beschlossen und realisiert, hat sie auch die Gemeinde, allenfalls unterstützt durch einen Bundesbeitrag, bezahlt. Die Beitragshöhe liegt je nach Finanzkraft des Kantons zwischen 40-70% der beitragsberechtigten Kosten. Die Initiative verursacht den Gemeinden also grosse Kosten, die sie wohl kaum tragen können. Gleichzeitig verlieren sie aber auch die Mitsprache und Mitbestimmung betreffend Errichtung von solchen Zonen, weil die Initiative diese ja vorschreibt. Ohne flankierende Massnahmen kann die Initiative nicht umgesetzt werden, vor allem dann nicht, wenn das Ziel Verkehrssicherheit erreicht werden soll.

### **Volkswirtschaftliche Auswirkungen**

Die Initiative hat verschiedene finanzielle Aspekte. Es stehen die genannten ca. 2 Milliarden Franken an baulichen Massnahmen, der voraussichtlichen Reduktion der Unfallkosten in der Höhe von ca. 200 Millionen Franken gegenüber. Diese Senkung von ca. 1,7 Milliarden auf 1,5 Milliarden Franken ist sicher zu begrüessen. Dazu braucht es aber diese extreme, nicht praxistaugliche Initiative keineswegs. Mit den heutigen Rahmenbedingungen kann das Ziel ebenso erreicht werden. Der Bundesrat hat angekündigt, die Verfahren zu vereinfachen, und im Rahmen des Neuen Finanzausgleichs auch die finanzielle Basis besser zu definieren.

Tempo-30-Zonen machen nur Sinn, wenn die Geschwindigkeit auch eingehalten wird, vor allem dann, wenn auf den entsprechenden Strassen die Fussgängerstreifen aufgehoben würden, d.h. die Strasse für alle Verkehrsteilnehmer, ohne jegliche Bevorzugung, gleichwertig werden sollte. Die straffe Einhaltung von Tempo 30 generell würde aber auch zu sich finanziell auswirkenden Zeitverlusten führen. Die tieferen Geschwindigkeiten bewirken mehr Zeitbedarf des motorisierten Verkehrs, insbesondere auf den verkehrsorientierten Strassen. Bei der Berechnung der so genannten Zeitbedarfskosten, die sich aus den Fahrleistungen der Fahrzeuge, ihren Geschwindigkeiten und aus Zeitkostenansätzen pro Fahrzeug und Stunde zusammensetzen, muss davon ausgegangen werden, dass sich die Reisezeit proportional zur Verringerung der durchschnittlichen Geschwindigkeit erhöht. Für den einzelnen Fahrzeuglenker sind diese Mehrkosten zwar gering, in ihrer gesamten Menge volkswirtschaftlich gesehen aber nicht ohne Bedeutung.

## **Fazit**

Die Initiative frönt dem Gieskannenprinzip, indem sie Tempo 30 innerorts generell verlangt. Gezielte Massnahmen, mit gezieltem Mitteleinsatz werden verunmöglicht. Auch die Ausnahmen von Tempo 30, die laut Auskunft der Initianten auf 70 – 85% der Hauptstrassen zur Anwendung kämen, würden auf Grund der formulierten Bedingungen mit Bestimmtheit zu hohen und unnötigen Gerichtskosten führen.

Die Initiative **muss** deshalb auch aus finanziellen Gründen abgelehnt werden.



**Schweizerisches Komitee "NEIN zu Tempo 30 generell innerorts"**  
**Comité suisse "NON au 30 km/h généralisé dans les localités"**

Postfach / Case postale 8615  
3001 Bern / Berne  
Tel. 031 / 381 77 85  
Fax 031 / 382 23 66  
[info@sgv-usam.ch](mailto:info@sgv-usam.ch)  
[www.verkehrschao-s-nein.ch](http://www.verkehrschao-s-nein.ch)

Es gilt das gesprochene Wort

## **„Tempo 30“ behindert öffentlichen Verkehr**

*Von Ständerat Peter Bieri, CVP Zug*

Wenn die Volksinitiative „für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen“ angenommen würde, hätte dies auch beträchtliche Folgen für den öffentlichen Verkehr(öV). Der Initiativtext sieht für den öV keine Ausnahmen vor. Diese wären auch in der Tat kaum machbar, benutzt der öffentliche Verkehr doch meistens die gleichen Strassentrassen wie der Privatverkehr.

