

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@sqv-usam.ch
www.verkehrschaos-nein.ch

VOLKSINITIATIVE
«Strassen für alle»

ARGUMENTARIUM

(Eidgenössische Volksabstimmung vom 04.03.2001)

Version vom 19.12.2000

Inhaltsverzeichnis

1. KURZARGUMENTARIUM	3
1.1 Um was es geht	3
1.2 Hauptargumente in Kürze	4
2. GRUNDLAGEN	6
2.1 Wortlaut der Initiative	6
2.2 Geschichtlicher Hintergrund, Ziele und Strategien der Initianten	6
2.3 Nein des Bundesrates und des Parlaments.....	8
3. ASPEKTE DER TEMPO-30-INITIATIVE (STRASSEN FÜR ALLE)	9
3.1 Juristische Fragen (Etiketten-Schwindel, Missachtung der Kompetenzen der Kantone)	9
3.2 Wissenschaftliche Erkenntnisse und Forschung.....	12
3.3 Verkehrssicherheit	13
3.4 Schadstoffemissionen	15
3.5 Lärmemissionen	16
3.6 Bauliche Massnahmen.....	17
3.7 Abgrenzung der VCS-Initiative zu anderen Geschwindigkeitsregimes (Tempo-30-Zonen).....	19
4. AUSFÜHRLICHES ARGUMENTARIUM.....	21
4.1 Verkehrschaos in Städten und Agglomerationen (öffentlicher Verkehr)	21
4.2 Keine Vorteile für Sicherheit, Umwelt und Wohnverhältnisse	24
4.3 Fehlende Akzeptanz und Kriminalisierung der Automobilisten (polizeiliche Kontrollen).....	26
4.4 Milliardenkosten für Gemeinden und Kantone	28
5. GEGENARGUMENTE ZUR ARGUMENTATION DER INITIANTEN	30
6. MUSTERARTIKEL	33

1. KURZARGUMENTARIUM

1.1 Um was es geht

Mit der Volksinitiative „für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)“ soll die allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h herabgesetzt werden. Ausnahmen von *Tempo 30 generell* sollen nur noch unter strengen Bedingungen und ausschliesslich auf Hauptstrassen möglich sein.

Tempo 30 generell ist nicht geeignet, die Verkehrssicherheit zu erhöhen oder die Umweltbelastung zu mindern und damit eine bessere Wohnqualität zu erreichen, wie dies die Initianten mit der Tempo-30-Initiative wollen.

Allein mit der Signalisation von *Tempo 30 generell* kann das effektiv gefahrene Tempo nicht entsprechend gesenkt werden. Wenn Ausbau und Erscheinungsbild der Strassen mit der Tempobeschränkung nicht übereinstimmen, wird die Tempomassnahme erfahrungsgemäss schlecht eingehalten. Dazu braucht es den milliardenteuren Umbau der Strassen innerorts. Nur mit flankierenden baulichen Massnahmen oder technischen Verkehrsberuhigungen kann der Ausbaugrad und das Erscheinungsbild der Strassen so verändert werden, dass die flächendeckend angeordnete Tempomassnahme überhaupt eingehalten wird.

Zwar sieht die Initiative vor, dass die zuständige kantonale Behörde in begründeten Fällen Abweichungen von Tempo 30 generell verfügen kann – dies allerdings nur für Hauptstrassen und ausschliesslich dann, wenn die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Schutz der Anwohner namentlich vor Lärm dies zulassen. Diese Voraussetzungen sind selbst bei einer grosszügig ausgebauten Hauptstrasse kaum je gegeben. Somit geht die VCS-Initiative auf eine vollständig flächendeckende Einführung von Tempo 30 aus.

Ausbaugrad und Erscheinungsbild der Innerortsstrassen sind ausserordentlich heterogen. Darauf nimmt die Initiative keine Rücksicht. Aus diesem Grund ist *Tempo 30 generell* auf dem gesamten Strassennetz innerorts unverhältnismässig. Unverhältnismässige Massnahmen lassen sich auch nicht mit polizeilichen Kontrollen durchsetzen.

Laut Bundesrat und Parlament besteht kein Grund, die 1975 geschaffene, einheitliche Zuständigkeit für die Anordnung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten aufzuteilen und die Kompetenz des Bundesrates zur Festlegung der Innerorts-Höchstgeschwindigkeit auf Volk und Stände zu übertragen. Bundesrat und Parlament lehnen die Initiative „Strassen für alle“ und damit *Tempo 30 generell* auf Innerortsstrassen ab.

1.2 Hauptargumente in Kürze

Die Volksinitiative „Strassen für alle“ zielt unter dem sympathischen Vorwand einer grösseren Verkehrssicherheit und einer gesünderen Umwelt darauf ab, die generelle Höchstgeschwindigkeit innerorts auf maximal 30 km/h herabzusetzen. Gewichtige Gründe sprechen gegen diese Massnahme:

- **„Tempo 30 generell“ wird ohne teure bauliche Massnahmen nicht eingehalten:** Ohne bauliche Massnahmen wird Tempo 30 kaum eingehalten. Dies zeigen Beispiele im Ausland. Signalisation und Polizeikontrollen allein genügen nicht. Innerortsstrassen müssten mit Milliardenbeträgen von Kanton und Gemeinden umgebaut werden.
- **„Tempo 30 generell“ behindert den Verkehrsfluss: Mit *Tempo 30 generell* wird die Kapazität der verkehrorientierten Sammel- und Hauptstrassen innerorts reduziert. Dies führt zu mehr Staus und Verstopfungen in den Städten und Gemeinden,** weil mit der Reduktion der Geschwindigkeit der Verkehrsfluss verlangsamt wird. Die Leistungsfähigkeit insbesondere der verkehrorientierten Strassen innerorts wird herabgesetzt.
- **„Tempo 30 generell“ verbessert die Verkehrssicherheit nicht: Auf Grund ausländischer Erfahrungen ist nicht mit geringeren Unfallzahlen infolge von Tempo 30 zu rechnen. Im Gegenteil:** Eine tiefere Tempolimit, die bloss mit Signalen ohne entsprechende weitere Massnahmen eingeführt wird hat in gewissen Fällen mehr schwere Unfälle zur Folge als unter dem früheren Temporegime (50 km/h). Es sind vorallem **schwere Unfälle mit Radfahrern und Kindern**. Auch die Unfallschwere wird nur dann zurückgehen, wenn *Tempo 30 generell* von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert und eingehalten wird.
- **„Tempo 30 generell“ führt weder zu einer deutlich besseren Luft noch zu weniger Verkehrslärm:** Messungen in Tempo-30-Zonen haben gegenüber Tempo 50 eine geringe Verminderung von Schadstoffemissionen ergeben. Die Ergebnisse sind nicht auf verkehrsreiche Hauptstrassen übertragbar. Dies bestätigt die Aussage von Prof. Pischinger zu den Ergebnissen des Tempo-30-Versuchs in

Graz (Österreich) bezüglich der Luftqualität: „Bezogen auf das gesamte Grazer Stadtgebiet hat sich praktisch nichts verändert.“ – Untersuchungen haben ergeben, dass Temporeduktionen auch keine spürbaren Lärmverminderungen zur Folge haben. Im Gegenteil: Bauliche Massnahmen wie Aufpflasterungen erhöhen den Lärm sogar.

- **„Tempo 30 generell“ verschlechtert den öffentlichen Verkehr:** Auch die Busse und Trams des öffentlichen Verkehrs wären gezwungen, sich an die neue Tempolimiten zu halten. Dies würde die Fahrzeiten verlängern. Um gleiche Frequenzen einhalten zu können, müssten mehr Fahrzeuge eingesetzt werden, was höhere Betriebskosten verursachen würde.

Die Initiative will uns etwas suggerieren, was unmöglich ist: Nämlich, dass unsere Kinder die Strassen bald als Spielplätze nutzen können. Gemäss Art. 50 Abs. 1 der Verkehrsregelverordnung ist das Spielen auf verkehrsarmen Strassen gestattet, soweit andere Strassenbenützer weder behindert noch gefährdet werden. Mit der Volksinitiative „Strassen für alle“ ist keine Zweckumwidmung des Strassenetzes verbunden. Verkehrsorientierte Strassen (insbesondere Hauptverkehrs- und Sammelstrassen) werden nach wie vor dem (motorisierten und Fahrrad-) Verkehr dienen und nicht in Spielplätze umgewandelt werden.

2. GRUNDLAGEN

2.1 Wortlaut der Initiative¹

Die Volksinitiative lautet angepasst an die Bundesverfassung vom 18. April 1999:

I

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 82 Abs. 4

Innerorts beträgt die generelle Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Die zuständige Behörde kann in begründeten Fällen Abweichungen verfügen. Sie kann insbesondere die Geschwindigkeit auf Hauptstrassen hinaufsetzen, sofern dies die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Schutz der Anwohnerschaft namentlich vor Lärm zulassen.

II

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt ergänzt:

Art. 197 Übergangsbestimmungen nach Annahme der Bundesverfassung vom 18. April 1999

Binnen Jahresfrist nach Annahme des Artikels 82 Absatz 4 durch Volk und Stände erlassen die zuständigen Behörden die notwendigen Ausführungsbestimmungen und ordnen die entsprechenden Höchstgeschwindigkeiten innerorts an.

2.2 Geschichtlicher Hintergrund, Ziele und Strategien der Initianten

Bis 1959 gab es in der Schweiz keine allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Strassen, also auch im Innerortsbereich nicht. In diesem Jahr, also 1959, wurden auf Innerortsstrassen 21'500 Verletzte und 588 Getötete gezählt. Am 1. Juni 1959 wurde die allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 60 km/h beschränkt. 1978 beschloss der Bundesrat einen örtlich und zeitlich begrenzten Versuch mit Tempo 50 durchzuführen. Aufgrund der positiven Ergebnisse dieses Versuchs beschloss die Regierung, Tempo 50 innerorts – mit massvoller Differenzierung auf dafür geeigneten Strassen auf 60 km/h – auf den 1. Juli 1984 einzuführen. Zu diesem Zeit-

¹ BBI 2000 S. 5039; Bundesbeschluss zur Volksinitiative „Strassen für alle“ vom 6. Oktober 2000

punkt, also 1984, erhob man innerorts 19'100 Verletzte und 446 Getötete. Auf den 1. Mai 1989 wurden die gesetzlichen Grundlagen zur Realisierung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten geschaffen. Bis heute gilt diese Regelung zur Zonensignalisation; sie soll allerdings in nächster Zeit überarbeitet werden und weitere Vereinfachungen bei der Schaffung von Tempo-30-Zonen bringen. Heute (Stand 1998) zählen wir innerorts 16'700 Verletzte (-13% im Vergleich zu 1984) und 218 Getötete (-51% im Vergleich zu 1984).

