

Tempo, Tempo!

Autoverbände und rechte Parteien kämpfen in der ganzen Schweiz gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen von Städten und Gemeinden. Mit wachsender Vehemenz.

Von Lukas Häuptli, 19.09.2025



Nur mal rein theoretisch: Können Porsches überhaupt auf 30 km/h runterbremsen? Fotomontage: Christian Grund/13Photo

Wenn es gegen Tempo 30 geht, gibt es oft kein Halten mehr.

«Gegenwärtig verbreitet sich die Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts auf 30 km/h in vielen Städten und Gemeinden auf chaotische Weise», schreibt FDP-Nationalrat Peter Schilliger.

«Man muss heute doch eine gewisse Aufgeregtheit in gewissen Gemeinden feststellen, die überall eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h einführen wollen», sagt Mitte-Ständerat Charles Juillard.

«Die Linken und Grünen legen den Verkehr lahm. Das beeinträchtigt unseren Wohlstand, unsere Lebensqualität und unsere individuelle Freiheit», findet SVP-Nationalrat Benjamin Fischer. «Ein beliebtes Mittel sind unverhältnismässige Temporeduktionen, allen voran natürlich Tempo-30-Zonen.»

Für einen Moment wähnt man sich zurück in den Achtzigerjahren. Damals gründeten militante Autofahrer eine eigene Partei, verlangten freie Fahrt für freie Bürgerinnen und nannten ihre Bewegung der politischen Einfachheit halber Autopartei. Bei den Nationalratswahlen 1991 erreichten sie einen Wähleranteil von mehr als 5 Prozent; das ergab 8 Sitze in der grossen Kammer.

Die Partei gibt es längst nicht mehr, ihre politischen Ziele haben in der Zwischenzeit SVP, FDP und Mitte ihren Programmen einverleibt. Und seit ein paar Jahren kämpfen die Rechten zusammen mit den grossen Autoverbänden mit ähnlichem Geschütz wie damals die Autopartei. Für viele von ihnen heisst Geschwindigkeitsbegrenzung eigentlich Freiheitsbeschränkung. Und für nicht wenige Autovergraulerei, Regulierungswahn, Wokeness.

Eine neue Verkehrspolitik?

Es war im Dezember 2021 und noch während der verkehrsarmen Corona-Pandemie, als der eher unauffällige Luzerner Nationalrat Peter Schilliger (FDP) einen eher unauffälligen Vorstoss im Parlament einreichte. Dieser verlangte, «dass die Hierarchie und die verschiedenen Funktionen des Schweizer Strassennetzes innerorts und ausserorts respektiert werden».

Das tönte derart technisch, dass sich kaum jemand dafür interessierte. Sowohl im National- als auch im Ständerat gab es dazu lediglich vereinzelt Voten, und so wurde Schilligers Motion mit den Stimmen von SVP, FDP und Mitte-Mehrheit komfortabel angenommen. Dass der freisinnige Nationalrat seit 2015 Verwaltungsrat des Schweizer Touring-Clubs (TCS) war und im Parlament auch die Interessen des Autoverbands vertrat, war niemandem der Rede wert.

Jetzt – fast vier Jahre später – zeigt sich aber, dass der Vorstoss die Schweizer Verkehrspolitik grundlegend ändern könnte – und dass er Teil eines flächen-deckenden Angriffs von Rechten und Autoverbänden auf Tempo 30 ist.

Anfang September machte der Bundesrat nämlich öffentlich, wie er die Motion umsetzen will. Auf Antrag von SVP-Verkehrsminister Albert Rösti schickte er mehrere Verordnungsänderungen in die Vernehmlassung, die den Städten und Gemeinden Geschwindigkeitsbegrenzungen in Zukunft deutlich erschweren werden.

