



Urheber	Les Vert.e.s, durch Jean-Daniel Melly
Gegenstand	Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h innerorts
Datum	09/09/2021
Nummer	2021.09.352

Laut Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) werden in der Schweiz jährlich 1'900 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf Tempo-50-Strecken schwer verletzt, 80 kommen ums Leben. Die meisten dieser Opfer waren zu Fuss, mit dem Motorrad oder dem Velo unterwegs. Nach Schätzungen der bfu könnte die Zahl der Opfer mit einer konsequenten Einführung von Tempo 30 halbiert werden.

Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit ist entscheidend, um beispielsweise die Reaktionszeit zu erhöhen, die wichtigen Sicherheitsinformationen zu verarbeiten und kein entscheidendes Element zu übersehen. Bei tieferem Tempo werden auch der Anhalteweg und vor allem die Schwere der Verletzungen im Falle eines Zusammenstosses verringert. Drei von zehn Fussgänger/innen überleben eine Kollision bei Tempo 50 nicht. Bei Tempo 30 sinkt diese Zahl auf eine von zehn Personen.

Überdies sind die gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Lärm erheblich. Die Herabsetzung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h reduziert die Lärmemissionen um 3 Dezibel. Dies entspricht einer Halbierung des wahrgenommenen Verkehrs. Das Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) und die Lärmschutz-Verordnung (LSV) schützen die Bevölkerung vor schädlichem und lästigem Lärm, indem sie zunächst die Emissionen an der Quelle begrenzen. Die wirtschaftlichste Massnahme zur Verringerung des Lärms ist zweifelsohne die Herabsetzung der Geschwindigkeit.

Indem wir mehr Platz für Menschen anstatt für Fahrzeuge schaffen, regen wir die Bewohnerinnen und Bewohner dazu an, ihr Auto vermehrt in der Garage zu lassen und die vom Autoverkehr befreiten Räume, Plätze und Geschäfte zu nutzen. Mit der Herabsetzung der Geschwindigkeit wird die Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger erhöht und dem öffentlichen Raum neues Leben eingehaucht, was eine positive Dynamik in Gang setzt.

Die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) kommt in ihrem Forschungsbericht 2019 zum Schluss, dass die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h keinen massgeblichen Einfluss auf den Verkehrsfluss hat (maximale Anzahl Fahrzeuge pro Stunde). Innerorts werde der maximale Verkehrsfluss im Allgemeinen bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/h erzielt.

Ein homogener Verkehrsfluss führt auch zu einer Senkung des Treibstoffverbrauchs. Je weniger beschleunigt und geschaltet wird und je niedriger und konstanter die Motordrehzahl ist, desto geringer ist der Treibstoffverbrauch. Ausserdem gilt, je attraktiver der Velo- und Fussverkehr wird, desto eher wird auf das Auto verzichtet.

Gemäss Signalisationsverordnung des Bundes ist es bereits möglich, die Höchstgeschwindigkeit auf einer

Kantonsstrasse von 50 auf 30 km/h zu senken, sofern dies den Kriterien des Lärmschutzes, der Sicherheit und des Verkehrsflusses entspricht und die Kantonale Kommission für Stassensignalisation grünes Licht gegeben hat.

Schlussfolgerung

Gestützt auf die obigen Argumente fordern die Motionäre den Staatsrat auf, die kantonale Gesetzgebung dahingehend anzupassen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h begrenzt wird.

Für Rettungsfahrzeuge ist eine Ausnahme vorzusehen, damit diese rasch an den Einsatzort gelangen können.

Im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit müssen die Gemeinden die Möglichkeit haben, die Höchstgeschwindigkeit in begründeten Ausnahmefällen (z. B. auf Strassenabschnitten mit sehr geringem Verkehrsaufkommen oder unterhalb einer bestimmten Bevölkerungsdichte) zu erhöhen.

Tempo 30 innerorts würde also zur Regel, Tempo 50 zur Ausnahme.

Quellen:

- Stellungnahme der bfu zur Revision des Strassenverkehrsrechts 2020
- SVI Forschungsprojekt 2015/004: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen ASTRA/BAFU 2019