

"Tempo 30 innerorts – eine Analyse mit Fokus auf Kanton Solothurn"

Masterarbeit eingereicht der Universität Bern
im Rahmen des Executive Master of Public Administration (MPA)

Betreuender Dozent: **Prof. Dr. Fritz Sager**
Kompetenzzentrum für Public Management
Schanzeneckstrasse 1
CH-3001 Bern

Verfasser: **Kjell Kolden**
aus Norwegen, wohnhaft:
Tannackerstrasse 36a
CH-3302 Moosseedorf

Bern, 27. September 2019

Die vorliegende Arbeit wurde im Rahmen des Executive Master of Public Administration der Universität Bern verfasst.

Management Summary

Das Thema «Tempo 30» stand in den letzten Jahren hierzulande vermehrt auf der politischen Tagesordnung. Diese Arbeit untersucht, inwiefern es auf Gemeindeebene diesbezüglich einen *Politikwandel* gibt. Es handelt sich um eine Policy-Analyse.

Ausgangspunkt der Analyse ist, dass Tempo 30 (auf Strecken oder in Zonen) und Begegnungszonen mit Tempo 20 – hier gemeinsam als «T30» bezeichnet und betrachtet – eine Policy-Alternative als Abweichung zur generellen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h darstellen. Der Autor konzentriert sich in dieser Arbeit nicht auf die verkehrstechnischen Aspekte, sondern auf T30 als Policy und die entscheidenden Faktoren für oder gegen den Politikwandel bezogen auf dieses Verkehrsregime.

Verschiedene Theorien stehen für die Analyse vom Politikwandel zur Verfügung. Hier kommt der sogenannte *Multiple-Stream-Ansatz (MSA)* zur Anwendung. Er besagt, dass es dann zum Politikwandel kommen kann, wenn drei Ströme «reif» sind und verkoppelt werden. Dies sind erstens ein *Lösungsstrom*, wo die Policy entwickelt wird, zweitens ein *Problemstrom*, wo sich ein Leidensdruck entwickelt, und drittens ein *Prozessstrom* mit der Meinungsbildung, wo verschiedene politische Akteure ihren Einfluss ausüben.

Der Autor stellt Hypothesen zu den relevanten Faktoren zur Einführung von T30 auf und lässt diese über bestehende Daten sowie über eine gezielte Befragung der 109 Einwohnergemeinden im Kanton Solothurn testen. Die Ergebnisse bestätigen die meisten Hypothesen und können auch auf andere Schweizer Kantone übertragen werden: Wie erwartet gibt es einen starken Zusammenhang zwischen der *Zentralität* einer Gemeinde und der Wahrscheinlichkeit für die Einführung von T30. Weitere relevante Faktoren für die Gemeinden mit T30 sind insbesondere ein hoher *Linkswähleranteil*, spezifische *Probleme* auf dem betroffenen Strassennetz sowie Erfahrungen mit T30 aus *Nachbargemeinden*.

Eine weitere Variable in dieser Arbeit sind die sogenannten *Politikunternehmer/innen*. Diesen kommt gemäss der MSA-Theorie eine wichtige Funktion zu, wenn es darum geht, einer Policy zum Durchbruch zu verhelfen. Die vorliegende Umfrage unter den Solothurner Gemeinden vermag die damit einhergehende Hypothese zunächst nicht zu bestätigen. So ist ein Effekt der Politikunternehmer/innen hinsichtlich der Einführung von T30 nicht direkt erkennbar. Erst eine zusätzliche Auswertung der Ergebnisse mit Kombination der Variablen im Sinne einer «crisp-set qualitative comparative analysis» (csQCA) legt die Schlussfolgerung nah, dass die Politikunternehmer/innen doch eine entscheidende Rolle spielen.

Im Kanton Solothurn hat inzwischen ein Drittel der Gemeinden T30 eingeführt, die meisten davon in den letzten zehn Jahren. Die Tendenz ist immer noch steigend, auch wenn die Mehrheit der Gemeinden (noch) ohne T30 ist. Vor diesem Hintergrund rechnet der Autor mit einer weiteren Zunahme in den kommenden Jahren.

Inhaltsverzeichnis

Management Summary	II
Inhaltsverzeichnis	III
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	VII
Abkürzungsverzeichnis	VIII
1. Einführung	1
1.1. Forschungsfrage und Zielsetzung	1
1.2. Zur abhängigen Variable «T30»	1
1.2.1. Rechtsgrundlagen.....	1
1.2.2. Gegenstand der Arbeit	2
1.2.3. Kanton Solothurn (SO)	3
1.2.4. Strassenkategorisierung	4
1.2.5. Abgrenzung.....	4
1.3. Ausgangslage und Relevanz	5
1.4. Methodisches Vorgehen und Aufbau	6
2. Theoretische Grundlagen	7
2.1. Erklärung von Politikwandel generell	7
2.1.1. Begriff «Policy» und verschiedene Dimensionen der Politik.....	7
2.1.2. Policy-Zyklus.....	7
2.1.3. Ansätze zur Erklärung von Staatstätigkeit und Politikwandel.....	8
2.2. Der Multiple-Streams-Ansatz (MSA).....	9
2.2.1. Grundannahmen im MSA	9
2.2.2. Die drei Ströme	10
2.2.3. Verbindung der Ströme.....	11
2.2.4. Anwendungen des MSA	12
2.2.5. Kritik am MSA	12
2.2.6. Erweiterung des MSA.....	13
2.2.7. Exkurs: Diffusion.....	14
2.3. Hypothesen zur Einführung von T30.....	15
2.3.1. Zentralität (Problemstrom)	15
2.3.2. Linkswähler (Prozessstrom)	16
2.3.3. Politische Gesinnung der Exekutive (Prozessstrom).....	17

2.3.4. Fachstelle für Verkehrsfragen (Prozessstrom).....	18
2.3.5. Kommission für Verkehrsfragen (Prozessstrom)	18
2.3.6. Politikunternehmer/innen (Prozessstrom).....	19
2.3.7. Nachbargemeinde (Lösungsstrom)	19
2.3.8. Spezifisches Problem (Problemstrom).....	20
3. Forschungsdesign.....	21
3.1. Befragung: vergleichende Untersuchung der Gemeinden.....	21
3.1.1. Ideen hinter der Befragung	21
3.1.2. Stärken der Befragung	21
3.1.3. Schwächen der Befragung	22
3.1.4. Auswahl der Fragen	22
3.2. Erläuterung der Umfrage	22
3.2.1. Hintergrundinformation (Fragen 1-5 und 16).....	22
3.2.2. T30 eingeführt (Fragen 6-7 und 10-11)	23
3.2.3. Auslöser für T30 (Fragen 8-9 und 12-13).....	24
3.2.4. Politische Vorstösse (Fragen 14-15 und 17-19)	24
3.2.5. Politischer Wandel hinsichtlich T30 (Fragen 20-22).....	25
3.3. Operationalisierte Faktoren: Messung und Quellen	25
4. Befunde	27
4.1. Umfrage: Durchführung und Rücklauf.....	27
4.2. Umfrage: Ergebnisse.....	27
4.2.1. Hintergrundinfo (Fragen 1-5 und 16)	27
4.2.2. T30 eingeführt (Fragen 6-7 und 10-11)	29
4.2.3. Auslöser für T30 (Fragen 8-9 und 12-13).....	29
4.2.4. Politische Vorstösse (Fragen 14-15 und 17-19)	31
4.2.5. Entwicklung der öffentlichen Meinung (Fragen 20-22).....	32
4.3. Hypothesentests: Kreuztabellen.....	33
4.3.1. Zentralität.....	33
4.3.2. Linkswähler	33
4.3.3. Politische Gesinnung der Exekutive	34
4.3.4. Fachstelle für Verkehrsfragen.....	34
4.3.5. Kommission für Verkehrsfragen	34

4.3.6. Politikunternehmer/innen.....	35
4.3.7. Nachbargemeinde	35
4.3.8. Spezifisches Problem	36
5. Reflexion	37
5.1. Stichprobe	37
5.1.1. Repräsentativität	37
5.1.2. Zusammenhang Zentralität-Bevölkerung-Linkswähler.....	37
5.1.3. Zusammenhang Zentralität-Fachstelle-Kommission	38
5.1.4. Exkurs: Vertrauensintervalle	38
5.2. Ergebnisse zu den einzelnen Hypothesen	39
5.2.1. Zentralität (Problemstrom)	39
5.2.2. Linkswähler (Prozessstrom)	39
5.2.3. Politische Gesinnung der Exekutive (Prozessstrom).....	40
5.2.4. Fachstelle für Verkehrsfragen (Prozessstrom).....	40
5.2.5. Kommission für Verkehrsfragen (Prozessstrom)	40
5.2.6. Politikunternehmer/innen (Prozessstrom).....	41
5.2.7. Nachbargemeinde (Lösungsstrom)	41
5.2.8. Spezifisches Problem (Problemstrom).....	42
5.3. Diskussion bezogen auf den Multiple-Streams-Ansatz (MSA).....	42
5.3.1. Generelle Bemerkungen	42
5.3.2. Muster zur Einführung von T30	43
5.3.3. Gemeinsamkeiten der Gemeinden ohne T30.....	45
6. Schlussfolgerungen	49
6.1. Entscheidende Faktoren zur Einführung von T30	49
6.2. Weitere relevante Faktoren zur Einführung von T30	50
6.3. Persönliches Fazit	51
Anhang 1 Tabelle der Einwohnergemeinden im Kanton SO	i
Anhang 2 Umfrage – Versand via SurveyMonkey vom 23. Juli 2019	iv
Anhang 3 Umfrage - Auswertung der einzelnen Fragen.....	x
Anhang 4 Datensätze aller 109 Gemeinden	xxix
Anhang 5 Liste der Gemeinden mit T30	xxxii
Anhang 6 Liste der Gemeinden G1-G109 (nicht öffentlich)	xxxiii

Literaturverzeichnisxxxiv
Rechtsquellenverzeichnisxxxviii
Selbständigkeitserklärungxxxix
Über den Autorxl

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1:	Relevante Faktoren für die optimale Geschwindigkeit innerorts.	3
Abbildung 2:	Der Policy-Zyklus.....	8
Abbildung 3:	Der erweiterte MSA.....	13
Abbildung 4:	Räumliche Zuordnung der Gemeinden nach Stadt/Land-Typologie 2012.....	16
Tabelle 5:	Operationalisierte Faktoren sowie deren Messung und Quellen.	26
Abbildung 6:	Auswertung der Frage 3 nach politischer Kommission für Verkehrsfragen. .	27
Abbildung 7:	Auswertung der Frage 16 nach Voraussetzungen für T30.	28
Abbildung 8:	Histogramm zur Einführung von T30 in Gemeinden des Kantons SO.	29
Abbildung 9:	Auswertung der Frage 8 nach Auslöser für T30 auf Quartierstrassen.....	30
Abbildung 10:	Auswertung der Frage 9 nach politischer Gesinnung der Exekutive.	30
Abbildung 11:	Auswertung der Frage 17 nach politischen Vorstössen für T30.	31
Abbildung 12:	Auswertung der Frage 14 nach Politikunternehmer/innen für T30.	32
Abbildung 13:	Auswertung der Frage 20 nach Wandel der öffentlichen Meinung.....	32
Tabelle 14:	Kreuztabelle zu H1 Zentralität	33
Tabelle 15:	Kreuztabelle zu H2 Linkswähleranteil	33
Tabelle 16:	Kreuztabelle zu H3 politische Gesinnung der Exekutive	34
Tabelle 17:	Kreuztabelle zu H4 Fachstelle für Verkehrsfragen	34
Tabelle 18:	Kreuztabelle zu H5 Kommission für Verkehrsfragen	34
Tabelle 19:	Kreuztabelle zu H6 Politikunternehmer/innen	35
Tabelle 20:	Kreuztabelle zu H7 T30 in Nachbargemeinde.....	35
Tabelle 21:	Kreuztabelle zu H8 Spezifisches Problem.....	36
Tabelle 22:	Zentralität, Bevölkerung und Linkswähler in Solothurner Gemeinden	37
Tabelle 23:	Zentralität, Fachstelle und Kommission in Gemeinden der Stichprobe	38
Tabelle 24:	Muster a) zur Einführung von T30: ZS*PB*PU → ET	43
Tabelle 25:	Muster b) zur Einführung von T30: zs*AU*IP → ET	44
Tabelle 26:	Muster c) zur Einführung von T30: ZS*AU*IP → ET.....	44
Tabelle 27:	Muster d) ohne Einführung von T30: zs*ip*nb → et.....	45
Tabelle 28:	Muster e) ohne Einführung von T30: zs*pb*ko*ip*NB → et	46
Tabelle 29:	Muster f) ohne Einführung von T30: zs*au*pb*ko*IP → et	46
Tabelle 30:	Muster g) ohne Einführung von T30: zs*au*PB*(fs)*ko*NB → et.....	47
Tabelle 31:	Muster g) ohne Einführung von T30: au*pb*KO*PU*IP → et.....	47
Abbildung 32:	Zusammenfassung der hinreichenden Bedingungen	49

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
BBl	Bundesblatt
BDP	Bürgerlich-Demokratische Partei Schweiz
BFS	Bundesamt für Statistik
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BGE	Bundesgerichtsentscheid
Bst.	Buchstabe
bzw.	beziehungsweise
CH	die Schweiz (der Bund)
csQCA	crisp-set qualitative comparative analysis
d.h.	das heisst
etc.	et cetera
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz
GCM	Garbage-Can-Modell von Cohen, March und Olsen (1972)
Gde.	Gemeinde
GLP	Grünliberale Partei Schweiz
Grüne	Grüne Partei der Schweiz
HVS	Hauptverkehrsstrasse nach der Norm SN 640 040b
IG	Interessengruppe
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Autos/Pkw, Motorfahräder, Mofas, Taxis)
MSA	Multiple-Streams-Ansatz
Nr.	Nummer
NR	Nationalrat
NZZ	Neue Zürcher Zeitung
S.	Seite
SO	Solothurn (Kanton)
SP	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SR	Ständerat
T30	Tempolimit 30 km/h oder tiefer, d.h. einschliesslich «Begegnungszonen»
u.U.	unter Umständen
vgl.	vergleiche
vs.	versus
z.B.	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer

1. Einführung

1.1. Forschungsfrage und Zielsetzung

Ein Zitat von einem langjährigen FDP-Gemeinderats von Frick hat die Aufmerksamkeit und das Interesse des Autors geweckt: «In zehn Jahren wird Tempo 30 das neue Tempo 50 sein».¹

Dieser Wechsel von Tempo 50 auf 30 innerorts war auch das Ziel der Initiative «Strassen für alle». Vor der Volksabstimmung vom 4. März 2001 war ein Tempolimit von 30 km/h oder tiefer (hier: «T30») in der Schweiz noch ein seltenes Phänomen. Es hat sich aber trotz klarer Ablehnung der Initiative in den letzten Jahren stark verbreitet, zumindest in der Wahrnehmung des Autors. Die oben zitierte Einschätzung scheint somit plötzlich nicht mehr abwegig zu sein. Die vorliegende Arbeit geht dieser Entwicklung nach und will die folgende Forschungsfrage beantworten:

Welche Faktoren verbinden diejenigen Gemeinden, die T30 erfolgreich eingeführt haben?

Das Ziel der Arbeit ist es, aufzuzeigen und damit gewissermassen voraussagen zu können, wo sich T30 durchsetzt. Der Autor will mit einer einfachen empirischen Analyse erklären, welche Faktoren für die Akzeptanz und die erfolgreiche Einführung von T30 entscheidend sind.

1.2. Zur abhängigen Variable «T30»

1.2.1. Rechtsgrundlagen

Die verfügbaren und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten bedürfen einer Rechtsgrundlage. Der *Bund* erlässt Vorschriften über den Strassenverkehr. So sieht es die Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101) in Art. 82 Abs. 1 vor.

Im Bundesrecht ist auf *Gesetzesstufe* das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) massgebend. Es legt in Art. 3 die vertikal delegierten Befugnisse fest. Insbesondere können Kantone und Gemeinden demnach Beschränkungen oder Anordnungen für die Strassen in ihrer Hoheit erlassen. Dies zum Schutz vor Lärm und Luftverschmutzung, zu Gunsten von Menschen mit Behinderungen, oder nach Art. 3 Abs. 4 SVG soweit «(...) die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern». Neben den verkehrstechnischen Begründungen für Beschränkungen und Anordnungen wurden also die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen mit dem Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2002 (BehiG; SR 151.3) ins SVG aufgenommen.² Der Schutz vor Lärm entspringt seinerseits dem Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (USG; SR 814.01).³

Auf *Verordnungsstufe* ist, gestützt auf das USG, die Frist für Sanierungen und Schallschutzmassnahmen an Strassen bis Ende 2018 in der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember

¹ Thomas Stöckli (Aargauer Zeitung, 2017).

² Ziff. 4 im Erlass zum BehiG (AS 2003 4487).

³ Art. 12 Abs. 1 Bst. c USG.

1986 (LSV; SR 814.41) festgelegt.⁴ Weitere relevante Bestimmungen zu T30 finden sich in Verordnungen zum SVG:

- Höchstgeschwindigkeiten sind in der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) festgelegt. Demnach beträgt das Tempolimit innerorts allgemein 50 km/h.⁵ Abweichungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich.
- In der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) werden die vier Voraussetzungen zur Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten genannt.⁶ Zwei spezielle Regimes für den Verkehr innerorts werden auch bezeichnet: «Tempo-30-Zone»⁷ und «Begegnungszone»⁸ mit der Höchstgeschwindigkeit 20 km/h.
- Zu T30 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (SR 741.213.3) erlassen, die 2002 in Kraft getreten ist. Sie stellt Anforderungen bei Einführung eines solchen Verkehrsregimes, konkret zu einem externen Gutachten, zur Gestaltung des Strassenraumes und zur Erfolgskontrolle.

Die *Kantone* führen das SVG durch und sind zuständig zum Erlass ergänzender Vorschriften über den Strassenverkehr.⁹ *Kantone und Gemeinden* planen, bauen, unterhalten und ändern in der Regel selber ihre Strassennetze.¹⁰ Somit entscheiden sie typischerweise auch jeweils über die Einführung von T30 im Rahmen der übergeordneten Rechtsgrundlagen.

1.2.2. Gegenstand der Arbeit

In dieser Arbeit geht es nur um die auf 30 km/h oder tiefer herabgesetzte Höchstgeschwindigkeit innerorts auf Gemeinde- und Kantonsstrassen. Zur Vereinfachung werden die entsprechenden Verkehrsregime alle gemeinsam behandelt und mit «T30» bezeichnet. Somit gehören insbesondere auch «Begegnungszonen» mit Tempo 20 hier zu T30. In der Ausgestaltung können sich die einzelnen Strecken/Zonen mit T30 stark unterscheiden, z.B. durch Abschränkungen und/oder Markierungen am Boden. Diese Unterschiede sind hier jedoch nicht von Belang.

Im Zentrum der Untersuchungen steht die *Einführung* von T30. Weil die übergeordneten gesetzlichen Grundlagen auf Bundesebene erlassen sind (siehe dazu Ziff. 1.2.1), wird angenommen, dass die Ausgangslage in allen Schweizer Kantonen und Gemeinden grundsätzlich gleich ist: T30 stellt eine *Abweichung* von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit dar. Die Mass-

⁴ Art. 17 Abs. 4 Bst. b LSV.

⁵ Art. 4a Abs. 1 Bst. a VRV.

⁶ Art. 108 Abs. 2 SSV.

⁷ Art. 22a SSV.

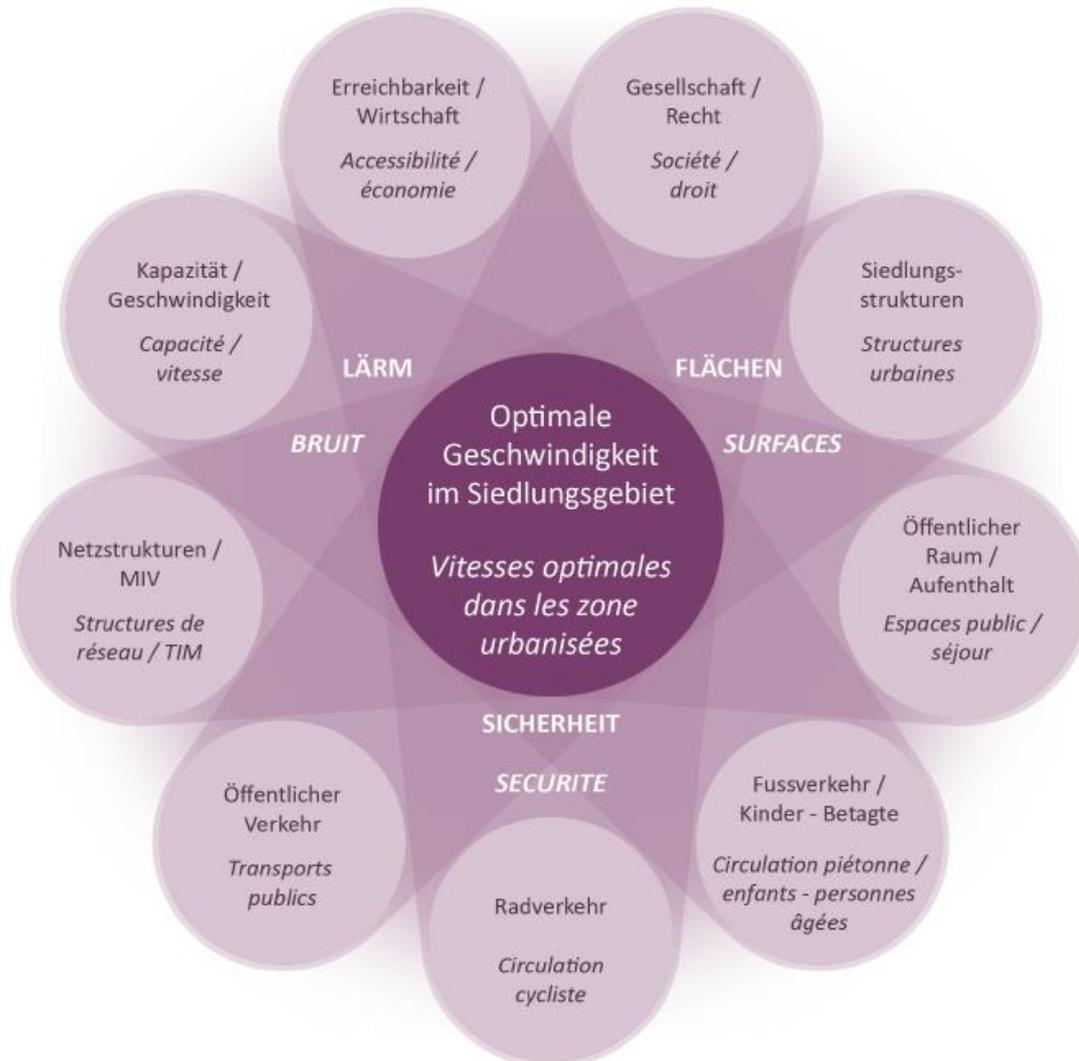
⁸ Art. 22b SSV.

⁹ Art. 106 Abs. 2 und 3 SVG.

¹⁰ Z.B. im Kanton SO, vgl. §§ 1 (Abs. 1), 8 und 9 im Strassengesetz (BGS 725.11).

nahme bedarf daher als solche einer aktiven politischen Handlung bzw. eines expliziten Beschlusses zur Festlegung einer optimalen Geschwindigkeit im Siedlungsgebiet. Zahlreiche Faktoren sind dabei einzubeziehen, wie in Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 1: Relevante Faktoren für die optimale Geschwindigkeit innerorts.



Quelle: SVI (2015, S. 17).

1.2.3. Kanton Solothurn (SO)

Diese Arbeit untersucht die Situation in den Gemeinden des Kantons Solothurn (SO) speziell. Der Kanton SO scheint sich als Beispiel zu eignen, da er bei zentralen statistischen Werten nur unwesentlich vom Durchschnitt der Schweizer Kantone («CH-Durchschnitt») abweicht, namentlich zu Demografie und Politik (Wähleranteilen der Parteien).

Was die Mobilität betrifft, sehen die Werte des BFS (2019, S. 52-54) für den Kanton SO ähnlich aus wie für andere Mittellandkantone. Die gewichteten CH-Durchschnittswerte sind aber von den grossen Städten und deren Kantone (BE, BL/BS, GE/VD und ZH) geprägt. Wohl deshalb liegt im Kanton SO z.B. der Anteil des MIV als Hauptverkehrsmittel der erwerbstätigen Pendler

relativ weit über dem CH-Durchschnitt. Pro 1000 Einwohner gibt es entsprechend auch sieben Prozent mehr Personenwagen als im CH-Durchschnitt.

1.2.4. Strassenkategorisierung

Die Strassen lassen sich nach unterschiedlichen Kriterien kategorisieren. Hier sind drei Möglichkeiten erwähnt:

- a) Eine einfache Kategorisierung bezieht sich auf die *Eigentümer*: es gibt Nationalstrassen (Bund), Kantons- und Gemeindestrassen sowie private Strassen. Für diese Arbeit sind nur Kantons- und Gemeindestrassen relevant. Diese Unterscheidung ist aber nur bedingt relevant für die Funktion der Strassen: Im Kanton SO hat jede Gemeinde nach § 3 Abs. 3 Strassengesetz vom 24. September 2000 (BGS 725.11) einen Rechtsanspruch auf Erschliessung mit einer Kantonsstrasse, ungeachtet der verkehrlichen Bedürfnisse.
- b) Hinsichtlich ihrer Funktion lassen sich die Strassen gemäss bfu (2013, S. 15) nach *Nutzungstypen* in verkehrsorientierte und siedlungsorientierte Strassen unterscheiden.
- c) Die Norm SN 640 040b unterscheidet ihrerseits fünf *Strassentypen* aufgrund verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Kriterien (Schmid, 2017, S. 19). Eine zentrale Kategorie bilden dabei die Hauptverkehrsstrassen (HVS). Sie umfassen die (meisten) Hauptstrassen gemäss Bundesgesetzgebung¹¹ sowie wichtige Nebenstrassen. Das HVS-Netz wird in der Regel durch die Kantone festgelegt und in den kantonalen Verkehrsrichtplänen festgehalten.

1.2.5. Abgrenzung

Die empirische Untersuchung beschränkt sich auf Einwohnergemeinden im Kanton SO. Nicht bzw. nur als Beispiel berücksichtigt werden Fälle aus *anderen Kantonen*.

Ebenfalls von der empirischen Untersuchung ausgeblendet wird die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h. Das Bundesrecht sieht Tempo 40 nicht bzw. nur implizit als Ausnahme auf einzelnen Streckenabschnitten vor.¹² Diese Möglichkeit wird zwar verschiedentlich im Zusammenhang mit der Einführung von T30 als Alternative zur Diskussion gestellt.¹³ Sie kommt auch in einigen Kantonen lokal zur Anwendung¹⁴, aber seit Jahrzehnten nicht mehr im Kanton SO.

Grundsätzlich *nicht Gegenstand* der Arbeit sind die Strassen *ausserorts* und *Privatstrassen*.

¹¹ Massgebend sind Art. 1 Abs. 7-8 SSV mit Definition von «Hauptstrassen» (in Bezug auf den Vortritt) oder «Nebenstrassen» sowie Art. 3 und Anhang der Durchgangsstrassenverordnung: Liste der Hauptstrassen.

¹² Art. 108 Abs. 5 Bst. d SSV. Dabei gelten dieselben Voraussetzungen aus Art. 108 Abs. 2 SSV wie für T30.

¹³ Z.B. in Allmendingen BE (Berner Zeitung, 2019).

¹⁴ Z.B. in der Freiburger Gemeinde Jeuss (Freiburger Nachrichten, 2013).

1.3. Ausgangslage und Relevanz

Das Thema T30 ist hierzulande nach den Debatten um die Jahrtausendwende im Hinblick auf die Volksabstimmung zur Initiative «Strassen für alle» in den letzten Jahren zweifelsohne wieder auf der politischen Agenda gestanden. Dafür spricht z.B. die Tatsache, dass die «Arena» vom Schweizer Fernsehen SRF nach 2001 am 6. April 2018 wieder eine Sendung dem Thema T30 (wegen der nahenden Frist der Strassenbehörden zur Lärmsanierung) gewidmet hat. Zahlreiche Gemeinden haben konkrete Anträge bezüglich T30 behandelt und entsprechende Beschlüsse umgesetzt. Auf nationaler Ebene hat die bfu eine eigene Broschüre zu Tempo 30 herausgegeben (bfu, 2017, S. 2) und seit der Jahrtausendwende das Modell 50/30 propagiert. Demnach ist die Höchstgeschwindigkeit innerorts zwischen verkehrsorientierten Strassen (Tempo 50) und siedlungsorientierten Strassen (mit T30) zu differenzieren. Bei einer Evaluation stellte die bfu (2008) eine starke Zunahme der T30-Verfügungen nach 2001 und der Lockerung der gesetzlichen Grundlage fest: «Wurden 1995 erst 55 und 2000 bloss 62 neue Tempo-30-Zonen bewilligt, waren es 2005 schon deren 350!»

Führten zunächst primär grosse Städte wie Basel, Bern¹⁵ und Zürich T30 auf Quartierstrassen ein, so hat sich die Praxis inzwischen über die grössten Agglomerationen hinaus aufs Land ausgeweitet, beispielsweise nach Frick im Kanton Aargau, wie einleitend unter Ziff. 1.1 erwähnt, und sogar auf Durchfahrt- bzw. Hauptstrassen. T30 dürfte ausserdem mit der Frist der Strassenbehörden nach Art. 17 LSV bis Ende 2018 an Aktualität gewonnen haben. Dies, weil die erforderliche Lärmreduktion sich in einigen Fällen durch T30 statt mit teuren baulichen Massnahmen erzielen lässt. Dies ist allerdings z.B. im Kanton SO bisher nur zurückhaltend praktiziert worden, wie die Solothurner Zeitung (2019) jüngst berichtet hat. Neben den neuen Rechtsgrundlagen selber, vgl. Ziff. 1.2.1, und positiven Erfahrungsberichten von «Pionieren» im In- und Ausland haben wohl auch Bundesgerichtsentscheide (BGE) in den letzten Jahren die Kantone und Gemeinden zur Einführung von T30 weiter ermutigt und somit die Entwicklung beschleunigt. Ein bekanntes Beispiel ist Münsingen im Kanton Bern mit dem BGE von 2010, vgl. Bundesgericht (2010). Und dieses Jahr kam z.B. ein BGE zu T30 im Quartierzentrum von St. Georgen in der Stadt St. Gallen dazu, vgl. Bundesgericht (2019) und Tagblatt (2019).

