

Für mehr Sicherheit und Lebensqualität: vereinfachte Einführung von Tempo-30-Zonen auch auf Hauptstrassen

Nadine Masshardt, Nationalrätin BE 12.12.2013

Wenn wir mehr Sicherheit und Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden wollen, müssen wir die Einführung von Tempo-30-Zonen auch auf gewissen Hauptstrassen einfacher ermöglichen. Heute ist dies zu kompliziert geregelt – was zu sinnlosen Verzögerungen führt. Mit einer Motion will ich die Schaffung von Tempo-30-Zonen auf Hauptstrassen durch Anpassungen in der Signalisationsverordnung vereinfachen.



In den letzten Jahren sind die Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen in Städten und Gemeinden der Schweiz wie Pilze aus dem Boden geschossen. Die Vorteile von Tempo 30 in Wohngebieten sind vielseitig: Mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende, weniger Lärmbelastung und flüssigerer Verkehr. Inzwischen hat sich gezeigt, dass auf bestimmten Abschnitten von Hauptstrassen Tempo 30 ebenfalls Sinn macht. Etwa wenn diese durch stark besiedelte Gebiete führen, an Schulen oder Altersheimen vorbei. Bei Tempo 50 beträgt der Bremsweg rund 14 Meter – bei Tempo 30 sind es gerade mal 5 Meter. Es versteht sich von selbst, dass dies bei Unfällen eine zentrale Rolle spielt. Laut der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) hat die Einführung von Tempo-30-Zonen denn auch in allen Städten zu einer Reduktion der Unfälle geführt. Diese Zonen leisten gemäss BfU einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit.

Heute ereignen sich auf Hauptstrassen innerorts die meisten und schwersten Unfälle – obwohl diese nicht mal 20 Prozent aller Strassen innerhalb von Städten und Gemeinden ausmachen.

Aus all diesen Gründen haben verschiedene Schweizer Städte und Gemeinden in den letzten Jahren damit begonnen, vereinzelt auch Hauptstrassen in Tempo-30-Zonen umzuwandeln. Das Bundesgericht hat diese Praxis mehrfach bestätigt. Allerdings müssen die Gemeinden heute die Notwendigkeit der Temporeduktion gegenüber ihrem Kanton belegen können. Das ist langwierig, kompliziert und bürokratisch. Die Bedingungen für die Einführung von Tempo-30-Zonen sind in der Signalisationsverordnung des Bundes zu eng formuliert. Deshalb verlange ich mit einer Motion eine vereinfachte Einführung von Tempo-30-Zonen. Nicht generell, sondern dann, wenn eine Hauptstrasse vor allem durch ihre Anwohnerinnen und Anwohner genutzt wird und wenn dies die betroffene Stadt oder Gemeinde wünscht.

Siedlungsorientierte Strassen, die primär den Anwohnenden dienen, sollen künftig mit einfacheren und rascheren Verfahren in Tempo-30-Zonen eingebunden werden können. Wenn ein Hauptstrassenabschnitt primär siedlungsorientierte Funktion hat, soll auch dort eine Geschwindigkeitsreduktion einfacher möglich sein. Damit werden die Anliegen aller Anwohnenden gleich behandelt, das Vorgehen ist kostengünstiger und dürfte viele Einzelverfahren einsparen. Denn Artikel 108 der Signalisationsverordnung (SSV) macht heute zu enge Vorgaben für die Anordnung von Tempo-30-Zonen. Eine Tempobeschränkung kann durchaus im Sinn der Anwohnenden sein, wenn die von Artikel 108 eingeforderten Voraussetzungen nicht oder nur teilweise erfüllt werden. Es ist deshalb sinnvoll, die Anordnung von Tempo-30-Zonen in der SSV neu zu regeln. Im Vordergrund soll künftig der angestrebte siedlungsorientierte Charakter des Strassenraums stehen. Eine herabgesetzte Geschwindigkeit ist dabei nur ein Element einer siedlungsorientierten Strasse. Konkret sollte die SSV um einen Artikel zu Zonenanordnungen ergänzt werden. Dort soll neu festgelegt werden, dass Tempo-30-Zonen auf Basis eines angestrebten Verkehrsregimes, also insbesondere auf siedlungsorientierten Strassen, eingerichtet werden können. Bei entsprechenden örtlichen Gegebenheiten (Orts-, Quartierzentrum, Altstadt etc.) könnten somit auch Hauptstrassen in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.

Eine solche Lösung wäre sachgerechter als die bestehende Regelung. Sie würde für die Gemeinden und Städte eine deutliche Vereinfachung bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen bringen. Mit mehr Tempo-30-Zonen in Quartieren gewinnen alle. Dank der reduzierten Geschwindigkeit wird der Durchgangsverkehr vermindert und die Sicherheit dank ruhigerem Fahrverhalten erhöht. Damit nehmen die Anzahl und die Schwere von Unfällen ab. Die Schulwege sind weniger gefährlich. Zudem entsteht Raum zum Spielen und für Begegnungen sowie Aktivitäten im Quartier. Die Fahrzeuglenkenden verlieren dabei kaum Zeit, aber die Anwohnenden gewinnen viel, insbesondere mehr Wohn- und Lebensqualität.