



21.441

Parlamentarische Initiative

Suter Gabriela.

**Für mehr Sicherheit, weniger Lärm
und mehr Lebensqualität.**

**Tempo 30 innerorts soll die Regel,
Tempo 50 die Ausnahme sein**

Initiative parlementaire

Suter Gabriela.

**Pour davantage de sécurité, moins
de bruit et une meilleure qualité
de vie. Dans les localités,
30 kilomètres à l'heure doit être
la règle, 50 kilomètres à l'heure
l'exception**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.12.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

Präsident (Nussbaumer Eric, zweiter Vizepräsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten.

Suter Gabriela (S, AG): Kaum zu glauben, aber es ist tatsächlich wahr: Bis zum 1. Juni 1959 konnte man in der Schweiz innerorts so schnell fahren, wie man wollte. Es gab überhaupt keine Tempolimits. Danach galt Tempo 60. 1984 wurde dann Tempo 50 eingeführt. Die Gegnerschaft sprach von einer ungeheuren Schikane, von einem Ausbremsen des Verkehrs.

Heute fordert niemand mehr das Recht, mit Vollgas durch die Siedlungen zu brettern, im Gegenteil: Jetzt ist es Zeit für eine erneute Senkung der Tempolimits. Dass die Zeit reif ist, zeigen die Bestrebungen in vielen Schweizer Gemeinden. Ich erinnere etwa an die Beschlüsse in Lausanne, Fribourg und Zürich bezüglich Tempo 30 auf den Strassen.

Tempo-30-Zonen sind zwar heute bereits möglich. Die rechtlichen Rahmenbedingungen stellen aber grosse Hürden für Kantone, Städte und Gemeinden dar. Es braucht für jede 30er-Zone ein spezielles Gutachten. Dies soll neu vereinfacht werden. Die entsprechende Verordnungsänderung ist in der Vernehmlassung. Das ist gut. Doch noch besser wäre es eben, das Prinzip einfach umzukehren, wie es meine parlamentarische Initiative vorsieht: Tempo 30 soll die Regel werden, Tempo 50 aber nach wie vor möglich sein, sofern es gerechtfertigt ist.

Mit der Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts schlagen wir drei Fliegen mit einer Klappe. Denn Tempo 30 ist ein wirksames Instrument, um auf den Strassen innerorts erstens für mehr Sicherheit zu sorgen, zweitens die Lärmproblematik effizient anzupacken und drittens die Wohn- und Aufenthaltsqualität der Bevölkerung zu steigern.

Tempo 30 rettet Leben. Der Bremsweg reduziert sich bei Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 um die Hälfte. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) schätzt, dass sich die Zahl der Unfallopfer – jährlich über 1900 – durch eine konsequente Einführung von Tempo 30 mindestens halbieren lässt. Die BfU empfiehlt deshalb den Gemeinden, das Modell 30/50 innerorts umzusetzen. Geschützt würden Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere Kinder, ältere und körperlich eingeschränkte Personen, aber auch Velofahrende.





Tempo 30 reduziert den Strassenlärm deutlich. Über 1,1 Millionen Menschen in der Schweiz wohnen an lärm-belasteten Strassen, viele bekommen gesundheitliche Probleme deswegen. Das BAFU schätzt die lärmbe-dingten Gesundheitskosten auf 1,5 Milliarden Franken jährlich. Bund, Kantone und Gemeinden geben jedes Jahr Millionen für Lärmsanierungen aus, für Lärmschutzwände, lärmarme Beläge und Schallschutzfenster. Tempo 30 ist die einfachste und kostengünstigste Massnahme gegen Lärm und wirkt direkt an der Quelle. Tempo 30 wirkt effizient gegen die störenden und schlafraubenden Spitzenpegel in der Nacht und reduziert, kombiniert mit lärmarmen Belägen, den Strassenlärm um die Hälfte.

Zudem führt Tempo 30 zu mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität. Tiefere Geschwindigkeiten haben positive Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Der öffentliche Raum kann belebt und vielfältig genutzt werden, was gerade auch dem städtischen Gewerbe zugutekommt. Tempo 30 lädt auch dazu ein, vermehrt zu Fuss zu gehen oder das Velo zu nehmen, und fördert so klimafreundliche Mobilität. Schliesslich wertet Tempo 30 ganze Quartiere und Strassenzüge auf – ein Aspekt, der den Immobilienbesitzerinnen unter Ihnen wohl auch einleuchtet.