Die Entwicklung mit immer mehr T30 auch auf verkehrsorientierten Strassen hat auch Politiker auf nationaler Ebene auf den Plan gerufen: NR Gregor Rutz wollte mit einer parlamentarischen Initiative die Erleichterungen für T30 einschränken bzw. das SVG dahingehend ergänzen, dass «(...) auf Hauptverkehrsachsen innerorts generell Tempo 50 gilt und dieser Grundsatz nur aus Gründen der Sicherheit, insbesondere aber nicht durch Lärmschutzgründe umgangen werden kann».¹⁶ Die Initiative wurde zwar vom ersten Rat (NR) angenommen, scheiterte jedoch am 18. Juni 2019 in der zweiten Kammer (SR).

¹⁵ Der Bund (2018).

¹⁶ Eingereichter Text, abrufbar über die Geschäftsdatenbank Curia Vista der Bundesversammlung unter der Geschäftsnummer PI 17.462.

1.4. Methodisches Vorgehen und Aufbau

In einem ersten Schritt hat der Autor eine Recherche zur Aktualität des Themas durchgeführt, die Forschungsfrage definiert sowie passende Grundlagenliteratur und relevante Daten gesucht. Nach der Aufarbeitung der Unterlagen folgten eine Reflexion und die Formulierung von Fragen an die untersuchten Gemeinden, um relevante, sonst nicht zugängliche Daten zu sammeln.

Im ersten Teil der Arbeit werden im *Kapitel 2* theoretische Grundlagen der Policy-Analyse behandelt, zunächst zur Erklärung von Politikwandel generell (Ziff. 2.1). Im Zentrum (Ziff. 2.2) steht der Multiple-Stream-Ansatz (MSA). Im Anschluss an die Erläuterungen zum MSA einschliesslich eines Exkurses zu Diffusion formuliert der Autor die zu testenden Hypothesen (Ziff. 2.3). *Kapitel 3* ist dem Forschungsdesign gewidmet. Nach einer Einleitung mit Begründungen zur Wahl der Befragung über eine Online-Umfrage als Methode zur Datensammlung (Ziff. 3.1) werden die einzelnen Fragen und deren Bezug zu den Hypothesen erläutert (Ziff. 3.2). Zum Schluss dieses Teils findet sich eine Übersicht über die operationalisierten Faktoren für die Hypothesentests und die übrige Analyse (Ziff. 3.3).

Es folgt der Teil zu den Befunden aus der Befragung. Im *Kapitel 4* werden einleitend einige Eckwerte zu Durchführung und Rücklauf vorgestellt (Ziff. 4.1). Unter Ziff. 4.2 finden sich Auswertungen zu einzelnen Fragen, und im Anschluss daran werden Kreuztabellen zu den Hypothesentests aufgeführt und erläutert (Ziff. 4.3). Mit diesen Grundlagen reflektiert der Autor im *Kapitel 5* über die Eigenschaften der Stichprobe einschliesslich eines Exkurses zu Vertrauensintervallen (Ziff. 5.1) und über die Ergebnisse zu den jeweiligen Hypothesen (Ziff. 5.2). Gestützt darauf und mit Hilfe einer «crisp-set qualitative comparative analysis» (csQCA) werden die Daten bezogen auf MSA ausgewertet und diskutiert (Ziff. 5.3).

Der letzte Teil, *Kapitel 6*, besteht aus den Schlussfolgerungen hinsichtlich der entscheidenden, untersuchten Faktoren (Ziff. 6.1). Ferner werden mögliche weitere relevante Faktoren für den Politikwandel und damit verbundenen Fragen für eine tiefere Analyse aufgeführt (Ziff. 6.2). Das Kapitel schliesst mit einem persönlichen Fazit des Autors zum Wandel und Erwartungen in Sachen T30 ab (Ziff. 6.3).

2. Theoretische Grundlagen

2.1. Erklärung von Politikwandel generell

2.1.1. Begriff «Policy» und verschiedene Dimensionen der Politik

Diese Arbeit beschäftigt sich speziell mit der verordneten Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Strassen innerorts (T30), vgl. Ziff. 1.1, und zwar als *Policy*.

Der Begriff «Policy» stammt aus dem angelsächsischen Sprachraum, hat sich aber inzwischen weltweit eingebürgert. Sager et al. (2017, S. 13-15) erklären zwei Bedeutungen des Begriffs: Er bezieht sich einerseits auf die Beschreibung einer *Sachpolitik* wie z.B. der Verkehrspolitik. Andererseits wird der Begriff für eine analytische Politikategorie verwendet. Dabei wird *Policy* verstanden als die *inhaltliche Dimension* der Politik bzw. der Staatstätigkeit. Sie äussert sich in politischen Programmen, Aufgaben und Zielen. Diese Dimension der Politik ist von zwei weiteren zu unterscheiden, nämlich *Polity* (bezieht sich auf die Struktur bzw. Form der Politik, z.B. Institutionen, Normen und Verfassung) und *Politics* (bezieht sich auf Prozesse und Akteure; äussert sich in Interessen, Kampf und Konflikten).

«Policies» (Plural) können nach Sager et al. (2017, S. 14-15) «(...) als ein Resultat von Politics verstanden werden; sie entstehen und entwickeln sich eingebettet in Polity». Die drei Dimensionen sind also eng miteinander verbunden.

2.1.2. Policy-Zyklus

Das Modell des *Policy-Zyklus* hat sich als konzeptionelles Werkzeug bewährt. Es erklärt das Zustandekommen von Policies auf leicht verständliche Art und Weise, indem es den Politikprozess in Phasen aufteilt. Diese Phasen lassen sich nicht immer gut voneinander abgrenzen, denn die Politikgestaltung ist kein linearer Prozess. Wichtig ist insbesondere, dass sie nicht mit der Verabschiedung eines Programms oder einer Policy endet, sondern der Prozess geht kreislaufartig weiter. Hier soll das Modell mit seinen Phasen in kurzen Zügen vorgestellt werden:

Die *Problemdefinition* (und Problemwahrnehmung) wird von Wenzelburger und Zohlhöfer (2015, S. 17) als erste Phase genannt. Sie halten dazu fest: «Probleme sind keineswegs objektiv vorhanden, sondern Zustände müssen erst als Probleme definiert werden, bevor politisches Handeln stattfinden kann (vgl. Kingdon 2010).» Die Probleme müssen dann über *Agenda Setting* auf die politische Tagesordnung gelangen. In der nächsten Phase braucht es eine Lösung in Form der *Politikformulierung*, die jedoch vielleicht schon lange vorliegt, u.U. sogar vor der Problemdefinition. Über die Policy befinden müssen die Politiker (oder in der Schweizer direkten Demokratie gegebenenfalls als letzte Instanz das Stimmvolk) in der Phase *Entscheidung*. Sobald der Entscheid gefällt ist, folgt die Phase *Umsetzung*, wo in erster Linie die Exekutive mit der Verwaltung gefordert ist. In der Regel nach einem bis vier Jahren lässt die Behörde ihre Policy durch eine *Evaluation* überprüfen. Die Evaluation kann sodann als Grundlage für die *Problem(re)definition* – Sager et al. (2017, S. 156) sprechen von «Weiterführung» – oder (in seltenen Fällen) für die *Beendigung* der Policy dienen.

Abbildung 2: Der Policy-Zyklus.



Quelle: Eigene Darstellung nach Wenzelburger & Zohlhofer (2015, S. 17) und Sager et al. (2017, S. 90).

Der Policy-Zyklus, der sich nach Wenzelburger & Zohlhofer (2015, S. 16-21) sowie nach Sager et al. (2017, S. 89-165) daraus ergibt, ist in Abbildung 2 dargestellt. Die Forschungsfrage der vorliegenden Arbeit betrifft in erster Linie die Phase der Entscheidung.

2.1.3. Ansätze zur Erklärung von Staatstätigkeit und Politikwandel

Wer Staatstätigkeit und Politikwandel erklären will, wendet *Policy-Analyse* an. Sie beschäftigt sich nach einer Definition von Thomas R. Dye damit, was Regierungen tun, warum sie es tun und welchen Unterschied das macht.¹⁷ Es geht nicht nur um Regierungen und ihre Politik, sondern eigentlich generell um Staatstätigkeit, wo auch z.B. die Verwaltung und Interessengruppen (IG) entscheidende Rollen spielen können.

Politikwandel (Policy Change) kann unterschiedlich starke Ausprägung haben. Entsprechend ist bei grossen Veränderungen, d.h. bei echten Paradigmenwechseln mit neuen Zielen, jeweils von *Major Policy Change* die Rede – und bei weniger bedeutenden Veränderungen, die sich etwa auf neue Instrumente beschränken, von *Minor Policy Change*. In dieser Arbeit handelt es sich um Letzteres. Dabei dient die Einführung von T30 auf lokaler bzw. kommunaler Ebene als Untersuchungsgegenstand, und zwar konzentriert auf die Phase der Entscheidung.

¹⁷ «Policy analysis is finding out what governments do, why they do it and what difference it makes.» Zitiert in Wenzelburger & Zohlhofer (2015, S. 15).

Es gibt in der Policy-Forschung verschiedene Ansätze zur Erklärung von Staatstätigkeit und Politikwandel, siehe dazu Wenzelburger & Zohlnhöfer (2015, S. 27-30). Näher vorgestellt wird hier unter Ziff. 2.2 der *Multiple-Streams-Ansatz (MSA)*. In einem Exkurs (Ziff. 2.2.7) wird auf *Diffusion* eingegangen. Aus den theoretischen Ausführungen lassen sich Hypothesen zum Politikwandel hinsichtlich T30 ableiten, vgl. Ziff. 2.3.

2.2. Der Multiple-Streams-Ansatz (MSA)

2.2.1. Grundannahmen im MSA

Entstehen politische Handlungen immer aus rationalem Problemlösen? Mehrere Theorien der Policy-Forschung gehen davon aus, nicht aber der MSA, der gelegentlich leicht modifiziert auch «Policy Streams Ansatz» genannt wird (Herweg, 2015, S. 326).

Der MSA befasst sich wenig mit der konkreten Ausgestaltung einer Policy. Im Zentrum des Ansatzes sieht Herweg (2015, S. 325) vielmehr die Erklärung des *Zeitpunkts* eines Wandels. Dahinter steht John W. Kingdon, der ursprünglich einen Ansatz zur Erklärung des Agenda-Settings auf der bundesstaatlichen Ebene in den USA entwickelte. Dabei hat er Elemente des von Cohen, March und Olsen (1972) entwickelten und aus der Organisationstheorie stammenden Garbage-Can-Modells (GCM) übernommen. Später wurde der Ansatz erweitert.

MSA baut auf drei *Grundannahmen*, die hier nach Herweg (2015, S. 326-333) kurz erläutert und zusammengefasst sind:

- 1) Politische Systeme können als «organisierte Anarchien» konzeptualisiert werden

Die «organisierten Anarchien» sind charakterisiert durch eine unvollständige und intransitive Präferenzordnung, unklare Technologien und einen wechselnden Teilnehmerkreis.

- 2) Entscheidungssituationen können über das Denken in Strömen erfasst werden

Der Kern des MSA besteht aus dem Konzept, wonach jeweils drei voneinander unabhängige¹⁸ Ströme die politischen Entscheidungssituationen prägen. Es sind dies der *Problemstrom* (Problem Stream), der *Prozessstrom* (Political Stream) und der *Lösungsstrom* (Policy Stream).¹⁹ Diese werden alle unter Ziff. 2.2.2 jeweils näher vorgestellt.

- 3) Agenda- bzw. Politikwandel ist davon abhängig, ob und wie sich die Ströme verbinden

Ein Agendawandel setzt erstens voraus, dass die oben genannten Ströme «reif» sind. Zweitens braucht es ein «Fenster» im Sinne von «window of opportunity» für den Sachverhalt. Hier spielen *Politikunternehmer/innen* eine Schlüsselrolle. Das gilt analog für die Erweiterung des MSA auf den in dieser Arbeit relevanten Entscheidungsprozess, vgl. Ziff. 2.2.6 und Abbildung 3.

¹⁸ Die Annahme der Unabhängigkeit wird kritisiert. Siehe dazu Ziff. 2.2.5.

¹⁹ In der Fachliteratur sind die englischen Bezeichnungen der Ströme (in Klammern) üblich, aber sie werden nicht einheitlich verwendet. Der Autor zieht für diese Arbeit die auf Deutsch übersetzten Bezeichnungen *in Kursiv* vor, die Sager et al. (2017, S. 169) verwenden.

2.2.2. Die drei Ströme

a) Problemstrom (Problem Stream)

Im «Problemstrom» hat die Gesellschaft ein Problem oder sie nimmt ein solches wahr, indem vereinfacht gesagt der Istzustand dem Sollzustand nicht entspricht. Typische Auslöser, damit Probleme als solche wahrgenommen werden, sind *Indikatoren* (die von einem Referenzwert abweichen), bestimmte *Ereignisse* oder *Feedback* in diversen Formen. Dazu gehört auch die Verbreitung von Erfahrungen aus der Implementation von Policies intern oder extern, etwa bei Nachbarstaaten oder -gemeinden.

Die Wahrnehmung der Probleme ist nicht nur eine Frage der Aufmerksamkeit, sondern auch der Interpretation, wo und inwiefern überhaupt der Istzustand vom Sollzustand abweicht, siehe dazu Herweg et al. (2015, S. 436-437). In diesem Zusammenhang schreibt MSA den sogenannten *Politikunternehmer/innen* (Policy Entrepreneurs) eine besondere Rolle zu, vgl. Ziff. 2.2.3 und 2.3.6. Es kann sich dabei um eine einzelne oder um wenige Personen handeln, allenfalls um eine ganze Organisation, jeweils mit der Bereitschaft, für ein bestimmtes politisches Anliegen ihre eigenen Ressourcen einzusetzen, d.h. Zeit, Energie, Geld und letztlich auch ihren Ruf.

b) Prozessstrom (Political Stream)

Die Politikunternehmer/innen operieren auch im «Prozessstrom». Dieser bezieht sich auf die prozessualen Aspekte der Politik. Er ist durch drei Faktoren gekennzeichnet und wie diese auf die Politiker wirken, nämlich die *öffentliche Meinung*, verschiedene *Interessengruppen* (IG) und die *Kräfte im politisch-administrativen System*. Diese Faktoren stellen mitunter auch sogenannte *Vetospieler* dar, die den politischen Handlungsspielraum generell und die Wahrscheinlichkeit von Reformen speziell begrenzen, besonders in direkten Demokratien, wie Sager und Rielle (2013, S. 5) festhalten. Hier gilt vereinfacht: je mehr Institutionen als Entscheidungsträger bzw. Vetospieler involviert sind, desto weniger (grundlegende) Veränderungen gibt es.

Durch einen Wandel in der öffentlichen Meinung, eine Kampagne einer IG oder personelle Veränderungen in einem Parlament oder in einer Exekutive können bestimmte Policies einen Aufschwung erhalten. In einigen Fällen bildet sich eine so klare und starke öffentliche Meinung, dass sie die Exekutive unter Zugzwang stellt und dadurch ein Politikfenster öffnet, vgl. Herweg et al. (2015, S. 440): «[W]hen the national mood is heavily in favour of a particular policy, it is very likely that the government will jump on the bandwagon and put the policy on the agenda». Die Dynamik dieses Stroms ist relativ stark von Lobbyismus und Gruppenmobilisierung geprägt. Letztlich spielen aber die *gewählten Politikerinnen und Politiker* wohl die entscheidende Rolle. Sie werden nach einer Hypothese von Herweg et al. (2015, S. 441) am ehesten solchen Policies zum Durchbruch verhelfen, die i) ihren eigenen Kernanliegen entsprechen, ii) unter den eigenen Wählerinnen und Wählern beliebt sind und iii) nicht von starken Interessengruppen bekämpft werden.

c) Lösungsstrom (Policy Stream)

Im «Lösungsstrom» befassen sich Politikfeldspezialisten mit einem bestimmten Sachverhalt. Sie teilen das Interesse an der Thematik und entwickeln Policy-Alternativen im Rahmen eines sogenannten «Softening Ups». In diesem Softening Up setzen sich die Spezialisten mit aktuellen Ideen und Vorschlägen auseinander. Dabei interagieren sie nicht immer direkt, sondern zum Teil sequentiell oder über diverse Foren, wo beispielsweise jemand in einem Aufsatz oder einem Referat die Idee eines anderen aufgreift. Dabei kombinieren die Spezialisten vorhandene Lösungsansätze, ändern sie ab, oder entwickeln u.U. vollständig neue Ideen.

Zur Auslese der jeweils weiter zu verfolgenden Alternativen zählt Herweg (2015, S. 329) fünf Kriterien auf: technische Machbarkeit, Finanzierbarkeit, normative Akzeptanz, antizipierte Zustimmung der Öffentlichkeit und Empfänglichkeit der gewählten Entscheidungsträger.

2.2.3. Verbindung der Ströme

Damit sich die drei Ströme überhaupt verbinden lassen, müssen sie alle «reif» sein. Das heisst,

- dass ein Problem als solches wahrgenommen wird (reifer Problemstrom),
- dass ein politisches Klima den Agendawandel trägt (reifer Prozessstrom), und
- dass mindestens eine akzeptierte Lösung in Form einer Policy-Alternative vorliegt (reifer Lösungsstrom).

Aber selbst, wenn die drei Ströme reif sind, ist nicht garantiert, dass es zum Agendawandel kommt. Es muss sich nämlich noch ein *Policy-Fenster* öffnen, damit ein Sachverhalt auch auf die Regierungsagenda (bzw. auf die politische Agenda einer regionalen oder lokalen Exekutive) gelangt. Dass dies geschieht, kann voraussehbar sein, z.B. im Zusammenhang mit Wahlen und bei Amtsantritt von neuen Exekutivmitgliedern, oder unerwartet, wie nach einem schlimmen Unfall oder etwa bei einem Naturereignis. Das Policy-Fenster ist jedoch meist nur für kurze Zeit geöffnet. Hier kommen die *Politikunternehmer/innen* zum Zug. Ihnen muss es nach Herweg (2015, S. 332) gelingen, die drei (reifen) Ströme miteinander zu verkoppeln. In dieser Zeit versuchen sie, den politischen Entscheidungsträgern ihre favorisierte Policy als Lösung fürs aktuelle Problem zu verkaufen. Für die Politikunternehmer/innen gilt generell: je besser ihr Zugang zu den Entscheidungsträgern ist, desto besser sind auch ihre Erfolgchancen, vgl. Ziff. 2.3.6. Dafür argumentieren auch Herweg et al. (2015, S. 443) zu ihrer Hypothese H7.

Bezogen auf die Schweiz und T30 ist die Anpassung der Bundesgesetzgebung vor etwa 20 Jahren relevant. Die Erleichterungen zur Einführung von T30, vgl. Ziff. 1.2.1, schafften damals überhaupt die Voraussetzung für ein Policy-Fenster auf kantonaler und kommunaler Ebene. Was in diesem Zusammenhang die Situation zwischen den einzelnen Gemeinden voneinander unterscheidet, sind die politischen Akteure (Prozessstrom), die Probleme sowie Einflüsse aus dem lokalen Umfeld (Lösungsstrom), namentlich Erfahrungen mit T30 in Nachbargemeinden.

2.2.4. Anwendungen des MSA

Policy-Forscher wenden MSA für die Analyse verschiedener Politikfelder an, siehe dazu Herweg (2015, S. 340-346). So behandelte seinerseits John W. Kingdon, der «Vater» des Modells selbst, Gesundheits-, Verkehrs- und Finanzpolitik. Neuere Beiträge betreffen zahlreiche weitere Felder wie Arbeitsmarkt-, Bildungs-, Energie-, Gleichstellungs- und sogar Aussen- und Verteidigungspolitik.

Dass MSA z.B. zur Erklärung von Umwelt-, Klima- und Energiepolitik häufig verwendet wird, mag damit zusammenhängen, dass diese Politikfelder in hohem Masse durch Ambiguität²⁰ und Kontingenz²¹ gekennzeichnet sind. Der MSA wird hier deshalb für die Erklärung politikfeldspezifischer Entwicklungen als besonders geeignet angesehen. Herweg (2015, S. 342) hält fest: «Eine Besonderheit des MSA ist, dass dieser über die reine Analyse politikfeldspezifischen Wandels auch dazu genutzt wird, um Handlungs- und Politikempfehlungen für die in den untersuchten Politikfeldern vertretenen Akteure abzuleiten».

Darüber hinaus ist für diese Arbeit relevant, dass MSA nach Sager und Thomann (2016, S. 288) gut geeignet ist, Implementierungsentscheide in föderalistischen Systemen zu verstehen.

2.2.5. Kritik am MSA

MSA wird gelegentlich auch kritisiert, insbesondere in den folgenden zwei Punkten.

a) Unabhängigkeit der Ströme

Ein erster, wichtiger Kritikpunkt am MSA betrifft die damit verbundene Annahme, dass die Ströme voneinander unabhängig sind. Auch Kingdon gibt zu, dass es Beziehungen zwischen den Strömen gibt. Er hält aber trotzdem an seiner Unabhängigkeitsannahme fest, weil «in den drei Strömen Dynamiken herrschen, die unterschiedlich und unabhängig voneinander sind» (Herweg, 2015, S. 335).

b) Falsifizierbarkeit des Ansatzes

Kritiker des MSA führen auch ins Feld, dass der Ansatz nicht falsifizierbar sei. Er eignet sich somit nur zur deskriptiven Erfassung von politischen Prozessen, aber nicht dazu, überprüfbare Hypothesen abzuleiten, weil er «(...) so allgemein und vieldeutig formuliert ist, dass es möglich ist, 'jeden tiefgreifenden politischen Wandel zu erklären' (Münter 2005, S. 250). Demnach wird ein stattgefundenen Wandel als Ausgangspunkt genommen und dann die zentralen Elemente des MSA – d.h. namentlich die Ströme, das Policy-Fenster und der Policy-Entrepreneur – so interpretiert, dass sie der Funktionslogik des Ansatzes entsprechen» (Herweg, 2015, S. 337).

²⁰ Ambiguität weist nach Herweg (2015, S. 325) hier darauf hin, dass der Gegenstand politischer Entscheidungen mehrdeutig wahrgenommen und interpretiert werden kann.

²¹ Kontingenz heisst nach Herweg (2015, S. 325) in diesem Zusammenhang, dass eine konkrete politische Entscheidung weder notwendig noch unmöglich ist.

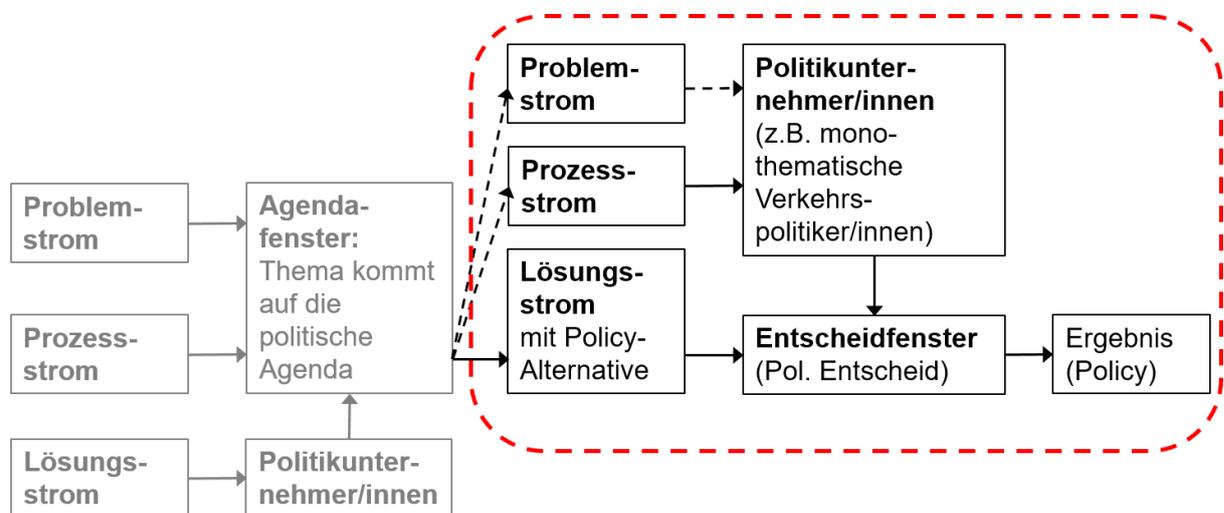
Ein schwieriger Aspekt diesbezüglich, auch für die Hypothesen in der vorliegenden Arbeit, stellt die Dynamik der politischen Prozesse bzw. die zeitliche Abgrenzung dar, siehe dazu z.B. Erwägungen in Ziff. 2.3.2.

2.2.6. Erweiterung des MSA

Der MSA ist auch erweitert worden. Es finden sich zahlreiche Studien, welche ähnlich wie die vorliegende Arbeit den MSA über die Phase bzw. den Prozess des Agenda Settings hinaus, den ursprünglichen Anwendungsbereich von Kingdon, auch auf nachfolgende Politikprozesse anwenden, namentlich auf den politischen *Entscheidungsprozess*.

Herweg (2015, S. 346) hält eine solche Erweiterung für zulässig und begründet dies wie folgt: «Dafür spricht vor allem, dass Kingdon die Struktur seines Ansatzes aus dem GCM abgeleitet hat, welches gerade der Erklärung von Entscheidungssituationen dienen soll». Die Struktur der Ströme bleibt erhalten. Hinsichtlich des für den MSA zentralen Kopplungsprozesses ist es aber problematisch, dass die Periode zwischen dem Agenda Setting und der Politikentscheidung in der Regel mehrere Monate oder noch länger dauert. Vor diesem Hintergrund schlägt Herweg vor, zwei separate Kopplungsprozesse zu berücksichtigen. Der eine Prozess erfasst wie bei Kingdon das Agenda-Setting. Hinzu kommt ein zweiter Kopplungsprozess zur Erfassung der Politikformulierung und –entscheidung, wie in Abbildung 3 dargestellt.

Abbildung 3: Der erweiterte MSA.



Quelle: Eigene Darstellung nach Herweg et al. (2015, S. 445).

Im gestrichelten Rahmen ist der hier behandelte Teil des Prozesses mit dem «Entscheidfenster» im Zentrum markiert. Herweg et al. (2015, S. 445) beziehen sich in diesem Zusammenhang auf den Parlamentarismus und heben die Bedeutung der politischen Parteien und ihrer Exponenten hervor: Während die Parteispitze sich selber vor allem im Prozessstrom bewegen, hat sie Politikfeldspezialisten unter ihren Mitgliedern, die im Lösungsstrom wirken. Sie erarbeiten dort nachhaltige Lösungen (Policies) und verhelfen diesen in den Politikgemeinschaften bzw. in den Parteien zum Durchbruch, wenn sich ein Entscheidungs-Fenster öffnet. Dies im Unterschied zum Agenda-Fenster, das sich eher über den Prozess- oder den Problemstrom öffnet.

Für diese Arbeit über die Einführung von T30 interessiert vor allem der *zweite* Kopplungsprozess. Es gilt die Annahme, dass Verkehrssicherheit und Umweltbelastung auf Strassen innerorts (mit T30 als Policy im Zentrum) seit der Jahrtausendwende schweizweit auf der politischen Agenda stehen. Auslöser war die Volksinitiative «Strassen für alle» (Bundesrat, 2000). Sie war 2001 Gegenstand einer Eidgenössischen Volksabstimmung. Entsprechend ist der erste Kopplungsprozess als gegeben zu betrachten.

Hier geht es daher um den zweiten Kopplungsprozess (auf Gemeindeebene), der den politischen Entscheid auslöst. Da stellt sich insbesondere die Frage, ob es lokalen Politikunternehmer/innen gelingt, Mehrheiten auf kommunaler Ebene zu gewinnen, vgl. Herweg et al. (2015, S. 445). In einigen Fällen können sie sich vielleicht Mechanismen der *Diffusion* zunutze machen, um eine Policy einzuführen, vgl. Ziff. 2.2.7.

2.2.7. Exkurs: Diffusion

Unabhängig vom MSA spricht man in der Politikwissenschaft von «Diffusion», wenn eine Untersuchungseinheit, z.B. eine Gemeinde, sich an der Praxis in anderen Untersuchungseinheiten orientiert. Typischerweise übernimmt sie Politiken, Verfahren oder Auffassungen, die sich bei Nachbarn bereits bewährt haben. Ein klassischer Indikator dafür ist nach Jahn (2015, S. 259) die Verbundenheit über geographische Nähe und den räumlichen Kontakt zwischen politischen Einheiten. Dieses physische Merkmal allein reicht jedoch nicht aus, um eine Diffusion nachzuweisen, sondern «Diffusion ist charakterisiert durch Entscheidungen, die bedingt sind durch die unkoordinierte Interdependenz von Untersuchungseinheiten» (Jahn, 2015, S. 247) – und sie ist wohl auch deshalb schwer zu beobachten

Für die Diffusion ist also die Interdependenz wesentlich, und die *Interaktion* zwischen Untersuchungseinheiten ist gar eine Voraussetzung. «Je stärker die Abhängigkeit und die Zusammenarbeit, desto stärker wird der Effekt der Diffusion postuliert» (Sager et al., 2017, S. 217). Es braucht nach Jahn (2015, S. 253) aber auch eine zeitliche Komponente.²² Dabei kann Diffusion sowohl *horizontal* (zwischen Untersuchungseinheiten auf derselben Ebene, z.B. zwischen Kantonen) als *vertikal* (z.B. vom Kanton auf eine Gemeinde oder auch umgekehrt) erfolgen. Diese Arbeit untersucht speziell die horizontale Zusammenarbeit (mit Nachbargemeinden).

Jahn (2015, S. 255) nennt drei «gängige» Mechanismen zur Diffusion, nämlich Übernahme durch Wettbewerb, Lernen und Nachahmung. Für die vorliegende Arbeit ist es relevant, dass Diffusion auch im MSA eine Rolle spielen kann. Dies insbesondere im Lösungsstrom, wo beispielsweise die Fachstellen oder sonstige Spezialisten im Auftrag unterschiedlicher Untersuchungseinheiten sich über die Einführung einer Policy austauschen. Es ist in Anlehnung an Sager und Rielle (2013, S. 7) anzunehmen, dass professionelle Strukturen bei den Behörden diesen Austausch fördern können: «we expect program adoption if there is a professionally staffed administrative body specially entrusted with the policy».