1995 hat die VCS-Delegiertenversammlung beschlossen, bis 1997 Vorabklärungen für die Lancierung einer Eidgenössischen Volksinitiative zum Fussgängervortritt innerorts durchzuführen. Dabei sollten eine mögliche Einführung von „Tempo 30 generell“ innerorts oder andere wirksame Möglichkeiten untersucht werden, **um die Stellung der Fussgänger/innen zu verbessern.**

Anlässlich der Delegiertenversammlung im Jahr 1997 hat der VCS die Lancierung der Volksinitiative „Strassen für alle“ beschlossen. Die Initiative wurde am 16. März 1999 mit 112'395 gültigen Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht.

Die Initiative ist nun der dritte Vorstoss auf nationaler Ebene (Verkehrshalbierungs-Initiative² und Sonntags-Initiative³) – abgesehen von den diversen parlamentarischen Vorstössen –, der die Ein- und Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs zum Ziel hat. Die Argumentation und die Stossrichtung der Volksinitiative „Strassen für alle“ reihen sich nahtlos in die Argumentationslinien der beiden anderen Volksinitiativen ein.

² Volksinitiative zur Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen (Verkehrshalbierungs-Initiative); BBI 1996 II 882; von Volk und Ständen mit überwältigendem Mehr abgelehnt am 12. März 2000

³ Volksinitiative "für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit - ein Versuch für 4 Jahre"; BBI 1998 S. 3250

Historischer Exkurs über Tempolimiten

Die Auseinandersetzung um Tempovorschriften sind nicht neu: Vor der Erfindung des Fahrrads und des Autos fuhren die Fahrzeuge nur selten schneller als 15 km/h. Die Spitzengeschwindigkeit von Pferdegespannen auf der Strasse betrug 25 km/h. Selbst über diese Geschwindigkeiten gab es häufige Klagen. 1487 wurde in Paris das Fahren im Trab und Galopp bei Prügelstrafe verboten. Das Gesetz war nicht sehr wirkungsvoll, so dass es 1540 ausgeweitet wurde: Von da an mussten Pferde sogar von Hand geführt werden. Auch die Stadt New York – oder New Amsterdam, wie sie damals noch hiess – verbot 1652, Wagen innerhalb der Stadt im Galopp zu fahren. In Grossbritannien wurde im Jahre 1865 der berühmte „Red Flag Act“ verabschiedet, der eigentlich „Locomotive Act“ hiess. Danach durfte die Geschwindigkeit von Strassenlokomotiven 7 km/h auf dem Lande und 3 km/h in der Stadt nicht überschreiten; dem Fahrzeug musste jemand zu Fuss vorangehen, tagsüber mit einer roten Fahne und nachts mit einer Laterne. Darüber hinaus musste jedes Fahrzeug mit mindestens drei Insassen bemannt sein, und schliesslich sollten die Fahrzeuge „ihren eigenen Rauch auffangen“; eine nicht zu erfüllende Auflage, die für Eisenbahnlokomotiven nicht galt. Erst 1896 wurde der „Red Flag Act“ gelockert und die Höchstgeschwindigkeit in Grossbritannien auf 20 km/h und 1904 auf 33 km/h festgelegt. Geschwindigkeitsbegrenzungen waren schon in der damaligen Zeit in der Praxis schwer durchsetzbar. In Deutschland und Frankreich versuchten sich einige Gemeinden zu wehren, indem sie 20 Zentimeter tiefe Gräben mit steilen Kanten quer zur Strasse anlegten. In Ontario warf man, sobald ein Auto auftauchte, eine bestimmte Strecke weiter vorn Bretter mit Nägeln auf die Fahrbahn. Nur wenn der Wagen mit der erlaubten Geschwindigkeit fuhr, konnte er noch rechtzeitig anhalten. In der Schweiz vereinheitlichte das 1903 aus 15 Kantonen gegründete Konkordat über den Automobil- und Fahrradverkehr die Geschwindigkeitsmaxima: Auf freier Strasse im Flachland waren 30 km/h zulässig, in Städten, Dörfern und Weilern sowie auf frei gegebenen Bergstrassen 10 km/h (wie ein „trabendes Pferd“), auf Strecken, wo eine Tafel die von allen Fahrzeugen die Herabsetzung der Geschwindigkeit verlangte, 6 km/h (wie ein „Pferd im Schritt“).

2.3 Nein des Bundesrates und des Parlaments

Der Bundesrat hat in seiner Botschaft vom 13. März 2000 den eidgenössischen Räten beantragt, die Initiative „Strassen für alle“ Volk und Ständen zur Ablehnung ohne Gegenvorschlag zu empfehlen. Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft ist dem bundesrätlichen Antrag mit Bundesbeschluss vom 6. Oktober 2000 gefolgt und hat Volk und Ständen empfohlen, die Initiative abzulehnen.

3. ASPEKTE DER TEMPO-30-INITIATIVE (STRASSEN FÜR ALLE)

3.1 Juristische Fragen

Etiketten-Schwindel

Strassen sind Verkehrsanlagen, die für den allgemeinen Fussgänger-, Motorfahrzeug- und/oder Fahrradverkehr geschaffen und dem Gemeingebrauch gewidmet sind. Sie gehören zu den öffentlichen Sachen. Die Zweckwidmung bestimmt den Gebrauch und damit auch den Gemeingebrauch.

Die Strassen können unterschieden und entsprechend eingeteilt werden

- **nach dem Eigentümer** (öffentliche oder private Strassen),
- **nach der Verwaltungshoheit** (Bundes-, Kantons- oder Gemeindestrassen etc.),
- **nach der Verkehrsart** (Fahrradweg, Fussweg, Gemischtverkehrsstrasse, Autostrasse) oder
- **nach der Funktion** im Verkehrsnetz (Erschliessungs-, Sammel-, Verbindungs-, Hauptverkehrs- und Hochleistungsstrassen).

Da mit der **Initiative „Strassen für alle“** keine Zweckumwidmung des Strassenetzes verbunden ist, ist der Initiativtitel reiner „Etikettenschwindel“. Er will der Bevölkerung weis machen, man könne mit der Initiative etwas erreichen, was nicht einmal im alten Rom zur Zeit der Sänften und Pferdegespanne möglich gewesen ist: die Hauptverkehrsstrassen als ruhigen Ort der Begegnung und Spielplatz für Kinder nutzen.

Verfassungsunwürdig

Eines der Hauptziele der jüngst von Volk und Ständen angenommenen Verfassungsreform war es, die Verfassung wieder auf die wesentlichen Grundnormen zu reduzieren und „verfassungsunwürdige“ Bestimmungen zu streichen. Die Initianten wollen der Eidgenossenschaft nun einen neuen Verfassungsartikel „übergeben“, der festschreibt, dass in Zukunft und „im Namen Gottes des Allmächtigen“ auf Innerortsstrassen „Tempo 30 generell“ gelten soll.

Hierbei ist zu erwähnen, dass im Vorfeld der Abstimmung vom 26. November 1989 über die Volksinitiative „pro Tempo 130/100“ (Tempo-Initiative) auch die Urheber der Tempo-30-Initiative nicht müde wurden, darauf hinzuweisen, dass Tempolimiten nicht in die Bundesverfassung gehören.

Bisher betrachtete man die Verankerung konkreter Geschwindigkeitslimiten in Verfassung oder Gesetz als zu starre Lösung – zumal allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen von verschiedenen Verhältnissen beeinflusst werden, die immer wieder neu zu überprüfen sind. Mit der Initiative „Strassen für alle“ soll dieser Grundsatz durchbrochen werden, indem als einzige Höchstgeschwindigkeit die allgemeine Tempolimit 30 innerorts Verfassungsrang erhält.

Europäischer Alleingang

In keinem europäischen Land gilt landesweit innerorts „Tempo 30 generell“. Weder in einzelnen Ländern noch gesamteuropäisch sind Bestrebungen im Gang, um innerorts Tempo 30 flächendeckend einzuführen. Die Initiative „Strassen für alle“ verlangt diesbezüglich einen neuen Alleingang der Schweiz. Hingegen gibt es einige europäische Städte, die innerorts „Tempo 30 generell“ eingeführt haben. Bei näherer Betrachtung fallen die dort erzielten Resultate jedoch ernüchternd aus.

Anpassung der Ausführungsbestimmungen

Die Initiative macht keine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes notwendig. Geändert werden müssen dagegen die Verkehrsregelverordnung, die Strassensignalisationsverordnung und die Weisungen über die Zonensignalisation.

Die Initiative lässt Ausnahmen von *Tempo 30 generell* nur auf „Hauptstrassen“ zu. Art. 108 Abs. 3 der Signalisationsverordnung lautet aber wie folgt:

*Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann auf gut ausgebauten **Strassen mit Vortrittsrecht innerorts** hinaufgesetzt werden, wenn dadurch der Verkehrsablauf ohne Nachteile für Sicherheit und Umwelt verbessert werden kann.*

Die Bestimmung der Initiative über die Ausnahmen von *Tempo 30 generell* ist viel restriktiver (Ausnahmen nur auf Hauptstrassen) als die heute gültige Signalisationsverordnung (Ausnahmen auf Strassen mit Vortrittsrecht innerorts). Die Hauptstrassen, die auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet sind, stellen lediglich einen kleinen Teil (rund 10 bis 20 Prozent) des gesamten Strassennetzes innerorts dar. Sie sind im Anhang der Verordnung über die Hauptstrassen aufgeführt. Dabei ist leicht zu erkennen, dass **insbesondere in den Städten nur sehr wenige Strassen als Hauptstrassen im Sinne der Verordnung zu finden sind**. Dies bedeutet, dass die von den Initianten immer wieder hervorgehobene Möglichkeit für Ausnahmeregelungen nur sehr beschränkt ist.