Die zwei wichtigsten Punkte der Änderungen: Städte und Gemeinden müssen zur Reduktion von Strassenlärm in einem ersten Schritt «lärmmarme» Beläge einbauen, bevor sie in einem zweiten Tempo 30 anordnen dürfen. Und sie müssen in jedem Fall mit einem Gutachten beweisen, dass ein neuer Tempo-30-Abschnitt auf einer sogenannt verkehrorientierten Strasse keinen Ausweichverkehr in Quartierstrassen zur Folge hat. Verkehrorientierte Strassen sind für den Bundesrat diejenigen Strassen, «die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet» sind. Was das genau heisst, lässt er allerdings offen.

Das macht dem Touring-Club Freude. «Der Vorschlag des Bundesrats geht in die richtige Richtung», sagt TCS-Zentralpräsident Peter Goetschi zur Republik. «Zahlreiche Städte haben in den letzten Jahren flächendeckend Tempo 30 eingeführt, und zwar ideologisch motiviert.» Das habe eine Gegenreaktion ausgelöst. «Viele TCS-Sektionen sagten sich: «Das kann doch nicht sein.»» Als dann der Nationalrat als Erstrat vor zwei Jahren die Motion Schilliger angenommen habe, sei das ein Signal gewesen, dass ähnliche Vorstösse auch auf Kantonsebene Erfolgchancen hätten.

Das ist der Grund, weshalb Autoverbände und rechte Parteien mittlerweile nicht nur auf Bundesebene, sondern auch auf Kantonsebene gegen Tempo 30 kämpfen. Zum Beispiel:

- Im Kanton St. Gallen darf auf «verkehrsintensiven Strassen» Tempo 30 nur noch in Ausnahmefällen und nur noch zur Verkehrssicherheit angeordnet werden. Dafür zuständig ist der Kanton, also auch (und anders als in der Vergangenheit) in der Stadt St. Gallen. Die Regelung geht unter anderem auf Vorstösse von SVP, FDP und Mitte im St. Galler Kantonsrat zurück.
- Im Kanton Luzern hatte die SVP mit ihrer Initiative «Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts» eine ähnliche Regelung verlangt. Die Partei zog das

Begehren zurück, als der Regierungsrat in diesem Sommer beschloss, dass ab Anfang September auf allen «verkehrsorientierten Strassen» grundsätzlich Tempo 50 gelte und Tempo 30 «nur in Ausnahmefällen und in restriktiver Anwendung des Ermessensspielraums» angeordnet werden dürfe.

- Im Kanton Zürich kommt Ende November die Mobilitätsinitiative zur Abstimmung, hinter der SVP, FDP und Mitte sowie TCS und ACS (Automobil-Club der Schweiz) stehen. Sie verlangt, dass für Strassen «von überkommunaler Bedeutung» in Zukunft ausschliesslich der Kanton verantwortlich sei und dieser nur noch «in Ausnahmefällen über kurze Strecken» Geschwindigkeitsbegrenzungen anordnen dürfe. Das Begehren richtet sich in erster Linie gegen die Städte Zürich und Winterthur und gegen deren Tempo-30-Regimes.
- Im Kanton Aargau nahm das Parlament in diesem Sommer einen Vorstoss der FDP an, der verlangt, dass es für die Einführung von Tempo 30 die Zustimmung der Legislative der jeweiligen Gemeinde braucht.
- Im Kanton Basel-Landschaft hatte ein Komitee rund um den TCS eine Initiative mit dem Titel «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes» eingereicht. Das kantonale Parlament empfahl sie zwar zur Ablehnung, verabschiedete dieser Tage aber einen Gegenvorschlag mit ähnlichem Ziel.

Vergleichbare Initiativen und parlamentarische Vorstösse sind auch in anderen Kantonen hängig.

«Aufwertung des städtischen Lebensraums»

Aber auch die Gegenseite sieht in Tempo 30 mehr als eine reine Geschwindigkeitsbegrenzung. «Der Schweizerische Städteverband hat sich im Winter 2022 zum Ziel gesetzt, dass in Städten künftig Tempo 30 die Norm und Tempo 50 die Ausnahme sein soll», sagt Verbandsdirektorin Monika Litscher zur Republik. «Damit streben wir eine ganzheitliche Aufwertung des städtischen Lebensraums an.»