²² Allerdings muss die Zeitverzögerung von Diffusion nach Jahn (2015, S. 268) genauer erfasst werden.

Eine Policy kann typischerweise übers Lernen diffundieren, wenn sie nach Einführung in einem Staat oder einer Gemeinde bei den Nachbarn als erfolgreich (oder auch erfolglos) wahrgenommen wird, sei es bezogen auf die praktische Wirkung oder etwa aufs Abschneiden der Verantwortlichen in späteren Wahlen. Ein Erfolg kann bei Nachbarn einen für die Diffusion letztlich entscheidenden Gesinnungswandel auslösen. Erfahrungen über Misserfolge können entsprechend zu «negativer» Diffusion führen.

Ein möglicher Indikator zur Erfassung von Diffusion ist die sogenannte S-Kurve. Sie bezeichnet den Zusammenhang zwischen Zeit und der Anzahl Länder bzw. Untersuchungseinheiten, die eine bestimmte Innovation übernehmen. Jahn (2015, S. 250) erklärt: «Die S-Form ergibt sich dadurch, dass im Fall von Politikdiffusion eine neue Politik zunächst nur von einem oder wenigen Ländern eingeführt wird. Diese Politik wird dann jedoch zunehmend von anderen Ländern adoptiert bis nur noch wenige Länder übrigbleiben, die die Innovation noch nicht eingeführt haben».

Jahn hält aber weiter fest, dass die S-Kurve kein hinreichender Beleg für Politikdiffusion ist. Vielmehr ist sie ein Indikator für *Policytransfer*. Auch ein drittes Konzept der Policy-Analyse, die *Konvergenz* (Annäherung), ist von der Diffusion abzugrenzen. Dabei gilt, «[eine] Tendenz zur Konvergenz kann durch Diffusion entstehen, muss dies jedoch keineswegs tun» (Jahn, 2015, S. 248).

2.3. Hypothesen zur Einführung von T30

2.3.1. Zentralität (Problemstrom)

H1: Städtische Gemeinden (BFS-Typ 1) führen T30 eher ein als andere

Definition: Unter städtischen Gemeinden werden die Kerngemeinden gemäss der Definition «Raum mit städtischem Charakter 2012» verstanden. Diese sind in der Übersichtstabelle im Anhang 1 zu den Gemeinden im Kanton SO als «RCS-Typ» Nr. 1 gekennzeichnet.

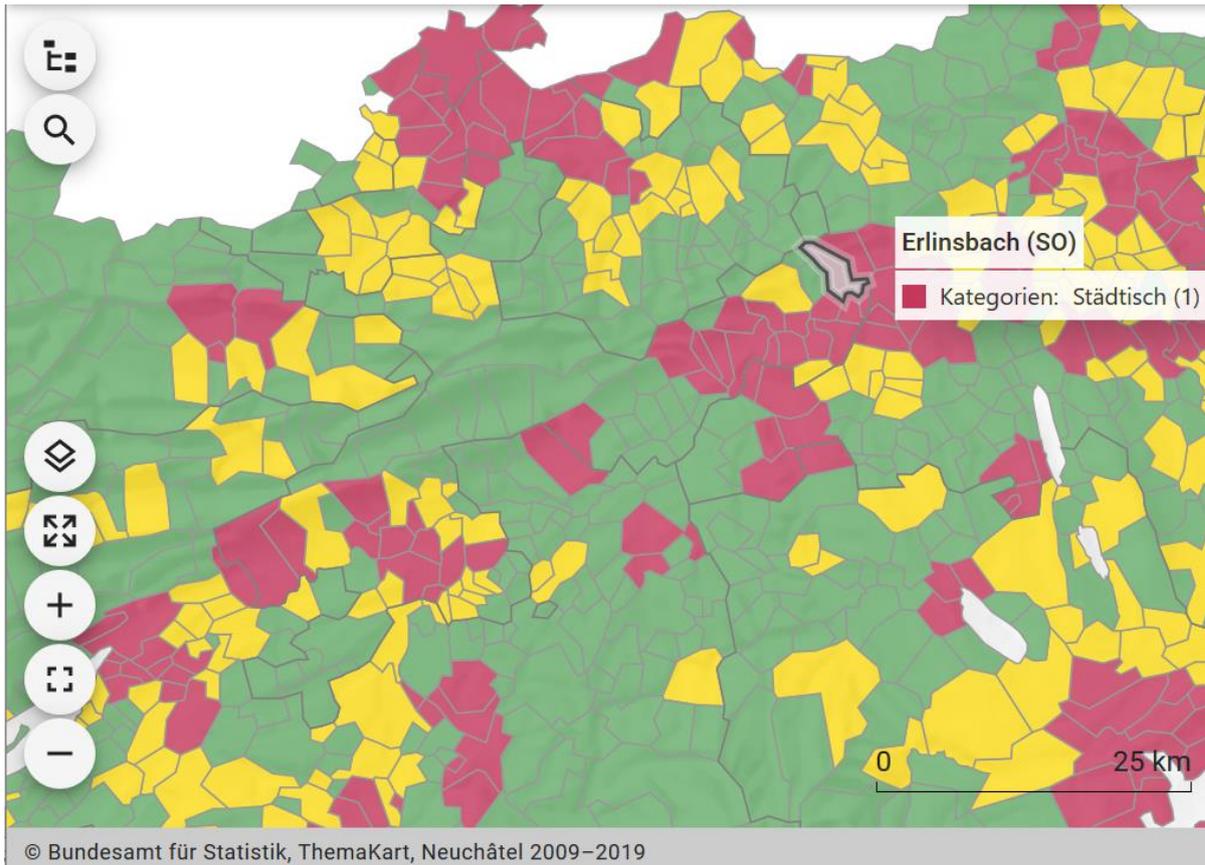
Datenquelle: BFS (2017).

Erwägungen: Städtische Gemeinden haben in der Regel ein grösseres Verkehrsaufkommen auf ihren Strassen als die ländlichen Gemeinden. Je mehr Verkehr, desto eher werden die Kriterien (Gefahr, Schutzbedürfnis, Verkehrsablauf, Umweltbelastung) für eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt. Entsprechend reift der Problemstrom gemäss MSA. Es ist deshalb anzunehmen, dass städtische Gemeinden eher T30 einführen als andere.

BFS (2014) hat eine dreistufige Gemeindetypologie entwickelt. Gemäss dem Bericht «Raum mit städtischem Charakter 2012» werden die Gemeinden auf der ersten Stufe jeweils einer von den drei Kategorien «städtisch», «periurban» und «ländlich» zugeordnet.²³ Zur Vereinfachung bezieht sich die Hypothese H1 nur auf die «städtischen» Gemeinden nach dieser Definition.

²³ Auf der zweiten und dritten Stufe differenziert das BFS zwischen 9 bzw. 25 Typen, vgl. BFS (2017, S. 11).

Abbildung 4: Räumliche Zuordnung der Gemeinden nach Stadt/Land-Typologie 2012.



Quelle: Statistischer Atlas BFS, Ausschnitt aus Themenkarte Stadt/Land-Typologie 2012 nach BFS (2014, S. 17)

Als «städtisch» bzw. zentral gelten die rot gefärbten Gemeinden in Abbildung 4. Diese sind im Anhang 1 als RSC-Typ 1 markiert. Darunter befinden sich im Kanton SO neben den Städten Grenchen, Olten und Solothurn auch weitere Gemeinden, die zum Hauptkern einer Agglomeration gehören, insbesondere Dornach im Norden (zu Basel) und Erlinsbach SO im Osten des Kantons (zu Aarau; in Abbildung 4 hervorgehoben). Hinzu kommen die Kerngemeinden ausserhalb von Agglomerationen. Dazu zählen Oensingen sowie vier Gemeinden um Schönenwerd herum. Es macht Sinn, diese zusammen mit den übrigen städtischen Gemeinden gemeinsam zu betrachten, denn gemessen am Verkehrsaufkommen weisen sie ähnliche Belastungen auf wie die Hauptkerne der Agglomerationen (Kanton Solothurn, 2015, S. 14-15).

2.3.2. Linkswähler (Prozessstrom)

H2: Gemeinden mit überdurchschnittlichen Linkswähleranteilen (>25.6 %) führen T30 eher ein

Definition: Unter Linkswähleranteil wird jeweils der Anteil an den Stimmen einer Gemeinde für die Listen der Parteien *SP und Grüne* bei den letzten Nationalratswahlen verstanden. Eine Gemeinde hat das Merkmal «Linkswähler», wenn der entsprechende Anteil in ihrem Stimmvolk überdurchschnittlich ist, d.h. über 25.6 % liegt.

Datenquelle: Ergebnisse (Parteistärke) einer Gemeinde bei den letzten Nationalratswahlen vor Beschluss über T30 oder bei den Nationalratswahlen 2015 (Staatskanzlei Kanton SO).

Erwägungen: Dass die politische Gesinnung für die Einführung von T30 relevant sein könnte, lässt sich damit begründen, dass T30 einerseits als Massnahme zum Schutz von Mensch und Umwelt und andererseits als Einschränkung der Freiheit im MIV verstanden werden kann. Beides wird typischerweise von den «linken» Parteien verteidigt und von den «rechten» (bürgerlichen) Parteien kritisiert. Es wird angenommen, dass die Wähler/innen sich am Gedankengut «ihrer» Partei orientieren und entsprechend verhalten, wenn es auf kommunaler Ebene um die Einführung von T30 geht. Hier kommt der Prozessstrom zur Geltung, weil die Entscheidungsträger mehr oder weniger bewusst einen hohen Linkswähleranteil als Volksmeinung zu Gunsten von T30 interpretieren und sich davon politisch leiten lassen.

Es gibt aber mindestens zwei Herausforderungen bei der Bestimmung des Linkswähleranteils:

- a) **Parteienlandschaft:** Es gibt keine exakte Grenze zwischen der politischen Linken und Rechten. Untersucht wird das Stimmverhalten bei Nationalratswahlen, wo überall im Kanton und bis auf wenige Ausnahmen (neben GLP und BDP nur kleinere Parteien) seit 1995 dieselben Parteien zur Wahl stehen. Dabei gelten die Sozialdemokratische Partei (SP; Listen Nr. 4, 5, 8, 9 und 12 der Nationalratswahlen 2015) und die Grüne Partei der Schweiz (Grüne; Listen Nr. 10 und 26) klar als «links» der Mitte politisierend, vgl. Parlamentarierrating von Hermann und Krähenbühl (NZZ, 2017). In der vorliegenden Arbeit sind nur diese Parteien als «links» zu verstehen. Die Parteistärke dieser Listen betrug 2015 im Kanton SO gemäss Angaben der Staatskanzlei insgesamt 25.6 %, was hier als «Linkswähleranteil» bezeichnet wird. Es ist zu untersuchen, inwiefern ein überdurchschnittlicher Linkswähleranteil die Einführung von T30 begünstigt.²⁴
- b) **Faktor Zeit:** Wann ist der relevante Zeitpunkt, um den Linkswähleranteil einer Gemeinde zu bestimmen? Wo ein Beschluss zur Einführung von T30 bereits vorliegt, soll die jüngste Nationalratswahl *vor* dem Beschluss massgebend sein. Wo noch *kein* Beschluss vorliegt, wird auf die Nationalratswahl 2015 zurückgegriffen.

2.3.3. Politische Gesinnung der Exekutive (Prozessstrom)

H3: Gemeinden mit einer links orientierten Exekutive führen T30 eher ein

Definition: Unter einer links orientierten Exekutive wird ein Gemeinderat/Stadtrat verstanden, der dominiert wird von politischem Gedankengut aus den «linken» Parteien, vgl. Ziff. 2.3.2.

Datenquelle: Umfrage (Selbstdeklaration).

Erwägungen: T30 scheint wie erwähnt primär ein Anliegen der «Linken» zu sein, vgl. Ziff. 2.3.2. Es ist zudem anzunehmen, dass die Exekutivmitglieder in ihrer Gemeinde relativ grosse Macht haben und diese ausüben, wenn sie können.

²⁴ Überdurchschnittlich ist hier auf den arithmetischen Mittelwert der Solothurner Gemeinden bezogen. Er wurde 2015 von 31 der 109 Gemeinden übertroffen; der Median liegt derweil bei 20.2 %. Dieser Unterschied lässt sich mit hohen Linkswähleranteilen in den Städten und umliegenden, bevölkerungsreichen Gemeinden erklären.

Die Mitglieder der Exekutive und deren Parteizugehörigkeit sind bekannt und relevant. Anstatt einer automatisierten Bestimmung anhand dieser Daten sollen jedoch die Gemeinden selber deklarieren, wie sie ihre Exekutive im politischen Links-Rechts-Schema einstufen, und zwar aus den folgenden Gründen:

- a) Fehlende Ortsparteien: In kleineren Gemeinden stehen bei Kommunalwahlen häufig nur zwei-drei Parteien für aktive und passive Stimmbürger/innen zur Auswahl. Daher schliessen sich Kandidatinnen und Kandidaten für die Exekutive oft einer Partei an, die sie bei nationalen Wahlen selber nicht wählen;
- b) Parteilose: Unter anderem wegen den fehlenden Ortsparteien sind in den Gemeinden zahlreiche Exekutivmitglieder parteilos. Deren politische Gesinnung lässt sich entsprechend nicht oder schlecht auf eine Partei reduzieren;
- c) Lokale Unabhängigkeit: Bei der Wahl von kommunalen Exekutivmitgliedern spielt die Parteizugehörigkeit oft eine untergeordnete Rolle. Vielmehr stehen spezifische Themen und persönliche Eigenschaften im Vordergrund. Ausserdem geniessen Lokalpolitiker/innen wohl eine gewisse «Narrenfreiheit» und können unabhängig von der zentralen Partei operieren, mitunter fallweise auch diametral entgegengesetzte Meinungen vertreten.

2.3.4. Fachstelle für Verkehrsfragen (Prozessstrom)

H4: Gemeinden mit einer eigenen Fachstelle für Verkehrsfragen führen T30 eher ein

Definition: Unter Fachstelle ist eine eigene Abteilung oder auch eine einzelne angestellte Person in der Verwaltung mit Verantwortung für Verkehrsfragen in der Gemeinde zu verstehen.

Datenquelle: Befragung (Selbstdeklaration).

Erwägungen: Es gibt eine administrative Hürde für die Einführung von T30 als Abweichung von den generellen Höchstgeschwindigkeiten nach Art. 4a VRV. Die zuständige Behörde muss die Abweichung nach Art. 108 Abs. 1 SSV anordnen. Das können nicht Privatpersonen tun. Es wird angenommen, dass dieser Prozess in einer Gemeinde im Normalfall über die zuständige Verwaltungsstelle läuft.

Wenn es eine eigene Fachstelle für Verkehrsfragen gibt, die auch sonst regelmässig Kontakt zu Verkehrsbehörden hat, senkt dieser Umstand vermutlich die administrative Hürde für T30. Fachstellen sind zwar grundsätzlich politisch neutral, aber Sager und Rielle (2013, S. 1) weisen darauf hin, dass sie dennoch einen politischen Akteur im Prozessstrom darstellen.

2.3.5. Kommission für Verkehrsfragen (Prozessstrom)

H5: Gemeinden mit einer eigenen Kommission für Verkehrsfragen führen T30 eher ein

Definition: Unter Kommission ist ein eigener politischer Ausschuss mit Verantwortung für Verkehrsfragen in der Gemeinde zu verstehen.

Datenquelle: Befragung (Selbstdeklaration).

Erwägungen: Die Erwägungen aus Ziff. 2.3.4 kommen auch in diesem Parallellfall zur Geltung. Neben der administrativen gibt es auch eine politische Hürde: Es wird angenommen, dass in den meisten Gemeinden der Beschluss zur Einführung von T30 politisch zu fällen ist. Sager und Rielle (2013, S. 2) erklären, dass eine Exekutive (mit ihren Fachstellen) eben selten allein Policy-Instrumente einführt, sondern die neuen Instrumente gehen meistens aus politischen Auseinandersetzungen hervor.

Ferner wird angenommen, dass eine Kommission das politische Geschäft vorbereitet. Gemeinden, die eine eigene Kommission für Verkehrsfragen eingesetzt haben, verfügen über ein Forum, das sich regelmässig mit der Thematik auseinandersetzt, was vermutlich die Hürde für T30 senkt und die Wahrscheinlichkeit für politische Diffusion erhöht, vgl. Ziff. 2.2.7.

2.3.6. Politikunternehmer/innen (Prozessstrom)

H6: Gemeinden mit monothematischen Verkehrspolitiker/innen für T30 führen T30 eher ein

Definition: Monothematische Verkehrspolitiker/innen sind «Politikunternehmer/innen» (siehe Ziff. 2.2.1, 2.2.2 und 2.2.3), die sich speziell für ein Thema engagieren, wie z.B. die Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf Strassen.

Datenquelle: Befragung (Selbstdeklaration).

Erwägungen: Die Politikunternehmer/innen sind oft politisch unabhängige Privatpersonen, die in Erscheinung treten, um für ein spezifisches Anliegen zu werben, in diesem Fall betreffend den Verkehr innerorts. Typischerweise gelangen sie mit Petitionen an Bevölkerung, Behörden und Politiker, oder sie stellen direkt Anträge an Gemeindeversammlungen. Es kommt auch vor, dass monothematische Verkehrspolitiker/innen eine Volksinitiative lancieren, sich in ein politisches Gremium wählen lassen oder gar eine eigene politische Partei gründen.²⁵

Die erfolgreichen Politikunternehmer/innen haben typischerweise einen Expertenstatus, vertreten eine Interessengemeinschaft, oder sie verfügen selber über Entscheidungskompetenz. Weitere unbestrittene Erfolgskriterien für diese Schlüsselpersonen sind eine gute politische Vernetzung oder gutes Verhandlungsgeschick sowie Beharrlichkeit. Solche Politikunternehmer/innen können starken politischen Druck entwickeln und somit z.B. T30 entscheidend zur Einführung verhelfen – oder auch blockieren. Sie werden dem Prozessstrom zugeordnet.

2.3.7. Nachbargemeinde (Lösungsstrom)

H7: Gemeinden, die eine Nachbargemeinde mit T30 haben, führen auch selber T30 eher ein

Definition: Unter Nachbargemeinde wird eine geografisch angrenzende Gemeinde verstanden.

²⁵ Ein aktuelles Beispiel mit einer neuen „Anti-Maut-Partei“ findet sich in Norwegen (The Independent, 2019).

Datenquelle: Befragung (Selbstdeklaration).

Erwägungen: Es ist anzunehmen, dass Gemeinden über die Grenzen nach Erfahrungen schauen, wenn es darum geht, eine neue Massnahme einzuführen, und zwar am ehesten bei den direkten Nachbarn. Wer T30 aus einer Nachbargemeinde kennt, hat höchstwahrscheinlich auch regelmässig eigene Erfahrungen mit dem System sammeln können, was psychologisch eine Rolle spielt. Wer aber kein solches Regime kennt, hat vermutlich eher Hemmungen, es einzuführen, oder kommt erst gar nicht auf die Idee. In diesem Zusammenhang lässt sich wohl von einem (fehlenden) «Diffusionseffekt» sprechen, vgl. Ziff. 2.2.7.

Bei der Befragung wird «Nachbargemeinde» nicht definiert. Es gibt vielleicht stellenweise direkt angrenzende Gemeinden, die wegen physischen Barrieren (etwa durch ein Gebirge oder einen Fluss ohne Strassenverbindung) nicht als solche wahrgenommen werden. Diese sind dann für die Hypothese kaum relevant. Umgekehrt kann es vielleicht eine Gemeinde geben, die auf der Karte keine direkte Grenze hat, aber z.B. dank einer schnellen Strassenverbindung oder wegen einer interkommunalen Zusammenarbeit trotzdem als Nachbargemeinde wahrgenommen wird. Dann darf sie auch als solche zählen. Diese Unschärfe wird hier zugelassen.

2.3.8. Spezifisches Problem (Problemstrom)

H8: Gemeinden führen T30 nicht ohne ein spezifisches Problem (Auslöser) ein

Definition: Ein spezifisches Problem bezieht sich konkret auf eine Strasse bzw. auf einen Strassenabschnitt oder auf ein Quartier einer Gemeinde, wo T30 als Lösung vorgeschlagen wird.

Datenquelle: Befragung (Selbstdeklaration).

Erwägungen: T30 ist eine Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit und muss folglich mindestens eine der vier in Art. 108 Abs. 2 SSV genannten Voraussetzungen erfüllen. Zudem ist ein Gutachten nach Abs. 4 (gestützt auf Art. 32 Abs. 3 SVG) erforderlich. Diese Hürden implizieren ein spezifisches, lokales Problem.

Bei der Beurteilung, was als spezifisches Problem gilt, gibt es allerdings einen Interpretationsspielraum: Wo die eine Gemeinde z.B. Lärm als ein solches beurteilt, stuft vielleicht die nächste Gemeinde dies als generelles Problem ein und beantwortet die entsprechende Frage anders.

3. Forschungsdesign

3.1. Befragung: vergleichende Untersuchung der Gemeinden

3.1.1. Ideen hinter der Befragung

Wie lässt sich empirisch belegen, welche Faktoren diejenigen Gemeinden verbinden, die T30 eingeführt haben? Und wie lässt sich aufzeigen bzw. voraussagen, wo sich T30 durchsetzt? Es sind zwar einige relevante Daten und Statistiken verfügbar, insbesondere zu räumlichen und demografischen Faktoren, vgl. Tabelle 5 unter Ziff. 3.3, aber um alle Hypothesen von Ziff. 2.3 testen zu können, braucht es weitere Daten. Mittels einer gezielten Befragung sollen die Datenlücken gefüllt werden.

Vor diesem Hintergrund hat der Autor insgesamt 22 Fragen formuliert und alle 109 Einwohnergemeinden (Gemeindekanzleien) des Kantons SO gebeten, an der Umfrage teilzunehmen, siehe Anhang 2. Einige Fragen gehen über die Hypothesen aus Ziff. 2.3 hinaus. Sie dienen einerseits als Kontrolle und andererseits, um Zusammenhänge besser oder differenzierter zu verstehen. Die Ergebnisse werden im Kapitel 4 vorgestellt.

3.1.2. Stärken der Befragung

Die Befragung lässt sich über eine bewährte Internetplattform²⁶ online abwickeln und besticht durch ihre Einfachheit, Quantifizierbarkeit, Überprüfbarkeit und Benutzerfreundlichkeit.

- *Einfach*: Die Fragen sind meistens «eindimensional» und in den einfachsten Fällen mit «ja» oder «nein» zu beantworten. Die Antwortalternativen sind vorgegeben, in der Regel mit der Möglichkeit, allenfalls fehlende Antworten und Bemerkungen in einem eigenen Text-Feld einzutragen.
- *Quantifizierbar*: Die Fragenstruktur und die elektronische Behandlung helfen, eine Vielzahl an Auswertungen auf einfache Art und in kurzer Zeit durchzuführen. Ausserdem lassen sich Daten finden, die sonst schwer zu erheben sind, z.B. die Frage nach der politischen Ausrichtung einer Exekutive mit parteilosen Mitgliedern, vgl. Ziff. 2.3.3.
- *Überprüfbar*: Die Internetplattform liefert Rückschlüsse über die Absenderadresse von jeder Antwort. Das System bietet durch den Versand von individuellen Links an die Teilnehmenden auch Gewähr, dass sie jeweils nur einmal teilnehmen können.
- *Benutzerfreundlich*: Die Teilnehmenden werden durch den Fragenkatalog geführt. Sie überspringen dank Logik-Funktionen automatisch alle für sie nicht relevanten Fragen. Einige wichtige Fragen sind als «Pflichtfelder» definiert und können nicht übersprungen werden. Man kann aber die Umfrage verlassen und zu einem späteren Zeitpunkt weiterfahren. Das Ausfüllen der Umfrage nimmt im Durchschnitt nur 6 Minuten in Anspruch.²⁷

²⁶ In diesem Fall «SurveyMonkey» (www.surveymonkey.com).

²⁷ Die Internetplattform SurveyMonkey hatte die Dauer im Voraus berechnet. Sie lag damit richtig, vgl. Ziff. 4.1.

3.1.3. Schwächen der Befragung

Es gibt auch die «Kehrseite der Medaille». So ist die Befragung nicht vollkommen, und einige Stärken der Methode implizieren gleichzeitig Eigenschaften, die problematisch sind:

- *Vereinfachungen*: Für jede Frage können die Teilnehmenden unter den vorgegebenen Alternativen die passende(n) Antwort(en) auswählen. So ist die Auswertung einfacher, und man erhält tendenziell eine höhere Signifikanz. Es ist jedoch nicht auszuschliessen, dass relevante Antwortalternativen fehlen. Wenn Teilnehmende eine Antwort vermissen und eine vorgegebene Alternative wählen, die nicht der Realität entspricht, ergibt sich womöglich ein verzerrtes Bild. Etwas Abhilfe können hier die Kommentarfelder schaffen.
- *Unvollständigkeit*: Es ist nicht anzunehmen, dass alle eingeladenen Gemeinden an einer solchen Befragung teilnehmen. Unvollständige Datensätze stellen für die Empirie bzw. für die Analyse ein Problem dar: Je mehr «Ausfälle», desto weniger statistisch signifikant und brauchbar sind die Ergebnisse. Um dieser Gefahr entgegenzuwirken wird nach 14 Tagen automatisch ein Reminder per Mail versendet. Gemeinden, die dann immer noch im Verzug sind, erhalten nach weiteren 14 Tagen nochmals eine Erinnerung (manuell mit einem standardisierten Brief).
- *Selbstdeklaration*: Die Angaben in einer Befragung sind jeweils eine Selbstdeklaration. Nicht alle Antworten können überprüft werden. Es gibt zudem auch Fragen mit einem wesentlichen Ermessensspielraum, weil keine eindeutige Definition vorliegt, z.B. für die politische Ausrichtung einer Exekutive.
- *Tippfehler*: Zu guter Letzt seien die manuellen Fehler erwähnt, die es beim Eintippen oder Anklicken der Antworten geben kann. Mit einfachen Plausibilitätstests kann der Autor die Antworten validieren und sie dank der eindeutigen Absendergemeinde von ihr selbst überprüfen und gegebenenfalls korrigieren lassen.

3.1.4. Auswahl der Fragen

Die Fragen wurden gewählt und formuliert, um möglichst direkt Antworten liefern zu können für den Test der Hypothesen aus Ziff. 2.3. Unter Ziff. 3.2 sind die Fragen in Gruppen aufgezählt und kurz erläutert.

3.2. Erläuterung der Umfrage

3.2.1. Hintergrundinformation (Fragen 1-5 und 16)

Die Fragen 1-5 und 16 dienen als Hintergrundinformation bezogen auf die Einführung von T30:

- 1) Welche Einwohnergemeinde («Gemeinde») vertreten Sie?
- 2) Gibt es in Ihrer Gemeinde eine eigene Fachstelle der Verwaltung zu Verkehrsthemen?
- 3) Gibt es in Ihrer Gemeinde eine eigene politische Kommission zu Verkehrsthemen?

- 4) Gibt es in einer Nachbargemeinde T30 auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen)?
- 5) Gibt es in einer Nachbargemeinde T30 auf verkehrsorientierten Strassen (Hauptstrassen)?

Mit Frage 1 lassen sich die Ergebnisse pro Gemeinde auswerten und zum Test der Hypothesen H1-H2 (siehe Ziff. 2.3) jeweils mit deren geografischen und demografischen Daten verknüpfen. Die Fragen 2-5 dienen speziell dem Test der Hypothesen H3, H4 und H7.

Ebenfalls zur Hintergrundinfo ist Frage Nr. 16 zu zählen, wo die Gemeinden nach ihrer eigenen Einschätzung angeben sollen, inwiefern die Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 2 SSV für eine Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit – entsprechend den Buchstaben a bis d – erfüllt sind:

- 16) Welche Gründe sprechen heute in Ihrer Gemeinde für Tempo 30? Bitte geben Sie jeweils für jeden Punkt an, inwiefern er vollständig, eher, eher nicht oder bestimmt nicht zutrifft.
 - a. Sicherheit: eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben
 - b. Besonderes Schutzbedürfnis: bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes
 - c. Verkehrsfluss: auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung kann der Verkehrsablauf verbessert werden
 - d. Umwelt: eine übermässige Umweltbelastung im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung (Lärm, Schadstoffe) kann vermindert werden
 - e. Sonstiges (z.B. Aufwertung des öffentlichen Raumes, Innenverdichtung) - bitte angeben

3.2.2. T30 eingeführt (Fragen 6-7 und 10-11)

In der nächsten Gruppe von Fragen geht es um Einführung von T30 in der eigenen Gemeinde, einerseits auf *siedlungsorientierten* Strassen, (neben den untenstehenden Fragen 6-7 auch 8-9 unter Ziff. 3.2.3), und andererseits auf *verkehrsorientierten* Strassen (Fragen 10-11 und 12-13, unter Ziff. 3.2.3). Die Fragen 7-9 bzw. 11-13 gehen jeweils nur an diejenigen Gemeinden, die Frage 6 bzw. 10 mit «ja» beantworten:

- 6) Gibt es in Ihrer Gemeinde T30 auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen)?
- 7) In welchem Jahr wurde in Ihrer Gemeinde T30 erstmals für siedlungsorientierte Strassen (Quartierstrassen) verbindlich beschlossen?
- 10) Gibt es in Ihrer Gemeinde T30 auf verkehrsorientierten Strassen (Hauptstrassen)?

- 11) In welchem Jahr wurde in Ihrer Gemeinde T30 erstmals für eine verkehrsorientierte Strasse (Hauptstrasse) verbindlich beschlossen?

3.2.3. Auslöser für T30 (Fragen 8-9 und 12-13)

Die untenstehenden Fragen 8-9 und 12-13 gehen nur an jene Gemeinden, die Frage 6 bzw. Frage 10 mit «ja» beantworten, vgl. Ziff. 3.2.2. Die Fragen 8 und 12 sind dabei auf den Test der Hypothese H8 von Ziff. 2.3, die Fragen 9 und 13 auf die Hypothese H3 ausgerichtet:

- 8) Gab es in Ihrer Gemeinde einen bestimmten Auslöser für die Einführung von T30 auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen)?
- 9) War die Exekutive Ihrer Gemeinde zum Zeitpunkt des Entscheids für T30 auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen) insgesamt politisch eher links oder eher rechts orientiert?
- 12) Gab es in Ihrer Gemeinde einen bestimmten Auslöser für die Einführung von T30 auf einer verkehrsorientierten Strasse (Hauptstrasse)?
- 13) War die Exekutive Ihrer Gemeinde zum Zeitpunkt des Entscheids für T30 auf einer verkehrsorientierten Strasse (Hauptstrasse) insgesamt politisch eher links oder eher rechts orientiert?

