

Ja zur Mobilität für alle

Die Mobilitätsinitiative verhindert Stau

Wer unterwegs ist, will ankommen – nicht stehen.

Wer mit dem Auto oder dem öffentlichen Verkehr unterwegs ist, will eines: Ankommen. Doch immer öfter herrscht auf Zürcher Hauptstrassen Stillstand. Künstliche Tempobeschränkungen bremsen den Verkehr aus. Die Folgen: Stockender Verkehr, Stress und Zeitverlust für Pendler, Gewerbe und ÖV.

Die Mobilitätsinitiative schafft Abhilfe: Sie sorgt für einheitliche Regeln auf den Hauptstrassen und verhindert ideologische Verkehrsbehinderungen. So fliesst der Verkehr – zum Nutzen aller, die auf Mobilität angewiesen sind. Ob im Auto, im Bus oder im Lieferwagen.

Vertiefung:

Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Hauptstrassen trifft nicht nur den motorisierten Individualverkehr, sondern auch den ÖV: Tempo 30 kann zu einer Verlängerung der Fahrzeiten, zu einer Verschlechterung der Angebotsqualität und Mehrkosten führen.ⁱ

So rechnet allein die Stadt Zürich bei einer flächendeckenden Umsetzung von Tempo 30 in der ganzen Stadt u.a. aufgrund zusätzlicher Fahrzeuge, die zur Einhaltung des bestehenden Fahrplans eingesetzt werden müssten, mit jährlichen Mehrkosten von bis zu 20 Millionen Franken.ⁱⁱ

Die Mobilitätsinitiative rettet Leben

Rettungskräfte und Feuerwehr dürfen nicht durch Tempo 30 ausgebremst werden.

Wenn jede Minute zählt, muss der Weg frei sein. Künstlich mit Tempo 30 verlangsamter Verkehr oder ein Flickenteppich aus unterschiedlichen Temporegimes verzögern das Einrücken der Feuerwehr und die Einsätze von Notfallorganisationen – mit womöglich dramatischen Folgen.

Die Mobilitätsinitiative sorgt dafür, dass Blaulichtorganisationen auf den Hauptachsen zügig vorankommen – ohne unnötige Hindernisse. Damit Hilfe dort ankommt, wo sie gebraucht wird. Schnell, sicher, zuverlässig.

Vertiefung:

Um Menschen und Tiere zu retten und Sachwerte zu schützen, müssen Rettungskräfte schnell vor Ort sein. Dabei zählt jede Minute!

Das schreibt auch das Gesetzⁱⁱⁱ vor: So muss die Feuerwehr im dicht besiedelten Gebiet nach Alarmierung innerhalb von max. 10 Minuten mit einem Einsatzelement von mind. 10 Personen an der Einsatzstelle eintreffen. Tempo 30 verunmöglicht das zusehends.

Denn auch Feuerwehrleute müssen sich beim Einrücken an die geltenden Tempolimits halten. Bereits eine Überschreitung von 21 km/h innerorts hat einen Führerausweis-Entzug zur Folge.^{iv} Und selbst bei Blaulichtfahrten mit Wechselklanghorn dürfen die geltenden Tempolimits nur verhältnismässig überschritten werden.

Die Mobilitätsinitiative schützt Quartiere vor Ausweichverkehr

Wohngebiete gegen Ausweichverkehr schützen.

Viele Wohnquartieren sind bereits tempoberuhigt, was unbestritten richtig ist. Hier sollen **Kinder sicher spielen, Familien ruhig wohnen und Seniorinnen gefahrlos unterwegs sein** können. Doch wenn der Verkehr auf Hauptstrassen mit Tempo 30 künstlich gebremst wird, verlagert er sich in die Wohngebiete – mit mehr Lärm, Gefahren und Stress für alle.

Die Mobilitätsinitiative bestätigt die klare Strassenhierarchie: Leistungsfähige Hauptachsen für den Durchgangsverkehr, Quartiere für die Menschen. Das verhindert Schleichverkehr – und macht unsere Wohngebiete sicher.

Vertiefung:

Jedes effiziente Verteilsystem folgt einer klaren Hierarchie, so auch beim Verkehr: Das übergeordnete Netz sichert mit hoher Kapazität und entsprechenden Ausbau- und Sicherheitsstandards ein rasches Vorankommen. Und die Nebenstrassen sorgen für die Feinverteilung in die Wohngebiete. Die Mobilitätsinitiative verhindert, dass Durchgangsverkehr in Wohngebiete ausweicht und sorgt für Ruhe im Quartier.