### **1. Keine Ausnahmen für den öffentlichen Verkehr**

Aufgrund ihrer politischen Aktivitäten in der Vergangenheit ist den Initianten des vorliegenden Volksbegehrens zugute zu halten, dass sie sich wiederholt und mit Nachdruck für die Belange des öffentlichen Verkehrs eingesetzt haben. Dieses Engagement wird von den Vertretern des öV sehr geschätzt. Bei der hier vorliegenden Initiative hätte jedoch auch der öffentliche Verkehr erhebliche Behinderungen und Nachteile in Kauf zu nehmen. Wer den Initiativtext studiert, stellt fest, dass auch Bus, Trolleybus, Tram und Strassenbahn dieser generellen Geschwindigkeitslimite unterstehen würden. Ausnahmen sind – wie der Initiativtext besagt – nur dann möglich, wenn es die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Schutz der Anwohnerschaft, namentlich vor Lärm, zulassen. Diese beiden Voraussetzungen werden jedoch von den Fahrzeugen, die im öffentlichen Verkehr eingesetzt werden, kaum besser erfüllt als von denjenigen des Privatverkehrs. Eine anderweitige Ausnahme ist nicht vorgesehen, auch nicht für den öV. Es ist zuzugeben, dass ein Extraprivileg für den öffentlichen Verkehr auch gar keinen Sinn machen würde, kann dieser doch keinen Anspruch für sich ausmachen, er fahre bei gleicher oder höherer Geschwindigkeit mit deutlich weniger Lärm. Interessanterweise haben Vertreter öffentlicher Verkehrsunternehmen, welche dieser Initiative Sympathie entgegenbringen, für sich immer gleichzeitig Ausnahmen verlangt. Solche Ausnahmen für einzelne Verkehrsteilnehmer würden jedoch

dem Initiativtext klar widersprechen und müssen als falsche Wunschvorstellungen betrachtet werden.

## **2. Initiative senkt Leistungsfähigkeit und erhöht Kosten im öffentlichen Verkehr**

Diese Aussage stimmt überall dort nicht, wo der Verkehr bereits unter den heutigen gesetzlichen Voraussetzungen – im üblichen Fall bei Tempo 50 – nicht schneller vorankommt als mit dreissig Stundenkilometern. Dies ist insbesondere in innerstädtischen Bereichen zu den stark befahrenen Zeiten der Fall. Hingegen wird der öffentliche Verkehr überall dort bei einer Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h verlangsamt, wo er dank separaten Spuren oder dank guten Verkehrsverhältnissen schneller vorankommt. Dabei ist vor allem an die wenig verkehrsintensiven Zeiten, an die Verhältnisse in weniger dicht besiedelten Gebieten und Dörfern, in nicht überbauten Gebieten zwischen Quartieren oder Dorfteilen oder auch in Agglomerationsbereichen zu denken. In solchen Gebieten kann der öffentliche Verkehr vielfach situationsbezogen mit einer höheren Geschwindigkeit rechnen. Mit dieser Initiative wird die Umlaufzeit auf einer Verkehrslinie erhöht. Um die gleichen Fahrfrequenzen zu gewährleisten, müssten zusätzliche Fahrzeuge in Betrieb genommen werden. Dies hätte höhere Betriebskosten bei einer gleichzeitig geringeren Auslastung je Fahrzeug zur Folge. Würde dagegen auf den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge verzichtet, würde das Angebot im öV verschlechtert. Der öffentliche Verkehr hat deshalb ein wettbewerbspolitisches und ein finanzielles Interesse, überall dort möglichst schnell zu sein, wo es die äusseren Bedingungen zulassen. Leistungsfähige öffentliche Strassen- und Schienenfahrzeuge sind dann mit dem Individualverkehr konkurrenzfähig, wenn sie mit ihren spezifischen Vorteilen die systemimmanenten Nachteile gegenüber dem Automobil aufzuwiegen vermögen. Dazu gehören u.a. Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Fahrkomfort und nicht zuletzt auch die benötigte Fahrzeit.