Bei einer Annahme der Initiative wird innerorts überall „Tempo 30 generell“ gelten. Für Abweichungen müssen die Bedingungen von *Art. 108 Abs. 4* der Signalisationsverordnung eingehalten werden:

*Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch **ein Gutachten** (Art. 32 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen angezeigt sind.*

Im Gegensatz zu den Erklärungen der Initianten dürfte es erfahrungsgemäss einige Zeit dauern, bis von Tempo 30 abweichende Geschwindigkeiten signalisiert werden können.

In diesem Zusammenhang ist auch klar auf den **Beschwerdeweg** von *Art. 32 Abs. 3 und Abs. 4* des Strassenverkehrsgesetzes hinzuweisen:

Art. 32 Abs. 3

Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen kantonalen Behörde hinab- oder hinaufgesetzt werden. Auf Nationalstrassen braucht es dazu die Bewilligung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements.

Art. 32 Abs. 4

Massnahmen nach Absatz 3 dürfen nur aufgrund eines Gutachtens angeordnet werden; der Bundesrat erlässt die näheren Bestimmungen und kann Ausnahmen vorsehen. Letztinstanzliche kantonale Entscheide über solche Massnahmen unterliegen der Beschwerde an den Bundesrat.

Durch ein Beschwerdeverfahren kann folglich eine Hinaufsetzung der Höchstgeschwindigkeit über Jahre hinaus blockiert werden (siehe Tempobeschwerden der Strassenverkehrsverbände in Bern und Zürich).

Missachtung der Kompetenzen der Kantone und Gemeinden

Die Kompetenzen der Kantone und Gemeinden werden durch den Initiativtext vollkommen missachtet. Im wesentlichen betreffen die Tempolimiten innerhalb von Agglomerationen Gemeindestrassen und gehören folglich in die Kompetenz der Gemeinden.

Die Entscheide im Bereich der Tempolimiten sollten von der betroffenen Bevölkerung auch getragen werden. Die Respektierung dieser Limiten hängt von der Akzeptanz ab (Es kann ja nicht hinter jeden Automobilisten ein Polizist gestellt werden). In diesem Sinne ist es besser, wenn solche Entscheide auf Gemeindeebene diskutiert werden, sei dies für die Einführung einer Tempo-30-Zone, sei dies für eine von generellen Höchstgeschwindigkeit abweichende Tempolimite.

Die Gemeindeautonomie hat sich bewährt. Es ist ein Fehler, eine so restriktive Tempolimite auf allen Innerortsstrassen einführen zu wollen, ohne dabei auf die Heterogenität der Baunormen und die unterschiedlichen optischen Erscheinungsbilder der Strassen einzugehen.

3.2 Wissenschaftliche Erkenntnisse und Forschung

Im Bericht *Auswirkungen von Tempo 80/120 auf die Verkehrssicherheit* aus dem Jahre 1988 kommen die ETH und die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) zum Schluss, dass bei der Festlegung der Höhe von Tempolimiten folgende Punkte zu beachten sind:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen sind innerhalb des Gesamtsystems „Mensch-Strasse-Fahrzeug“ zu betrachten und auf Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit zu prüfen.
- Zu tiefe generelle Tempolimiten können bewirken, dass das Gefahrenbewusstsein im Sinne einer den Verhältnissen angepassten Fahrweise nachlässt. (Höchstgeschwindigkeit wird für alle Verhältnisse mit „angemessener Geschwindigkeit“ verwechselt.)
- Geschwindigkeiten werden mehrheitlich dann eingehalten, wenn ihr Sinn erfasst wird. Dies entspricht der Erkenntnis, dass der Mensch sein Verhalten in jene Richtung steuert, die logisch in einen Gesamtrahmen passt.
- Neben der Einsicht ist für die Einhaltung der Begrenzung auch deren Überwachung wichtig. Werden keine Kontrollen durchgeführt, fehlt – psychologisch gesehen – die Bekräftigung durch den Gesetzgeber, was einen mangelnden Beachtungsgrad zur Folge haben dürfte.

Diese Punkte haben bis heute nichts an Aktualität verloren. An ihnen ist auch die Initiative „Strassen für alle“ zur Herabsetzung der Geschwindigkeit auf generell

30 km/h innerorts zu messen.

Gemäss einer Broschüre des Instituts für Strassenverkehr Köln (ISK)⁴ ist es für die Einführung von Tempo-30-Zonen innerorts absolut notwendig, dass die Städte und Gemeinden ihre Wohngebiete systematisch und exakt analysieren und dort, wo besondere Mängel in der Verkehrssicherheit, der Parksituation oder im gesamten Strassenbild herrschen, allfällige geeignete Umgestaltungen vornehmen. Hierbei ist ein differenziertes und punktuelles, jedoch keinesfalls flächendeckendes Vorgehen angezeigt, da einerseits die finanziellen Mittel bekanntlich knapp und andererseits die Verkehrsunsicherheit sowie andere Probleme nicht in jedem Wohngebiet gleich gross sind. Erst wenn eine umfassende Mängelanalyse erstellt worden ist, kann eine allfällige Veränderung der Strassen in Wohngebieten an die Hand genommen werden – wobei folgende Ziele erreicht werden sollten:

- ◆ Wenig Autoverkehr, d.h. Durchgangsverkehr vermeiden;
- ◆ Sichtkontakt zwischen Autofahrern und Fussgängern herstellen;
- ◆ Angemessene langsame Fahrweise durchsetzen.

3.3 Verkehrssicherheit

Heute entfallen zirka 67 Prozent der registrierten Unfälle, 60 Prozent aller Verletzten und knapp 40 Prozent aller Getöteten auf den Innerortsbereich. Hier verteilt sich das Unfallgeschehen (Verletzte und Getötete) zu rund 55 Prozent auf die Hauptstrassen und zu 45 Prozent auf die Nebenstrassen. Die Zahl der Verletzten innerorts beträgt 16'848, diejenige der Getöteten 222 (1998).

In den letzten 30 Jahren nahm die Zahl der polizeilich registrierten Unfälle – trotz einer immensen Zunahme des Motorfahrzeugbestandes von über 250 Prozent und der Verkehrsleistung um fast 100 Prozent – um rund 4,3 Prozent zu, diejenige der Verletzten aber um rund 25 Prozent und diejenige der Getöteten gar um rund 65 Prozent ab.

Massgebend und verantwortlich für diese erfreuliche Entwicklung sind nebst baulichen Massnahmen (z.B. Sanierung von Unfallschwerpunkten, Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen), Verbesserungen im Automobilbau (wie Fahrverhalten des Fahrzeugs, Airbag, Knautschzonen, Pneus) und im Rettungswesen schliesslich

⁴ Schrift „Wohnstrassen und Tempo 30“, Institut für Strassenverkehr Köln (ISK), Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. – GDV, April 2000

auch Massnahmen, die das Verhalten und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden positiv beeinflussen (bessere Verkehrserziehung und Ausbildung, Gurten- und Helmtragobligatorium, allgemeine und örtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen) sowie das Verhalten jedes Einzelnen.

Die Unfallstatistik liefert eindeutig den Beweis dafür, dass das Energiepotenzial bzw. die Unfallschwere abgenommen hat und die räumliche und zeitliche Trennung (z.B. Radstreifen, Fussgängerübergänge) der einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen erheblich fortgeschritten ist. Die Zahl der verletzten Fussgänger nahm in den letzten 20 Jahren um 38 Prozent, diejenigen der Getöteten um ganze zwei Drittel ab.

Auf Grund in- und ausländischer Erfahrungen ist nicht mit geringeren Unfallzahlen infolge von Tempo 30 zu rechnen. „Tempo 30 generell“ bringt ohne bauliche Massnahmen in bezug auf die Verkehrssicherheit kaum eine Verbesserung, weil die Abstützung allein auf die Signalisation nur zu einer minimalen Temporeduktion führt. Fehlende Akzeptanz und neue Gefahrensituationen aufgrund baulicher Massnahmen an Innerortsstrassen können sogar negative Folgen auf die Verkehrssicherheit haben.

Geringe Geschwindigkeitsunterschiede zwischen verschiedenen Fahrzeugkategorien sowie Verengungen mit fehlenden oder reduzierten Kreuzungsmöglichkeiten erhöhen die Zahl der Konfliktsituationen, die zu Unfällen führen können.

Eine österreichische Studie⁵ zeigt, dass in gewissen Fällen eine tiefere Tempolimit, die bloss mit Signalen ohne entsprechende weitere Massnahmen eingeführt wird, mehr schwere Unfälle zur Folge hat, als dies unter dem früheren Temporegime (50 km/h) der Fall war. Dies betrifft vor allem schwere Unfälle mit Radfahrern und Kindern. Die genannte Studie, die 130 Tempo-30-Zonen *ohne* weitere Massnahmen und 103 Tempo-30-Zonen *mit* weiteren Massnahmen verglich und auswertete, stützt sich auf die Unfallstatistiken von Baden-Württemberg (Deutschland).

Die Ergebnisse eines Versuches in der österreichischen Stadt Graz zeigen, dass die Unfälle mit Personenschaden sowie die Zahl der Verunglückten um 13,3 Prozent zurück gegangen sind und dass die Durchschnittsgeschwindigkeit von 37,6 auf 37,1 km/h gesunken ist. Diese Erfolgswahlen aus Graz haben rasch zu falschen Rückschlüssen geführt. Denn in der Reihung „Unfälle mit Personenschaden je 1'000 Einwohner“ nimmt Graz unter den neun österreichischen Landeshauptstädten nach wie vor die unrühmliche drittschlechteste Position ein (8,4 Verkehrstopfer pro tausend

⁵ Erich Rosenitsch, Technische Universität Wien, 1991: „Der Einfluss von Tempolimits auf die Abgasemissionen, Lärmmissionen und die Verkehrssicherheit“

Einwohner). Dies, obwohl die Verkehrsdichte infolge des zwischenzeitlichen Konflikts in Ex-Jugoslawien um rund 13 Prozent zurückgegangen ist! – Ein Fakt, der notabene die eigentliche Ursache der positiven Versuchsergebnisse von „Tempo 30 generell“ in Graz sein könnte.