3.2.4. Politische Vorstösse (Fragen 14-15 und 17-19)

Die Fragen 14 und 15 betreffen Politikunternehmer/innen und somit die Hypothese H6 gemäss Ziff. 2.3:

- 14) Kennen Sie in Ihrer Gemeinde «monothematische Verkehrspolitiker/innen» (Einzelpersonen), die sich in der Öffentlichkeit speziell *für* T30 engagieren?
- 15) Kennen Sie in Ihrer Gemeinde «monothematische Verkehrspolitiker/innen» (Einzelpersonen), die sich in der Öffentlichkeit speziell *gegen* T30 engagieren?

In den Fragen 17-19 wird ergänzend danach gefragt, inwiefern ein Engagement für (oder gegen) T30 auch in politische Vorstösse gemündet ist und was die Gemeinde daraus gemacht hat:

- 17) Hat es in Ihrer Gemeinde offizielle politische Vorstösse (Initiativen, Petitionen, Motionen etc.) zur Einführung von T30 gegeben [mehrere Antworten möglich]?
- 18) Ist in Ihrer Gemeinde derzeit ein Begehren bekannt und offen für eine neue Einführung von T30 auf einer Kantonsstrasse (Hauptverkehrsstrasse gemäss VSS-Norm)?
- 19) Hat es in Ihrer Gemeinde offizielle politische Vorstösse (Initiativen, Petitionen, Motionen etc.) gegeben, T30 *aufzuheben* [mehrere Antworten möglich]?

Die Antworten hier können ein weiteres Stimmungsbild bzw. Hinweise vermitteln, in welchen Gemeinden demnächst mit politischen und fachlichen Auseinandersetzungen hinsichtlich T30 zu rechnen ist.

3.2.5. Politischer Wandel hinsichtlich T30 (Fragen 20-22)

Bei Frage 20 sollen die Gemeinden einschätzen, inwiefern sich zu diesem Thema die lokale öffentliche Meinung in den letzten Jahren verändert hat:

- 20) Hat sich in Ihrer Gemeinde die grundsätzliche Haltung bezüglich der Einführung von T30 in den letzten Jahren gewandelt?

Wer angibt, dass die Haltung heute mehr *für* T30 ist, geht zu Frage 21, während jene, deren Haltung heute mehr *gegen* T30 ist, stattdessen die Frage 22 beantwortet. In diesen Fragen geht es jeweils um die Begründung der Gemeinde selbst für den Wandel:

- 21) Welche Ursachen sehen Sie für den Wandel zu Gunsten von T30 in Ihrer Gemeinde [mehrere Antworten möglich]?
- 22) Welche Ursachen sehen Sie für den Wandel gegen T30 in Ihrer Gemeinde [mehrere Antworten möglich]?

Neben der Möglichkeit, eine eigene Antwort in Prosa zu schreiben, können die Teilnehmenden hier jeweils zwischen den folgenden vorgeschlagenen Antworten auswählen: Verkehrsentwicklung, Ereignis, Gerichtsurteil, Wechsel in der Exekutive und politische Initiative. Die entsprechenden Antworten können auch ergänzende Hinweise zur Hypothese H8 liefern.

3.3. Operationalisierte Faktoren: Messung und Quellen

Die untenstehende Tabelle 5 listet die einzelnen, im Rahmen dieser Arbeit untersuchten Variablen mit deren Messung und Quellenangaben auf. Die Nummerierung bezieht sich auf eine Klassifizierung als abhängige Variable (A1), erklärende Variable zu den Hypothesen (E1-E8) oder zusätzliche Variable (Z1-Z9) zur Unterstützung der Auswertung und Reflexion.

Die Forschungsfrage zielt zwar auf die gemeinsamen Faktoren für jene Gemeinden, die T30 einführen, vgl. Ziff. 5.3.2. Der Vollständigkeit halber – und inspiriert von Sager und Rielle (2013) – soll die Operationalisierung jedoch auch die umgekehrten Fälle abdecken, d.h. jene Gemeinden die T30 noch *nicht* eingeführt haben, und untersuchen, was diese gemeinsam haben, siehe dazu Ziff. 5.3.3.

Tabelle 5: Operationalisierte Faktoren sowie deren Messung und Quellen.

<i>Nr.</i>	<i>Variable</i>	<i>Bezug MSA</i>	<i>Messung</i>	<i>Quelle</i>
A1	T30 eingeführt (ET)	Outcome	Selbsteinschätzung Gemeinde	Befragung (Frage 6/10)
E1	Zentralität, städtische Gemeinde (ZS)	Problem- Strom	Gemeindetypologie	BFS (2017)
E2	Linkswähleranteil (LW)	Prozess- Strom	Stimmanteile in Ge- meinde für SP + Grüne bei letzten NR-Wahlen vor Beschluss T30	Kanton Solothurn, Staatskanzlei (Ergebnisse Wahlen)
E3	Politische Orientie- rung Exekutive (EX)	Prozess- Strom	Selbsteinschätzung Gemeinde	Befragung (Frage 9/12)
E4	Fachstelle für Ver- kehrsfragen (FS)	Prozess- strom	Selbsteinschätzung Gemeinde	Befragung (Frage 2)
E5	Kommission für Ver- kehrsfragen (KO)	Prozess- strom	Selbsteinschätzung Gemeinde	Befragung (Frage 3)
E6	Politikunternehmer/ innen für T30 (PU)	Prozess- strom	Selbsteinschätzung Gemeinde	Befragung (Frage 14)
E7	Nachbargemeinde mit T30 (NB)	Lösungs- strom	Selbsteinschätzung Gemeinde	Befragung (Frage 4/5)
E8	Auslöser T30 (AU)	Problem- strom	Selbsteinschätzung Gemeinde	Befragung (Frage 8/11)
Z1	Beschluss T30 spät (nach 2010; SB)	Problem- strom	Selbsteinschätzung Gemeinde	Befragung (Frage 7/10)
Z2	Problem/Begrün- dung T30 (PB)	Problem- strom	Selbsteinschätzung Gemeinde	Befragung (Frage 16)
Z3	Politikunternehmer/ innen gegen T30 (PC)	Prozess- strom	Selbsteinschätzung Gemeinde	Befragung (Frage 15)
Z4	Pol. Vorstoss/Initia- tive pro T30 (IP)	Prozess- strom	Selbsteinschätzung Gemeinde	Befragung (Frage 17)
Z5	Begehren T30 Kan- tonsstrasse offen (IK)	Problem- strom	Selbsteinschätzung Gemeinde	Befragung (Frage 18)
Z6	Pol. Vorstoss/Initia- tive contra T30 (IC)	Prozess- strom	Selbsteinschätzung Gemeinde	Befragung (Frage 19)
Z7	Gesinnungswandel für T30 (GW)	Prozess- strom	Selbsteinschätzung Gemeinde	Befragung (Frage 20)
Z8	Begründung Gesin- nungswandel (BG)	Prozess- strom	Selbsteinschätzung Gemeinde	Befragung (Frage 21/22)
Z9	T30 vom Kanton ver- fügt (KT)	Outcome	Verfügungen Kanton	Liste Kanton SO (An- hang 5)

4. Befunde

4.1. Umfrage: Durchführung und Rücklauf

Die Umfrage wurde am 23. Juli 2019 ausgelöst. Die ursprüngliche Frist zur Beantwortung war der 15. August 2019, aber angesichts der Tatsache, dass die Umfrage in einer Periode mit viel Ferienabwesenheit fiel, und aufgrund des bis dahin relativ bescheidenen Rücklaufs – 36 von 109 eingeladenen Gemeinden hatten geantwortet – wurde die Frist verlängert. Nach einer Erinnerung haben insgesamt 79 Gemeinden die Fragen bis zum 7. September 2019 beantwortet (76 davon vollständig), was eine Rücklaufquote von 72.5 % bedeutet. Anschliessend wurde die Umfrage auf der Internetplattform geschlossen. Allfällige spätere Antworten konnten nicht mehr erfasst oder berücksichtigt werden. Der durchschnittliche Zeitaufwand fürs Ausfüllen lag wie prognostiziert bei knapp 6 Minuten. Neben den Pflichtfeldern haben einige Gemeinden auch die Kommentarfelder genutzt. So sind insgesamt mehr als 70 zusätzliche Bemerkungen zu verschiedenen Fragen eingegangen.

Die vollständigen Ergebnisse zu den einzelnen Fragen sind im Anhang 3 zu finden. Sie werden gruppenweise unter Ziff. 4.2 erläutert.

4.2. Umfrage: Ergebnisse

4.2.1. Hintergrundinfo (Fragen 1-5 und 16)

Nur etwa ein Viertel der Gemeinden (19 von 79) gibt an, eine eigene *Fachstelle* für Verkehrsfragen zu haben. Dieser bescheidene Anteil ist wohl auf generell einfachen Strukturen in der Verwaltung zurückzuführen, zumal etwa die Hälfte der Gemeinden im Kanton SO eine relativ geringe Bevölkerungszahl von weniger als 1'500 hat. Denkbar ist, dass einige Gemeinden eine Fachstelle mit einer oder mehreren Nachbargemeinden teilen, ohne dass dies hier erfasst wurde.

Im Vergleich zu den Fachstellen sind es etwas mehr Gemeinden, 32 von 79 (40.5 %), die eine eigene politische *Kommission* zu den Verkehrsthemen haben, siehe Abbildung 6.

Abbildung 6: Auswertung der Frage 3 nach politischer Kommission für Verkehrsfragen.

Q3 Gibt es in Ihrer Gemeinde eine eigene politische Kommission zu Verkehrsthemen?

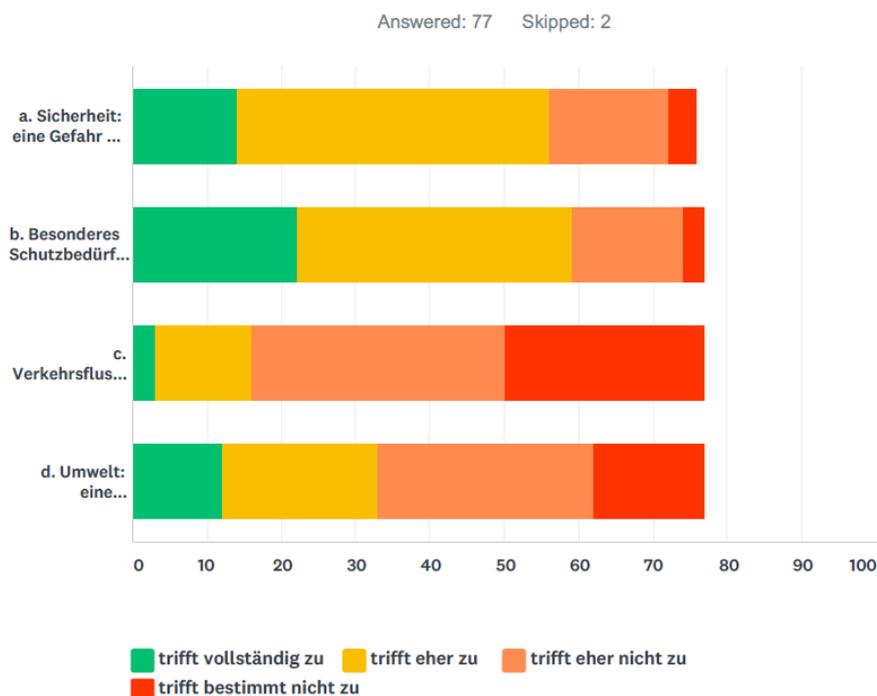


Ähnlich wie bei den Fachstellen handelt es sich bei $\frac{3}{4}$ von den Gemeinden mit einer eigenen politischen Kommission um relativ grosse Solothurner Gemeinden mit einer Bevölkerung von über 1'500. 16 von den 19 Gemeinden mit einer Fachstelle haben übrigens auch eine politische Kommission, was wohl ebenfalls mit der Einwohnerzahl korreliert.

Zur Hintergrundinfo gehört auch die Frage, inwiefern die vier Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 2 SSV für eine Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erfüllt sind. 77 Gemeinden haben ihre Situation eingeschätzt. Die Antworten sind in Abbildung 7 dargestellt.

Abbildung 7: Auswertung der Frage 16 nach Voraussetzungen für T30.

**Q16 Welche Gründe sprechen heute in Ihrer Gemeinde für Tempo 30?
Bitte geben Sie jeweils für jeden Punkt an, inwiefern er vollständig, eher,
eher nicht oder bestimmt nicht zutrifft.**



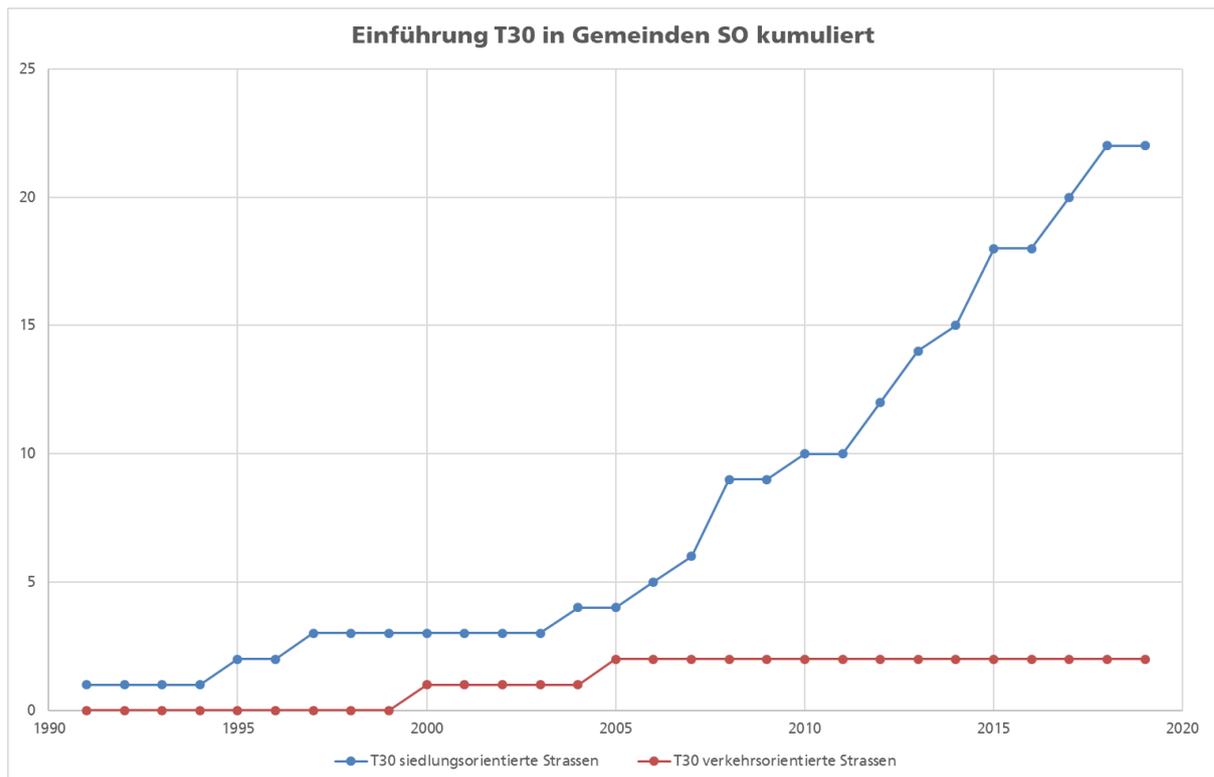
Während der Verkehrsfluss bzw. dessen Verbesserung nur in 3 (3.9 %) dieser 77 Gemeinden sicher als Voraussetzung genügen würde, ist die Umweltsituation in 12 (15.6 %), die generelle Sicherheit in 14 (18.4 %) und ein spezielles Schutzbedürfnis sogar in 22 (28.6 %) Gemeinden bestimmt ein Grund für T30. Zusammen mit den Gemeinden, auf die es «eher zutrifft», scheinen die beiden letztgenannten Punkte immerhin für mehr als die Hälfte der Gemeinden ein Problem darzustellen. Der Anteil von den Gemeinden, auf deren Strassen ein Kriterium jeweils nicht oder bestimmt *nicht* zutrifft, fällt natürlich «komplementär» aus, siehe Abbildung 7.

Insbesondere für die Diffusionsfrage (siehe dazu Ziff. 2.2.7) von Interesse sind auch die Fragen 4 und 5 betreffend Nachbargemeinden. Es wird bestätigt, dass T30 auf siedlungsorientierten Strassen bzw. Quartierstrassen verbreitet ist. 59 von 79 Gemeinden (74.7 %) können gemäss der Umfrage diesbezüglich auf Erfahrungen der Nachbargemeinden zurückgreifen. Dafür geben nur 8 Gemeinden (10.1 %) an, dass sie Nachbarn mit T30 auf verkehrsorientierten Strassen bzw. Hauptstrassen haben.

4.2.2. T30 eingeführt (Fragen 6-7 und 10-11)

Die Erfahrungen in der jeweils eigenen Gemeinde auf verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen stehen in einem ähnlichen Verhältnis wie jene aus den Nachbargemeinden, d.h. ungefähr 1:10, vgl. Ziff. 4.2.1. Von den 79 befragten Gemeinden haben 26 (32.9 %) den Angaben zu Folge T30 auf ihren eigenen siedlungsorientierten Strassen bzw. Quartierstrassen eingeführt, und bloss zwei (2.5 %) haben dies auf verkehrsorientierten Strassen.²⁸

Abbildung 8: Histogramm zur Einführung von T30 in Gemeinden des Kantons SO.



Diese Gemeinden wurden jeweils noch gefragt, in welchem Jahr sie T30 erstmals verbindlich beschlossen. Die Ergebnisse sind im Histogramm der Abbildung 8 dargestellt und zeigen eine Häufung dieser Beschlüsse in den letzten rund zehn Jahren. Die Stichprobe ist zwar relativ klein, aber ein Trend der Zunahme lässt sich klar daraus interpretieren.

4.2.3. Auslöser für T30 (Fragen 8-9 und 12-13)

Die Gemeinden mit T30 wurden zusätzlich gefragt, inwiefern es für den jeweiligen Beschluss einen bestimmten Auslöser gab. In Abbildung 9 ist die Verteilung der Antworten hinsichtlich Quartierstrassen dargestellt. Diese stimmt gut mit Frage 16 zur Einschätzung der Probleme überein, vgl. Ziff. 4.2.1.

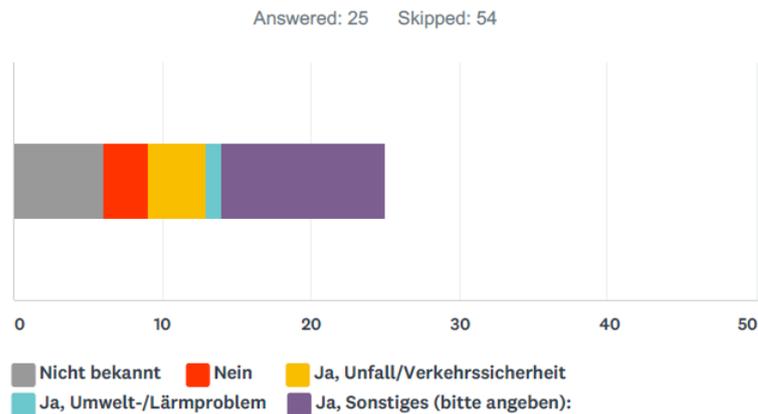
Während die zwei betroffenen Gemeinden mit T30 auf verkehrsorientierten Strassen je einmal Unfall/Verkehrssicherheit und einmal den Schutz der Schülerinnen und Schüler als Auslöser

²⁸ Es hat sich anhand der Daten vom Kanton (Liste im Anhang 5) herausgestellt, dass drei Gemeinden in der Umfrage ihre Begegnungszonen nicht als T30 deklarieren. Diese werden hier als Gemeinden ohne T30 behandelt. Umgekehrt hat 1 Gemeinde nur eine befristete Verfügung für T30, zählt sich aber zu den T30-Gemeinden.

angaben, nennen 16 von 25 Gemeinden (64 %) einen Auslöser für T30 auf siedlungsorientierten Strassen. Davon hatten die meisten mit Unfällen/Verkehrssicherheit und Schulen zu tun, und in mindestens drei Fällen mit Umwelt-/Lärmproblemen. Nur drei Gemeinden (12 %) geben an, dass sie keinen bestimmten Auslöser hatten, und sechs weitere wissen es nicht.

Abbildung 9: Auswertung der Frage 8 nach Auslöser für T30 auf Quartierstrassen.

Q8 Gab es in Ihrer Gemeinde einen bestimmten Auslöser für die Einführung von Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen)?



Anschliessend wurden die Gemeinden mit T30 noch gefragt, inwiefern ihre jeweilige Exekutive zum Zeitpunkt des T30-Entscheidunges sich politisch eher links oder rechts orientierte, vgl. Ziff. 2.3.3. Da die Entscheidung zum Teil Jahrzehnte zurückliegen, ist es in vielen Fällen schwer, diese Frage zu beantworten. So konnten z.B. die beiden Gemeinden mit T30 auf verkehrsorientierten Strassen nicht (mehr) einschätzen, wie die politische Gesinnung ihrer Exekutive damals ausgerichtet war.

Abbildung 10: Auswertung der Frage 9 nach politischer Gesinnung der Exekutive.

Q9 War die Exekutive Ihrer Gemeinde zum Zeitpunkt des Entscheids für Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen) insgesamt politisch eher links oder eher rechts orientiert?

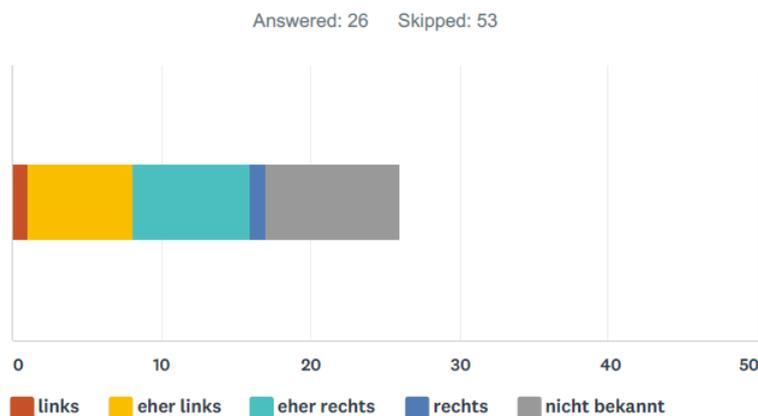


Abbildung 10 zeigt, dass von den 26 befragten Gemeinden mit T30 auf siedlungsorientierten Strassen auch deren 9 (34.6 %) nicht (mehr) eine Antwort geben können. Weitere 9 geben eine

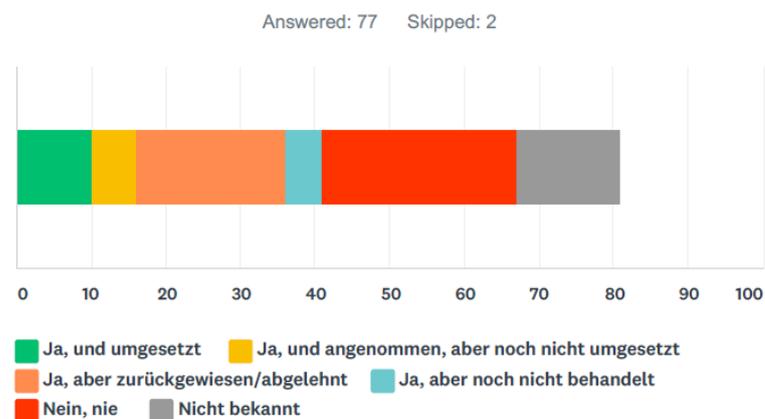
eher rechts orientierte Exekutive an, eine davon klar, und 8 Gemeinden hatten eine eher links orientierte Exekutive, eine davon klar links. Diese Verteilung ist trotz der Hypothese H3 plausibel, denn relativ wenige Gemeinden im Kanton SO wählen «links», vgl. Ziff. 2.3.2.

4.2.4. Politische Vorstösse (Fragen 14-15 und 17-19)

Da es sich bei T30 um eine Abweichung von der generellen Höchstgeschwindigkeit handelt, braucht es auf der lokalen Ebene in der Regel einen politischen Vorstoss, um das neue Regime einzuführen. Daher ging die Frage an alle Teilnehmenden, inwiefern sie Kenntnis haben von solchen Vorstössen in ihrer Gemeinde. Mehrere Antworten pro Gemeinde sind möglich. 14 von 77 Gemeinden geben an, dass sie es nicht wissen. Demgegenüber stehen mindestens 10 bzw. 13.0 % der Gemeinden, wo politische Vorstösse zur *Einführung* von T30 schon umgesetzt sind. Weiter haben 6 (7.8 %) Gemeinden solche Vorstösse angenommen, aber noch nicht umgesetzt, 20 (26.0 %) Gemeinden haben Vorstösse zurückgewiesen/abgelehnt, und in 5 Gemeinden (6.5 %) sind Vorstösse zur Einführung von T30 noch hängig. Die Ergebnisse sind in Abbildung 11 dargestellt.

Abbildung 11: Auswertung der Frage 17 nach politischen Vorstössen für T30.

Q17 Hat es in Ihrer Gemeinde offizielle politische Vorstösse (Initiativen, Petitionen, Motionen etc.) zur Einführung von Tempo 30 gegeben [mehrere Antworten möglich]?

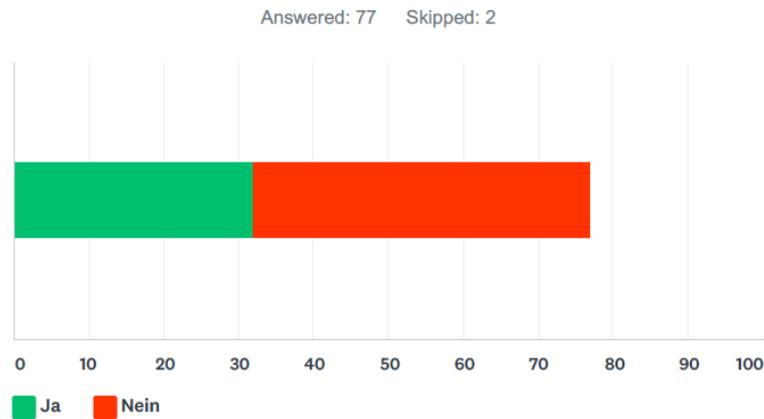


Ausserdem gibt es gemäss den Antworten auf die nachfolgende Frage 18 in zwölf Gemeinden (15.6 %) ein Begehren, T30 auch auf *Kantonsstrassen* vom Typ HVS einzuführen. Gleichzeitig gibt es mindestens zwei Gemeinden, die neben den politischen Vorstössen für T30 auch solche zur *Aufhebung* von T30 behandelt haben. Die eine hat den Vorstoss zurückgewiesen, und die andere hat ihn (noch) nicht umgesetzt.

Damit es überhaupt zu einem politischen Vorstoss kommt, braucht es oft Politikunternehmer/innen, die eine entsprechende Initiative ergreifen, vgl. Ziff. 2.3.6. Diesbezüglich geben 32 Teilnehmende (41.6 %) in der Umfrage an, dass sie in der Gemeinde monothematische Verkehrspolitiker/innen kennen, die sich speziell für T30 engagieren, siehe Abbildung 12.

Abbildung 12: Auswertung der Frage 14 nach Politikunternehmer/innen für T30.

Q14 Kennen Sie in Ihrer Gemeinde «monothematische Verkehrspolitiker/innen» (Einzelpersonen), die sich in der Öffentlichkeit speziell für Tempo 30 engagieren?



Es gibt aber auch monothematische Verkehrspolitiker/innen, die sich *gegen* T30 engagieren. Immerhin 18 Gemeinden kennen solche. Bis auf eine Gemeinde haben diese interessanterweise alle gleichzeitig Politikunternehmer/innen *für* T30. Das ist plausibel, denn wo die eine Seite sich für ein Thema stark macht und mobilisiert, wird die andere Seite auch dazu veranlasst.

4.2.5. Entwicklung der öffentlichen Meinung (Fragen 20-22)

Zu guter Letzt wurden die Teilnehmenden jeweils gefragt, inwiefern sich die Haltung in ihren Gemeinden zu T30 in den letzten Jahren verändert hat.

Abbildung 13: Auswertung der Frage 20 nach Wandel der öffentlichen Meinung.

Q20 Hat sich in Ihrer Gemeinde die grundsätzliche Haltung bezüglich der Einführung von Tempo 30 in den letzten Jahren gewandelt?

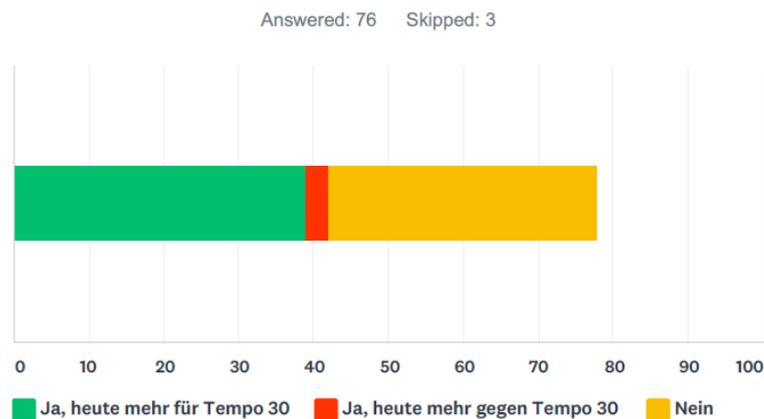


Abbildung 13 zeigt, dass etwas mehr als die Hälfte der befragten Gemeinden einen Wandel zu Gunsten von T30 in der öffentlichen Meinung wahrnimmt. Bis auf drei Ausnahmen stellen alle anderen Gemeinden keinen Unterschied fest. Unter dem Strich lässt sich somit sagen, dass die Stimmung heute tendenziell eher für T30 ist als noch vor wenigen Jahren. Den Kommentaren zu Folge scheint die Ursache in den meisten Fällen bei der *Verkehrsentwicklung* zu liegen.