Die Mobilitätsinitiative verhindert flächendeckendes Tempo 30

Nein zur linken Utopie: Tempo 30 ist nicht das neue Tempo 50!

Was heute mit einzelnen Strecken beginnt, droht bald zur Norm zu werden: Flächendeckend Tempo 30 – auch auf wichtigen Hauptstrassen. Das bremst nicht nur den Individualverkehr aus, sondern auch Busse, Trams und Rettungsfahrzeuge.

Die Mobilitätsinitiative setzt hier ein klares Stoppsignal. Sie verhindert eine schleichende flächendeckende Temporeduktion und schützt damit die Leistungsfähigkeit unserer Verkehrsadern – für eine pragmatische und vernünftige Mobilitätspolitik, die alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.

Vertiefung:

Links regierte Städte wollen Tempo 30 flächendeckend einführen. Das schränkt alle Verkehrsteilnehmer unverhältnismässig ein: Den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr, die Blaulichtorganisationen sowie die schnellen E-Bike-Fahrer. Die Mobilitätsinitiative setzt dem klare Grenzen und schafft Klarheit und gewährleistet nachvollziehbare Regeln.

In den vergangenen Jahren setzten verschiedene Gemeinden – allen voran die Städte Zürich und Winterthur – die Höchstgeschwindigkeit auf gewissen Hauptstrassen aus rein politischen und ideologisch motivierten Gründen auf Tempo 30 herab. Und dies, obschon gemäss einer Umfrage des TCS^v 66 Prozent der Städter gegen generelles Tempo 30 sind, und Gemeinden eigentlich gar nicht befugt sind, auf Staatsstrassen (Hauptstrassen) umfangreiche Fahrbeschränkungen anzuordnen.

Die Regelung der Höchstgeschwindigkeit für Motorfahrzeuge auf allen Strassen fällt in die Zuständigkeit des Bundesrats.^{vi} Und dieser hält fest: Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen in Ortschaften 50 km/h.^{vii}

Eine Gemeinde ist nicht befugt, die übergeordnete Verkehrsplanung und die bundesrechtlichen Vorgaben zu den Höchstgeschwindigkeiten für ihr Gemeindegebiet ausser Kraft zu setzen. Es steht ihr also nicht zu, für ihr Gemeindegebiet mittels kommunaler Festlegung eine tiefere allgemeine Höchstgeschwindigkeit anzuordnen.

Tempo 50 auf Hauptstrassen soll langfristig gesichert werden. Bei einer Ablehnung der Mobilitätsinitiative ist klar, wo die Reise hingeht: Die Linke will den Dammbruch und überall und auf allen Hauptstrassen generelles Tempo 30 einführen, um damit die Autos aus der Stadt zu verdrängen. Das gilt es zu verhindern.

Weitere Informationen

Die Mobilitätsinitiative im Wortlaut

Das Strassengesetz (StrG) vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:

Geschwindigkeitsanordnungen

§ 27 a.

¹ Der Kanton ist zuständig für Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung. Eine Übertragung dieser Zuständigkeit ist ausgeschlossen.

² Auf diesen Strassen wird die bundesrechtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit nur in Ausnahmefällen über kurze Strecken herabgesetzt.

Das sagt das übergeordnete Bundesrecht

Die Regelung der Höchstgeschwindigkeit für Motorfahrzeuge auf allen Strassen fällt in die Zuständigkeit des Bundesrats.^{viii} Und dieser hält fest: Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen in Ortschaften 50 km/h.^{ix}

Die Mobilitätsinitiative unterstreicht das übergeordnete Bundesrecht und gibt dem Kanton in dessen Umsetzung klare Leitplanken vor.

Einheitliches Verkehrsregime im ganzen Kanton

Verkehr hört nicht an den Grenzen der Städte Zürich oder Winterthur auf. Im Gegenteil: Auch Zürich und Winterthur sind Teil eines zusammengehörenden Strassennetzes, das in sich konsistent und nach gleichen Kriterien betrieben werden sollte. Die Mobilitätsinitiative stellt ein einheitliches Verkehrsregime auf dem ganzen Strassennetz des Kantons Zürich sicher.

Ausnahmen bleiben möglich – vor allem um Schulhäuser

Die Mobilitätsinitiative sieht vor, dass in Ausnahmefällen und über kurze Strecken eine Herabsetzung der bundesrechtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich bleibt. Darunter zu verstehen sind sensible Zonen wie **Schulwege**, **Schulhäuser** sowie **gefährliche Kreuzungen** oder eine **starke Lärmbelastung** zu verstehen.

