

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 28 (2015)
Heft: 1-2

Artikel: Bürokratie gegen Tempo 30
Autor: Gantenbein, Köbi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-595334>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Bürokratie gegen Tempo 30

Eine kleine Passage in einem Reglement um Tempo 30 im Kanton Graubünden hat eine nationale Wirkung. Sie will einen Fortschritt bremsen.

Text:
Köbi Gantenbein

Maienfeld, Rhäzüns, Bivio, Silvaplana, Disentis, Fläsch – der Kanton Graubünden regelt Tempo 30 innerorts grosszügig. Auf mehr als hundert Gesuche hin ist in neunzig Dörfern das Tempo teilweise auf dreissig Kilometer pro Stunde reduziert worden. Doch Graubünden ist verkehrlich nicht fortschrittlicher als andere. Das Auto ist auch da ein Menschenrecht. Die Regierung reagiert vorab auf die räumliche Besonderheit ihrer Dörfer. Häuser sind oft hart an die Hauptstrasse gebaut, Trottoirs jenseits von den Normen der Tiefbauer. Schneisen, wie die Tiefbauer sie andersorts gehauen haben, sind hier schwieriger zu schlagen, und jedes Dorf umfahren – davon träumen nicht einmal die Heldenentöre der freien Fahrt für die freien Bürger. Der zunehmende Druck der Automobilisten hat aber die Gemeinde Sumvitg in der Surselva bewogen, auf Druck einer Bürgerinitiative den Kanton um eine Zone mit Tempo 30 auf der Kantonsstrasse durchs Dorf zu bitten. Doch der für die Temporeduktion zuständige Regierungsrat sagte Nein. Er berief sich dabei auf einen hanebüchenen Gedanken im Reglement: V85, das heisst, nur wenn 85 Prozent nicht schneller als mit 42 Kilometer pro Stunde durch ein Dorf fahren, kann Tempo 30 eingeführt werden. Andersherum: Wenn ein Viertel der Kunden in der Migros die Waren stiehlt statt bezahlt, so ist das kein Ladendiebstahl. Das Verwaltungsgericht wies den Entscheid an die Regierung zurück, die TCS-Sektion Graubünden zog ihn weiter ans Bundesgericht. Dieses fällte ein scharfes Urteil. Der Entscheid des Kantons sei falsch, er wäre nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, in diesem Dorf Tempo 30 festzusetzen. Der Verband Fussverkehr Schweiz, der sich um das Wohl aller, die zu Fuss gehen, kümmert, sprach von einem «wegweisenden Urteil».

Gutachten verteuern

Doch so schnell gibt eine Verwaltung nicht auf, sie lässt die Retourkutsche anspannen. Das Bundesgericht wies die Regierung ja auch an, die Richtlinien für Tempo 30 zu überarbeiten, weil die V85-Regel untauglich sei. Die neuen Richtlinien sind nun veröffentlicht.

In der «Südostschweiz» berichtete Daniel Spadin, der Sekretär des Departements für Justiz, Sicherheit und Gesundheit, dass der bisher zentrale V85-Verkehrswert zwar relativiert, dafür das Gutachten stärker gewichtet werde. Darin begründen Verkehrsingenieure im Auftrag der Gemeinde die Temporeduktion. Sie gewichten dazu die Signalisationsverordnung des Bundes: Ist eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar? Kann der Verkehrsablauf verbessert werden? Kann übermässige Um-

weltbelastung vermindert werden? Ist Tempo 30 nötig, zweck- und verhältnismässig? Ferner erklärte der Departementssprecher: «Wir mussten auch dafür sorgen, dass künftig ausschliesslich neutrale Fachgutachter zum Zuge kommen.» Und schliesslich gelte, wenn die Gemeinde und die Kantonspolizei sich nicht einvernehmlich auf diesen einigen können, so bestimme ihn der Kanton.

Das hat zwei Folgen – das Gutachten, ob Tempo 30 angemessen ist, wird «stärker gewichtet», und das heisst übersetzt aus Bürokratisch: umfangreicher und also teurer. Dabei scheinen Antworten auf das Verlangen der Signalisationsverordnung nicht übermässig komplex. Ein Gemeinderat wird sich aber zweimal überlegen, ob er so ein Projekt wagen soll, denn in jedem Dorf ist die Fraktion der Autofreunde stark, die in jeder Einschränkung eine Bedrohung ihres Menschenrechts aufs Auto sieht. Und in der Gemeindeversammlung, in der Projekte wie Tempo 30 meist besprochen und bewilligt werden, erhalten die Bürger der freien Fahrt eine Finanzkeule in die Hand: «Können wir uns nicht leisten, viel zu teuer, lehnt ab!» Ob 10 000 oder 30 000 Franken macht da viel aus. Eine kantonal geprüfte Selektion der Gutachter zielt auf die engagierten, für Tempo 30 parteiischen Planer. In Graubünden zum Beispiel wohl auf den Verkehrsingenieur Jürg Hartmann aus Chur. Er wird zwar nach vielen erfolgreich durchgeführten Verkehrsberuhigungen bald pensioniert, aber das Vorhaben ist keine Ermutigung für seine Nachfolger, schon eher für regierungstaugliche Gutachten.

Eine Erfolgsgeschichte

Tempo 30 ist eine Erfolgsgeschichte. Starben 1980 landesweit noch 262 Fussgänger im Verkehr, so waren es 2010 noch 75 – davon 50 innerorts. Tempo 30 ist auch gut für Städte und Dörfer, denn eine Strasse als Lebensraum ist schöner, wenn sie von allen und nicht nur von Automobilisten gebraucht werden kann. Und die Temporeduktion ist auch ein Stück typische Schweizer Geschichte: 2001 wurde die Initiative des VCS für Tempo 30 innerorts nach einem massiven Propagandafeldzug zum Abstürzen gebracht – kein Stand stimmte zu, nur zwanzig Prozent der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sagten Ja. Trotzdem sind mittlerweile zahlreiche Tempo-30-Zonen eingerichtet, weil sie sinnvoll, vernünftig und lebensrettend sind.

Und so dürfen solche Richtlinien nicht greifen. Entweder muss eine Gemeinde mit ihnen den Gang durch die Gerichte antreten, oder Verkehrspolitikern im Kantonsrat müssen ihre Umschreibung verlangen, indem sie das hohe Lied der Gemeindeautonomie anstimmen und fordern, dass, wenn ein Kanton schon die Hürde fürs schöne Leben anhebe und die Gutachter bestimmen wolle, er diese auch bezahlen solle – was aber ein Kanton gewiss nicht wollen wird. ●