3.4 Schadstoffemissionen

Als erstes gilt es grundsätzlich festzuhalten, dass keine Studien darüber existieren, welche Auswirkungen Tempo 30 auf Hauptachsen auf die Luftqualität haben wird. Alle bekannten Untersuchungen beziehen sich grundsätzlich auf Tempo-30-Zonen, die gekennzeichnet sind durch wenig Verkehr und einen flüssigen Verkehrsfluss. Diese Ergebnisse sind nicht auf verkehrsorientierte Hauptachsen übertragbar. Ausserdem lässt sich die Frage, ob mit Tempo 30 die Luftschadstoffe reduziert werden können, nicht allgemeingültig beantworten, denn die Auswirkung auf das Fahrverhalten hängt entscheidend von den örtlichen Verhältnissen ab. Entsprechend uneinheitlich und diffus sind die Ergebnisse, die von der Einführung von Tempo 30 erwartet werden können.

Messungen des TCS zum **Vergleich zwischen Tempo 50 und Tempo 30 (Zonensignalisation)** haben zu folgenden Ergebnissen geführt:

- Tempo 30 führt zu einer Verminderung des Benzinverbrauchs gegenüber Tempo 50.
- Tempo 30 führt zwar zu einer Verminderung der Schadstoffemissionen (nicht Kohlenwasserstoffe) gegenüber Tempo 50, aber die Unterschiede hinsichtlich Benzinverbrauch und Schadstoffemissionen zwischen defensiver und offensiver Fahrweise sind beträchtlich und teilweise grösser als jene zwischen den zwei verschiedenen Temporegimes.
- Bei Autos mit Katalysator sind die absoluten Emissionen bei Innerortsgeschwindigkeiten sehr gering (Bruchteile eines Gramms). Die relativen Unterschiede (in Prozent) zwischen Tempo 30 und 50 können aber gross sein.
- Auf Grund der Fahrleistungen in Tempo-30-Gebieten sowie der geringen absoluten Emissionen und damit auch der Emissionsunterschiede kann davon ausgegangen werden, dass der Einfluss von Emissionsverminderungen infolge von Tempo 30 für die lufthygienische Situation höchstens lokal von Bedeutung ist.

Prof. Pischinger fasst den Versuch in Graz (Österreich) bezüglich der Auswirkungen auf die Luftqualität wie folgt zusammen: „Bezogen auf das gesamte Grazer Stadtgebiet hat sich praktisch nichts verändert. Bei Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen ist die Belastung gleich geblieben, bei den für die Smogbelastung besonders bedeutenden Stickoxiden ist eine leichte Besserung von drei bis vier Prozent eingetreten.“ (Zu beachten ist allerdings, dass in Graz auf Hauptverkehrsachsen Tempo 50 belassen wurde.)

Soll die Tempoabsenkung mit baulichen Massnahmen durchgesetzt werden, so sind auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens auf den verkehrsorientierten Strassen und der daraus entstehenden Stauungen und Stockungen positive Umweltwirkungen nicht zu erwarten. Im Gegenteil: Negative Umweltwirkungen sind nicht auszuschliessen.

3.5 Lärmemissionen

Im Bericht zum Pilotprojekt „Tempo 30 in Bern“ wird klar darauf hingewiesen, dass das Potenzial zur **Lärmverminderung** auf Nebenstrassen in Wohngebieten mit geringen Verkehrsmengen (unter 500 Fahrzeugen pro Spitzenstunde) und relativ tiefen Geschwindigkeiten (V_{85}^6 unter 45 km/h) gering ist.

Bei geringeren Verkehrsmengen sei, insbesondere nachts, nicht der in der Lärmschutzverordnung verwendete Beurteilungspegel charakteristisch für die Störung durch Lärm, sondern die Häufigkeit und die Dynamik der Lärmpegel von Einzeldurchfahrten.

Wie die Untersuchung weiter ergeben hat, zeigt es sich, dass auf verkehrsreichen städtischen Strassen eine Halbierung des Verkehrs, auch in Kombination mit einer Temporeduktion, nur relativ bescheidene Lärmreduktionen zur Folge hat. Wesentliche Verbesserungen bei der Lärmbelastung lassen sich nur mit Lärmschutzvorrichtungen erreichen. Diese können – richtig konzipiert und gebaut – in Form von Wänden, Mauern, Wällen, Dämmen, Böschungen usw. den Lärmpegel um bis zu 20 Dezibel reduzieren.

Dieses Resultat stimmt auch mit der subjektiven Wahrnehmung überein, die sich in Umfrageergebnissen in Luzern ausdrückt. In den Quartieren mit eingeführtem Tempo

⁶ Geschwindigkeit, die von 85 Prozent aller Fahrzeuge erreicht bzw. unterschritten wird.

30 tendiert die Mehrheit der Anwohner/innen (55 Prozent) eher dahin, dass subjektiv der Strassenverkehrslärm gleich geblieben ist.

Die Lärmgrenzwerte für Personenwagen wurden seit 1977 stufenweise um 6 Dezibel (von 80 auf 74 Dezibel) gesenkt, diejenigen für Lastwagen sogar um 10 Dezibel (von 90 auf 80 Dezibel). Mit *Tempo 30 generell* statt Tempo 50 innerorts kann der Lärmpegel im Idealfall um bis zu 2 Dezibel verringert werden. Dies jedoch nur dann, wenn nicht im tieferen Gang gefahren wird und keine Hindernisse wie z.B. Aufpflasterungen zu starkem Abbremsen bzw. Beschleunigen zwingen.

3.6 Bauliche Massnahmen

Auf Grund der praktischen Erfahrungen mit den bisher errichteten Tempo-30-Zonen ist es wissenschaftlich erwiesen⁷, dass es in Abhängigkeit von der Ausgangsgeschwindigkeit notwendig und unumgänglich ist, verkehrstechnische, betriebliche und auch bauliche Massnahmen zu treffen, um das gewünschte Temporeduktionsziel zu erreichen. Ohne bauliche Massnahmen oder intensive polizeiliche Kontrollen sinkt die gefahrene Geschwindigkeit trotz Signalisation nur sehr wenig, nämlich um höchstens zirka 5 km/h. Damit liegt die geforderte Tempolimite jedoch noch weit entfernt.

Auf Grund der Erfahrungen mit Tempo-30-Zonen zeigt sich bezüglich Tempoverhalten folgendes Bild:

- Bei einer ursprünglichen Geschwindigkeit V_{85} ⁸ zwischen 30 bis 38 km/h reicht eine einfache Signalisation aus, um das Geschwindigkeitsniveau V_{85} unter 35 km/h zu senken.
- Bei einer ursprünglichen Geschwindigkeit V_{85} zwischen 38 und 42 km/h können flankierende Massnahmen in Form von betrieblichen, verkehrstechnischen Massnahmen geeignet sein, um den gewünschten Geschwindigkeitspegel unter 35 km/h zu erreichen.

Wie die bisher erfolgten Messungen während der Pilotversuche im Zusammenhang mit Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren zeigen, lässt sich mit einer reinen Signalisation und ohne weitere Massnahmen nur eine Temporeduktion in der Grössenordnung

⁷ Vgl. auch bfu-Studie Nr. 22: „Der Einfluss von Person und Situation auf die Beachtung von Verkehrsvorschriften“

⁸ Geschwindigkeit, die von 85 Prozent aller Fahrzeuge erreicht bzw. unterschritten wird.

von 2 bis 4 km/h erzielen. Bei Geschwindigkeitswerten von 42 km/h und mehr ist die angestrebte Temporeduktion ohne bauliche Massnahmen bei weitem nicht erreichbar.

Mit Blick auf die Verkehrssicherheit heisst dies, dass entweder mit teuren baulichen Massnahmen die neue Tempolimit durchgesetzt oder aber die Geschwindigkeit nur unwesentlich verringert wird. Die Beispiele im Ausland verdeutlichen dies. Dort mussten überall bauliche Massnahmen getroffen werden.

Als bauliche Massnahmen kommen Einengungen, horizontale oder vertikale Versätze usw. in Frage. Sie dienen der Verkehrsberuhigung, indem sie die Geschwindigkeit des Verkehrsflusses reduzieren.

Die Niederlande, die bei der Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung Schrittmacherfunktion übernehmen, empfehlen die Einrichtung von Tempo-30-Zonen nur für Bereiche, in denen die Verkehrsdichte nicht zu hoch ist und die Geschwindigkeiten auch vorher nicht allzu weit über 30 km/h gelegen sind. Andernfalls seien bauliche Massnahmen unumgänglich.

Besonders aber die Ergebnisse des Versuchs in Graz beweisen, dass trotz der verstärkten Überwachungsmassnahmen die erlaubte Geschwindigkeit nur sehr beschränkt eingehalten wurde und dass die Verkehrssicherheit keineswegs gestiegen ist. Lediglich teure bauliche Massnahmen führen zu einer deutlich tieferen Durchschnittsgeschwindigkeit.

Fazit: Tempo-30-Limiten sind nur dann wirksam, wenn sie auf sorgfältig ausgewählte Zonen angewendet werden und durch flankierende bauliche Massnahmen ergänzt werden.

Bauliche Massnahmen zur Durchsetzung von *Tempo 30 generell* können sehr teuer zu stehen kommen. **Auf die Schweiz hoch gerechnet, dürfte mit Kosten von mehreren Milliarden Franken zu rechnen sein⁹**; bei einer Verschuldung von Bund, Kantonen und Gemeinden von insgesamt rund 200 Milliarden Franken eine unhaltbare Perspektive.

In den enormen Kosten liegen die häufigsten Gründe für die Opposition betreffend die Einführung von Tempo-30-Zonen. Meinungsumfragen und Ergebnisse von Gemeindeabstimmungen zeigen, dass auch Tempo-30-Befürworter wenig Verständnis

⁹ Der Bundesrat schätzt die Kosten auf rund zwei Milliarden Franken; Botschaft zur Volksinitiative „Strassen für alle“ vom 13. März 2000

für bauliche Massnahmen haben, die es bei Ausgangsgeschwindigkeiten von über 42 km/h zwingend braucht, um das gewünschte Ziel zu erreichen.

3.7 Abgrenzung der VCS-Initiative zu anderen Geschwindigkeitsregimes

Tempo-30-Zonen

Seit 1989 können innerorts in klar abgegrenzten Gebieten Tempo-30- bzw. Tempo-40-Zonen realisiert werden. Die zonenweise Geschwindigkeitsbegrenzung ist in der Signalisationsverordnung vorgesehen. Sie wird ebenfalls durch die dazu gehörenden Weisungen des Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement (EJPD), die zur Zeit überarbeitet werden, geregelt.