Die Angst, dass mit einer Temporeduktion der Verkehrsfluss verlangsamt würde, ist unbegründet. Im Gegen-teil: Studien zeigen, dass der Verkehr bei Tempo 30 flüssiger und gleichmässiger verläuft, dass es zu weniger Staus und Stop-and-go-Phasen kommt und dass auch der Zeitverlust kaum ins Gewicht fällt. Eine Tempo-reduktion führt im Übrigen auch nicht zwingend zu Nachteilen beim öffentlichen Verkehr; das sagt etwa der Verkehrsverbund Luzern. Eine entscheidende Rolle spielt der Rechtsvortritt. In der Stadt Luzern gibt es ver-kehrorientierte Strassen, auf denen Tempo 30 ohne Rechtsvortritt eingeführt worden ist.

Bei einer Einführung von generell Tempo 30 statt wie heute Tempo 50 werden weder Stopps noch Zebrastreifen aufgehoben. Geben Sie der parlamentarischen Initiative Folge, sind Tempo-50-Strecken nach wie vor möglich. Es wäre auch ohne Probleme möglich, Ausnahmen für den öffentlichen Verkehr zu definieren.

Bitte geben Sie meiner parlamentarischen Initiative Folge.

Wobmann Walter (V, SO): Kollegin Suter, auch der öffentliche Verkehr – ich rede jetzt vom öffentlichen Verkehr auf den Strassen, von den Bussen – müsste dann mit 30 Stundenkilometern fahren. Der Fahrplan kann dann logischerweise gar nicht mehr eingehalten werden, weil die Busse länger unterwegs sind. Es braucht mehr Fahrzeuge, und mehr Fahrzeuge bedeuten mehr Umweltbelastung. Sie sind also für mehr Umweltbelastung! Wie sehen Sie diese Problematik?

Suter Gabriela (S, AG): Die Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner müssten selbstverständlich Lösungen suchen. Es gibt eben, wie gesagt, beispielsweise den Verkehrsverbund Luzern, der ganz klar sagt, dass Tempo 30 nicht zwingend zum Ausbremsen des öffentlichen Verkehrs führt.

Büchel Roland Rino (V, SG): Geschätzte Kollegin Suter, ich möchte schon noch nachhaken. Es geht auch um die Kosten. Können Sie sagen oder abschätzen, welche Kosten es in den Städten verursachen würde, wenn wir auch im öffentlichen Verkehr auf Tempo 30 gehen müssten? Wie viel Personal, zusätzliche Busse usw. wären nötig? Was hätte das für Kostenfolgen?

Suter Gabriela (S, AG): Ich glaube, es wäre vermessen, wenn ich als Historikerin jetzt hier im Rat eine Kosten-schätzung abgeben würde. Das müssten, wie ich vorhin gerade gesagt habe, dann eben die entsprechenden Verkehrsplanerinnen und Fachleute abschätzen. Ich habe Ihnen vorhin auch erläutert, dass es ja nicht zwin-gend so ist, dass dann der öffentliche Verkehr auch Tempo 30 fahren müsste. Man kann auf gewissen Strecken dann nach wie vor Tempo 50 haben. Man könnte auch den öffentlichen Verkehr bevorzugen – alles ist möglich. Separate Busspuren beispielsweise würden dazu führen, dass der Bus eben weiterhin schnell und zügig fährt. Ausserdem weiss ich nicht, wo man in Siedlungen, in Städten, beim öffentlichen Verkehr überall Tempo 50 braucht, denn man hat ja die ganze Zeit auch Haltestellen zu bedienen, und da kann man zwischendurch gar nicht so ein hohes Tempo anschlagen.

AB 2021 N 2699 / BO 2021 N 2699

Romano Marco (M-E, TI), per la commissione: La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni ha esaminato questa iniziativa parlamentare il 10 agosto scorso. L'iniziativa chiede di adeguare le disposizioni della legge federale sulla circolazione stradale, affinché nelle località valga un limite generale della velocità di 30 chilometri l'ora; eccezioni da questa regola dovrebbero quindi essere giustificate. Di fatto, da Berna si sancirebbe che dagli odierni 50 chilometri orari si scenderebbe ai 30 chilometri orari. Questa disposizione, imposta dalla Confederazione, sarebbe valida in ogni angolo della Svizzera.