4.3. Hypothesentests: Kreuztabellen

4.3.1. Zentralität

H1: Städtische Gemeinden (BFS-Typ 1) führen T30 eher ein als andere

Tabelle 14: Kreuztabelle zu H1 Zentralität

Gemeindetyp BFS	total	alle T30 ja		alle T30 nein		Teilnahme		Σ T30 ja		Σ T30 nein	
städtisch (1)	30	20	66.7%	10	33.3%	23	76.7%	17	73.9%	6	26.1%
übrige (2+3)	79	15	19.0%	64	81.0%	56	70.9%	10	17.9%	46	82.1%
Summen	109	35	32.1%	74	67.9%	79	72.5%	27	34.2%	52	65.8%

Wie die Tabelle 14 darstellt, haben 17 von 23 und somit 73.9 % der teilnehmenden städtischen Gemeinden T30 auf Quartierstrassen.²⁹ Gleichzeitig haben nur 10 von 56 oder 17.9 % der übrigen untersuchten Gemeinden ein T30-Regime eingeführt.³⁰

Zur Kontrolle sind auch die Angaben der kantonalen Behörde in der dritten Spalte zu den Gemeinden mit T30-Verfügungen (siehe Liste im Anhang 5) berücksichtigt. Die Anteile stimmen gut überein. Sie liegen bei den städtischen Gemeinden leicht höher und bei den übrigen leicht tiefer. Die Differenzen sind jedoch unwesentlich.

4.3.2. Linkswähler

H2: Gemeinden mit überdurchschnittlichen Linkswähleranteilen (>25.6 %) führen T30 eher ein

Tabelle 15: Kreuztabelle zu H2 Linkswähleranteil

Stimmvolk	total	alle T30 ja		alle T30 nein		Teilnahme		Σ T30 ja		Σ T30 nein	
Linkswähler	31	17	54.8%	14	45.2%	25	80.6%	14	56.0%	11	44.0%
übrige	78	18	23.1%	60	76.9%	54	69.2%	13	24.1%	41	75.9%
Summen	109	35	32.1%	74	67.9%	79	72.5%	27	34.2%	52	65.8%

Von den 25 teilnehmenden Gemeinden mit einem überdurchschnittlichen Linkswähleranteil in ihrem Stimmvolk haben 14 bzw. 56.0 % ein T30-Regime eingeführt, vgl. Tabelle 15. Das ist im Verhältnis mehr als doppelt so viel wie in den übrigen Gemeinden, auch wenn man bei denen jene Gemeinde dazurechnet, die T30 nur auf einer Hauptstrasse hat.

Ähnlich wie bei der Zentralität (vgl. Ziff. 4.3.1) stimmen die Anteile in der Umfrage gut mit der dritten Spalte bzw. mit dem Total aus der Liste im Anhang 5 überein. Auch hier sind die Differenzen unwesentlich.

²⁹ Die eine Gemeinde hat nur eine befristete Verfügung für T30, zählt sich aber selbst zu den T30-Gemeinden.

³⁰ Eine davon gibt an, T30 nur auf Hauptstrassen zu haben, und eine andere hat T30 sowohl auf Quartier- als auch auf Hauptstrassen.

4.3.3. Politische Gesinnung der Exekutive

H3: Gemeinden mit einer links orientierten Exekutive führen T30 eher ein

Tabelle 16: Kreuztabelle zu H3 politische Gesinnung der Exekutive

Pol. Orientierung Exekutive	total	m/T30	Angabe Jahr	T30 bis 2010	T30 später
links/eher links	k.A.	8	7 87.5%	2 28.6%	5 71.4%
rechts/eher rechts	k.A.	9	7 77.8%	2 28.6%	5 71.4%
nicht bekannt (k.A.)	k.A.	10	8 80.0%	6 75.0%	2 25.0%
Summen	109	27	22 81.5%	10 45.5%	12 54.5%

Den Umfrageergebnissen zu Folge ist die Verteilung der 27 Gemeinden mit T30 auf links und rechts orientierte Exekutive ziemlich ausgeglichen. Insgesamt 22 Gemeinden haben angegeben, in welchem Jahr sie erstmals T30 einführten, vgl. Tabelle 16. Eine Einführung bis 2010 gilt hier als «früh», siehe dazu Ziff. 4.2.2 und die Verteilung in Abbildung 8. Allerdings ist dieses Merkmal nur bei je 2 Gemeinden mit links und rechts orientierter Exekutive festzustellen. Bei der Mehrheit der «Pioniere» lässt sich diesbezüglich keine Aussage machen.

4.3.4. Fachstelle für Verkehrsfragen

H4: Gemeinden mit einer eigenen Fachstelle für Verkehrsfragen führen T30 eher ein

Tabelle 17: Kreuztabelle zu H4 Fachstelle für Verkehrsfragen

Fachstelle	Teiln.	Σ T30 ja	Σ T30 nein
mit	19	13 68.4%	6 31.6%
ohne	60	14 23.3%	46 76.7%
Summen	79	27 34.2%	52 65.8%

Von den 79 befragten Gemeinden haben 19 eine eigene Fachstelle für Verkehrsfragen. 13 von ihnen, d.h. 68.4 %, haben auch T30 eingeführt. Von den übrigen Gemeinden, die keine solche Fachstelle haben, ist der Anteil nur ein Drittel davon, 14 von 60 oder 23.3 %, vgl. Tabelle 17.

4.3.5. Kommission für Verkehrsfragen

H5: Gemeinden mit einer eigenen Kommission für Verkehrsfragen führen T30 eher ein

Tabelle 18: Kreuztabelle zu H5 Kommission für Verkehrsfragen

Pol. Kommission	Teiln.	Σ T30 ja	Σ T30 nein
mit	32	15 46.9%	17 53.1%
ohne	47	12 25.5%	35 74.5%
Summen	79	27 34.2%	52 65.8%

Die 32 Gemeinden mit einer eigenen politischen Kommission zu Verkehrsfragen weisen einen Anteil von 46.9 % aus, der T30 eingeführt hat. Dieser Anteil liegt wesentlich höher als bei den übrigen 47 Gemeinden ohne eine solche Kommission, deren Anteil mit T30 nur 25.5 % beträgt, vgl. Tabelle 18. Die Differenz ist gross, aber die Signifikanz ist zu prüfen.

4.3.6. Politikunternehmer/innen

H6: Gemeinden mit monothematischen Verkehrspolitiker/innen für T30 führen T30 eher ein

Tabelle 19: Kreuztabelle zu H6 Politikunternehmer/innen

Politikunternehmer/innen	Teiln.	Σ T30 ja	Σ T30 nein
mit	32	10 31.3%	22 68.8%
ohne	47	17 36.2%	30 63.8%
Summen	79	27 34.2%	52 65.8%

Was die bekannten monothematischen Verkehrspolitiker/innen bzw. Politikunternehmer/innen betrifft, ist in den Gemeinden hinsichtlich der Einführung von T30 kein Unterschied auszumachen, vgl. Tabelle 19. Es ist sogar so, dass von jenen Gemeinden, die keinen solchen Politikunternehmer/innen kennen, der Anteil mit T30 höher ist als bei den Gemeinden, die angeben, dass ihnen monothematische Verkehrspolitiker/innen bekannt sind.

4.3.7. Nachbargemeinde

H7: Gemeinden, die eine Nachbargemeinde mit T30 haben, führen auch selber T30 eher ein

Tabelle 20: Kreuztabelle zu H7 T30 in Nachbargemeinde

T30 in Nachbargemeinde	Teiln.	Σ T30 ja	Σ T30 nein
ja	59	25 42.4%	34 57.6%
nein	20	2 10.0%	18 90.0%
Summen	79	27 34.2%	52 65.8%

Insgesamt 59 Gemeinden geben an, eine Nachbargemeinde mit T30 zu haben. Wer in der Umfrage angibt, eine Nachbargemeinde mit T30 auf einer verkehrsorientierten (Haupt-)Strasse zu haben, hat den Daten zu Folge auch mindestens eine Nachbargemeinde mit T30 auf siedlungsorientierten (Quartier-)Strassen.³¹

Die 59 Gemeinden werden daher gemeinsam betrachtet. Davon haben 25 oder 42.4 % selber T30 eingeführt, vgl. Tabelle 20. Das ist eine mehr als viermal höhere Quote als die 10.0 % der Gemeinden ohne T30 bei den Nachbarn. Es kommt hinzu, dass die zwei abweichenden Fälle mit T30 bei näherer Betrachtung doch beide jeweils eine geografisch angrenzende Nachbargemeinde mit T30 haben. Dieser Umstand bzw. Tatsache ist hier jedoch von untergeordneter Bedeutung, da es um die Wahrnehmung geht, vgl. Ziff. 2.3.7.

³¹ Dies betrifft acht Gemeinden. In mindestens zwei Fällen kann es sich nicht um direkt angrenzende Nachbarn mit T30 auf verkehrsorientierten Strassen handeln. Das ist hier aber von untergeordneter Bedeutung, denn es geht um die Wahrnehmung, vgl. Ziff. 2.3.7.

4.3.8. Spezifisches Problem

H8: Gemeinden führen T30 nicht ohne ein spezifisches Problem (Auslöser) ein

Tabelle 21: Kreuztabelle zu H8 Spezifisches Problem

Spezifisches Problem	Teiln.	Σ T30 ja		Σ T30 nein	
Sicherheit	14	8	57.1%	6	42.9%
Schutz bes. Gruppen	22	12	54.5%	10	45.5%
Umwelt/Lärm	3	2	66.7%	1	33.3%
Verkehrsfluss	12	8	66.7%	4	33.3%
mindestens 1 Problem	31	17	54.8%	14	45.2%
nein, nur begrenzt	36	10	27.8%	26	72.2%
nein, nicht betroffen	10	0	0.0%	10	100.0%
Summen	77	27	35.1%	50	64.9%

Die Gemeinden wurden gefragt, inwiefern die vier Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 2 SSV für eine Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf ihre Strassen zutreffen. Die Ergebnisse sind in der Tabelle 21 zusammengefasst. Mehrere Antworten pro Gemeinde sind möglich. Daher sind die Zahlen in grauer Schrift nicht zu summieren, aber 31 Gemeinden geben an, dass mindestens 1 Problem «vollständig» zutrifft, das als Voraussetzung für T30 gilt. Von diesen haben 17 (54.8 %) Gemeinden T30 bereits eingeführt. Von den 36 Gemeinden, auf die mindestens ein Problem zwar «eher», jedoch keines vollständig zutrifft, haben 10 weitere Gemeinden T30. Aber der Anteil ist klein, auch wenn die letzten 10 Gemeinden ausgeklammert sind, die gar keines dieser Probleme auf ihrem Strassennetz sehen und von denen folglich keine einzige T30 eingeführt hat.

5. Reflexion

5.1. Stichprobe

5.1.1. Repräsentativität

Grundsätzlich gilt für eine Umfrage: Je grösser der Umfang der Stichprobe ist, desto genauer fallen die Resultate aus. Diese Stichprobe umfasst 79 von 109, d.h. 72.5 % der Gemeinden des Kantons SO. Sie ist willkürlich gewählt in dem Sinne, dass jene Daten bzw. jene Gemeinden berücksichtigt sind, die verfügbar bzw. bereit waren, die Fragen zu beantworten. Es stellt sich noch die Frage, inwiefern bestimmte Gruppen dabei über- bzw. untervertreten sind.

Einige Variablen sind für alle 109 Gemeinden bekannt, vgl. Tabelle 5 unter Ziff. 3.3. Mit einer einfachen Auswertung lässt sich prüfen, inwiefern die Stichprobe hinsichtlich der entsprechenden Merkmale repräsentativ ist, siehe dazu insbesondere Ziff. 4.3.1 und Ziff. 4.3.2. Wie z.B. die Tabelle 14 zeigt, hat ein leicht überdurchschnittlicher Anteil der zentralen Gemeinden die Umfrage beantwortet, und der Tabelle 15 zu Folge sind auch die Gemeinden mit hohen Linkswähleranteilen leicht übervertreten, aber es handelt sich nur um unwesentliche Differenzen.

5.1.2. Zusammenhang Zentralität-Bevölkerung-Linkswähler

Für die Hypothesen ist auch der kausale Zusammenhang zwischen den Variablen relevant.

Die Tabelle 22 zeigt das numerische Verhältnis zwischen Zentralität, Bevölkerung und Linkswähler mit dem folgenden Lesebeispiel dazu: 16 oder 53.3 % der 30 zentralen (städtischen) Gemeinden gehören auch zu den 31 Gemeinden mit hohem Linkswähleranteil (und machen somit 51.6 % der Linkswählergemeinden aus). Zum Vergleich sind es 15 oder nur 19.0 % der 79 nicht zentralen (ländlichen) Gemeinden, die «links wählen».

Tabelle 22: Zentralität, Bevölkerung und Linkswähler in Solothurner Gemeinden

Merkmale...	Zentralität		Bevölkerung		Linkswähler	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
...gepaart mit						
Zentralität ja	30	100.0%	27	90.0%	16	53.3%
Bevölkerung ja	27	52.9%	51	100.0%	19	37.3%
Linkswähler ja	16	51.6%	19	61.3%	31	100.0%
Zentralität nein	79	100.0%	24	30.4%	15	19.0%
Bevölkerung nein	3	5.2%	58	100.0%	12	20.7%
Linkswähler nein	14	17.9%	32	41.0%	78	100.0%
Merkmale...	Zentralität		Bevölkerung		Linkswähler	
...gepaart mit	Faktor		Faktor		Faktor	
Zentralität ja	1.00		2.96		2.81	
Bevölkerung ja	10.24		1.00		1.80	
Linkswähler ja	2.88		1.49		1.00	

Wenn sich die Hypothese H1 bestätigen lässt, d.h. zentrale Gemeinden führen T30 eher ein als andere, ist zu erwarten, dass dieselbe Untersuchung auch die Hypothesen H2 und H3 bestätigt,

denn die Variablen Linkswähler und (auch die jeweils von derselben Wählerschaft gewählte) Exekutive³² sind mit der in H1 entscheidenden *Zentralität* eng verbunden.

5.1.3. Zusammenhang Zentralität-Fachstelle-Kommission

In Analogie zum Zusammenhang zwischen den Variablen Zentralität, Bevölkerungszahl und Linkswähler dürfte auch das Verhältnis zwischen Zentralität, Fachstelle und Kommission hier von Bedeutung sein. Die Tabelle 23 belegt wie erwartet einen relativ starken Zusammenhang. Die Daten beschränken sich hier auf die 79 Gemeinden der Stichprobe.

Tabelle 23: Zentralität, Fachstelle und Kommission in Gemeinden der Stichprobe

Merkmale...	Zentralität		Fachstelle		Kommission	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
...gepaart mit						
Zentralität ja	23	100.0%	12	52.2%	16	69.6%
Fachstelle ja	12	63.2%	19	100.0%	15	78.9%
Kommission ja	16	50.0%	15	46.9%	32	100.0%
Zentralität nein	56	100.0%	7	12.5%	16	28.6%
Fachstelle nein	11	18.3%	60	100.0%	17	28.3%
Kommission nein	7	14.9%	4	8.5%	47	100.0%
Merkmale...	Zentralität		Fachstelle		Kommission	
...gepaart mit	Faktor		Faktor		Faktor	
Zentralität ja	1.00		4.17		2.43	
Fachstelle ja	3.44		1.00		2.79	
Kommission ja	3.36		5.51		1.00	

Wenn sich H1 bestätigen lässt, ist zu erwarten, dass dieselbe Untersuchung auch die Hypothesen H4 und H5 bestätigt, denn die entsprechenden Variablen (Fachstelle, Kommission) sind mit der in H1 entscheidenden *Zentralität* eng gekoppelt.

5.1.4. Exkurs: Vertrauensintervalle

Für den Test der Hypothesen werden auf die Ergebnisse der Stichprobe bzw. der Befragung jeweils *Vertrauensintervalle* berechnet, und zwar wie üblich für eine Sicherheit von 95 % (BFS, 2009, S. 23). Das heisst, der wahre Wert sollte in 95 % der Fälle innerhalb des Intervalls liegen. Um das entsprechende Intervall festzulegen, ist jeweils zum geschätzten Wert aus der Stichprobe die doppelte *Standardabweichung* hinzuzuzählen und abzuziehen. Die Standardabweichung $\hat{\sigma}$ des Stichprobenanteils p_m lässt sich dabei wie folgt schätzen:

$$\hat{\sigma} = \sqrt{1 - \frac{n}{N}} \sqrt{\frac{p_m(1-p_m)}{n-1}}, \text{ mit:}$$

N = Grundgesamtheit;

³² Nur von Gemeinden mit T30 liegen überhaupt Angaben zu den Exekutiven vor, vgl. Ziff. 4.3.3. Von den 22 Gemeinden, welche die Frage beantworteten, sind es acht, die beim T30-Beschluss eine (eher) links orientierte Exekutive hatten. Die grosse Mehrheit davon, 7 von 8, sind Zentrumsgemeinden, vgl. Tabelle im Anhang 4.

n = Stichprobenumfang;

m = Anzahl zutreffende Stichprobenobjekte;

$p_m = \frac{m}{n}$ = Stichprobenanteil.

Für die vorliegende Arbeit ist einerseits die Anzahl der Gemeinden des Kantons Solothurn ($N=109$) direkt relevant. Andererseits soll die Arbeit auch Rückschlüsse geben auf die übrigen Gemeinden der Schweiz. Daher werden Standardabweichungen mit $N=2212$ berechnet, was der Anzahl sämtlicher Schweizer Einwohnergemeinden per 1. Januar 2019 gemäss BFS entspricht. Die Vertrauensintervalle werden hier jeweils in eckigen Klammern [(min.); (max.)] angegeben.

5.2. Ergebnisse zu den einzelnen Hypothesen

5.2.1. Zentralität (Problemstrom)

H1: Städtische Gemeinden (BFS-Typ 1) führen T30 eher ein als andere

Die Stichprobe ist auf insgesamt 79 Gemeinden beschränkt, davon 23 zentrale bzw. städtische Gemeinden vom BFS-Typ 1 und 56 übrige (BFS-Typen 2+3). Anhand der vorliegenden Daten in Tabelle 14 spricht sie jedoch schon eine deutliche Sprache, vgl. Ziff. 4.3.1. Der Anteil von 73.9 % an städtischen Gemeinden mit T30 liegt über viermal höher als bei den übrigen Gemeinden. Dieser Unterschied ist signifikant. Die 95 %-Vertrauensintervalle, vgl. Ziff. 5.1.4, bezogen auf alle Schweizer Gemeinden ($N=2212$) liegen bei [64.1 %; 83.7 %] bzw. [9.3 %; 26.4 %]. D.h., mit 95 % Wahrscheinlichkeit ist der wahre Anteil der zentralen Gemeinden mit T30 mindestens 64.1 %, während er für die übrigen Gemeinden höchstens 26.4 % beträgt.

Das Ergebnis ist keine Überraschung. Die Zentralität korreliert stark mit der Grösse gemessen an der Bevölkerung. Hinzu kommt eine hohe Arbeitsplatzdichte. Diese beiden Faktoren gehen einerseits mit viel Verkehr und entsprechend mit den Voraussetzungen für T30 nach Art. 108 Abs. 2 SSV einher, und andererseits mit den Variablen, die den nachfolgenden Hypothesen zur Einführung von T30 zu Grunde liegen.

Fazit: Die Hypothese H1 wird *klar bestätigt*.

5.2.2. Linkswähler (Prozessstrom)

H2: Gemeinden mit überdurchschnittlichen Linkswähleranteilen (>25.6 %) führen T30 eher ein

Mehr als die Hälfte der Gemeinden mit überdurchschnittlichen Linkswähleranteilen haben T30 eingeführt. Das ist mehr als doppelt so viel wie in den übrigen Gemeinden, wo die Wahrscheinlichkeit für T30 heute bei knapp einem Viertel liegt, wie aus Ziff. 4.3.2 und der Tabelle 15 hervorgeht. Die Vertrauensintervalle liegen hier bei [45.0 %; 67.0 %] bzw. [14.6 %; 33.6 %].

Auch dieses Ergebnis ist keine Überraschung. Es ist erkennbar, dass die meisten von diesen Gemeinden mit hohen Linkswähleranteilen zentral gelegen (51.6 % vs. 17.9 % bei allen übrigen Gemeinden) und relativ bevölkerungsreich (61.3 % vs. 41.0 %) sind, vgl. Ziff. 5.1.3 und die Tabelle im Anhang 4. Sie kommen deshalb wohl schon aus Gründen der Verkehrsdichte eher für T30 in Frage als die übrigen Gemeinden.

Fazit: Die Hypothese H2 wird *bestätigt*.

5.2.3. Politische Gesinnung der Exekutive (Prozessstrom)

H3: Gemeinden mit einer links orientierten Exekutive führen T30 eher ein

Wie unter Ziff. 4.3.3 dargelegt, liefern die Daten wenig Antworten auf die Frage, inwiefern die politische Gesinnung der Exekutive eine Rolle spielt für die Einführung von T30. Im Gegensatz zum Linkswähleranteil (vgl. Ziff. 5.2.2) ist kein Muster zu erkennen.

Das liegt einerseits neben der rein qualitativen, selbstdeklaratorischen Erhebung mit entsprechenden Unsicherheiten wohl daran, dass primär Persönlichkeiten und erst sekundär Parteien in Gemeindeexekutiven gewählt werden, vgl. Ziff. 2.3.3. Andererseits ist die Stichprobe ungleich kleiner, weil nur jene 27 Gemeinden überhaupt gefragt worden sind, die schon geantwortet hatten, dass sie T30 eingeführt haben.

Fazit: Soweit die Hypothese H3 überhaupt getestet werden kann, wird sie *nicht bestätigt*.

5.2.4. Fachstelle für Verkehrsfragen (Prozessstrom)

H4: Gemeinden mit einer eigenen Fachstelle für Verkehrsfragen führen T30 eher ein

Die Tabelle 17 unter Ziff. 4.3.4 zeigt einen signifikanten Unterschied zwischen Gemeinden mit und ohne Fachstelle. Der Anteil an Gemeinden *mit* Fachstelle, die T30 eingeführt haben, liegt rund dreimal höher (68.4 % vs. 23.3 %) als bei den Gemeinden *ohne* Fachstelle. Die Vertrauensintervalle, vgl. Ziff. 5.1.4, liegen bei [58.1 %; 78.8 %] bzw. [13.9 %; 32.7 %].

Allerdings hat dies vermutlich noch mit Zentralität zu tun. 12 von den 13 Gemeinden mit Fachstelle und T30 gehören nämlich auch zu den bevölkerungsreichsten Gemeinden, und 11 davon sind städtisch im Sinne der Hypothese H1. Hier ist die Kausalität noch zu klären. Ungeachtet dessen könnte das Ergebnis auch auf einen *Diffusionseffekt* hindeuten, vgl. Ziff. 2.2.7.

Fazit: Die Hypothese H4 wird *bestätigt*.

5.2.5. Kommission für Verkehrsfragen (Prozessstrom)

H5: Gemeinden mit einer eigenen Kommission für Verkehrsfragen führen T30 eher ein

Die Ausführungen unter Ziff. 4.3.5 zu den Ergebnissen in Tabelle 18 legen auch eine Bestätigung der Hypothese H5 nahe. Die Differenz hinsichtlich Einführung von T30 zwischen Gemeinden mit und ohne eine eigene politische Kommission für Verkehrsfragen ist zwar relativ

deutlich (Faktor 1.84). Allerdings reicht es bei den Vertrauensintervallen von [35.8 %; 58.0 %] bzw. [15.8 %; 35.2 %], vgl. Ziff. 5.1.4 nur ganz knapp zur Bestätigung der Hypothese.

Ebenso wie bei den Fachstellen handelt es sich bei den 15 Gemeinden mit Kommission und T30 nicht überraschend fast ausschliesslich (bis auf eine) um bevölkerungsreiche Gemeinden. Dafür ist ein etwas kleinerer Anteil als bei den Fachstellen «städtisch» nach der Definition vom BFS. Dennoch könnte das Ergebnis bezüglich Kausalität mehr mit der Siedlungs-, Wirtschafts- und Verkehrsstruktur als mit den politischen Strukturen in den Gemeinden zu tun haben.

Fazit: Die Hypothese H5 wird *knapp bestätigt*.

5.2.6. Politikunternehmer/innen (Prozessstrom)

H6: Gemeinden mit monothematischen Verkehrspolitikern/innen für T30 führen T30 eher ein

Politikunternehmer/innen können gemäss MSA eine zentrale Rolle spielen und Policies zum Durchbruch verhelfen, vgl. Ziff. 2.2.3, aber aus der Umfrage ist dieser Effekt hinsichtlich der Einführung von T30 nicht direkt erkennbar, vgl. Tabelle 19 unter Ziff. 4.3.6.

Das (fehlende) Ergebnis ist mit Vorsicht zu geniessen und zu relativieren. Es handelt sich um eine qualitative Selbstdeklaration mit etwas Interpretationsspielraum für die Teilnehmenden. Wichtig ist vermutlich vor allem die *zeitliche* Dimension: In einigen Gemeinden liegt die letzte Auseinandersetzung mit dem Thema T30 vielleicht mehr als ein Jahrzehnt zurück. Ausserdem ist es denkbar, dass die Politikunternehmer/innen eher im Hintergrund gewirkt und daher bei den befragten Verantwortlichen keinen bleibenden Eindruck hinterlassen haben. Andere Gemeinden sind noch ohne T30, aber nach Interventionen von Politikunternehmer/innen daran, es vorzubereiten, vgl. dazu ein sehr aktuelles Beispiel aus der Solothurner Presse (Oltner Tagblatt, 2019). Und in mindestens 5 Fällen mit T30 konnte den Politikunternehmer/innen eine entscheidende Rolle nachgewiesen werden, vgl. Ziff. 5.3.2.

Fazit: Die Hypothese H6 scheint plausibel, lässt sich aber anhand der Daten *nicht bestätigen*.

5.2.7. Nachbargemeinde (Lösungsstrom)

H7: Gemeinden, die eine Nachbargemeinde mit T30 haben, führen auch selber T30 eher ein

Tabelle 20 unter Ziff. 4.3.7 zeigt ein deutliches Resultat. Die Vertrauensintervalle, vgl. Ziff. 5.1.4, für Gemeinden mit T30, die Nachbargemeinden mit T30 haben bzw. nicht haben, liegen bei [31.4 %; 53.4 %] bzw. [3.3 %; 16.7%]. Zwei Gemeinden mit T30 geben (entgegen den geografischen Fakten) an, dass sie keine Nachbargemeinde mit T30 kennen. Das spricht in diesen Fällen gegen einen Diffusionseffekt von den direkten Nachbarn. Alle anderen Gemeinden mit T30 sind sich aber offenbar bewusst, dass es dies auch in einer Nachbargemeinde gibt.

Ob die Erfahrungen aus umliegenden Gemeinden für entsprechende Beschlüsse zur Einführung von T30 tatsächlich eine Rolle spielen, ist damit allerdings nicht geklärt. Die Kombination mit anderen Variablen deutet jedoch darauf hin, vgl. Ziff. 5.3.

Fazit: Die Hypothese H7 wird *bestätigt*.

5.2.8. Spezifisches Problem (Problemstrom)

H8: Gemeinden führen T30 nicht ohne ein spezifisches Problem (Auslöser) ein

Alle befragten Gemeinden scheinen Art. 108 Abs. 2 SSV zu respektieren. Demnach führen sie T30 als Abweichung zur generellen Höchstgeschwindigkeit nur dann ein, wenn mindestens eine der gesetzlichen Voraussetzungen gegeben ist, vgl. Ziff. 4.3.8 mit Tabelle 21.

Wer kein Problem auf dem eigenen Strassennetz sieht, führt T30 gemäss der Umfrage nicht ein. Das spricht für die Hypothese H8 (und für einen korrekten Vollzug der SSV). *Gegen* H8 spricht, dass nicht alle Gemeinden mit T30 einen bestimmten Auslöser nennen können. Und fast die Hälfte der Gemeinden, auf deren Strassennetz ein oder mehrere Kriterien vollständig zutrifft, hat T30 trotzdem (noch) nicht eingeführt. Einige Antworten der Umfrage deuten zwar darauf hin, dass sich dies bald ändern könnte, aber es handelt sich beim spezifischen Problem somit nicht um eine hinreichende Bedingung für T30.

Fazit: Die Hypothese H8 wird in ihrer absoluten Form *nicht bestätigt*.

5.3. Diskussion bezogen auf den Multiple-Streams-Ansatz (MSA)

5.3.1. Generelle Bemerkungen

Quintessenz im MSA ist die Bedingung, dass alle Ströme reif sind, ehe sich ein Policy-Fenster öffnet, vgl. Ziff. 2.2.3. Auch in Bezug auf die Einführung von T30 in Gemeinden und anhand der erhobenen Daten aus dem Kanton SO lässt sich MSA anwenden. Etwas vereinfacht erklärt muss in jedem Strom mindestens ein «Reife-Kriterium» erfüllt sein, damit als Outcome eine Gemeinde T30 einführt. Die untersuchten Variablen sind deshalb jeweils einem Strom zugeordnet. Dabei liegt im Falle von T30 grundsätzlich bereits eine «reife» Policy-Alternative aus dem Lösungsstrom vor. Die MSA-Analyse konzentriert sich deshalb primär auf den Prozess- und den Problemstrom und die Frage nach den dafür entscheidenden Variablen. Lediglich eine Variable, die dem Lösungsstrom zugeordnet werden kann, wird untersucht. Es handelt sich um E7, Nachbargemeinde mit T30 (NB), vgl. Ziff. 3.3, die allerdings auch für den Problemstrom relevant ist.

Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf einer einfachen empirischen Analyse mit binären Variablen im Sinne einer «crisp-set qualitative comparative analysis» (csQCA) in Anlehnung an Sager und Rielle (2013). «Binär» heisst, das Merkmal einer Variablen kann jeweils nur ganz oder nicht gegeben sein. Wo für eine Untersuchungseinheit (hier: Gemeinde) das entscheidende Merkmal zutrifft, erhält die Variable den Wert 1, und das Merkmal wird mit Grossbuchstaben notiert, z.B. «ET» für die abhängige Variable A1, vgl. Tabelle 5 unter Ziff. 3.3. Im umgekehrten Fall nimmt die Variable den Wert 0 an und wird mit kleinen Buchstaben bezeichnet, z.B. «et». Weiter werden zudem folgende Notationen für die logischen Operatoren verwendet: ein Stern (*) steht für das logische UND, während ein Plus (+) das logische ODER bezeichnet

(Sager & Rielle, 2013, S. 14). Das Ziel ist es, anhand der Variablen die hinreichenden Bedingungen für einen bestimmten Outcome zu finden, nämlich die Einführung von T30 (ET=1)³³, vgl. Anhang 4. Dabei sind Variablen aus verschiedenen MSA-Strömen zu kombinieren.