In den letzten Jahren haben denn auch zahlreiche Städte Tempo-30-Abschnitte angeordnet. In vielen Fällen geschah das zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verringerung des Strassenlärms. Vielerorts überschreitet dieser nämlich die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung des Bundes (für deren Einhaltung im Übrigen auch Albert Rösti und sein Departement zuständig sind). Allein in der Stadt Zürich sind noch immer rund 125'000 Einwohner (von total rund 450'000) übermässigem

Lärm ausgesetzt; wo genau das der Fall ist, hat die Stadt in einem digitalen Tool visualisiert.

Geht es nach dem Bundesrat, sollen Städte und Gemeinden den Strassenlärm also nicht mehr mit Geschwindigkeitsbegrenzungen, sondern mit sogenannten Flüsterbelägen reduzieren. Nur: Das ist deutlich teurer; die Städte gehen gemäss einem vertraulichen Papier von Mehrkosten von bis zu 30 Prozent aus. Und das reicht in vielen Fällen trotzdem nicht, dass die Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Deshalb muss darüber hinaus auch Tempo 30 angeordnet werden. In der Stadt Genf etwa ist das bei rund 90 Prozent der Strassen mit lärmarmen Belägen der Fall.

Deshalb sagt Monika Litscher vom Städteverband: «Die Verordnungsänderungen, die der Bundesrat vorschlägt, bringen für die Städte keinen Nutzen, sondern nur höhere Kosten, mehr Bürokratie und zusätzliche juristische Auseinandersetzungen. Sie sind gemessen an den heutigen Regelungen ein deutlicher Rückschritt.»

Aber nicht nur der Städteverband, auch der Schweizerische Gemeindeverband kritisiert die Vorschläge des Bundesrats scharf – weil dieser damit in die Kantons- und Gemeindeautonomie eingreift. «Gemeinden und Städte können selbst am besten beurteilen, wo eine Abweichung von den geltenden Höchstgeschwindigkeiten notwendig und zweckmässig ist», schreibt der Verband in einer Mitteilung. «Sie wägen bereits heute verantwortungsvoll ab, wo und wie sie solche Verkehrsmassnahmen im Interesse ihrer Bevölkerung umsetzen.»

In der Tat ist der Bund grundsätzlich nur für die sogenannten Nationalstrassen verantwortlich. Alle anderen Strassen fallen in die Zuständigkeit von Kantonen und Gemeinden. «Wir haben noch lange keinen Zentralstaat», schrieb dazu Mathias Zopfi, Präsident des Gemeindeverbands und grüner Ständerat. «Unsere Gemeindeautonomie hat Verfassungsrang.»

Und auch der Präsident des Städteverbands, Hanspeter Hilfiker, sagte dazu: «Der Bund greift hier mit seiner Verordnung massiv ein und verkleinert den Gestaltungsspielraum auf lokaler Ebene.» Bemerkenswert ist: Hilfiker, Stadtpräsident von Aarau, ist nicht etwa wie Zopfi ein Grüner, sondern ein Freisinniger.

Tempo 30 verflüssigt den Verkehr

Was dazukommt: Die Wissenschaft ist sich einig, dass Tempo 30 gegenüber Tempo 50 fast ausschliesslich Vorteile hat.

Erstens: weniger Lärm. Bei Tempo 30 entstehen im Durchschnitt rund drei Dezibel weniger Lärm als bei Tempo 50; akustisch entspricht das einer Halbierung des Verkehrs, wie das Bundesamt für Umwelt schreibt.

Zweitens: mehr Sicherheit. «Diesbezüglich ist die Sache einfach», sagt Stefan Siegrist, Direktor der Beratungsstelle für Unfallverhütung, gegenüber der Republik. «Die Mehrheit der schweren Unfälle in der Schweiz ereignet sich im Innerortsbereich. Hier steigt das Risiko schwerer Unfälle ab Tempo 30 exponentiell an. Bei Tempo 50 ist es 60 Prozent höher als bei Tempo 30.»