La commissione, con 13 voti contro 10, vi propone di non dare seguito all'iniziativa. La maggioranza della commissione condivide la necessità di intraprendere tutte le azioni possibili, anche legislative, per aumentare la sicurezza stradale e ridurre l'impatto ambientale, anche quello fonico. L'impegno in questo senso non manca. La Confederazione è attiva a sostegno dei cantoni e dei comuni, anche in relazione agli sviluppi che emergono dai vari studi in corso e dallo sviluppo tecnologico.

Approfondendo la proposta in discussione è emerso chiaramente come questa non sia tuttavia compatibile con il nostro sistema federalista. Di fatto, una tale imposizione da Berna si scontrerebbe con l'approccio pragmatico ed efficace che vede i comuni, le grandi città e i cantoni muoversi in relazione alle differenti realtà locali. Le decisioni locali tengono meglio conto della situazione reale e delle necessità degli abitanti, spesso anche manifestate tramite petizioni, raccolte di firme o atti parlamentari a livello locale e dal contesto specifico. Progetti del genere generano costi, vi è la necessità di valutare i singoli investimenti, di porre delle priorità e capire all'interno delle zone urbane dove è opportuno agire e dove invece magari si può attendere rispettivamente dove non c'è il consenso politico per introdurre una zona a 30 o anche a 20 chilometri l'ora.

Imporre tutto direttamente da Berna a livello federale mancherebbe di assoluto rispetto nei confronti della popolazione e non terrebbe conto dell'eterogeneità delle realtà locali. Sappiamo di città che hanno detto di sì all'introduzione di limiti della velocità di 30 o 20 chilometri l'ora ma siamo anche al corrente di votazioni popolari in cui tali riduzioni sono state chiaramente bocciate.

In base alla gerarchia delle strade e alla ripartizione dei compiti tra i livelli di Stato, stabilito all'articolo 3 della legge federale sulla circolazione stradale, la possibilità di ridurre il limite di velocità è già oggi data ai cantoni e ai comuni. Il sistema si rivela efficace. La maggioranza non vede la necessità di stravolgere questo approccio. Il sistema funziona, lo dimostrano i vari progetti realizzati dai cantoni e soprattutto dai comuni e dalle città che hanno introdotto i 30 chilometri orari laddove è necessario e giustificato, soprattutto in zone densamente abitate, spesso coinvolgendo direttamente la popolazione locale. Va sottolineato che nel corso del prossimo anno cambieranno anche le regole. Di fatto ci sarà un miglioramento delle procedure che permettono alle città e ai comuni di introdurre, con l'assenso del rispettivo cantone, le zone 30.

Inoltre si potrebbe generare un effetto controproducente soprattutto laddove non vi è una reale necessità di ridurre il limite generale di velocità – penso ad esempio sulle strade densamente trafficate. Proprio dove il trasporto pubblico è usato frequentemente, i limiti di velocità potrebbero causare ulteriori ingorghi e rallentamenti del flusso del traffico. Se si impone a tutti di andare a 30 chilometri orari dovrebbe andare a 30 chilometri orari anche il trasporto pubblico laddove ha delle corsie privilegiate e può quindi accelerare per collegare punti all'interno della città in maniera più celere.

La maggioranza della commissione ha anche sottolineato come lo strumento dell'iniziativa parlamentare sia poco appropriato visto l'intento e le tematiche sollevate. Quanto proposto ha anche un forte taglio ambientale e andrebbe quindi valutato dalle competenti commissioni, e di fondo non vi è un'attività da parte della Confederazione. Il tema è sensibile, e modifiche di legge sono previste. Nel frattempo cantoni, comuni e città si stanno muovendo senza l'obbligo di modificare la legge federale sulla circolazione stradale.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Die parlamentarische Initiative verlangt, dass innerorts generell Tempo 30 gelten und bloss bei begründeten Ausnahmen auf Hauptstrassen bzw. verkehrsorientierten Strassen Tempo 50 möglich sein soll. Der Grundsatz wird also umgekehrt, und zwar mit der Begründung, dass daraus mehr Sicherheit und Ruhe, mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität resultieren. Unter anderem wird auf eine Studie der BfU aus dem Jahre 2020 hingewiesen, und es wird darauf hingewiesen, dass eine Temporeduktion von 50 auf 30 Kilometer pro Stunde den Lärmpegel um 3 Dezibel reduziere, was einer Halbierung der Schallintensität entspreche. Die Initiative will auch die Angst relativieren, dass mit einer Temporeduktion der Verkehrsfluss verlangsamt würde. Studien würden zeigen, dass der Verkehr bei einer Regelgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern flüssiger und gleichmässiger fliessen und es zu weniger Staus und Stop-and-go-Phasen komme. Im Initiativtext wird auf die Niederlande hingewiesen, wo offenbar vor Kurzem Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts beschlossen worden ist.