Zonenweise Vorschriften können lediglich das Parkieren, die Geschwindigkeitsbeschränkung und die Hauptnutzung durch Fussgänger betreffen. Gemäss den Weisungen des EJPD gilt es bei Zonen mit Tempobeschränkung zu beachten, dass es sich bei der **Zone** um ein **klar abgegrenztes Gebiet** handeln muss, dessen Grösse 400'000 m² im Normalfall (700'000 m² im Ausnahmefall) nicht überschreitet. Im weiteren soll die Zone nur Strassen umfassen, die siedlungs- und nicht verkehrorientiert sind, also keine Strassen mit viel Verkehr. Die Planung von tempobeschränkten Zonen im Sinne des Gesetzgebers erfordert nämlich die Festlegung eines sogenannten Basisnetzes. Dieses Netz umfasst die verkehrorientierten Strassenzüge. Ihnen fällt die Aufgabe zu, den motorisierten Strassenverkehr durchzuleiten.

Im Sinne des Gesetzgebers betrifft diese Massnahme (flächenweise) ein abgegrenztes Gebiet, ohne Hauptverkehrsstrasse und nicht (flächendeckend) die gesamte Ortschaft. Zum Zeitpunkt, als diese Massnahmen vom Gesetzgeber vorgesehen wurden, war das einzige Hauptziel, ein Übermass an Signalen zu vermeiden.

Die Stossrichtung der Zonensignalisation war von Anfang an darauf ausgerichtet, dem Wohnquartier einen eigenständigen, wohnlichen Charakter zu geben. Sie war nie als Speerspitze zur Eindämmung und Behinderung des motorisierten Individualverkehrs gedacht.

So widerspricht z.B. eine Aneinanderreihung von Tempo-30-Zonen zur praktisch flächendeckenden Tempobeschränkung klar den rechtlichen Vorschriften.

In der Schweiz sind seit der Inkraftsetzung der Zonensignalisation im Jahr 1989 bis 1996 rund 300 Tempo-30-Zonen ausgeschieden und signalisiert worden. Im Jahr

2000 zählt man bereits 700 realisierte bzw. geplante Tempo-30-Zonen. Diese haben sich also binnen vier Jahren mehr als verdoppelt.

Andere Zonen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen

Tempo-30- bzw. Tempo-40-Zonen sind abzugrenzen von

- den **Wohnstrassen**, auf welchen die Geschwindigkeit auf 20 km/h beschränkt ist, ein Vortrittsrecht für Fussgänger besteht und das Parkieren ausserhalb der markierten Felder untersagt ist;
- den **Fussgängerzonen** mit Beschränkung oder Verbot des motorisierten Verkehrs, mit oder ohne Radverkehr;
- den **üblichen Geschwindigkeitsbeschränkungen**, die jeweils nur auf einem Strassenstück bis zur nächsten Verzweigung gültig sind;
- der **Höchstgeschwindigkeit „50 generell“**, welche für eine gesamte Ortschaft mit Ausnahmen speziell markierter Strecken oder Zonen gültig ist.

4. AUSFÜHRLICHES ARGUMENTARIUM

4.1 Verkehrschaos in Städten und Agglomerationen

Mit Tempo 30 generell wird die Kapazität der verkehrsorientierten Sammel- und Hauptstrassen innerorts reduziert. Dies führt zu mehr Staus und Verstopfungen in den Städten und Gemeinden, weil mit der Reduktion der Geschwindigkeit der Verkehrsfluss verlangsamt wird. Die Leistungsfähigkeit insbesondere der verkehrsorientierten Strassen innerorts wird herabgesetzt. Diese Auswirkung ist fatal, zumal die Hauptstrassen den grössten Teil des Verkehrsaufkommens innerorts (rund 75 Prozent) aufnehmen, obwohl sie lediglich einen kleinen Teil (rund 10 bis 20 Prozent) des gesamten Strassennetzes innerorts ausmachen.

Verkehrsorientierte Strassen bilden das übergeordnete Netz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Diese Strassen, die auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet sind, haben primär Durchleitungs- und Verbindungsfunktion und haben eine grosse Verkehrsmenge zu bewältigen. Alle Hauptstrassen sowie Nebenstrassen mit Durchgangsverkehr sind verkehrsorientierte Strassen.

Die Tempo-30-Initiative geht auf eine vollständig flächendeckende Einführung von Tempo 30 aus und nimmt zu wenig Rücksicht auf Ausbaugrad und Erscheinungsbild der Strassen. Die meisten verkehrsorientierten Strassen innerorts sind aufgrund ihres Ausbaugrades und Erscheinungsbildes für Tempo 50 geeignet.

Tiefere Geschwindigkeiten werden hier nur eingehalten, wenn mit flankierenden Massnahmen zur Verkehrsberuhigung das Erscheinungsbild beziehungsweise die Ausgestaltung dieser Strassen so geändert wird, dass sie nur mit geringeren Geschwindigkeiten befahren werden können. Der Verkehrsfluss müsste künstlich verlangsamt werden.

Künstlich herbei geführte Staus werden von den Verkehrsteilnehmenden nicht akzeptiert. Der Sinn der Massnahme wird nicht eingesehen. Folgen davon sind eine Zunahme der Aggressivität unter den Verkehrspartnern sowie der Reaktanz. Anstelle eines ruhigen und flüssigen Verkehrs herrscht Nervosität und Hektik – und damit verbunden ein erhöhtes Unfallrisiko.

Es ist zu befürchten, dass bei *Tempo 30 generell* auch auf verkehrsorientierten Strassen der gewünschte Kanalisierungseffekt auf diesen Strassen abnimmt und eine Umlagerung auf Quartierstrassen stattfindet: Da der Verkehr häufig die kürzesten Distanzen wählt, dürften Quartierstrassen vermehrt als Abkürzung benützt werden, was sowohl im Interesse der Verkehrssicherheit, des Wohlbefindens der betroffenen Anwohner als auch im Interesse der Umweltbelastung unerwünscht wäre.

Nicht optimal konzipierte flankierende Massnahmen könnten den Fuss- und Veloverkehr behindern und diesen zusätzlichen Gefahren aussetzen. Ausnahmetransporte mit Fahrzeugen, die wegen der Ladung den Vorschriften über Masse und Gewichte nicht entsprechen (z.B. beim Transport von vorfabrizierten Bauelementen), würden durch die auf dem verkehrsorientierten Strassennetz angeordneten Massnahmen stark beeinträchtigt, wenn nicht gar verunmöglicht. Flankierende bauliche Massnahmen auf den verkehrsorientierten Strassen könnten im übrigen unerwünschte Auswirkungen bei dringlichen Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr, Sanität und Polizei haben wie auch die Zugänglichkeit für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste übermässig einschränken.

Viele Befürworter der Initiative „Strassen für alle“ sind einfach Gegner des motorisierten Individualverkehrs. Mit tieferen Geschwindigkeitsbeschränkungen bringt man aber weder das Auto weg noch verändert man damit die Gesellschaft oder die Menschen. Ausserdem sind die Gegner von *Tempo 30 generell* nicht bessere und nicht schlechtere Menschen als die Befürworter dieser Massnahme. Sie sind auch keine Geschwindigkeitsfanatiker, sondern sie möchten nur erreichen, dass der Individualverkehr auch auf den dafür vorgesehenen Innerortsstrassen leistungsfähig und somit optimal funktionieren kann.

Auswirkungen von „Tempo 30 generell“ auf den öffentlichen Verkehr

Auf den ersten Blick könnte man sich zwar von der Behinderung des motorisierten Individualverkehrs insofern Vorteile für den öffentlichen Verkehr versprechen, als mehr Autofahrer auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, weil der motorisierte Privatverkehr langsamer wird. Dies ist ein Trugschluss.

Auf Grund der Verkehrsdichte auf Innerortsstrassen, insbesondere in Städten und Agglomerationen, sind die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (Trams und Busse) in das Temporegime des übrigen Verkehrs eingebunden. Ausserdem sind für die separaten Busspuren keine Ausnahmen von *Tempo 30 generell* vorgesehen. Damit wird sich die gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs mit *Tempo 30 generell* erheblich reduzieren.

Wird „Tempo 30 generell“ – wie nicht anders zu erwarten ist – mit baulichen Massnahmen durchgesetzt, so haben mit den neuen Strassenverengungen in erster Linie die Buschauffeure sowie Alarmfahrzeuge (Polizei, Ambulanz und Feuerwehr) ihre liebe Mühe. Aufpflasterungen vermindern den Komfort der Passagiere, und Schwellen machen die Fahrt für die modernen Niederflurbusse zum eigentlichen Hindernislauf. Im weiteren fahren moderne Autobusse mit automatischem Getriebe bei Tempo 30 vorwiegend im ungünstigen Drehzahlbereich, was sich auf Treibstoffkonsum und Schadstoffemissionen negativ auswirkt. Oft wird bei Tempo 30 begleitend der generelle Rechtsvortritt eingeführt. Dies bedeutet für die Busse, dass sie an Kreuzungen zum Teil beachtliche Fahrzeitverluste in Kauf nehmen müssen. Und schliesslich sind heute Busse bzw. Gelenkbusse mit einer Höchstlänge von 15 bzw. 25 Metern zugelassen; die zur Durchsetzung von Tempo 30 erforderlichen Massnahmen hätten zur Folge, dass solche Fahrzeuge nur noch beschränkt eingesetzt werden könnten und durch mehrere kleinere Fahrzeuge ersetzt werden müssten. Aus Gründen der Umweltbelastung wie auch der Wirtschaftlichkeit wäre eine solche Entwicklung unerwünscht.