## **3. Bauliche Massnahmen für den öffentlichen Verkehr ungeeignet**

Es ist allseits erkannt, dass „Tempo 30“ allein mit Polizeikontrollen nicht durchgesetzt werden kann. Der Bundesrat schreibt in seiner Botschaft, die angestrebte Geschwindigkeitslimite sei nicht ohne flankierende bauliche und technische Verkehrsberuhigungsmassnahmen realisierbar, weil die Initiative auf Ausbaugrad und Erscheinungsbild der Strasse nicht Rücksicht nehme. Der Bundesrat vermerkt auf Seite 290 der Botschaft (d), dass „Tempo 30“ auf den verkehrsorientierten Strassen vornehmlich für den dort zirkulierenden öffentlichen Verkehr ungünstige Auswirkungen haben könnte, da die flankierenden baulichen und verkehrstechnischen Massnahmen sich negativ auf den Verkehrsfluss auswirken

würde. Das wiederum würde eine nicht unwesentliche Beeinträchtigung des Komforts für die Passagiere und einen damit verbundenen Attraktivitätsverlust des öV zur Folge haben. Im weiteren macht der Bundesrat auf die technische Entwicklung im Fahrzeugbau aufmerksam, wenn er schreibt, dass die im Interesse der Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des öV zugelassenen Niederflurgelenkbusse von 25 Metern Länge infolge der baulichen Massnahmen (Schwellen, seitliche Verengungen) nur noch beschränkt einsetzbar wären. Ein Ersatz durch kleinere dafür zusätzliche Busse mit höheren Chassis und geringerer Fahrgastzahl wäre jedoch aus Gründen der Umweltbelastung und der Wirtschaftlichkeit wenig zweckmässig. Die vom Bundesrat geäusserten diesbezüglichen Bedenken werden auch durch erfahrene Verantwortliche öffentlicher Verkehrsunternehmen geteilt.

#### **4. Öffentliche Verkehrsunternehmen skeptisch gegenüber Tempo 30**

Eine unverbindliche Umfrage des LITRA-Informationsdienstes hat ergeben, dass die öffentlichen Verkehrsunternehmen in den Städten und Agglomerationen dem Anliegen der Initiative mit grosser Skepsis gegenüberstehen. Dabei werden die soeben angeführten Argumente vorgebracht. Selbst diejenigen Unternehmen, welche die Initiative vom Grundsatz her unterstützen, verlangen für den öV generelle Ausnahmen. Dass dies bei näherer Betrachtung des Initiativtextes nicht möglich ist, zeigt die unter dem ersten Abschnitt aufgeführte und bei der parlamentarischen Beratung nicht widersprochene Interpretation des Initiativtextes.

#### **5. Förderung von Tempo-30-Zonen - nach Bedarf und situationsgerecht**

Die ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat in Anerkennung der sinnvollen Zielrichtung der Initiative auf meine Anregung hin, dem Rat eine Empfehlung zuhanden des Bundesrates vorgeschlagen. In dieser wird der Bundesrat ersucht, die Einführung von Tempo-30-Zonen und ähnlichen Massnahmen zu fördern, indem er den Kantonen und den von diesen ermächtigten Gemeinden bei deren Anordnung ausserhalb von Hauptstrassen möglichst grossen Spielraum lässt und die Anforderungen an die baulichen Massnahmen vereinfacht, damit die Kosten gesenkt werden können. Auch sollen die Auflagen auf das Unerlässliche beschränkt werden. Diese Vereinfachungen sollen bis zum Zeitpunkt der Volksabstimmung in den Grundsätzen bekannt sein. Mit der Überweisung des Ständerates und mit der Bereitschaft des Bundesrates zur Entgegennahme der Empfehlung haben beide Seiten dokumentiert, dass Tempo-30-Zonen überall dort gefördert werden sollen, wo es sinnvoll, zweckmässig und umsetzbar ist. Dazu braucht es aber heute die Ablehnung dieser Volksinitiative.