Die Kommission ist mit 13 zu 10 Stimmen anderer Auffassung, ein Teil der Mehrheit vor allem aus staatspolitischen Gründen. Wie Sie wissen, ist unser Staatsaufbau nach dem Grundsatz der Subsidiarität organisiert. Was auf der tieferen Ebene anzuordnen und umzusetzen ist, soll nicht von der höheren Ebene angeordnet und umgesetzt werden. Es soll den Gemeinden nicht der Wille des Kantons aufgepfropft werden, wo diese eine Aufgabe selbst erledigen können und wollen, und der Bund soll das gegenüber den Kantonen und Gemeinden nicht tun können. Aus diesen Überlegungen ist die Mehrheit der Kommission der Auffassung, dass es primär Sache der Kantone und Gemeinden sei, zu entscheiden, wo sie Tempo 30 einführen wollen und wo nicht.

Auch zu diesem Argument kann man die BfU-Studie heranziehen. Wenn man sie liest, dann sieht man näm-



lich, dass sie schon ein Umdenken in der Verkehrsplanung fordert. Auf Seite 10 schreibt die BfU aber: "Ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung ist notwendig. Der Fokus darf nicht ausschliesslich auf siedlungsorientierten Strassen liegen, vielmehr müssen -", und jetzt kommt das Entscheidende, "wo es die Verkehrssicherheit erfordert – auch Hauptverkehrsachsen einbezogen werden, die aber vortrittsberechtigt bleiben." Die BfU weist also darauf hin, dass das Erfordernis der Verkehrssicherheit ausschlaggebend sein soll für die Einführung von Tempo-30-Zonen auch auf verkehrsorientierten Strassen. Darüber hinaus sei die Einführung von Tempo-30-Zonen zu vereinfachen. Hier dürfen wir auf die Motion Schlatter 20.4134 hinweisen, die eben genau dies fordert. Möglich wäre z. B. eine Vereinfachung oder Relativierung der Vorschrift, wonach für die Einführung von Tempo-30-Zonen ein Gutachten nötig ist.

Ferner ist die Mehrheit der Kommission der Auffassung, dass die Einführung solcher generellen Verkehrsregelungen vor allem Sache der Gemeinden sei. Wer die Tagesmedien verfolgt, sieht anhand des Beispiels der Stadt Zürich, wie eine Stadt mit diesem Thema umgeht. Ursprünglich wollte die Stadt Zürich, wenn ich es richtig interpretiere, generell Tempo 30 einführen; das ist der Wunsch von Frau Suter. Die Stadt Zürich hat aber vor einigen Tagen ihre Meinung dergestalt geändert, dass sie nun differenzieren will: Teils soll Tempo 50 auf den verkehrsorientierten Hauptachsen beibehalten werden, teils soll Tempo 30 eingeführt werden, teils soll Tempo 50 während des Tages und Tempo 30 während der Nacht gelten. Das ist unseres Erachtens ein Musterbeispiel dafür, dass die lokalen Behörden die lokale Situation selbst beurteilen müssen.

Nun zum öffentlichen Verkehr: Die Verkehrsbetriebe Zürich schätzten den Mehraufwand bei der ursprünglichen Umsetzung von generell Tempo 30 auf jährlich 20 Millionen Franken. Beim neuen Modell rechnen sie immer noch mit 15 Millionen Franken Mehrkosten infolge der teilweisen Umsetzung von Tempo 30 auf den Hauptverkehrsachsen.

Wegen dieser Gründe staatspolitischer Art und wegen der praktischen Probleme, die eine Umsetzung der Initiative mit sich brächte, ist die Kommission mit 13 zu 10 Stimmen der Auffassung, der Initiative sei keine Folge zu geben.