Bisherige Erfahrungen der städtischen Verkehrsbetriebe mit Tempo-30-Zonen bestärken deren negative Einstellung gegenüber „Tempo 30 generell“. Bezeichnend ist diesbezüglich die Aussage von Rolf Künzle, alt Direktor der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ), dessen Betrieb mit Tempo-30-Limiten Erfahrung hat: „Tempo 30 auf den Achsen des öffentlichen Verkehrs wird von unseren Fahrgästen nicht akzeptiert.“ Dies hätten bereits die Erfahrungen mit Quartierbussen, die wegen versetzter Parkplätze und Schwellen in Tempo-30-Zonen Probleme haben, gezeigt. „Schon das ist ärgerlich“, betont Künzle. Tempo 30 hätte für die VBZ auch finanzielle Konsequenzen, da wegen geringerer Geschwindigkeit Zusatzfahrzeuge – inklusive Personal – eingesetzt werden müssten. Diesen Sachverhalt bestätigt auch VBZ-Betriebsleiter Robert Puppikofer: „Die Intervalle müssten wegen geringerer Transportgeschwindigkeit erhöht werden. Zudem gäbe es fürs Personal mehr Stress.“

Fazit: Unter dem Tempo-30-Regime innerorts werden auch die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs erheblich verlängert. Längere Fahrzeiten führen zu grösseren Zeitabständen zwischen den Kursen. Um die gleichen Frequenzen einhalten zu können, müssten mehr Fahrzeuge eingesetzt werden, was höhere Betriebskosten verursacht. Wird dagegen auf den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen verzichtet, verschlechtert sich das Angebot im öffentlichen Verkehr.

4.2 Keine Vorteile für Sicherheit, Umwelt und Wohnverhältnisse

Tempo-30-Zonen machen in Wohngebieten durchaus Sinn; sie sind als flächendeckende Massnahme in einem gesamten Gemeinde- oder Stadtgebiet aber klar abzulehnen, da sie bezüglich Verkehrssicherheit von untergeordneter Bedeutung, für die Luftqualität sogar bedeutungslos und hinsichtlich der Wohnqualität nur von beschränktem Interesse sind.

Seit 1972 geht beim Strassenverkehr die Unfallgefährdung der Verkehrsteilnehmenden auf Innerortsstrassen deutlich zurück. So ging die Zahl der tödlich Verunfallten im Verhältnis zur Fahrleistung um das Fünffache zurück und diejenige der Verletzten um mehr als das Doppelte. 1959 wurden auf Innerortsstrassen 21'500 Verletzte und 588 Getötete gezählt. 1984 waren es 19'100 Verletzte und 446 Getötete. Heute (Stand 1998) zählen wir innerorts 16'700 Verletzte und 218 Getötete. Diese Entwicklung ist auf die grossen Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Dörfern und Städten zurückzuführen. Es ist nicht zu bestreiten, dass auch die Festsetzung von tieferen Geschwindigkeiten zu weniger und zu weniger schweren Unfällen geführt haben. Das Risiko eines Verkehrsunfalls ist am geringsten bei Tempo Null.

Die Akzeptanz von Tempo 30 auf Innerortsstrassen ist miserabel. Die Überschreitungsquote beträgt bis zu 65 Prozent. Für verkehrorientierte Sammel- und Hauptstrassen innerorts bestehen keine Angaben. Diese Ergebnisse zeigen, dass eine grosse Zahl der Automobilisten sich mit den Tempo-30-Zonen nicht abgefunden haben und schneller fahren. Je schlechter die Limiten eingehalten werden, umso bescheidener wird die zusätzliche Sicherheit tieferer Geschwindigkeitsbeschränkungen und umso weniger begründet sind die tieferen Tempolimiten.

Mit der zu tief angesetzten Limite von *Tempo 30 generell* werden Aggressionen geweckt; Aggressionen erhöhen das Unfallrisiko (nahes Aufschliessen, gewagte Überholmanöver usw.) und führen zur Rechtsverwilderung. Denn ständiger Druck erzeugt Gegendruck. Der aufgestaute Druck der Beschränkung entweicht über das „Überdruckventil“ des Gaspedals.

Nach den Erkenntnissen der Verkehrs- und Sicherheitstechnik müssen die Geschwindigkeiten auf den Ausbaugrad der Strassen abgestimmt sein. Der Ausbaugrad der Innerortsstrassen ist sehr unterschiedlich.

Das sture Festhalten an der Höchstlimite von 30 km/h innerorts steht somit im Widerspruch zu den Bestrebungen nach optimaler Sicherheit.

Das Problem der Unfallhäufigkeit kann nicht allein mit generellen Tempolimiten gelöst werden. Zur Unfallbekämpfung gehören ebenso Massnahmen wie zum Beispiel die Sanierung der gefährlichen Strassenstrecken und -knoten, der Bau von Umfahrungsstrassen und Autobahnen, die weitere technische Verbesserung an den Fahrzeugen, die Verkehrsentsflechtung oder die Verbesserung der Aus- und Weiterbildung von Fahrzeuglenkern.

Für jene Verkehrsteilnehmer, die nicht im Auto unterwegs sind, könnte die Annahme der Initiative fatale Folgen haben. **„Tempo 30 generell“ könnte ihnen ein falsches Sicherheitsgefühl vermitteln, das durch die Realität widerlegt wird.** Anstelle einer realen Verbesserung der Verkehrssicherheit werden die Verkehrsteilnehmer, namentlich die Fussgängerinnen und Fussgänger, in falscher Sicherheit gewährt. Bei grossflächiger Einführung von Tempo 30 und einer Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf diesen Strassenabschnitten ändert sich das Verhalten, insbesondere von Fussgängern/innen und Velofahrenden, in Richtung weniger Aufmerksamkeit. Davon betroffen sind insbesondere Kinder und Senioren/innen. **Mehr Unfälle mit Fussgängern wären die Folge.**

Bei Katalysator-Autos machen 20 km/h mehr oder weniger auf den Schadstoffausstoss praktisch nichts aus. Tempo 30 führt bei heutigen Fahrzeugen mit sehr tiefen Schadstoff-Emissionen zu kaum mehr messbaren Verminderungen. Die Tempo-30-Initiative eignet sich daher auch nicht zum Schutz der Umwelt, sondern ist nichts weiter als eine zusätzliche Schikane gegen den verpönten Motorfahrzeugverkehr.

Bei der Katalysator-technologie erfolgen laufend Verbesserungen. Die Emissionen von Katalysator-Autos, die den neuen Euronormen entsprechen müssen, nehmen in den nächsten Jahren um weitere 60 Prozent ab. Bald werden praktisch keine Schadstoffe in den Autoabgasen mehr gemessen werden können, weil ihre Nachweisgrenze unterschritten sein wird. Dieser Abnahme der Schadstoffemissionen steht eine prognostizierte Zunahme der PW-Kilometer von 10 Prozent bis 2010 gegenüber. Die Kompensation beträgt somit nur einige wenige Prozente.

Zweckmässig (und nicht luxuriös) ausgestaltete Zonen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 oder 40 km/h können einem Wohnquartier durchaus einen eigenständigen und geschlossenen Charakter verleihen. Dort sind Zonen mit tieferem Geschwindigkeitsregime durchaus zu befürworten.

Es ist aber zu befürchten, dass bei *Tempo 30 generell* auf verkehrsorientierten Strassen der gewünschte Kanalisierungseffekt auf diesen Strassen abnimmt und eine Umlagerung auf Quartierstrassen stattfindet: Da der Verkehr häufig die kürzesten Distanzen wählt, dürften Quartierstrassen vermehrt als Abkürzung benützt werden, was sowohl im Interesse der Verkehrssicherheit, des Wohlbefindens der betroffenen Anwohner als auch hinsichtlich der Umweltbelastung unerwünscht wäre.

4.3 Fehlende Akzeptanz und Kriminalisierung der Automobilisten

Wie die Erfahrungen zeigen, werden allgemeine und örtliche Tempobeschränkungen nur schlecht eingehalten, wenn der Ausbau und das Bild der Strasse nicht mit der Tempomassnahme übereinstimmen. Hauptstrassen und Nebenstrassen mit Durchgangsverkehr haben eine andere Funktion als siedlungsorientierte Quartierstrassen und sind entsprechend anders ausgestaltet. Die Fahrzeugführer werden überfordert, wenn *Tempo 30 generell* grossflächig für alle Innerortsstrassen – das heisst für total unterschiedliche Strassenkategorien – angeordnet würde.

Das entscheidende Argument gegen „Tempo 30 generell“ ist ganz eindeutig die fehlende Akzeptanz dieser Massnahme auf gut ausgebauten Innerortsstrassen. Während es in Tempo-30-Zonen je nach den örtlichen Gegebenheiten möglich ist, mit relativ wenig Aufwand die Geschwindigkeit unter die gewünschte Tempolimit zu senken, ist dies auf Sammel- und Hauptstrassen nicht mehr möglich. Die Praxis lehrt, dass mit einer alleinigen Signalisation bestenfalls eine mittlere Temporeduktion von bis zu 5 km/h erreicht werden kann.

Die generelle Geschwindigkeitslimite von 30 km/h innerorts erscheint vielen Automobilisten als zu streng und wird als unverhältnismässig eingestuft – zumal die Sicherheit der Automobile heute viel höher ist als früher. Der Sinn der verschärften Tempolimit wird von vielen Automobilisten nicht eingesehen. „Der Bürger hat Sinn für Ordnungen, wenn Ordnungen Sinn haben“, hat Bundesrat Ritschard einmal treffend gesagt. Mit andern Worten: Wo es nicht nötig oder sinnvoll ist, zusätzliche Einschränkungen zu erlassen, ist es nötig und sinnvoll, keine zusätzlichen Einschränkungen zu erlassen.

Aus Untersuchungen geht hervor, dass tiefere Tempobeschränkungen häufiger überschritten werden als höhere. Werden weder bauliche noch polizeiliche Vorkehrungen getroffen, so werden die Geschwindigkeiten nicht eingehalten. Die nachlassende Verkehrsmoral hat immer auch einen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit.

Polizeiliche Kontrollen

Mit polizeilichen Kontrollen allein lässt sich eine Tempomassnahme innerorts nicht oder jedenfalls nur schlecht durchsetzen. Zumindest auf gewissen Strassen lassen sich die Tempolimiten mit normalem Aufwand nicht mehr durchsetzen. Tempolimiten nützen nichts, wenn sie nicht eingehalten werden und nicht genügend kontrolliert werden können. – Zusätzliche Geschwindigkeitskontrollen finden ihre Grenzen in den Möglichkeiten der Polizeiorgane. Die Polizei hat im Bereich des Strassenverkehrs eine ausserordentliche Fülle von Aufgaben wahrzunehmen; ihr dürften beim Vollzug einer derart schlecht oder überhaupt nicht beachteten Regelung grosse Schwierigkeiten erwachsen. Andererseits gibt es für den Polizeieinsatz auch aus der Sicht der Bürger Grenzen; wir wollen ja nicht in einem Polizeistaat leben.