Der vorwiegend in den Städten Zürich und Winterthur ideologisch ausgelegte und ausufernde Lärmschutz würde allerdings eingeschränkt.

Tempo-30-Strecken vs. Tempo-30-Zonen

Wichtig ist die Differenzierung zwischen Tempo-30-Strecken und Tempo-30-Zonen: Bei Tempo-30-Strecken handelt es sich um Strecken auf Hauptstrassen, auf denen die bundesrechtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 herabgesetzt wurde.

Bei Tempo-30-Zonen handelt es sich um Strassenabschnitte in Quartieren oder Überbauungen, auf denen die Aktivitäten der Anwohner wichtiger sind als die Verkehrsleitung. In solchen

- gilt grundsätzlich Rechtsvortritt;
- hat es in der Regel keine Fussgängerstreifen;

- dürfen Fussgänger die Fahrbahn überqueren, wo sie wollen.^x

Bereits Beschlossenes gilt: Keine Rückwirkung

Die Mobilitätsinitiative wirkt nicht rückwirkend. Hat eine Gemeinde vor der Abstimmung über die Mobilitätsinitiative eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 beschlossen, kommt die Rechtslage zum Zeitpunkt des Beschlusses zur Anwendung. Das heisst: Die Herabsetzung wird umgesetzt.

Die Wirkung von Tempo 30 auf den Lärm wird systematisch überschätzt

Tempo 30 wird von den Befürwortern oft als Wundermittel gegen Lärm dargestellt. Doch die tatsächliche Wirkung ist gering – und wird politisch überzeichnet. Eine Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 senkt die vom Menschen *wahrgenommene* Lautstärke durchschnittlich lediglich um rund **19 Prozent**. Die vielzitierte Aussage, Tempo 30 führe zu einer «Halbierung des Lärms», ist sachlich falsch und irreführend. Denn selbst bei einer Temporeduktion auf **Tempo 20** sinkt die wahrgenommene Lautstärke nur um **rund 25 bis 35 Prozent** – je nach örtlichen Bedingungen.

Zudem gilt: Die Hauptursache für Lärm bei höheren Geschwindigkeiten sind nicht mehr die Motoren, sondern die Rollgeräusche der Reifen – diese werden durch Tempo 30 kaum beeinflusst. Wer Tempo 30 als massgebliche Lärmschutzmassnahme darstellt, betreibt Symbolpolitik statt effektiven Lärmschutz.

Die Mobilitätsinitiative schützt die Bevölkerung vor ideologisch motivierten Scheinlösungen – und setzt auf ehrliche Verkehrs- und Lärmpolitik.

Das läuft auf Bundesebene

Mit der Zustimmung zur Motion 21.4516 «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern»^{xi} hat das eidgenössische Parlament den Bundesrat damit beauftragt, die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes so anzupassen, dass die Hierarchie und die verschiedenen Funktionen des Schweizer Strassennetzes innerorts und ausserorts respektiert werden. Dabei sollen die neuen Bestimmungen insbesondere Tempo 50 auf den Hauptstrassen erhalten.

Stand Ende Juni 2025 arbeitet das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation an der entsprechenden Verordnungsänderung und bereitet die Vernehmlassungsvorlage vor.

ⁱ [ZVV Strategiebericht 2025-2029 \(S. 25\), Zürcher Verkehrsverbund \(14.6.2023\)](#)

ⁱⁱ [Strassenlärmsanierung dritte Etappe \(S. 14\), Tiefbauamt der Stadt Zürich \(2.12.2022\)](#)

ⁱⁱⁱ [Vollzugsvorschriften für das Feuerwehrwesen vom 14. September 2010](#)

^{iv} [Die verschiedenen Administrativmassnahmen, Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich](#)

^v [LINK-Umfrage: Zwei von drei Befragten in Städten lehnen ein generelles Tempo 30 ab, Touring Club Schweiz \(27.3.2023\)](#)

^{vi} [Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes](#)

^{vii} [Art. 4a Abs. 1 Bst. A der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962](#)

^{viii} [Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes](#)

^{ix} [Art. 4a Abs. 1 Bst. A der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962](#)

^x [Tempo-20- und Tempo-30-Zonen, Touring Club Schweiz](#)

^{xi} [21.4516 Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern, Peter Schilliger \(16.12.2021\)](#)