AB 2021 N 2700 / BO 2021 N 2700

Büchel Roland Rino (V, SG): Besten Dank, Herr Fluri, für das pragmatische Votum und auch für die Zahl zu den Kosten, die die Urheberin ja nicht nennen konnte. Ich habe noch eine ganz praktische Frage; Sie als langjähriger Stadtpräsident können diese vielleicht beantworten. Die Urheberin sagt ja, dass die Busse 50 und die Autos 30 fahren können sollten. Wie geht das praktisch? Ist das in Solothurn oder Zürich möglich? Wären es über den Autos fliegende Busse, oder wie funktioniert das?

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Ich könnte mir das kaum vorstellen. Die Umsetzung von Tempo-30-Zonen erfordert bauliche Veränderungen bei den Strassen. Grundsätzlich müsste man, wenn man Tempo 30 auf Strassen einführen will, die dafür geeignet wären, mit Tempo 50 befahren zu werden, entweder Vertikalversätze oder Horizontalversätze einbauen. Die Autofahrerinnen, die Autofahrer schätzen die Vertikalversätze, sprich Berliner Kissen, nicht. Der öffentliche Verkehr schätzt die Horizontalversätze nicht, weil er da Schlange fahren muss. Dieses Dilemma lässt sich meines Erachtens auf ein und derselben Strasse nicht lösen. Die Auffassung der Initiantin, Tempo 30 einerseits und Tempo 50 andererseits seien auf der gleichen Strasse realisierbar, ist also meines Erachtens nicht realistisch.

Glättli Balthasar (G, ZH): Geschätzter Herr Fluri, Sie haben meine Heimatstadt Zürich angesprochen. Entsprechend habe ich eine Frage: Sie haben jetzt gerade Zürich dafür gelobt, dass es quasi eine dynamische Lösung hat: im Grundsatz Tempo 30, aber bei Ausnahmen eben Tempo 50. Ist es nicht genau das, was diese parlamentarische Initiative will?

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Ich habe die Stadt Zürich nicht gelobt, ich habe sie zitiert. Das Beispiel spricht natürlich genau dafür, dass eben die lokale Behörde selbst über Tempo 30 entscheiden soll. Wenn Sie aber der Initiative Folge geben, dann zwingen Sie jede Ortschaft, jede Gemeinde dazu, sich diese Überlegungen zu machen. Das ist unseres Erachtens ein Widerspruch zum Subsidiaritätsprinzip. In vielen Städten – in Zürich, aber auch in anderen – kommen ohnehin die lokalen Behörden auf die Idee, die Möglichkeiten von Tempo 30 zu überprüfen, oder die Überprüfung wird aufgrund von Initiativen aus der Bevölkerung gemacht. Es soll aber nicht von oben herab, vom Bund her, angeordnet werden.

Suter Gabriela (S, AG): Geschätzter Herr Kollege Fluri, Sie haben vorhin gesagt, dass Tempo-30-Zonen bauliche Veränderungen voraussetzen würden, dass es obligatorisch sei, diese zu machen. Bei meiner parlamen-



tarischen Initiative geht es gar nicht um Tempo-30-Zonen, sondern um Tempo 30 generell innerorts. Das ist ein Unterschied. Könnten Sie mir diesen bitte erklären?

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Dieser Unterschied existiert natürlich in der Umsetzung nicht. Wenn Sie generell, auch auf verkehrsorientierten Strassen, Tempo 30 wollen, dann setzt die Durchsetzung dieser Vorschrift bauliche Massnahmen voraus. Jedes Verkehrsgutachten, das ich gesehen habe, schreibt, die Signalisierung von Tempo 30 genüge alleine nicht. Eine generelle Tempo-30-Signalisation beim Ortseingang, wie heute für Tempo 50, genügt nicht, weil man früher oder später merkt, dass die Strasse eigentlich verkehrsorientiert ist. Wenn sie es ist, werden sich die meisten Verkehrsteilnehmenden ohne bauliche Massnahmen nicht an Tempo 30 halten. Dann braucht es eben bauliche Massnahmen; das ist heute schon so, und da gibt es nur Vertikal- oder Horizontalversätze. Die einen wollen dieses, die anderen jenes. Der öffentliche Verkehr kann zwar mit den Vertikalversätzen leben, diese passen aber dem motorisierten Individualverkehr nicht. Daraus wird es Konflikte geben.

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Die Kommission beantragt, der Initiative keine Folge zu geben.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.441/24407)

Für Folgegeben ... 79 Stimmen

Dagegen ... 105 Stimmen

(2 Enthaltungen)