Wenn *Tempo 30 generell* mit Polizeimassnahmen durchgesetzt werden soll, bedeutet dies für die Fahrzeuglenker, dass sie ständig mit dem Risiko von saftigen Geldbussen sowie eines Ausweisentzugs unterwegs sind. Gemäss den geltenden Verkehrsvorschriften wird z.B. in Genf bei einer Überschreitung von 50 Prozent der erlaubten Geschwindigkeit der Fahrausweis für zwei Monate entzogen. Dieses Bussenregime als Folge von *Tempo 30 generell* ist äusserst problematisch.

Im Falle einer generellen Tempo-30-Limite wird dies bedeuten, dass ab 45 km/h mit einem Ausweisentzug gerechnet werden muss! Entweder drückt die Verkehrspolizei beide Augen zu oder ein Grossteil der Autofahrer wird bald mit einem Ausweisentzug bestraft (und dann möglicherweise ohne Ausweis unterwegs sein).

Seit der Einführung von Tempo 120/80 auf Autobahnen und Ausserortsstrassen ist die Zahl der Automobilisten stark gestiegen, die wegen Geschwindigkeitsübertretungen kriminalisiert worden sind und in das Strafregister aufgenommen werden mussten. Dort figurieren sie neben Straftätern, die wegen gemeingefährlichen Verbrechen verurteilt sind. **Es ist bedenklich, dass Leute wegen der Übertretung von Bestimmungen kriminalisiert werden, die aus der Sicht des Umweltschutzes unnötig sind und vom Standpunkt der Sicherheit her als übertrieben beurteilt werden müssen.**

Andererseits wird erfahrungsgemäss bei Regelungen, die nicht oder nur ungenügend vollzogen werden können, die Glaubwürdigkeit der Massnahme im speziellen und der Signalisation im generellen untergraben. Viele Radfahrer und Fussgänger missachten Verkehrsregeln und Signale wohl nur deshalb so häufig, weil sie praktisch keine Sanktionen zu befürchten haben. Dasselbe gilt für die Missachtung von Tempo 80

auf bestimmten Autobahnabschnitten, die vom grosszügigen Erscheinungsbild und dem hohen Ausbaugrad eine höhere Geschwindigkeit zulassen.

4.4 Milliardenkosten für Gemeinden und Kantone

Für die zielgerichtete Umgestaltung des öffentlichen Strassenraums innerorts zugunsten der Verkehrssicherheit wären gemäss Bundesrat mit geschätzten Kosten von rund zwei Milliarden Franken zu rechnen. Die Gemeinden dürften kaum in der Lage sein, die unvermeidlichen baulichen Massnahmen an der Infrastruktur zu finanzieren. Ohne die flankierenden Massnahmen könnten aber die positiven Veränderungen für die Verkehrssicherheit und die Umweltbelastung, wie von den Initianten angestrebt, gar nicht erreicht werden.

Als bauliche Massnahmen kommen Einengungen, horizontale oder vertikale Versätze usw. in Frage. Sie dienen der Verkehrsberuhigung, indem sie die Geschwindigkeit des Verkehrsflusses reduzieren.

Bekanntlich sind die Finanzmittel in Städten und Gemeinden seit Jahren knapp. Zu Recht erwartet der Bürger, dass mit seinen Steuergeldern haushälterisch umgegangen wird. Statt mit relativ kleinen Geldbeträgen die bekannten Gefahrenstellen weiter zu sanieren, müssten bei Annahme der Initiative enorme Geldmittel für die Umgestaltung von Strassen, die sicherheitsmässig schon längst kein Problem mehr darstellen, aufgewendet werden. **Dies ist eine falsche Prioritätensetzung und eine Verschleuderung von Steuergeldern.**

Das Gemeindestrassennetz in der Schweiz zählt rund 51'000 Kilometer, dasjenige der Kantonsstrassen 18'300 Kilometer. Bei den Hauptstrassen beträgt der Anteil innerorts immerhin 10 bis 20 Prozent.

Da die Städte und Gemeinden für ihre Strassenausgaben selber aufkommen müssen, bezahlen sie auch die Strassenneugestaltung weitgehend selber. In den letzten Jahren haben die Ausgaben für Gemeindestrassen regelmässig über 2 Milliarden Franken pro Jahr betragen, wobei der Anteil für Signalisation und Verkehrsregelung dabei lediglich rund 10 Prozent ausmacht. Das ist nahezu gleich viel, wie der Bund jährlich für das Nationalstrassenwesen ausgibt (rund 2,3 Mia. Franken). Den Kommunen wäre aber wohl besser gedient, wenn die knappen Finanzmittel statt zu Fahrbahnverengungen zur Verkehrstrennung und somit zur Optimierung des Verkehrs eingesetzt würden.

Im Rahmen der Aufgabenentflechtung nach dem Subsidiaritätsprinzip gemäss dem aktuellen Projekt „Neuer Finanzausgleich zwischen Bund und Kantonen“ wird sich der Bund weitgehend aus der Verantwortung und damit aus der bisherigen spärlichen Mit-finanzierung des Gemeindestrassennetzes abmelden.

Eine gute Einhaltung von *Tempo 30 generell* führt im weiteren zu finanziell sich auswirkenden Zeitverlusten, da bei tieferen Geschwindigkeiten der Zeitbedarf des motorisierten Verkehrs, insbesondere auf den verkehrsorientierten Strassen, zunimmt. Für den einzelnen Bürger sind diese anfallenden Kosten zwar gering, volkswirtschaftlich betrachtet jedoch nicht ohne Bedeutung.

Gemäss einer Studie des Bundesamts für Strassen ASTRA¹⁰ bleiben Autofahrer heute jährlich knapp 33,6 Millionen Stunden auf Schweizer Strassen im Stau stecken. Der Grossteil davon entfällt auf den Innerortsbereich. 25 Millionen Stunden machen beispielsweise die Staus auf Zufahrtsstrassen in die Städte aus. Für die verlorene Zeit hat das ASTRA Kosten von 750 Millionen bis 1,2 Milliarden Franken berechnet. Über 90 Prozent der Staukosten oder 1,128 Milliarden Franken machen dabei die Zeitverluste aus. Am meisten betroffen sind die PW-Lenker, deren Zeitverlust auf über 900 Millionen Franken berechnet wird. Bei den Lastwagenfahrern sind es 30 Millionen und beim öffentlichen Verkehr 100 Millionen Franken.

¹⁰ Bundesamt für Strassen: Staukosten im Strassenverkehr, Schlussbericht 31. Dezember 1998

5. GEGENARGUMENTE ZUR ARGUMENTATION DER INITIANTEN

Argumentation VCS

Die Initiative heisst nicht „Tempo 30 generell“ sondern „Strassen für alle“. Generell würde Tempo 30 gelten, signalisiert würden die Ausnahmen. Die Initiative sieht denn auch klar solche Ausnahmen vor – beispielsweise auf Hauptstrassen. Die konkrete Bestimmung der Ausnahmen ist im übrigen Sache der Gemeinden.

Gegenargument

Die Bedingungen für Ausnahmen sind im Initiativtext klar formuliert: „(...) sofern dies die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Schutz der Anwohner namentlich vor Lärm zulassen.“

Die Lärmgrenzwerte werden aber innerorts insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen erreicht oder gar überschritten. **Genau dort, wo der VCS behauptet, dass Ausnahmen möglich seien, können diese Ausnahmen aufgrund seiner im Initiativtext formulierten Bedingungen eben nicht bewilligt werden.** Dass der VCS nun in der Öffentlichkeit den Akzent auf die Ausnahmen setzt, ist nachweislich reine Augenwischerei.

Bei einer Annahme der Initiative gilt innerorts generell Tempo 30. Ausnahmen sind möglich. Für Ausnahmen braucht es einen Grund. Dieser Grund ist insbesondere auf Hauptstrassen nicht gegeben (Lärm). Damit gibt es auch keine Ausnahmen.

Argumentation VCS

Der TCS und das Bundesamt für Strassenbau haben in einer Studie nachgewiesen, dass bei Tempo 30 sowohl der Benzinverbrauch als auch der Schadstoffausstoss zurückgehen.

Gegenargument

Die Messungen von Fahrten bei Tempo 30 in Wohnquartieren sind mit innerorts „Tempo 30 generell“ schlicht nicht vergleichbar.

Es ist ein Unterschied, ob bei geringem Verkehrsaufkommen in Wohnquartieren flüchtig gefahren werden kann, oder ob auf den Hauptachsen Tempo 30 eingeführt wird, wo ein viel dichteres Verkehrsaufkommen, Lastwagen, öffentliche Verkehrsmittel und Ampeln eine ganz andere Fahrweise notwendig machen.

Im weiteren gilt selbst in den Wohnquartieren der Rückgang der Schadstoffemissionen nicht generell. Der Ausstoss an Kohlenwasserstoffen geht nämlich nicht zurück. Auch haben besagte Versuche gezeigt, dass die Unterschiede beim Benzinverbrauch und bei den Emissionen zwischen defensiver und offensiver Fahrweise beträchtlich und teilweise grösser sind als die Unterschiede zwischen den verschiedenen Temporegimes (Tempo 50 und Tempo 30).

Argumentation VCS

Die Sicherheit hat absolute Priorität. Gemäss Berechnungen der bfu hat die flächendeckende Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 innerorts 53 Tote und 2'500 Verletzte weniger zur Folge. Ausländische Beispiele aus Hamburg oder Graz zeigen, dass die Unfallzahlen mit Personenschaden zurück gingen.

Gegenargument

Der Hinweis auf **die bfu-Studie** ist sehr interessant. Die von ihr erwähnten Massnahmen können allerdings nicht isoliert betrachtet werden, da sich deren Wirkungen überlagern (Total der **theoretischen Einsparpotenziale 1993: 944 Tote. Tatsächlich tödlich verunfallt: 723 Personen**, deren Gesamtzahl auch mit allen möglichen Massnahmen vermutlich nie auf Null herabgesetzt werden kann).