Mittels der in dieser Arbeit erfassten und ausgewerteten Daten, und insbesondere durch die Hypothesentests unter Ziff. 5.2, lässt sich auf diese Weise ein Bild zur Einführung von T30 in den Solothurner Gemeinden zeichnen. Das Bild ist insofern nicht vollständig, als nicht von jeder Gemeinde die Antworten vorliegen. Es ist auch nicht ganz scharf, denn zum grossen Teil baut die Analyse auf Selbstdeklaration mit qualitativen Angaben, die nicht alle überprüfbar sind. Ausserdem lässt sich die zeitliche Dynamik nur schwer erfassen. Dennoch sind einige Muster erkennbar, um Aussagen zu den gemeinsamen Nennern der Gemeinden mit T30 zu machen – und auch von denjenigen, die T30 nicht eingeführt haben.

Nachfolgend werden nur jene Variablen näher betrachtet, die in der Analyse einen Unterschied ausmachen. Die Tabelle mit den Datensätzen zu allen Gemeinden³⁴ befindet sich im Anhang 4.

5.3.2. Muster zur Einführung von T30

Bezogen auf die untersuchten Variablen, vgl. Ziff. 3.3, ergeben sich aus den vorliegenden Daten einige gemeinsame Faktoren bzw. Muster, die nur auf die Gemeinden mit T30 (ET) zutreffen:

- a) Die «typischen Zentrumsgemeinden»: ZS*PB*PU → ET

In der Tabelle 24 sind jene «typischen Zentrumsgemeinden» herausgefiltert, die mindestens folgende drei Merkmale gemeinsam haben: Sie sind gemäss der BFS-Typologie «städtisch» (ZS), mindestens ein spezifisches Problem im Sinne der Bedingungen von Art. 108 Abs. 2 SSV «trifft vollständig zu» (PB), und sie kennen monothematische Verkehrspolitiker/innen bzw. Politikunternehmer/innen (PU). Mit diesen Bedingungen gelten die MSA-Ströme hier als «reif».

Tabelle 24: Muster a) zur Einführung von T30: ZS*PB*PU → ET

Gde.	Outcome		Problemstrom			Prozessstrom						Lös.strom	
	Nr	ET	et	ZS/zs	AU/au	PB/pb	LW/lw	EX/ex	FS/fs	KO/ko	PU/pu		IP/ip
G5	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
G28	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1
G31	1	1	0	1	1	1	0	0	0	1	1	0	1
G62	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1
G74	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1
total	5	5	0	5	5	5	4	3	4	5	5	2	5

5 der 26 Gemeinden mit ET=1 sind hier gesammelt: G5, G28, G31, G62 und G74. Sie haben drei weitere Charakteristiken gemeinsam, die aber nicht entscheidend sind. Diese Gemeinden entsprechen damit auch den Hypothesen H5, H7 und H8, zusätzlich zu H1 und H6. Bei der

³³ Die einzige Gemeinde, die angibt, dass sie T30 nur auf einer verkehrsorientierten Strasse hat, ist ein Spezialfall und gilt in dieser Auswertung als «et» (bzw. ET=0).

³⁴ Die Gemeindepnamen sind jeweils mit einer Nummer von 1 bis 109 im Sinne eines Codes ausgetauscht, da die Auswertung keine Rückschlüsse auf die einzelnen Gemeinden geben soll, vgl. Anhang 2. Die Liste der Codes ist im nicht öffentlichen Anhang 6 aufgeführt.

Gemeinde «G5» sind sogar sämtliche hier untersuchten Merkmale vorhanden. Interessant ist, dass nur zwei von diesen Gemeinden angeben, dass es politische Vorstösse für T30 gegeben hat (2x IP; 3x ip). Möglicherweise konnten die Politikunternehmer/innen in diesen Gemeinden stattdessen direkt über die zuständige Kommission wirken, die es hier überall gibt (5x KO).

Da keine Gemeinde ohne T30 (d.h. mit dem Outcome «et») die Kombination ZS*PB*PU hat, werden diese drei Merkmale schon als hinreichend angenommen.

b) Die «Ländlichen»: zs*AU*IP → ET

Tabelle 25: Muster b) zur Einführung von T30: zs*AU*IP → ET

Gde. Nr	Outcome		Problemstrom			Prozessstrom						Lös.strom
	ET	et	ZS/zs	AU/au	PB/pb	LW/lw	EX/ex	FS/fs	KO/ko	PU/pu	IP/ip	NB/nb
G2	1	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1
G8	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
G16	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	1	1
G19	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1
G36	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0
total	5	0	0	5	2	2	1	2	3	3	5	3

Ohne Widerspruch zur Hypothese H1 führen auch ländliche Gemeinden T30 ein. 5 weitere Gemeinden (G2, G8, G16, G19 und G36) mit dem Outcome ET sind in der Tabelle 25 aufgeführt. Es handelt sich hier ausschliesslich um «nicht-zentrale» Gemeinden (zs). Diesen reicht es zur Einführung von T30, wenn es dafür einen Auslöser (AU) gibt und ein entsprechender politischer Vorstoss (IP) vorliegt. Im Lösungsstrom weichen übrigens zwei Gemeinden von den übrigen ab, die angeblich keine Nachbargemeinde mit T30 haben. Das ist hier aber nicht entscheidend. Der Lösungsstrom ist ohnehin überall schon reif, vgl. Ziff. 2.2.3. Diese Gemeinden würden zusammen mit den «Reagierenden», siehe unten, für die Hypothese H8 sprechen.

c) Die «Reagierenden»: ZS*AU*IP → ET

Tabelle 26: Muster c) zur Einführung von T30: ZS*AU*IP → ET

Gde. Nr	Outcome		Problemstrom			Prozessstrom						Lös.strom
	ET	et	ZS/zs	AU/au	PB/pb	LW/lw	EX/ex	FS/fs	KO/ko	PU/pu	IP/ip	NB/nb
G5	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
G14	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1
G26	1	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1
G34	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	1
G66	1	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1
G73	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1
G74	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1
total	7	0	7	7	4	4	3	3	5	4	7	7

Die Merkmale AU und IP sind hinreichende Bedingungen. Dies gilt somit auch für zentrale bzw. städtische Gemeinden (ZS), die in Tabelle 26 herausgefiltert sind. Es handelt sich um 7 Gemeinden, davon sind fünf «neu»: G14, G26, G34, G66 und G73. Im Unterschied zu den zwei

typischen Zentrumsgemeinden, die schon zur ersten Gruppe mit dem Muster a) gehörten, müssen diese auf einen Auslöser (AU) bzw. auf einen politischen Vorstoss (IP) reagiert haben.

Aus den Mustern b) und c) lässt sich das Merkmal der Zentralität herauskürzen, und es bleibt der Ausdruck AU*IP → ET.

Die politischen Vorstösse (IP) scheinen also in diesen insgesamt zwölf Gemeinden ihre Wirkung zu entfalten. Allein ist dieses Merkmal aber nicht hinreichend, sondern nur in Kombination mit dem Auslöser (AU) als zweite Bedingung. Die Variable AU kann aber nur für jene Gemeinden den Wert 1 annehmen, die angeben, dass sie T30 haben, denn nur ihnen wird überhaupt die Frage nach dem Auslöser gestellt. Wer T30 nicht hat, kann die Frage gar nicht beantworten.

Bei den übrigen elf Gemeinden mit T30 ist kein Muster mit hinreichenden Bedingungen für ET auszumachen.

5.3.3. Gemeinsamkeiten der Gemeinden ohne T30

Unter den Gemeinden ohne T30 («et») gibt es ebenfalls einige gemeinsame Faktoren bzw. Muster, die für keine Gemeinde ET zutreffen. Diese sind nachfolgend erläutert:

d) Die «Unberührten»: zs*ip*nb → et

15 nicht zentrale bzw. nicht städtische Gemeinden (zs) ohne T30 geben an, dass sie weder einen politischen Vorstoss für T30 (ip) noch eine Nachbargemeinde mit T30 (nb) kennen, vgl. Tabelle 27. Das gibt es unter den Gemeinden mit T30 nicht. Viele der «Unberührten» haben zudem tiefe Linkswähleranteile und die Absenz von Politikunternehmer/innen für T30 gemeinsam.

Tabelle 27: Muster d) ohne Einführung von T30: zs*ip*nb → et

Gde.	Outcome		Problemstrom			Prozessstrom						Lös.strom	
	Nr	ET	et	ZS/zs	AU/au	PB/pb	LW/lw	EX/ex	FS/fs	KO/ko	PU/pu		IP/ip
G4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
G9	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
G15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
G22	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G24	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G25	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G30	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
G33	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G39	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
G41	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G42	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G48	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G49	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0
G59	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
G69	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
total	0	0	15	0	0	5	2	0	1	2	4	0	0

Es ist jedoch keineswegs ausgeschlossen, dass eine «unberührte» Gemeinde künftig T30 einführt. Sollte es nämlich später einen Auslöser (AU) und einen politischen Vorstoss (IP) für T30 geben, so gilt nach Ziff. 5.3.2, dass auch diese Gemeinde T30 einführen wird.

e) Die «Nicht-Veranlassten»: $zs*pb*ko*ip*NB \rightarrow et$

Tabelle 28: Muster e) ohne Einführung von T30: $zs*pb*ko*ip*NB \rightarrow et$

Gde.	Outcome		Problemstrom			Prozessstrom						Lös.strom
	ET	et	ZS/zs	AU/au	PB/pb	LW/lw	EX/ex	FS/fs	KO/ko	PU/pu	IP/ip	NB/nb
G10	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
G35	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
G43	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
G47	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
G50	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
G77	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
total	0	6	0	0	0	1	0	1	0	0	0	6

Die Tabelle 28 zeigt die Merkmale von 6 weiteren ländlichen Gemeinden (zs) ohne T30. Diese haben zwar alle gemeinsam, dass sie eine Nachbargemeinde mit T30 kennen (NB). Selber haben sie jedoch weder spezifische Probleme (pb), noch politische Vorstösse betreffend T30 (ip) oder eine eigene Kommission für Verkehrsfragen (ko), die solche Vorstösse behandeln würde. Entsprechend ist es logisch, dass sie keinen Anlass sehen, T30 einzuführen.

f) Die «Entspannten»: $zs*au*pb*ko*IP \rightarrow et$

Diese Gemeinden unterscheiden sich von der Gruppe e) primär hinsichtlich der politischen Vorstösse. Sie haben sich zumindest bisher weder von Vorstössen für T30 noch von Nachbarn (7 von 8 kennen T30 in Nachbargemeinden) oder von Politikunternehmer/innen (5 Gemeinden) beeindrucken lassen. Die Gemeinden sind wohl primär deshalb «entspannt», weil sie keine spezifischen Probleme sehen. Im Problemstrom gibt es überall den Wert 0. Es könnte aber auch mit einfacheren Strukturen zu tun haben, denn in dieser Gruppe hat niemand eine Kommission für Verkehrsfragen, und auch eine Fachstelle fehlt. Somit gibt es im Prozessstrom entsprechend weniger Kräfte, die auf die Verantwortlichen zu Gunsten von T30 wirken würden.

Tabelle 29: Muster f) ohne Einführung von T30: $zs*au*pb*ko*IP \rightarrow et$

Gde.	Outcome		Problemstrom			Prozessstrom						Lös.strom
	ET	et	ZS/zs	AU/au	PB/pb	LW/lw	EX/ex	FS/fs	KO/ko	PU/pu	IP/ip	NB/nb
G18	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
G23	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
G40	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
G46	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
G51	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
G61	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
G63	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1
G72	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1
total	0	8	0	0	0	2	0	0	0	5	8	7

Ein «Schönheitsfehler» bei diesem Muster bzw. in der Tabelle 29 ist, dass die Merkmale zs, pb, ko und IP alleine nicht ausreichen. Die eine Gemeinde mit T30 hat diese Merkmale ebenfalls, aber zusätzlich einen Auslöser (AU). Deshalb braucht es im Muster für «et» noch ein «au».

g) Die «Resistenten»: $zs*au*PB*(fs)*ko*NB \rightarrow et$

Tabelle 30: Muster g) ohne Einführung von T30: $zs*au*PB*(fs)*ko*NB \rightarrow et$

Gde.	Outcome		Problemstrom			Prozessstrom						Lös.strom
	ET	et	ZS/zs	AU/au	PB/pb	LW/lw	EX/ex	FS/fs	KO/ko	PU/pu	IP/ip	NB/nb
G6	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1
G12	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1
G13	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1
G27	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
G45	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1
G68	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
G70	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1
G71	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1
total	0	8	0	0	8	3	0	0	0	4	4	8

Eine vierte Gruppe ohne T30 sind die «Resistenten». Sie sind in Tabelle 30 mit ihren Werten aufgelistet. Im Gegensatz zu den «Entspannten» orten diese 8 Gemeinden mindestens ein Problem bzw. eine erfüllte Bedingung nach SSV (PB). Sie kennen auch Nachbargemeinden mit T30 (NB). Der Grund für ihre Resistenz dürfte bei drei anderen gemeinsamen Merkmalen liegen, denn sie sind alle ländlich (zs) und haben weder eine Fachstelle (fs) noch eine Kommission (ko) für Verkehrsfragen. Das reicht offenbar in sechs Fällen auch, um die Bemühungen für T30 durch Politikunternehmer/innen und/oder Initiativen zu widerstehen, zumindest vorläufig.

h) Die «Herausgeforderten»: $au*pb*KO*PU*IP \rightarrow et$

Tabelle 31: Muster g) ohne Einführung von T30: $au*pb*KO*PU*IP \rightarrow et$

Gde.	Outcome		Problemstrom			Prozessstrom						Lös.strom
	ET	et	ZS/zs	AU/au	PB/pb	LW/lw	EX/ex	FS/fs	KO/ko	PU/pu	IP/ip	NB/nb
G21	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1
G37	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
G53	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
G64	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1
G75	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
total	0	5	2	0	0	0	0	3	5	5	5	5

In der letzten Gruppe von Gemeinden ohne T30, die kommentiert wird, sind 5 «Herausgeforderte» gesammelt, siehe Tabelle 31. Diese Gemeinden kennen zwar kein Problem, das für T30 spricht (pb), und natürlich keinen Auslöser (au). Entsprechend teilen sie den Outcome «et». Aber sie kennen trotzdem monothematische Verkehrspolitik/innen für T30 (PU) und auch politische Vorstösse dafür (IP), die sie herausfordern. Gemeinsam haben sie auch jeweils eine Kommission für Verkehrsfragen (KO). Nachbargemeinden mit T30 (NB) kommen ebenfalls bei all diesen Gemeinden vor, aber ebenfalls (noch) ohne erkennbaren Effekt.

Drei von diesen Gemeinden haben nach eigenen Angaben die Vorstösse für T30 behandelt und abgelehnt. Für die beiden anderen gibt es im Prinzip zwei Möglichkeiten: Entweder kommen sie zu einem neuen Schluss hinsichtlich der Probleme im Sinne von Art. 108 Abs. 2 SSV, oder sie müssen konsequenterweise wie die anderen drei Gemeinden die Vorstösse ablehnen.

6. Schlussfolgerungen

6.1. Entscheidende Faktoren zur Einführung von T30

Die Forschungsfrage dieser Arbeit lautet: «Welche Faktoren verbinden diejenigen Gemeinden, die T30 eingeführt haben?» Antworten darauf haben die Hypothesentests in Ziff. 5.2 geliefert. Diese sind weder gewichtet noch einer Kausalitätsprüfung unterzogen worden. Somit ist noch nicht bestimmt, welche Faktoren *entscheidend* sind. Dafür lohnt es sich, die Befunde aus der Befragung unter den Gemeinden genauer hinsichtlich ihren Gemeinsamkeiten anzuschauen, siehe dazu insbesondere die Diskussion bezogen auf MSA in Ziff. 5.3.

Es gibt offenbar unterschiedliche Muster, die zu einer Einführung von T30 führen. In Ziff. 5.3.2 und 5.3.3 sind nur jene explizit behandelt, die in der Stichprobe auf mehrere Gemeinden zutreffen. Weitere Muster sind in der grossen Tabelle im Anhang 4 farblich markiert. Zusammenfassend sind die hinreichenden Bedingungen für den Outcome ET in Abbildung 32 in einem einfachen Schema mit den dazu gehörenden Gemeinden festgehalten. Die Variablen bzw. Bedingungen des Problemstroms sind dunkelgrün, jene vom Prozessstrom mittelgrün und die Bedingung vom Lösungsstrom hellgrün hinterlegt.

Abbildung 32: Zusammenfassung der hinreichenden Bedingungen

MSA-Strom:	Pb-Strom	Pz-Strom	Lös.strom		Pb-Strom	Pz-Strom	Lös.strom	
Bedingungen:	ZS * PB	* PU	* NB	+	(ZS+zs)*AU	* IP	* NB	→ ET
zutreffende Gemeinden:	G5, G28, G31, G62, G74				zs: G14, G26, G34, G66, G73; ZS: G2, G8, G16, G19, G36			

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Sager & Thomann (2016, S. 302).

Die gefundenen hinreichenden Bedingungen lassen sich in der «csQCA-Notation» (vgl. Ziff. 5.3.1) als $NB*(ZS*PB*PU+(ZS+zs)*AU*IP) \rightarrow ET$ zusammenfassen. In Prosa ausgedrückt braucht es also für den Beschluss zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeit innerorts entweder

- ein *spezifisches Problem in einer städtischen Gemeinde und Politikunternehmer/innen*, welche mit T30 als Lösung des Problems überzeugen können, oder
- bestimmten *Auslöser in Kombination mit einem politischen Vorstoss*.

Wenn den Entscheidungsträgern zudem die Policy-Alternative T30 aus einer *Nachbargemeinde* bekannt ist, sind die Bedingungen hinreichend für T30 erfüllt.³⁵ Nicht unerwartet ist diese Konstellation häufiger in zentralen, städtischen Gemeinden anzutreffen als auf dem Land.

Sager und Thomann (2016, S. 309) zeigen die Herausforderung bei der Interpretation von solchen Ergebnissen auf: «Our results illustrate that complex combinations of factors are decisive for such implementation choices. Partly as a consequence, the adoption of an implementation strategy has reasons that differ from the reasons for non-adoption of the same strategy». Im

³⁵ Die Gemeinden G8 und G36 hätten zwar das Merkmal NB gemäss der Umfrage nicht, geografisch aber schon.

Fälle von T30 kommt für die Interpretation erschwerend dazu, dass es in einigen Gemeinden womöglich weniger eine Frage der bewussten Strategie als eine des (fehlenden) Auslösers ist. Insbesondere in einigen Kleinstgemeinden ohne spezifische Probleme auf ihrem jeweiligen Strassennetz dürfte T30 noch überhaupt kein Thema gewesen sein. Dabei lässt sich festhalten, dass T30 in ländlichen Gemeinden dann schlechte Voraussetzungen hat, wenn Strukturen mit Fachstellen und/oder Kommissionen fehlen, keine spezifischen Probleme im Sinne der gesetzlichen Kriterien für T30 herrschen und keine Politikunternehmer/innen für T30 kämpfen.

Diese Analyse konnte der vorherrschenden politischen Gesinnung in den Gemeinden keine entscheidende Bedeutung für die Einführung von T30 nachweisen. Dass unter den Gemeinden mit hohen Linkswähleranteilen ein höherer Anteil T30 eingeführt hat als bei den übrigen Gemeinden, dürfte deshalb primär mit anderen Faktoren zu tun haben, insbesondere mit der Zentralität, vgl. Ziff. 5.1.2.

Auch die Rolle der Nachbargemeinden ist unklar. Für die erste Gemeinde einer Region dürfte sie aber aus natürlichen Gründen nicht relevant gewesen sein. Vor 2001 hatten erst vier der befragten Gemeinden T30 eingeführt. Zehn Jahre später waren es elf, und heute sind es bald dreissig. Die Tendenz ist steigend, und es ist gut vorstellbar, dass sich das Histogramm von Abbildung 8 im kommenden Jahrzehnt zu einer S-Kurve entwickelt. Die S-Kurve wäre, wie im Exkurs unter Ziff. 2.2.7 erklärt, ein möglicher Indikator, aber keine hinreichende Bedingung für Politikdiffusion. Diese Arbeit vermag nicht zu belegen, dass es sich bei der Verbreitung von T30 wirklich um Diffusion im Sinne von Jahn (2015) handelt. Allerdings deutet die Bestätigung von Hypothese H7 auf einen *Lerneffekt* hin.

6.2. Weitere relevante Faktoren zur Einführung von T30

Neben den untersuchten Variablen sind weitere relevante Faktoren denkbar. T30 hat wohl in der Regel mit einem lokalen Leidensdruck zu tun. Dieser könnte mit Variablen verbunden sein, die hier nicht erhoben worden sind. Zu erwähnen sind z.B. die *Siedlungsstrukturen*, spezielle *Institutionen* wie Schulen und Altersheime oder *vielfahrene Strassen*, etwa Ausweichrouten mit Schwerverkehr durch die Ortschaften. Vielleicht spielt auch eine generell abnehmende *Resilienz* in der Bevölkerung eine Rolle: Dabei reagieren die Menschen bezüglich Gefahren und Immissionen aus dem Strassenverkehr stärker als früher und greifen eher zu Massnahmen. T30 bietet sich dann als Instrument bzw. als Policy-Alternative an.

Im Sinne einer kritischen Würdigung zum Forschungsdesign bzw. «lessons learned» gibt es auch zusätzliche Fragen hinsichtlich des Politikwandels für die nächste Befragung zu T30. Z.B. wäre es in Anlehnung an Herweg et al. (2015, S. 446) insbesondere interessant zu wissen, inwiefern die Politikunternehmer/innen für T30 Paketlösungen, Modifikationsinstrumente oder gar Manipulation eingesetzt haben. Konkret könnten die Gemeinden noch gefragt werden,

- inwiefern jeweils die Beschlüsse zur Einführung von T30 im Rahmen einer politischen Paketlösung oder ganz unabhängig zustande gekommen sind;

- inwiefern die ursprünglichen Vorschläge im Sinne einer Kompromisslösung modifiziert worden sind, z.B. T30 streckenweise statt flächendeckend oder 30-Zone statt Begegnungszone mit Höchstgeschwindigkeit 20 km/h;
- inwiefern innerhalb der T30-Regimes die Begegnungszonen noch stärker zunehmen als Tempo 30;
- inwiefern Exekutivmitglieder, die sich für oder gegen T30 eingesetzt haben, auch jeweils die Wiederwahl geschafft haben;
- inwiefern sie sich mit anderen Gebietskörperschaften (Gemeinden, Kantone) auf diesem Gebiet austauschen und mit ihnen zusammenarbeiten, insbesondere im Hinblick auf eine koordinierte Einführung von T30 auf übergeordneten, verkehrsorientierten Strassen.

6.3. Persönliches Fazit

Tempo 30 auf Schweizer Strassen – selbst innerorts – war vor einer Generation fast undenkbar. Wie die Entwicklung auch in einem «Autokanton» wie Solothurn zeigt, ist es heute nicht mehr abwegig, dass sich 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit innerorts in absehbarer Zeit durchsetzt.

Zur Verbreitung von T30 trägt die gestiegene Akzeptanz bei, wie die vorliegende Umfrage unter den Solothurner Gemeinden bestätigt. Immer mehr Gemeinden kommen offenbar zum Schluss, dass die gesetzlichen Kriterien für T30 auf ihrem Strassennetz (oder auf Teilen davon) erfüllt sind. Der Grund dafür scheint primär im allgemein steigenden Verkehrsaufkommen zu liegen. Es kommt ein zweiter wichtiger Faktor hinzu: Die Umfrage deutet auf ein verstärktes Bewusstsein für spezielle Bevölkerungsgruppen hin, insbesondere für (Schul-)Kinder, die einen besonderen Schutz vor Gefahren und Immissionen aus dem Strassenverkehr benötigen.

Zwar gibt es noch zahlreiche Gemeinden, die aus verschiedenen Gründen mit der Einführung von T30 zögern. Wer T30 einführt, schafft das Regime aber trotz der obligatorischen Evaluation in der Regel nicht mehr ab. So breitet sich T30 in immer mehr Gemeinden aus. Wo ein Problem im Sinne der SSV wahrgenommen wird, machen die Begehren zur Einführung von T30 auch vor Kantonsstrassen nicht halt. Der Autor hält es daher für *wahrscheinlich, dass innerorts Tempo 30 tatsächlich zum neuen Tempo 50 wird*. Gut möglich, dass auch der Gesetzgeber den Spiess umdreht, und Tempo 50 innerorts künftig nur noch in Ausnahmefällen zugelassen ist...

«Menschen mit einer neuen Idee gelten so lange als Spinner,
bis sich die Sache durchgesetzt hat.»

Mark Twain (1835-1910)

Anhang 1 Tabelle der Einwohnergemeinden im Kanton SO

Gemeinde	E-Mail ¹	RSC-Typ ²	#Einw. ³
Aedermannsdorf	vw@aedermannsdorf.ch	3	570
Aeschi (SO)	walter.sommer@aeschi-so.ch	3	1216
Balm bei Günsberg	gemeindeverwaltung@balm-balmberg.ch	3	197
Balsthal	info@balsthal.ch	3	6188
Bärschwil	gemeindeverwaltung@baerschwil.ch	3	793
Bättwil	verwaltung@baettwil.ch	2	1190
Beinwil (SO)	fam.christ@ambonet.ch	3	286
Bellach	gemeinde@bellach.ch	1	5231
Bettlach	info@bettlach.ch	1	4928
Biberist	ewgbiberist@biberist.ch	1	8639
Biezwil	blanca.iseli@bluewin.ch	3	303
Bolken	kanzlei@bolken.ch	3	602
Boningen	info@boningen.ch	3	774
Breitenbach	gemeinde@breitenbach.ch	2	3875
Buchegg	info@buchegg-so.ch	3	2587
Büren (SO)	verwaltung@bueren-so.ch	3	1049
Büsserach	sekretariat@buesserach.ch	2	2296
Däniken	info@daeniken.ch	1	2859
Deitingen	info@deitingen.ch	2	2217
Derendingen	info@derendingen.ch	1	6516
Dornach	info@dornach.ch	1	6829
Drei Höfe	gs@dreihoeffe.ch	3	746
Dulliken	info@dulliken.ch	1	5086
Egerkingen	info@egerkingen.ch	3	3696
Eppenberg-Wöschnau	gemeindeverwaltung@eppenberg-woeschnau.ch	1	333
Erlinsbach (SO)	beat.baumann@erlinsbach-so.ch	1	3566
Erschwil	verwaltung@erschwil.ch	3	931
Etziken	kanzlei@etziken.ch	3	881
Fehren	gemeinde@fehren.ch	2	605
Feldbrunnen-St. Niklaus	gemeinde@feldbrunnen.ch	1	983
Flumenthal	gemeinde@flumenthal.ch	3	983
Fulenbach	gemeinde@fulenbach.ch	3	1782
Gänsbrunnen	gemeindepraesident@gaensbrunnen.ch	3	85
Gempen	info@gempen.ch	3	873
Gerlafingen	info@gerlafingen.ch	1	5257
Grenchen	stadtkanzlei@grenchen.ch	1	17516
Gretzenbach	gemeinde@gretzenbach.ch	1	2792
Grindel	gemeindeverwaltung@grindel.ch	3	512
Günsberg	info@guensberg.ch	3	1180
Gunzgen	info@gunzgen.ch	3	1656

Gemeinde	E-Mail¹	Typ RSC²	#Einw.³
Hägendorf	info@haegendorf.ch	1	5158
Halten	gemeinde@halten.ch	2	864
Härkingen	info@haerkingen.ch	3	1648
Hauenstein-Ifenthal	gemeindeverwaltung@hauenstein-ifenthal.ch	3	316
Herbetswil	gemeinde@herbetswil.ch	3	539
Himmelried	info@himmelried.ch	3	912
Hochwald	gemeinde@hochwald.ch	3	1312
Hofstetten-Flüh	info@hofstetten-flueh.ch	2	3169
Holderbank (SO)	gemeindeverwaltung@holderbank-so.ch	3	698
Horriwil	gemeinde@horriwil.ch	2	846
Hubersdorf	gemeindekanzlei@hubersdorf.ch	2	749
Hüniken	verwaltung@hueniken.ch	3	148
Kammersrohr	gemeindekanzlei@kammersrohr.ch	3	29
Kappel (SO)	ewg@kappel-so.ch	1	3248
Kestenholz	gemeindeverwaltung@kestholz.ch	3	1813
Kienberg	gemeindeverwaltung@kienberg.ch	3	514
Kleinlützel	gemeinde@kleinluetzel.ch	3	1265
Kriegstetten	margrit.jaggi@kriegstetten.ch	2	1301
Langendorf	gemeinde@langendorf-so.ch	1	3847
Laupersdorf	info@laupersdorf.ch	3	1815
Lohn-Ammanseg	info@lohn-ammannsegg.ch	2	2812
Lommiswil	info@lommiswil.ch	3	1540
Lostorf	info@lostorf.ch	2	3957
Lüsslingen-Nennigkofen	gemeinde@luesslingen-nennigkofen.ch	3	1086
Luterbach	gemeinde@luterbach.ch	2	3514
Lüterkofen-Ichertswil	gemeindeverwaltung@lueterkofen-ichertswil.ch	2	800
Lütterswil-Gächliwil	info@lueterswil-gaechliwil.ch	3	321
Matzendorf	gemeinde@matzendorf.ch	3	1336
Meltingen	gemeinde@meltingen.ch	2	661
Messen	verwaltung@messen.ch	3	1488
Metzerlen-Mariastein	info@metzerlen.ch	3	934
Mümliswil-Ramiswil	info@muemliswil-ramiswil.ch	3	2456
Neuendorf	info@neuendorf.ch	3	2246
Niederbuchsiten	gemeinde@niederbuchsiten.ch	3	1181
Niedergösgen	info@niedergoesgen.ch	1	3881
Nuglar-St. Pantaleon	gemeinde@nuglar.ch	3	1490
Nunningen	gemeinde@nunningen.ch	2	1883
Oberbuchsiten	info@oberbuchsiten.ch	3	2271
Oberdorf (SO)	info@oberdorf.ch	1	1731
Obergerlafingen	verwaltung@obergerlafingen.ch	2	1179
Obergösgen	gemeinde@obergoesgen.ch	1	2211
Oekingen	gemeinde@oekingen.ch	2	841

Gemeinde	E-Mail¹	Typ RSC²	#Einw.³
Oensingen	gemeindeverwaltung@oensingen.ch	1	6356
Olten	stadtkanzlei@olten.ch	1	18459
Rechterswil	gemeindeverwaltung@rechterswil.ch	2	2047
Rickenbach (SO)	kanzlei@rickenbachso.ch	1	1013
Riedholz	gemeinde@riedholz.ch	2	2317
Rodersdorf	gemeinde@rodersdorf.ch	3	1308
Rohr (SO)	daniela.eugster@rohr-so.ch	3	93
Rüttenen	info@ruettenen.ch	2	1465
Schnottwil	info@schnottwil.ch	3	1140
Schönenwerd	m.todorovic@schoenenwerd.ch	1	4956
Seewen	gemeindeverwaltung@seewen.ch	3	1013
Selzach	info@selzach.ch	2	3466
Solothurn	info@solothurn.ch	1	16903
Starrkirch-Wil	info@starrkirch-wil.ch	1	1718
Stüsslingen	gemeindeschreiberei@stuesslingen.ch	3	1056
Subingen	verwaltung@subingen.ch	1	3213
Trimbach	info@trimbach.ch	1	6683
Unterramsern	gemeindeverwaltung@unterramsern.ch	3	217
Walterswil (SO)	info@walterswil.ch	2	730
Wangen bei Olten	kanzlei@wangenbo.ch	1	5071
Welschenrohr	info@welschenrohr.ch	3	1116
Winznau	einwohnergemeinde@winznau.ch	1	1922
Wisen (SO)	kanzlei@wisen.ch	3	416
Witterswil	gemeinde@witterswil.ch	2	1441
Wolfwil	gemeindeverwaltung@wolfwil.ch	3	2294
Zuchwil	gemeinde@zuchwil.ch	1	9047
Zullwil	gemeindeverwaltung@zullwil.ch	2	670

Fussnoten:

1. Mailanschrift für Umfrage durch Internetseite der Gemeinde oder via Kontaktformular erhalten
2. RSC-Typ gemäss Typologie BFS (2017), abgefragt von BFS-Applikation der Schweizer Gemeinden
3. Einwohnerzahl per 31.12.2018 gemäss Kanton Solothurn, Amt für Finanzen (Statistikportal).