Drittens: flüssigerer Verkehr. Das ist die wohl überraschendste Erkenntnis aus der Forschung. Nochmals Stefan Siegrist von der Beratungsstelle für Unfallverhütung: «Tempo 30 schadet dem Verkehrsfluss praktisch nie. Im Gegenteil: In vielen Situationen, vor allem aber bei dichtem Verkehr, fördert Tempo 30 den Verkehrsfluss.»

Diese Erkenntnisse haben sich im Ausland weitgehend durchgesetzt. Selbst das Verkehrsdepartement von Albert Rösti räumt in seinem Bericht zu den geplanten Verordnungsänderungen ein: «Tempo 30 innerorts erhält in den europäischen Ländern eine zunehmend grössere Bedeutung. Die Hauptmotivation besteht in der Verbesserung der Verkehrssicherheit, dem Schutz der Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner und der Förderung der aktiven Mobilität durch ein bewegungsfreundliches Umfeld.» In zahlreichen Ländern hätten Städte und Gemeinden grossflächig oder sogar flächendeckend Tempo 30 eingeführt. Denn: «Die Weltgesundheitsorganisation WHO fordert, Tempo 30 weltweit zur Norm in Städten zu machen.»

Fragt sich, warum Autoverbände und Rechte trotzdem derart darauf pochen, dass auf Hauptstrassen im Grundsatz immer Tempo 50 gilt – auch innerorts. Nochmals TCS-Präsident Goetschi: «Nun, wir haben alle nicht gern Regeln. Aber gewisse grundsätzliche Regeln brauchen wir einfach.»

Regieren per Verordnung

Viele stören sich allerdings nicht nur am Inhalt der bundesrätlichen Vorschläge zu Tempo 30, sondern auch an deren Form. Verkehrsminister Albert Rösti hatte dem

Bundesrat nämlich beantragt, die Motion von FDP-Nationalrat und TCS-Verwaltungsrat Peter Schilliger per Verordnung umzusetzen. Das bringt für ihn und die Regierung den Vorteil, dass es sicher nicht zu einer Abstimmung kommt – aus dem einfachen Grund, weil Referenden nur gegen Gesetze, nicht aber gegen Verordnungen möglich sind.

«Offensichtlich hat sich der Bundesrat da von der Autolobby vor den Karren spannen lassen», sagt Stéphanie Penher, Geschäftsführerin des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS). Und: «Staatspolitisch ist besonders störend, dass Albert Rösti mit den Verordnungsänderungen eine Volksabstimmung vermeiden will.» Aus diesem Grund verfasste der VCS auch einen öffentlichen Protestbrief an den Bundesrat.

Es ist nicht das erste Mal, dass SVP-Bundesrat Albert Rösti politisch wichtige Geschäfte auf diese Weise regelt und so eine Volksabstimmung umgeht. Beispielsweise wurden per Verordnung die Radio- und Fernsehgebühren gesenkt, die Abschüsse von Wölfen erleichtert oder die Briefzustellung der Post abgebaut – alles auf Antrag von Röstis Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. Doch dieser verteidigt das Vorgehen. «Ich habe einen Riesenbetrieb, das Infrastrukturdepartement hat ein Riesenportfolio», sagte er in der «Samstagsrundschau» von SRF. Da gebe es halt viele Verordnungen. «Ein Bundesrat hat diese Kompetenz. Und ein Bundesrat, der führt, passt Verordnungen an die aktuelle Zeit an.»

Fragt sich lediglich, ob Albert Rösti und der Bundesrat die Verordnungen zu Tempo 30 tatsächlich «an die aktuelle Zeit angepasst» haben. Oder nicht an eine Zeit, als es noch eine Autopartei gab, die freie Fahrt für freie Bürger forderte.