Mit anderen Worten: Je effizienter andere eingesetzte Massnahmen greifen, desto geringer ist die behauptete positive Wirkung von „Tempo 30 generell“. Hinzu kommt, dass die bfu davon ausgeht, dass „Tempo 30 generell“ nur einen Beachtungsgrad von 60 Prozent aufweist. Dies ist der Einhaltung von Verkehrsvorschriften abträglich, was wiederum zu anderen Unfällen führt.

Wer ausländische Beispiele zitiert, muss diese vollständig zitieren. Diese Beispiele zeigen eben, dass umfangreiche und sehr teure bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Hamburg, Buxtehude, Graz) oder flankierende Investitionen (im französischen Chambéry) notwendig waren, um Tempo 30 durchzusetzen. In Graz, wo Tempo 30 „nur“ mit Signalisationen eingeführt worden ist, hat sich am Fahrverhalten der Autofahrer praktisch nichts geändert.

Es ist dies wohl eine typische Alibi-Templimite, die nicht eingehalten wird und deshalb auch nicht stört. Zusammen mit den Problemen mit dem öffentlichen Verkehr haben diese Erfahrungen dazu geführt, dass andere Städte diese scheinbar „beispielhafte“ Verkehrsführung eben nicht kopiert haben.

Argumentation VCS

Wichtig ist, dass durch die Initiative der öffentliche Verkehr mit Bus und Tram nicht langsamer werden darf. Dies ist ja auch ein oft verwendetes Argument gegen unsere Initiative. Der öffentliche Verkehr findet vornehmlich auf den Hauptstrassen statt und wird nicht behindert, da dort ja weiterhin Tempo 50 gelten kann.

Gegenargument

Diese Argumentation ist geradezu zynisch. **Gemäss den Initianten wurde das Volksbegehren aus Verkehrssicherheitsgründen lanciert. Nun soll die Verkehrssicherheit überall dort, wo der öffentliche Verkehr fährt, keine Rolle spielen.** Im übrigen sind insbesondere auf Hauptstrassen innerorts, wo die Initianten Ausnahmen zulassen wollen, die meisten Verkehrstoten und Verletzten zu verzeichnen.

Die Argumentation zum öffentlichen Verkehr zeigt klar, dass der VCS eine Initiative lanciert hat, die für den öffentlichen Verkehr mit grossen Nachteilen verbunden ist. Diese Nachteile sollen nun nachträglich durch Interpretationen ausgeglichen werden. Dabei verstricken sich die Initianten immer mehr in Widersprüche.

6. Musterartikel

Eidgenössische Volksinitiative „Tempo 30 generell“

Das Schweizerische Komitee „NEIN zu Tempo 30 generell innerorts“ wehrt sich gegen die neueste politische Schlaumeierei des VCS

Die Volksinitiative „*Strassen für alle*“ zielt unter dem sympathischen Vorwand einer grösseren Verkehrssicherheit und einer gesünderen Umwelt darauf ab, die generelle Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h herabzusetzen. Dazu kann das Komitee nur entschieden Nein sagen. Warum? Weil „*Tempo 30 generell*“

- ohne teure bauliche Massnahmen nicht eingehalten wird;
- den Verkehrsfluss behindert;
- die Verkehrssicherheit nicht verbessert;
- weder zu einer deutlich besseren Luft noch zu weniger Verkehrslärm führt;
- den öffentlichen Verkehr benachteiligt

und weil die Initiative uns etwas suggerieren will, was unmöglich ist: Nämlich, dass unsere Kinder die Strassen bald als Spielplätze nutzen können.

(Einführung)

Strassen für alle, so der sympathische (und irreführende) Name des Volksbegehrens aus einer ganzen Reihe von Vorstössen, deren erklärtes Ziel die Ein- und Beschränkung des motorisierten Privatverkehrs ist. Innerorts soll bald generell Tempo 30 gelten: Dies zumindest ist das Ziel, welches die Initianten mit ihrem Vorstoss verfolgen. Ausnahmen – namentlich auf Hauptstrassen – müssen gemäss Initiativtext begründet und dürfen nur bewilligt werden „(...) sofern dies die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Schutz der Anwohnerschaft vor Lärm zulassen“. Eine solche Formulierung ist reine Augenwischerei: Sie verunmöglicht nämlich genau jene Ausnahmen, die sie zu erlauben vorgibt. Denn die Lärmgrenzwerte werden innerorts, insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen, schon heute erreicht oder überschritten.

Wer wird Tempo 30 tatsächlich respektieren?

(Modul 1)

Die Initianten scheinen bei ihrer Argumentation für *Tempo 30 generell* die Hauptsache vergessen zu wollen, nämlich die fehlende Akzeptanz einer solchen Massnahme. Soll Tempo 30 – wie von den Initianten vorgesehen – lediglich durch Signalisation und ohne bauliche Massnahmen durchgesetzt werden – mit der Folge, dass die neue Höchstgeschwindigkeit ganz einfach nicht respektiert wird? Oder soll vielleicht dem Beispiel der österreichischen Stadt Graz nachgeeeifert werden, wo seit September 1992 fast flächendeckend 30 km/h verordnet sind, jedoch im Durchschnitt immer noch 45,2 km/h gefahren wird?

Bald weniger Strassenunfälle?

(Modul 2)

Das Argument der Verkehrssicherheit, das von den Initianten besonders gern betont wird, hält einer kritischen Prüfung ebenfalls nicht stand. Warum? Erstens, weil die Mehrheit der Autofahrer trotz Signalisation deutlich schneller als 30 km/h fährt. Zweitens, weil *Tempo 30 generell* – falls es durch teure bauliche Massnahmen durchgesetzt wird – auf den Hauptstrassen zu Staus und Verstopfungen führt und damit zu genervten und aggressiven Strassenteilnehmern. Folge davon: Die Unfallgefahr nimmt zu. Und drittens, weil *Tempo 30 generell* Konfliktsituationen fördert, die ebenfalls zu Unfällen führen können.

Bald eine gesündere Umwelt?

(Modul 3)

Hat *Tempo 30 generell* wenigstens einen positiven Einfluss auf die Umwelt? Grundsätzlich gilt es festzuhalten, dass es keine Studien darüber gibt, welche Auswirkungen auf die Luftqualität die Limite von 30 km/h auf den Hauptstrassen innerorts haben wird. Messfahrten des TCS in geplanten Tempo-30-Zonen haben geringe Verbesserungen bei den Schadstoffemissionen ergeben. Diese Ergebnisse sind jedoch nicht auf Hauptstrassen übertragbar, weil dort dichter Verkehr, Lastwagen und öffentliche Verkehrsmittel einen ganz anderen Verkehrsfluss ergeben. So fasst Prof. Pischinger den Versuch in Graz (Österreich) bezüglich Auswirkungen auf die Luftqualität wie folgt zusammen: „Bezogen auf das gesamte Stadtgebiet hat sich praktisch nichts verändert.“

Betreffend Lärm hat eine Untersuchung in der Stadt Bern ergeben, dass sogar eine Halbierung des Verkehrs, auch wenn diese mit einer Temporeduktion verbunden

wird, auf stark befahrenen Hauptstrassen so gut wie keinen Einfluss auf den Verkehrslärm hat.

Nochmals kann in bezug auf die Luftqualität nur das betont werden, was allen logisch erscheinen sollte: Im Stau stehende Autos produzieren ganz bestimmt nicht weniger Abgase.

„Strassen für alle“ – eine Initiative die den Steuerzahler teuer zu stehen kommt!

(Modul 4)

Bewusst werden sollte man sich auch über eine weitere Konsequenz der Initiative *Strassen für alle*, nämlich die immensen Kosten eines solchen Vorhabens. Die Initianten behaupten zwar, *Tempo 30 generell* ohne bauliche Massnahmen realisieren zu wollen. Doch in ihrer Broschüre „Schöne Aussichten: Neue Perspektiven für Hauptstrassen innerorts“ werden ausschliesslich Beispiele gebracht, die mit einer umfassenden Neugestaltung des Strassenraumes verbunden sind. Eine Annahme der Initiative würde für die Schweiz Kosten von mehreren Milliarden Franken bedeuten. Ob dies im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit den knappen Steuergeldern ist, ist stark zu bezweifeln.

„Tempo 30 generell“ – Kuckucksei für den öffentlichen Verkehr

(Modul 5)

Falls man sich erhofft, durch die massive Herabsenkung der Höchstgeschwindigkeit innerorts die Autofahrer zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen, liegt man garantiert falsch. *Tempo 30 generell* gilt auch für den öffentlichen Verkehr (vgl. Interviewfragen im Anhang). Der ehemalige Direktor der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VZB) hat sich dazu bereits klar dazu geäussert: „Tempo 30 auf den Achsen des öffentlichen Verkehrs wird von unseren Fahrgästen nicht akzeptiert.“

Wird Tempo 30 durch bauliche Massnahmen durchgesetzt, sind die öffentlichen Verkehrsbetriebe wiederum auf der Verliererseite: Für die modernen Niederflurbusse bedeuten Aufpflasterungen und Schwellen ernstzunehmende Hindernisse. Es ist offensichtlich, dass innerorts *Tempo 30 generell* auch für den öffentlichen Verkehr ein Unsinn ist.

Hauptstrassen bald als Spielplätze?

(Modul 6)

Die Initiative des VCS trägt einen bewusst irreführenden Namen, der uns allen etwas weismachen will, was schlicht nicht wahr ist: Nämlich, dass die Strassen bald als Spielplatz und ruhiger Ort der Begegnung dienen könnten. Doch selbst mit *Tempo 30 generell* werden Hauptverkehrsstrassen dem motorisierten Verkehr dienen und keine Spielplätze sein.

Nein zur Volksinitiative „Strassen für alle“ – Ja zu Tempo-30-Zonen!

(Modul 7)

Es geht hier nicht darum, sich generell gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen innerorts auszusprechen. Tempo-30-Limiten sind durchaus sinnvoll, wenn sie auf sorgfältig ausgewählte Zonen angewendet werden und durch flankierende Massnahmen ergänzt werden. *Strassen für alle* dagegen sollte von allen klar abgelehnt werden. Denn der „Fortschritt“ den die Initiative zu machen vorgibt, ist in Wirklichkeit ein ernstzunehmender Rückschritt. Ein solches Vorhaben sollte uns – trotz seines sympathischen Namens und Auftretens – unsympathisch sein.