Anhang 2 Umfrage – Versand via SurveyMonkey vom 23. Juli 2019

Umfrage zu Tempo 30 in Gemeinden

Diese Umfrage richtet sich an jede Solothurner Einwohnergemeinde («Gemeinde»). Sie betrifft das Thema «Tempo 30». Darunter ist hier eine verordnete Höchstgeschwindigkeit auf der Strasse von 30 km/h oder tiefer als Abweichung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten im Sinne von [Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung](#) (SSV; SR 741.21) zu verstehen. Dazu gehören namentlich auch «Begegnungszonen» mit Tempo 20.

Es handelt sich um eine Bestandesaufnahme als empirische Grundlage für meine Masterarbeit im Rahmen des Weiterbildungsprogramms Executive Master of Public Administration an der Universität Bern. Die Auswertung gibt keine Rückschlüsse auf die einzelnen Gemeinden. Die Arbeit stelle ich Ihnen gern zur Verfügung, wenn sie von der Uni angenommen worden ist.

Das Ausfüllen der Umfrage selbst dürfte 5 bis 10 Minuten in Anspruch nehmen, wenn die Antworten bekannt sind. Ich bitte um Ihre Eingaben bis zum *15. August 2019*. Für allfällige Rückfragen können Sie sich ungeniert an mich wenden, siehe Kontaktangaben unten. Vielen Dank für Ihr Mitmachen nach bestem Wissen und Gewissen!

Freundliche Grüsse

Kjell Kolden (Tel.: 076 362 67 48; E-Mail: kolden77@gmail.com)

Hintergrundinfo

1. Welche Einwohnergemeinde («Gemeinde») vertreten Sie?

[Dropdownliste mit den 109 Gemeinden des Kantons SO zur Auswahl]

2. Gibt es in Ihrer Gemeinde eine eigene Fachstelle der Verwaltung zu Verkehrsthemen?

a. Ja

b. Nein

3. Gibt es in Ihrer Gemeinde eine eigene politische Kommission zu Verkehrsthemen?

a. Ja

b. Nein

4. Gibt es in einer Nachbargemeinde Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen)?

a. Ja

b. Nein

5. Gibt es in einer Nachbargemeinde Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen (Hauptstrassen)?
- a. Ja
 - b. Nein

T30 auf siedlungsorientierten Strassen

6. Gibt es in Ihrer Gemeinde Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen)?
- a. Ja
 - b. Nein
7. [Wenn Antwort «ja» auf Frage 6] In welchem Jahr wurde in Ihrer Gemeinde Tempo 30 erstmals für siedlungsorientierte Strassen (Quartierstrassen) verbindlich beschlossen?

[Kommentarfeld für Jahreszahl zwischen 1959 und 2019]

8. [Wenn Antwort «ja» auf Frage 6] Gab es in Ihrer Gemeinde einen bestimmten Auslöser für die Einführung von Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen)?
- a. Nicht bekannt
 - b. Nein
 - c. Ja, Unfall/Verkehrssicherheit
 - d. Ja, Umwelt-/Lärmproblem
 - e. Ja, Sonstiges (bitte angeben)

[Kommentarfeld für Sonstiges]

9. [Wenn Antwort «ja» auf Frage 6] War die Exekutive Ihrer Gemeinde zum Zeitpunkt des Entscheids für Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen) insgesamt politisch eher links oder eher rechts orientiert?
- a. links
 - b. eher links
 - c. eher rechts
 - d. rechts
 - e. Nicht bekannt

T30 auf verkehrsorientierten Strassen

10. Gibt es in Ihrer Gemeinde Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen (Hauptstrassen)?

- a. Ja
- b. Nein

11. [Wenn Antwort «ja» auf Frage 10] In welchem Jahr wurde in Ihrer Gemeinde Tempo 30 erstmals für eine verkehrsorientierte Strasse (Hauptstrasse) verbindlich beschlossen?

[Kommentarfeld für Jahreszahl zwischen 1959 und 2019]

12. [Wenn Antwort «ja» auf Frage 10] Gab es in Ihrer Gemeinde einen bestimmten Auslöser für die Einführung von Tempo 30 auf einer verkehrsorientierten Strasse (Hauptstrasse)?

- a. Nicht bekannt
- b. Nein
- c. Ja, Unfall/Verkehrssicherheit
- d. Ja, Umwelt-/Lärmproblem
- e. Ja, Sonstiges (bitte angeben)

[Kommentarfeld für Sonstiges]

13. [Wenn Antwort «ja» auf Frage 10] War die Exekutive Ihrer Gemeinde zum Zeitpunkt des Entscheids für Tempo 30 auf einer verkehrsorientierten Strasse (Hauptstrasse) insgesamt politisch eher links oder eher rechts orientiert?

- a. links
- b. eher links
- c. eher rechts
- d. rechts
- e. Nicht bekannt

Politische Vorstösse zu T30

14. Kennen Sie in Ihrer Gemeinde «monothematische Verkehrspolitiker/innen» (Einzelpersonen), die sich in der Öffentlichkeit speziell *für* Tempo 30 engagieren.

- a. Ja

b. Nein

[Kommentarfeld für Bemerkungen]

15. Kennen Sie in Ihrer Gemeinde «monothematische Verkehrspolitiker/innen» (Einzelpersonen), die sich in der Öffentlichkeit speziell *gegen* Tempo 30 engagieren.

a. Ja

b. Nein

[Kommentarfeld für Bemerkungen]

16. Welche Gründe sprechen heute in Ihrer Gemeinde für Tempo 30? Bitte geben Sie jeweils für jeden Punkt an, inwiefern er *vollständig*, *eher*, *eher nicht* oder *bestimmt nicht* zutrifft.

a. Sicherheit: eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben

b. Besonderes Schutzbedürfnis: bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes

c. Verkehrsfluss: auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung kann der Verkehrsablauf verbessert werden

d. Umwelt: eine übermässige Umweltbelastung im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung (Lärm, Schadstoffe) kann vermindert werden

e. Sonstiges (z.B. Aufwertung des öffentlichen Raumes, Innenverdichtung) - bitte angeben

[Kommentarfeld für Sonstiges]

17. Hat es in Ihrer Gemeinde offizielle politische Vorstösse (Initiativen, Petitionen, Motionen etc.) zur Einführung von Tempo 30 gegeben [mehrere Antworten möglich]?

a. Ja, und umgesetzt

b. Ja, und angenommen, aber noch nicht umgesetzt

c. Ja, aber zurückgewiesen/abgelehnt

d. Ja, aber noch nicht behandelt

e. Nein, nie

f. Nicht bekannt

[Kommentarfeld für Bemerkungen]

18. Ist in Ihrer Gemeinde derzeit ein Begehren bekannt und offen für eine neue Einführung von Tempo 30 auf einer Kantonsstrasse (Hauptverkehrsstrasse gemäss VSS-Norm)?
- a. Ja
 - b. Nein
19. Hat es in Ihrer Gemeinde offizielle politische Vorstösse (Initiativen, Petitionen, Motionen etc.) gegeben, Tempo 30 *aufzuheben* [mehrere Antworten möglich]?
- a. Ja, und umgesetzt
 - b. Ja, und angenommen, aber noch nicht umgesetzt
 - c. Ja, aber zurückgewiesen/abgelehnt
 - d. Ja, aber noch nicht behandelt
 - e. Nein, nie
 - f. Nicht bekannt

[Kommentarfeld für Bemerkungen]

Politischer Wandel hinsichtlich T30

20. Hat sich in Ihrer Gemeinde die grundsätzliche Haltung bezüglich der Einführung von Tempo 30 in den letzten Jahren gewandelt?
- a. Ja, mehr für Tempo 30
 - b. Ja, mehr gegen Tempo 30
 - c. Nein
21. [Wenn Antwort «a» auf Frage 20a] Welche Ursachen sehen Sie für den Wandel zu Gunsten von Tempo 30 in Ihrer Gemeinde [mehrere Antworten möglich]?
- a. Verkehrsentwicklung
 - b. Ereignis (Unfall etc.)
 - c. Gerichtsurteil
 - d. Wechsel in der Exekutive
 - e. Politische Initiative
 - f. Sonstiges – bitte angeben

[Kommentarfeld für Sonstiges]

22. [Wenn Antwort «b» auf Frage 20b] Welche Ursachen sehen Sie für den Wandel gegen Tempo 30 in Ihrer Gemeinde [mehrere Antworten möglich]?

- a. Verkehrsentwicklung
- b. Ereignis (Unfall etc.)
- c. Gerichtsurteil
- d. Wechsel in der Exekutive
- e. Politische Initiative
- f. Sonstiges – bitte angeben

[Kommentarfeld für Sonstiges]

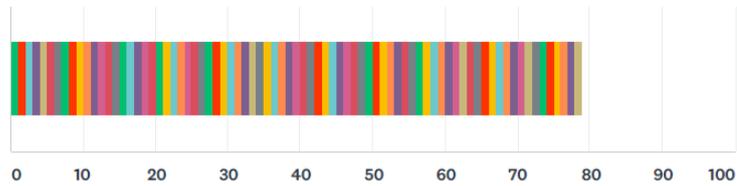
Anhang 3 Umfrage - Auswertung der einzelnen Fragen

Umfrage zu Tempo 30 in Gemeinden

SurveyMonkey

Q1 Welche Einwohnergemeinde ("Gemeinde") vertreten Sie?

Answered: 79 Skipped: 0

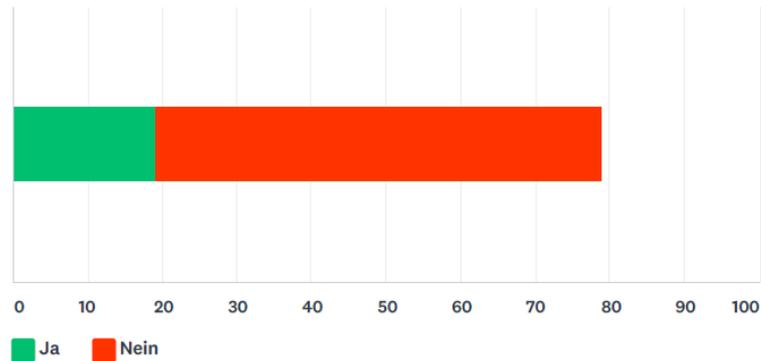


- Aedermannsdorf ■ Aeschi (SO) ■ Balm bei Günsberg ■ Balsthal
- Bärschwil ■ Bättwil ■ Beinwil (SO) ■ Bellach ■ Bettlach
- Biberist ■ Biezwil ■ Bolken ■ Boningen ■ Breitenbach
- Buchegg ■ Büren (SO) ■ Büsserach ■ Däniken ■ Deitingen
- Derendingen ■ Dornach ■ Drei Höfe ■ Dulliken ■ Egerkingen
- Eppenberg-Wöschnau ■ Erlinsbach (SO) ■ Erschwil ■ Etziken
- Fehren ■ Feldbrunnen-St. Niklaus ■ Flumenthal ■ Fulenbach
- Gänsbrunnen ■ Gempen ■ Gerlafingen ■ Grenchen
- Gretzenbach ■ Grindel ■ Günsberg ■ Gunzgen ■ Hägendorf
- Halten ■ Härkingen ■ Hauenstein-Ifenthal ■ Herbetswil
- Himmelried ■ Hochwald ■ Hofstetten-Flüh ■ Holderbank (SO)
- Horriwil ■ Hubersdorf ■ Hüniken ■ Kammersrohr ■ Kappel (SO)
- Kestenholz ■ Kienberg ■ Kleinlützel ■ Kriegstetten ■ Langendorf
- Laupersdorf ■ Lohn-Ammannsegg ■ Lommiswil ■ Lostorf
- Lüsslingen-Nennigkofen ■ Luterbach ■ Lüterkofen-Ichertswil
- Lüterswil-Gächliwil ■ Matzendorf ■ Meltingen ■ Messen
- Metzerlen-Mariastein ■ Mümliswil-Ramiswil ■ Neuendorf
- Niederbuchsiten ■ Niedergösgen ■ Nuglar-St. Pantaleon ■ Nunningen
- Oberbuchsiten ■ Oberdorf (SO) ■ Obergerlafingen ■ Obergösgen
- Oekingen ■ Oensingen ■ Olten ■ Recherswil ■ Rickenbach (SO)
- Riedholz ■ Rodersdorf ■ Rohr (SO) ■ Rüttenen ■ Schnottwil
- Schönenwerd ■ Seewen ■ Selzach ■ Solothurn ■ Starrkirch-Wil
- Stüsslingen ■ Subingen ■ Trimbach ■ Unterramsern
- Walterswil (SO) ■ Wangen bei Olten ■ Welschenrohr ■ Winznau
- Wisen (SO) ■ Witterswil ■ Wolfwil ■ Zuchwil ■ Zullwil

ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Aedermannsdorf	1.27%	1
Aeschi (SO)	1.27%	1
Balm bei Günsberg	0.00%	0
Balsthal	1.27%	1
Bärschwil	0.00%	0
Bättwil	1.27%	1
Beinwil (SO)	0.00%	0

Q2 Gibt es in Ihrer Gemeinde eine eigene Fachstelle der Verwaltung zu Verkehrsthemen?

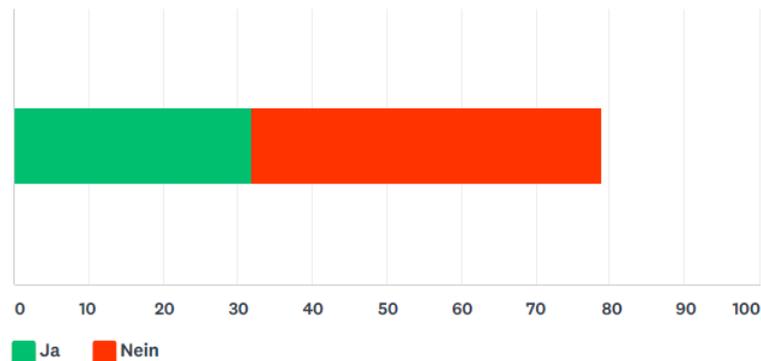
Answered: 79 Skipped: 0



ANSWER CHOICES	RESPONSES
Ja	24.05% 19
Nein	75.95% 60
TOTAL	79

Q3 Gibt es in Ihrer Gemeinde eine eigene politische Kommission zu Verkehrsthemen?

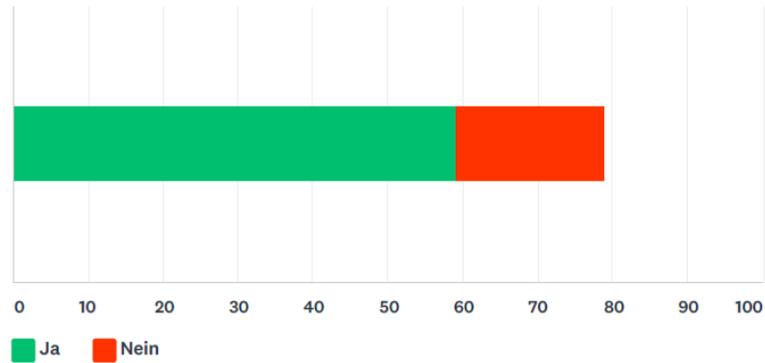
Answered: 79 Skipped: 0



ANSWER CHOICES	RESPONSES
Ja	40.51% 32
Nein	59.49% 47
TOTAL	79

Q4 Gibt es in einer Nachbargemeinde Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen)?

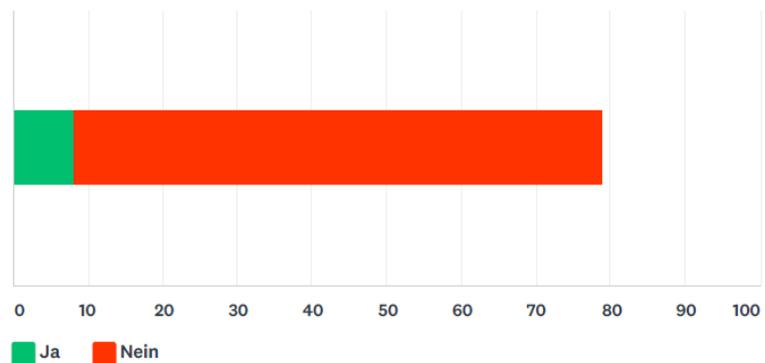
Answered: 79 Skipped: 0



ANSWER CHOICES	RESPONSES
Ja	74.68% 59
Nein	25.32% 20
TOTAL	79

Q5 Gibt es in einer Nachbargemeinde Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen (Hauptstrassen)?

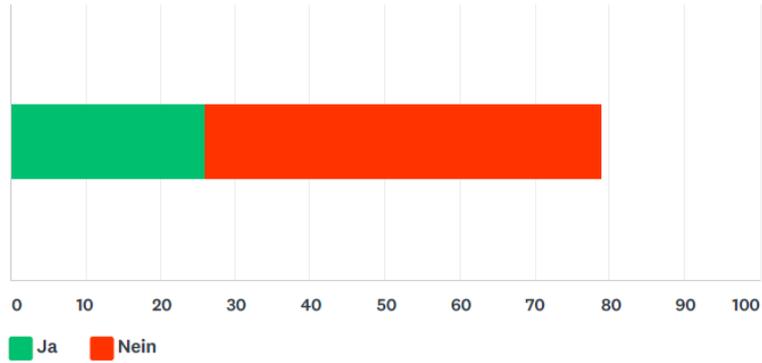
Answered: 79 Skipped: 0



ANSWER CHOICES	RESPONSES
Ja	10.13% 8
Nein	89.87% 71
TOTAL	79

Q6 Gibt es in Ihrer Gemeinde Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen)?

Answered: 79 Skipped: 0



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Ja	32.91%	26
Nein	67.09%	53
TOTAL		79

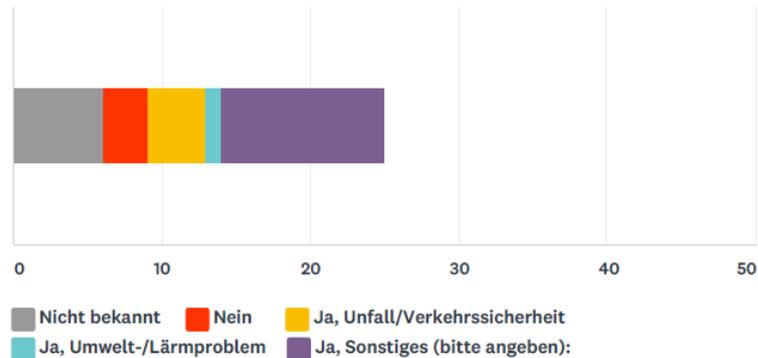
Q7 In welchem Jahr wurde in Ihrer Gemeinde Tempo 30 erstmals für siedlungsorientierte Strassen (Quartierstrassen) verbindlich beschlossen?

Answered: 22 Skipped: 57

#	RESPONSES	DATE
1	2012	8/31/2019 4:48 PM
2	1995	8/29/2019 5:23 PM
3	2017	8/29/2019 1:43 PM
4	2004	8/29/2019 10:02 AM
5	1997	8/29/2019 7:43 AM
6	2010	8/21/2019 10:55 AM
7	2017	8/19/2019 7:26 PM
8	2018	8/19/2019 6:16 PM
9	2015	8/19/2019 4:42 PM
10	2008	8/19/2019 1:40 PM
11	2008	8/19/2019 12:59 PM
12	2014	8/19/2019 11:30 AM
13	1991	8/6/2019 1:47 PM
14	2007	8/5/2019 2:39 PM
15	2008	8/5/2019 1:26 PM
16	2013	8/5/2019 11:16 AM
17	2006	7/29/2019 6:42 PM
18	2013	7/26/2019 5:37 PM
19	2018	7/24/2019 2:32 PM
20	2015	7/24/2019 11:13 AM
21	2015	7/23/2019 4:51 PM
22	2012	7/23/2019 2:06 PM

Q8 Gab es in Ihrer Gemeinde einen bestimmten Auslöser für die Einführung von Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen)?

Answered: 25 Skipped: 54

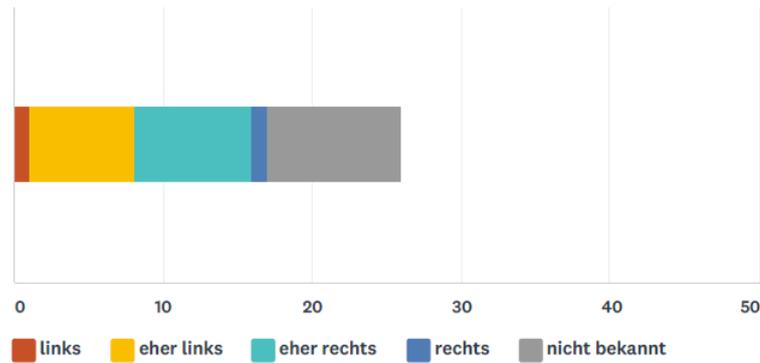


ANSWER CHOICES	RESPONSES
Nicht bekannt	24.00% 6
Nein	12.00% 3
Ja, Unfall/Verkehrssicherheit	16.00% 4
Ja, Umwelt-/Lärmproblem	4.00% 1
Ja, Sonstiges (bitte angeben):	44.00% 11
TOTAL	25

#	JA, SONSTIGES (BITTE ANGEBEN):	DATE
1	Schulhausberich	8/31/2019 4:48 PM
2	Ende September Petition "Vorstoss für Tempo 30-Zone" 28.10.2003 GR-Beschluss flächendeckende Verkehrsstudie 16.08.2005 GR verabschiedet einstimmig den Abschlussbericht Phase 1 22.08.2006 GR verabschiedet Abschlussbericht Massnahmenkonzepte 20.09.2006 Entscheid Mitwirkungsverfahren zu lancieren 08.12.2009 Gemeindeversammlung genehmigt den Kredit zur Umsetzung	8/21/2019 10:55 AM
3	Verkehrssicherheit und "Elterntaxi" auf Schulhausstrasse	8/19/2019 7:26 PM
4	Zufahrtsstrassen zur Baustelle Schulhaus (Tempo 30 nur während der Bauphase)	8/19/2019 6:16 PM
5	Verkehrssicherheit	8/19/2019 4:42 PM
6	Verkehrssicherheit (Schulwege, Schleichverkehr), Lärmproblem, Parkierung	8/19/2019 3:55 PM
7	Druck aus der Bevölkerung (Quartier), Tempo 30 einzuführen.	8/19/2019 11:30 AM
8	Quartierschutz, Schulwegsicherung, Verkehrssicherheit	8/6/2019 1:47 PM
9	Die Voten für ein Einführung kamen in beiden Gemeinden aus den Gemeindeversammlungen.	8/5/2019 2:39 PM
10	Wunsch der Bevölkerung	7/24/2019 2:32 PM
11	Verkehrsberuhigung, Quartiersstrassen entlasten, Prävention Schulwege	7/24/2019 11:13 AM

Q9 War die Exekutive Ihrer Gemeinde zum Zeitpunkt des Entscheids für Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen) insgesamt politisch eher links oder eher rechts orientiert?

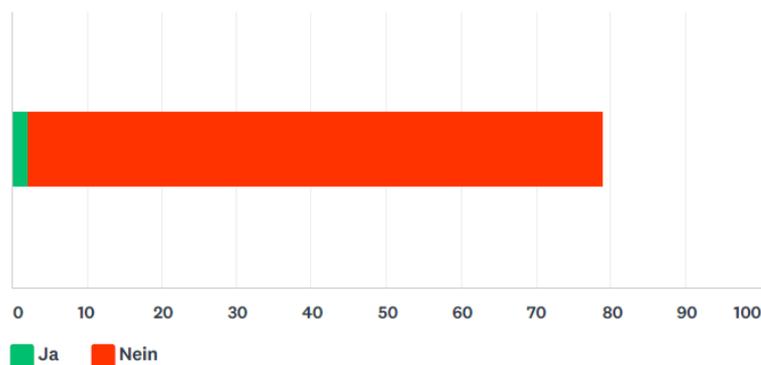
Answered: 26 Skipped: 53



ANSWER CHOICES	RESPONSES
links	3.85% 1
eher links	26.92% 7
eher rechts	30.77% 8
rechts	3.85% 1
nicht bekannt	34.62% 9
TOTAL	26

Q10 Gibt es in Ihrer Gemeinde Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen (Hauptstrassen)?

Answered: 79 Skipped: 0



ANSWER CHOICES	RESPONSES
Ja	2.53% 2
Nein	97.47% 77
TOTAL	79

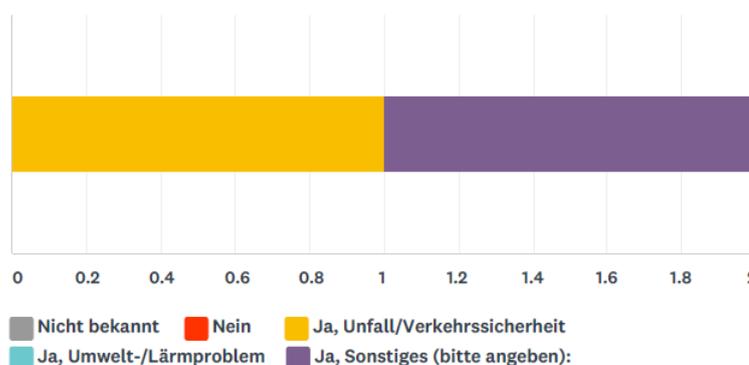
Q11 In welchem Jahr wurde in Ihrer Gemeinde Tempo 30 erstmals für eine verkehrsorientierte Strasse (Hauptstrasse) verbindlich beschlossen?

Answered: 2 Skipped: 77

#	RESPONSES	DATE
1	2000	8/29/2019 7:44 AM
2	2005	7/24/2019 10:16 AM

Q12 Gab es in Ihrer Gemeinde einen bestimmten Auslöser für die Einführung von Tempo 30 auf einer verkehrsorientierten Strasse (Hauptstrasse)?

Answered: 2 Skipped: 77

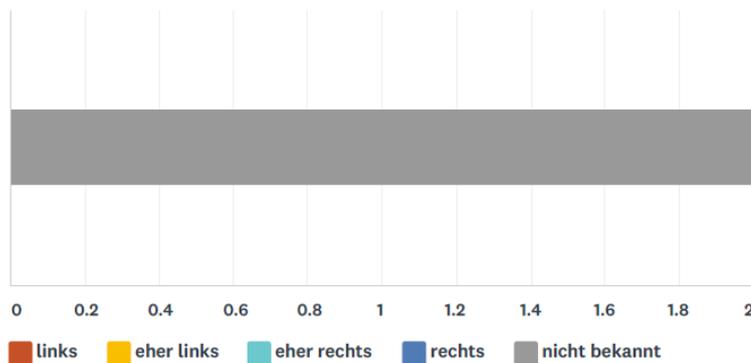


ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Nicht bekannt	0.00%	0
Nein	0.00%	0
Ja, Unfall/Verkehrssicherheit	50.00%	1
Ja, Umwelt-/Lärmproblem	0.00%	0
Ja, Sonstiges (bitte angeben):	50.00%	1
TOTAL		2

#	JA, SONSTIGES (BITTE ANGEBEN):	DATE
1	Schüler müssen die Strasse überqueren, wenn sie zum Turnen gehen und auf den Pausenplatz.	7/24/2019 10:16 AM

Q13 War die Exekutive Ihrer Gemeinde zum Zeitpunkt des Entscheids für Tempo 30 auf einer verkehrsorientierten Strasse (Hauptstrasse) insgesamt politisch eher links oder eher rechts orientiert?

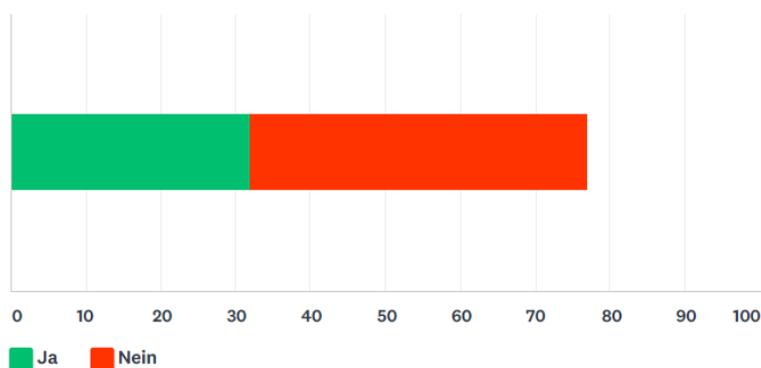
Answered: 2 Skipped: 77



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
links	0.00%	0
eher links	0.00%	0
eher rechts	0.00%	0
rechts	0.00%	0
nicht bekannt	100.00%	2
TOTAL		2

Q14 Kennen Sie in Ihrer Gemeinde «monothematische Verkehrspolitiker/innen» (Einzelpersonen), die sich in der Öffentlichkeit speziell für Tempo 30 engagieren?

Answered: 77 Skipped: 2

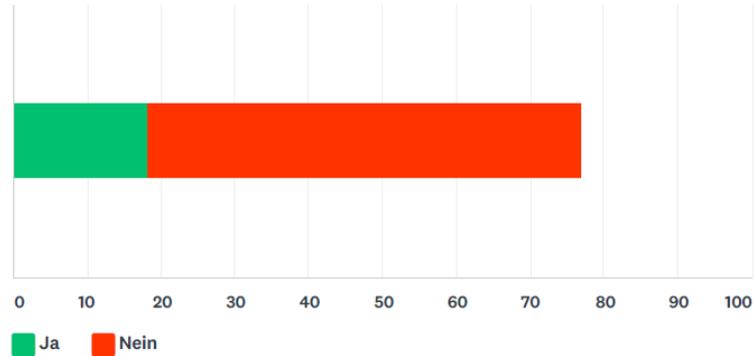


ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Ja	41.56%	32
Nein	58.44%	45
TOTAL		77

#	BEMERKUNGEN	DATE
1	Anfragen aus und für Quartiere sowie Anfragen für Dorfflächige Tempo 30 Zone ausser Kantonsstrassen	8/31/2019 4:55 PM
2	Einige Strassen sind aufgrund Einzelpersonen mit freiwillig 30 signalisiert.	8/29/2019 1:08 PM
3	Herbetswil liegt abseits der Hauptverkehrsachse und hat somit nur Ortsverkehr resp. Quartierverkehr. Die Strassen sind relativ schmal und sind somit automatisch verkehrsberuhigt.	8/19/2019 9:09 AM
4	Im Moment ist es eher ruhig um Tempo 30. Vor ca 5 Jahren wurde ein Vorstoss vehement verworfen.	8/13/2019 10:04 PM
5	Im Räumlichen Leitbild 2017 ist die flächendeckende Temporeduktion ein behördenverbindliches Ziel. Vorstoss wurde von EinwohnerInnen eingereicht	8/8/2019 1:43 PM
6	Vor ein paar Jahren scheiterte ein Vorstoss zur Einführung T30 an der Gemeindeversammlung kläglich. Damals scheute man Kosten und persönliche Einschränkungen.	7/29/2019 6:28 PM
7	Die Gemeindeversammlung Witterswil hat am 18.6.2019 Tempo 30 auf allen Gemeindestrassen zugestimmt. Die Umsetzung dauert jetzt aber noch eine Weile.	7/26/2019 11:23 AM
8	Petition hängig	7/26/2019 10:18 AM

Q15 Kennen Sie in Ihrer Gemeinde «monothematische Verkehrspolitiker/innen» (Einzelpersonen), die sich in der Öffentlichkeit speziell gegen Tempo 30 engagieren?

Answered: 77 Skipped: 2

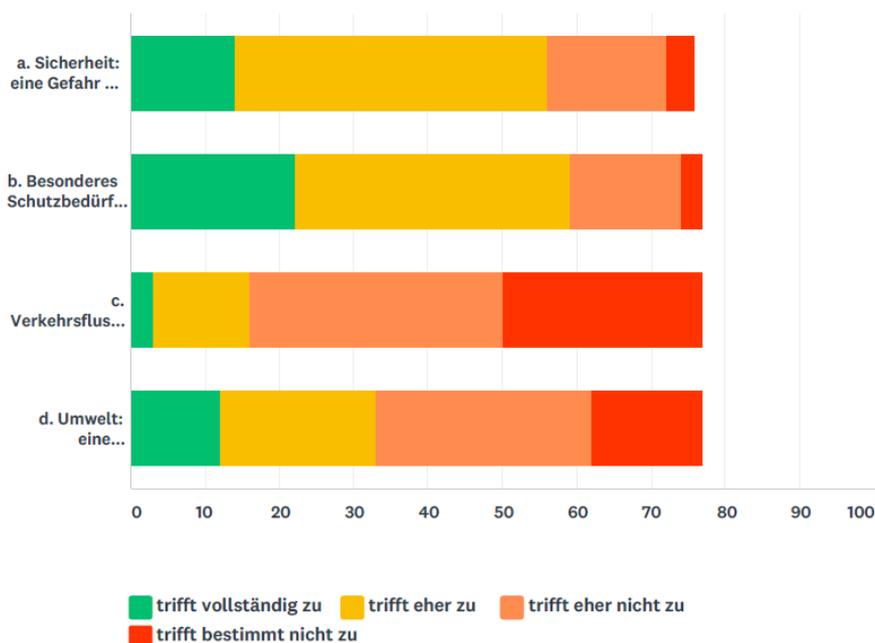


ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Ja	23.38%	18
Nein	76.62%	59
TOTAL		77

#	BEMERKUNGEN	DATE
1	Nahmen auch gut organisiert an einer öffentlichen Mitwirkung zum Thema Verkehrssicherheit teil	8/31/2019 4:55 PM
2	Es existiert eine starke Opposition gegen Tempo 30.	8/13/2019 10:04 PM
3	viele, gem. vorangehender Bemerkung	7/29/2019 6:28 PM

Q16 Welche Gründe sprechen heute in Ihrer Gemeinde für Tempo 30?
Bitte geben Sie jeweils für jeden Punkt an, inwiefern er vollständig, eher,
eher nicht oder bestimmt nicht zutrifft.

Answered: 77 Skipped: 2



	TRIFFT VOLLSTÄNDIG ZU	TRIFFT EHER ZU	TRIFFT EHER NICHT ZU	TRIFFT BESTIMMT NICHT ZU	TOTAL	WEIGHTED AVERAGE
a. Sicherheit: eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben	18.42% 14	55.26% 42	21.05% 16	5.26% 4	76	2.13
b. Besonderes Schutzbedürfnis: bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes	28.57% 22	48.05% 37	19.48% 15	3.90% 3	77	1.99
c. Verkehrsfluss: auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung kann der Verkehrsablauf verbessert werden	3.90% 3	16.88% 13	44.16% 34	35.06% 27	77	3.10
d. Umwelt: eine übermässige Umweltbelastung im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung (Lärm, Schadstoffe) kann vermindert werden	15.58% 12	27.27% 21	37.66% 29	19.48% 15	77	2.61

#	SONSTIGES (Z.B. AUFWERTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMES, INNENVERDICHTUNG) - BITTE ANGEBEN	DATE
1	Zentral für Riedholz ist die Unübersichtlichkeit vieler Strassenzüge sowie das grossflächige fehlen von Trottoirs	8/31/2019 4:55 PM
2	Lebensqualität in Quartieren, wir haben flächendeckend Tempo 30 Zone kombiniert mit dem Parkraumkonzept Anwohnerprivilegierung eingeführt	8/29/2019 5:27 PM

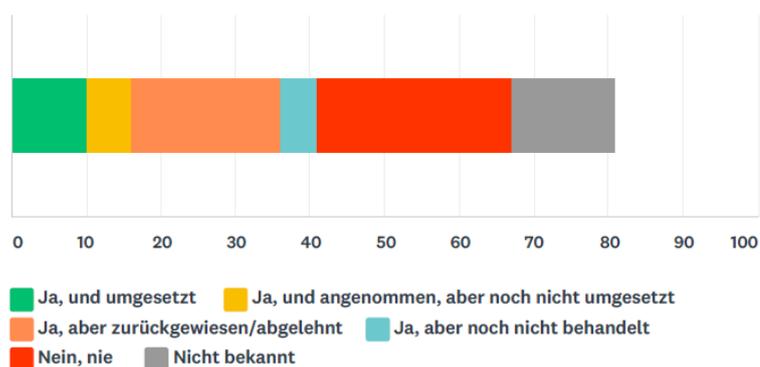
3	Dorfzentrum aufwerten	8/29/2019 5:18 PM
4	allenfalls Aufwertung von Quartier- zu Wohnstrassen	8/29/2019 10:30 AM
5	Aufwertung Dorfkern, kein richtiges Zentrum da Strassenzeilendorf, deshalb Strasse sehr bestimmend.	8/19/2019 6:18 PM
6	Beruhigung und Aufwertung geschütztes Dorfzentrum, bessere Querungen für Langsamverkehr	8/19/2019 3:59 PM
7	Quartiere möchten am Liebsten "Spielstrassen"	8/19/2019 11:46 AM
8	Aufwertung des öffentlichen Raums, Förderung Langsamverkehr	8/13/2019 10:04 PM
9	Dorfbild von nationaler Bedeutung ISOS. Strasse hat Siedlungscharakter	8/8/2019 1:43 PM
10	Im Rahmen der anstehenden Ortsplanungsrevision werden Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Zentrumsbereich zu erwägen sein.	8/7/2019 12:39 PM
11	Aufwertung des öffentlichen Raumes, Parkplatzbewirtschaftung	8/5/2019 2:04 PM
12	Steigerung Quartier und Wohnungsqualität bzw Attraktivität	7/29/2019 6:28 PM
13	Im Räumlichen Leitbild der Einwohnergemeinde Witterswil wird im Kapitel Verkehr die Prüfung von T30 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erwähnt. Wir haben auch wenig Trottoirs.	7/26/2019 11:23 AM
14	Aufwertung des öffentlichen Raumes wäre mit Tempo 30-Zonen wünschenswert	7/23/2019 1:17 PM

Umfrage zu Tempo 30 in Gemeinden

SurveyMonkey

Q17 Hat es in Ihrer Gemeinde offizielle politische Vorstösse (Initiativen, Petitionen, Motionen etc.) zur Einführung von Tempo 30 gegeben [mehrere Antworten möglich]?

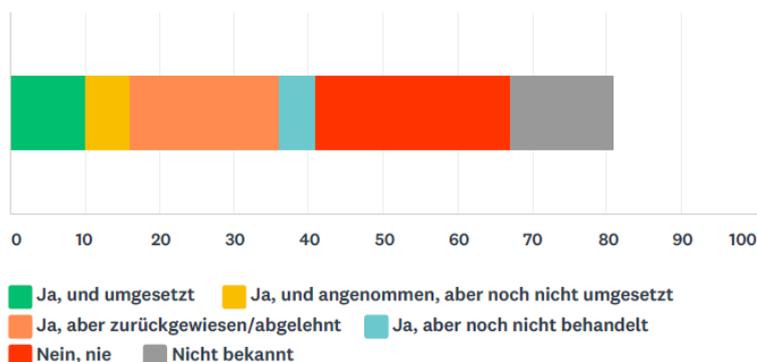
Answered: 77 Skipped: 2



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Ja, und umgesetzt	12.99%	10
Ja, und angenommen, aber noch nicht umgesetzt	7.79%	6
Ja, aber zurückgewiesen/abgelehnt	25.97%	20
Ja, aber noch nicht behandelt	6.49%	5
Nein, nie	33.77%	26
Nicht bekannt	18.18%	14
Total Respondents: 77		

Q17 Hat es in Ihrer Gemeinde offizielle politische Vorstösse (Initiativen, Petitionen, Motionen etc.) zur Einführung von Tempo 30 gegeben [mehrere Antworten möglich]?

Answered: 77 Skipped: 2

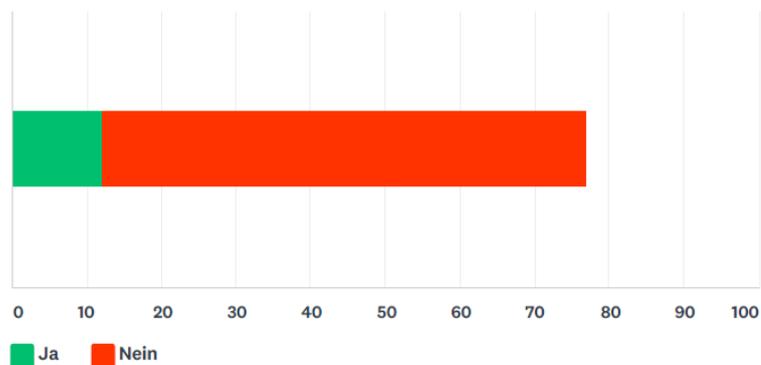


ANSWER CHOICES	RESPONSES
Ja, und umgesetzt	12.99% 10
Ja, und angenommen, aber noch nicht umgesetzt	7.79% 6
Ja, aber zurückgewiesen/abgelehnt	25.97% 20
Ja, aber noch nicht behandelt	6.49% 5
Nein, nie	33.77% 26
Nicht bekannt	18.18% 14
Total Respondents: 77	

#	BEMERKUNGEN	DATE
1	Schulhausgebiet Umgesetzt ca 2012 Aktuell läuft Projekt Verkehrssicherheit, Stand kurz nach Mitwirkung, in ersten angedachten Massnahmen aber noch keine Tempo 30 Zone angedacht. Es erfolgt aber eine Evaluation nach Umsetzung der ersten Massnahmen ob Tempo 30 weiter verfolgt werden sollte	8/31/2019 4:55 PM
2	vom Gemeinderat	8/29/2019 5:18 PM
3	im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision wird das Thema adressiert	8/29/2019 10:30 AM
4	Siehe Punkt 8	8/21/2019 10:56 AM
5	Es wurde kein Tempo 30 eingeführt. In diesem Gebiet wurden aber andere verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt.	8/20/2019 12:08 PM
6	Aedermannsdorf ist sehr ländlich. Im Dorfkern wird m.E. selten mit den erlaubten 50kmh gefahren.	8/20/2019 10:10 AM
7	Begegnungszone Schulhausstrasse	8/19/2019 7:29 PM
8	2007 wurde ein Postulat für quartierbezogene Tempo-30-Zone eingereicht. Abgelehnt, da der GR bereits an den Vorbereitungen von gesamter Tempo-30-Zone (Quartierstr.) gearbeitet hat.	8/19/2019 1:44 PM
9	Es brauchte zwei Anläufe bei uns. Der erste scheiterte wegen den immensen Kosten. Die zweite war viel günstiger umsetzbar, weil der Kanton die Vorgaben angepasst hatte.	8/19/2019 11:46 AM
10	Zukunftsweisendes Verkehrskonzept war nicht mehrheitsfähig. Nur Teilumsetzung einer Begegnungszone bei Schulareal.	8/13/2019 10:04 PM
11	Könnte jedoch demnächst der Fall sein als Folge eines kürzlich passierten Verkehrsunfalls.	8/6/2019 11:52 PM
12	Ablehnung einer flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen auf allen Gemeindestrassen abgelehnt durch Entscheid an der Gemeindeversammlung im Dezember 2017	8/5/2019 3:50 PM
13	Die Vorstösse erfolgten an der Gemeindeversammlung	8/5/2019 2:40 PM
14	Es hat verschiedene Anfragen, aber keine politischen Vorstösse.	8/5/2019 2:04 PM
15	GV 18.6.19	7/26/2019 11:23 AM
16	Wurde später zu Begegnungszone Tempo 20.	7/23/2019 6:13 PM

Q18 Ist in Ihrer Gemeinde derzeit ein Begehren bekannt und offen für eine neue Einführung von Tempo 30 auf einer Kantonsstrasse (Hauptverkehrsstrasse gemäss VSS-Norm)?

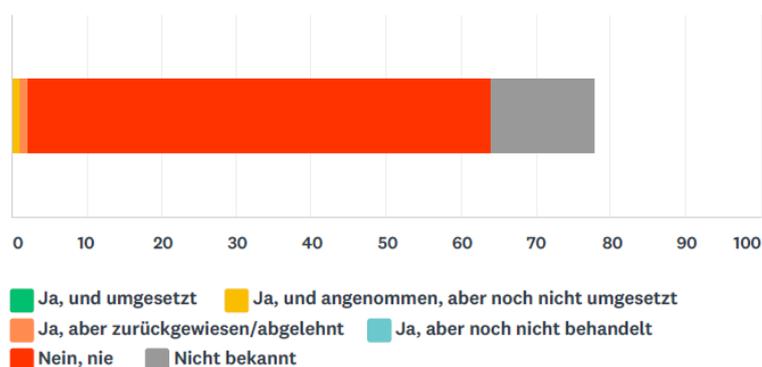
Answered: 77 Skipped: 2



ANSWER CHOICES	RESPONSES
Ja	15.58% 12
Nein	84.42% 65
TOTAL	77

Q19 Hat es in Ihrer Gemeinde offizielle politische Vorstösse (Initiativen, Petitionen, Motionen etc.) gegeben, Tempo 30 aufzuheben [mehrere Antworten möglich]?

Answered: 77 Skipped: 2

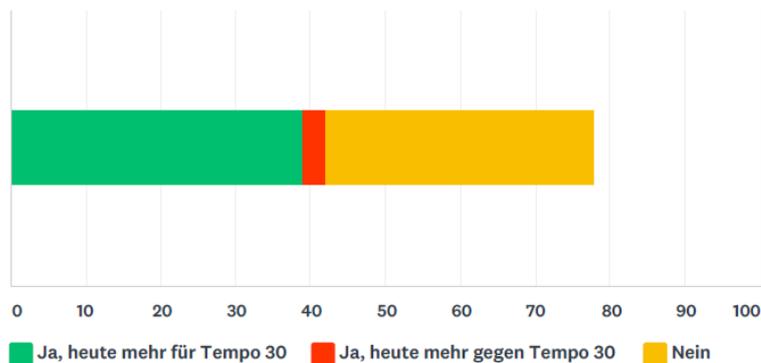


ANSWER CHOICES	RESPONSES
Ja, und umgesetzt	0.00% 0
Ja, und angenommen, aber noch nicht umgesetzt	1.30% 1
Ja, aber zurückgewiesen/abgelehnt	1.30% 1
Ja, aber noch nicht behandelt	0.00% 0
Nein, nie	80.52% 62
Nicht bekannt	18.18% 14
Total Respondents: 77	

#	BEMERKUNGEN	DATE
1	Tempo 30 ist nirgends eingeführt.	8/20/2019 10:10 AM
2	Einführung Tempo 20 Begegnungszone noch relativ jung.	8/19/2019 7:29 PM
3	Ich werde dies einbringen in den nächsten Monaten.	8/19/2019 6:18 PM
4	Zu Frage 15: Für Kantonsstrassen wäre letztlich der Kanton zuständig.	8/19/2019 1:02 PM
5	keine Tempo 30 Strassen	8/19/2019 9:09 AM
6	Überprüfung gesamtes Gemeindegebiet in der derzeit laufenden Ortsplanung	7/23/2019 1:10 PM

Q20 Hat sich in Ihrer Gemeinde die grundsätzliche Haltung bezüglich der Einführung von Tempo 30 in den letzten Jahren gewandelt?

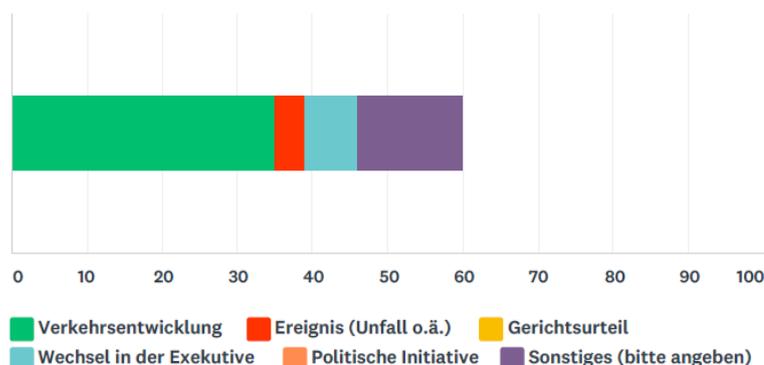
Answered: 76 Skipped: 3



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Ja, heute mehr für Tempo 30	51.32%	39
Ja, heute mehr gegen Tempo 30	3.95%	3
Nein	47.37%	36
Total Respondents: 76		

Q21 Welche Ursachen sehen Sie für den Wandel zu Gunsten von Tempo 30 in Ihrer Gemeinde [mehrere Antworten möglich]?

Answered: 39 Skipped: 40

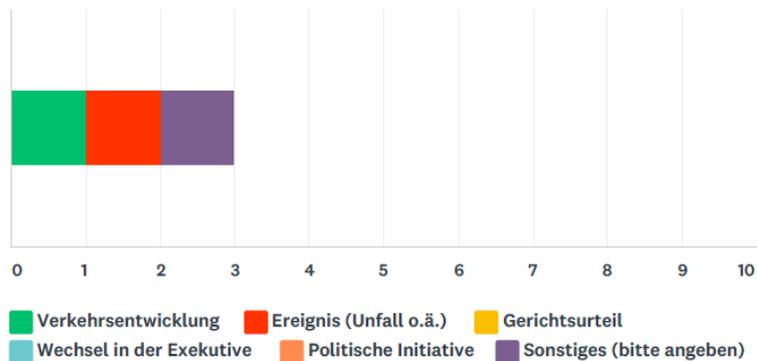


ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Verkehrsentwicklung	89.74%	35
Ereignis (Unfall o.ä.)	10.26%	4
Gerichtsurteil	0.00%	0
Wechsel in der Exekutive	17.95%	7
Politische Initiative	0.00%	0
Sonstiges (bitte angeben)	35.90%	14
Total Respondents: 39		

#	SONSTIGES (BITTE ANGEBEN)	DATE
1	Sicherheit insbesondere für Kinder, "Spielstrassen"	8/29/2019 11:19 AM
2	Schulwegsicherheit / generell Verkehrssicherheit	8/19/2019 7:29 PM
3	Allgemeines Umdenken in der Bevölkerung	8/19/2019 6:20 PM
4	Einführung nicht mehr so kompliziert und teuer.	8/19/2019 6:18 PM
5	Höhere Verkehrssicherheit / Schulwegsicherheit	8/19/2019 4:46 PM
6	Quartiere wollen Langsamverkehr	8/19/2019 11:46 AM
7	Leitbildziel der Temporeduktion	8/8/2019 1:44 PM
8	Tempo 30 wird von grossen Teilen der Bevölkerung ausdrücklich gewünscht.	8/5/2019 2:42 PM
9	Allgemeines (Verantwortungs-)Bewusstsein hat zugenommen.	7/31/2019 9:41 AM
10	Ursprünglich hätte Witterswil die Hauptstrasse Bahnhofstrasse/Benkenstrasse vom Kanton SO übernehmen können. Aber einer T30 Zone stand zu viel im Weg und es war zu teuer, deshalb hat der Gemeinderat entschieden, die Strasse nicht zu übernehmen.	7/26/2019 11:25 AM
11	Eltern wollen ihre Kinder schützen (Schulwege sicherer machen)	7/24/2019 11:16 AM
12	viele Zuzüger mit Schulkindern	7/24/2019 10:20 AM
13	es wird zu schnell gefahren	7/23/2019 7:00 PM
14	Oft wird in den Quartieren zu schnell gefahren!	7/23/2019 1:18 PM

Q22 Welche Ursachen sehen Sie für den Wandel gegen Tempo 30 in Ihrer Gemeinde [mehrere Antworten möglich]?

Answered: 2 Skipped: 77



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Verkehrsentwicklung	50.00%	1
Ereignis (Unfall o.ä.)	50.00%	1
Gerichtsurteil	0.00%	0
Wechsel in der Exekutive	0.00%	0
Politische Initiative	0.00%	0
Sonstiges (bitte angeben)	50.00%	1
Total Respondents: 2		

#	SONSTIGES (BITTE ANGEBEN)	DATE
1	Neben der Hauptstrasse und der Industriestrasse haben wir nahezu alles nur Zubringer und keine Durchgangsstrassen	8/20/2019 12:52 PM

Anhang 4 Datensätze aller 109 Gemeinden

Gde.	Outcome		Problemstrom			Prozessstrom						Lös.strom	
	Nr	ET	et	ZS/zs	AU/au	PB/pb	LW/lw	EX/ex	FS/fs	KO/ko	PU/pu	IP/ip	NB/nb
G1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
G2	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1
G3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1
G4	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
G5	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
G6	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1
G7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
G8	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0
G9	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
G10	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
G11	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1
G12	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1
G13	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
G14	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1
G15	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
G16	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1
G17	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
G18	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
G19	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1
G20	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
G21	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1
G22	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G23	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
G24	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G25	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G26	1	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1
G27	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
G28	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1
G29	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1
G30	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
G31	1	0	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	1
G32	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
G33	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G34	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1
G35	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

Pfad	Outcome ET/et	Gemeinsame Merkmale/Bedingungen											
a)	ET=	ZS	[AU]	PB					[KO]	PU			[NB]
b)	ET=	zs	AU								IP		
c)	ET=	ZS	AU								IP		
d)	et=	zs	[au]			[ex]					ip		nb
e)	et=	zs	[au]	pb					ko		ip		NB
f)	et=	zs	au	pb				[fs]	ko		IP		
g)	et=	zs	au	PB				[fs]	ko				NB
h)	et=		au	pb					KO	PU	IP		[NB]
	ET=	ZS		PB									[NB]
	et=					lw				pu			nb
	et=	[zs]	au	PB				[fs]	[ko]	pu			NB

Gde. Nr	Outcome		Problemstrom			Prozessstrom						Lös.strom
	ET	et	ZS/zs	AU/au	PB/pb	LW/lw	EX/ex	FS/fs	KO/ko	PU/pu	IP/ip	NB/nb
G36	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0
G37	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
G38	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
G39	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
G40	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
G41	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G42	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G43	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
G44	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
G45	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1
G46	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
G47	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
G48	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G49	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0
G50	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
G51	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
G52	1	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1
G53	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
G54	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1
G55	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	1
G56	1	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1
G57	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1
G58	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1
G59	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
G60	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
G61	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
G62	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1
G63	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1
G64	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1
G65	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1
G66	1	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1
G67	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1
G68	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
G69	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
G70	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1
G71	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1
G72	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1

Pfad	Outcome ET/et	Gemeinsame Merkmale/Bedingungen										
a)	ET=	ZS	[AU]	PB					[KO]	PU		[NB]
b)	ET=	zs	AU								IP	
c)	ET=	ZS	AU								IP	
d)	et=	zs	[au]			[ex]					ip	nb
e)	et=	zs	[au]	pb					ko		ip	NB
f)	et=	zs	au	pb			[fs]		ko		IP	
g)	et=	zs	au	PB			[fs]		ko			NB
h)	et=		au	pb					KO	PU	IP	[NB]
	ET=	ZS		PB								[NB]
	et=				lw					pu		nb
	et=	[zs]	au	PB			[fs]	[ko]	pu			NB

Gde. Nr	Outcome		Problemstrom			Prozessstrom						Lös.strom
	ET	et	ZS/zs	AU/au	PB/pb	LW/lw	EX/ex	FS/fs	KO/ko	PU/pu	IP/ip	NB/nb
G73	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1
G74	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1
G75	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
G76	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	0	1
G77	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
G78	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1
G79	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	1	1
G80			0			0						
G81			0			0						
G82			0			0						
G83			0			0						
G84			1			0						
G85			0			0						
G86			1			1						
G87			1			0						
G88			0			0						
G89			1			0						
G90			0			0						
G91			1			1						
G92			0			0						
G93			0			1						
G94			0			0						
G95			0			0						
G96			0			1						
G97			0			0						
G98			0			0						
G99			0			1						
G100			0			0						
G101			0			0						
G102			0			0						
G103			0			0						
G104			0			0						
G105			0			0						
G106			1			1						
G107			1			0						
G108			0			0						
G109			0			0						
total	26	53	30	22	31	31	8	19	32	32	37	59

Pfad	Outcome ET/et	Gemeinsame Merkmale/Bedingungen										
a)	ET=	ZS	[AU]	PB				[KO]	PU			[NB]
b)	ET=	zs	AU							IP		
c)	ET=	ZS	AU							IP		
d)	et=	zs	[au]			[ex]				ip		nb
e)	et=	zs	[au]	pb				ko		ip		NB
f)	et=	zs	au	pb			[fs]	ko		IP		
g)	et=	zs	au	PB			[fs]	ko				NB
h)	et=		au	pb				KO	PU	IP		[NB]
	ET=	ZS		PB								[NB]
	et=				lw					pu		nb
	et=	[zs]	au	PB			[fs]	[ko]	pu			NB

Anhang 5 Liste der Gemeinden mit T30

Tempo-30-Zonen im Kanton Solothurn (flächendeckend)

- Derendingen
- Erlinsbach
- Feldbrunnen-St. Niklaus
- Gerlafingen
- Hofstetten-Flüh
- Kestenholz (ohne Industriezone)
- Lüsslingen-Nennigkofen
- Niederbuchsiten
- Niedergösgen (ohne Industriezone)
- Obergösgen
- Oensingen
- Olten (nahezu)
- Schönenwerd
- Subingen
- Trimbach
- Zuchwil

Insgesamt: 16

Teilweise:

- Aeschi
- Balsthal
- Bettlach
- Biberist
- Boningen
- Dornach
- Flumenthal
- Grenchen
- Hägendorf
- Langendorf (befristet)
- Luterbach
- Obergerlafingen
- Oekingen
- Riedholz
- Solothurn

Insgesamt: 15

Kantonsstrasse: 1

Begegnungszonen (teilweise)

- Bettlach
- Biberist
- Derendingen
- Dornach
- Egerkingen
- Flumenthal
- Grenchen
- Hägendorf
- Halten
- Hofstetten-Flüh
- Kappel
- Niederbuchsiten
- Olten
- Selzach
- Solothurn

Insgesamt: 15

Anhang 6 Liste der Gemeinden G1-G109 (nicht öffentlich)

Literaturverzeichnis

Fachliteratur:

- Herweg, N. (2015). *Multiple Streams Ansatz*. In: Wenzelburger, G. & Zohlnhöfer, R. (Hrsg.). *Handbuch Policy-Forschung*, DOI 10.1007/978-3-658-01968-6_13, Wiesbaden: Springer, S. 325-353.
- Herweg, N. et al. (2015). Straightening the three streams: Theorising extensions of the multiple streams framework. *European Journal of Political Research* 54, S. 435-449. DOI 10.1111/1475-6765.12089. Abgerufen am 9. August 2019 von URL: <https://ejpr.onlineibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1475-6765.12089>
- Jahn, D. (2015). *Diffusion*. In: Wenzelburger, G. & Zohlnhöfer, R. (Hrsg.). *Handbuch Policy-Forschung*, DOI 10.1007/978-3-658-01968-6_10, Wiesbaden: Springer, S. 247-276.
- Sager, F. et al. (2017). *Policy-Analyse in der Schweiz. Besonderheiten, Theorien, Beispiele*. Zürich: NZZ Verlag.
- Sager, F. & Rielle, Y. (2013). Sorting through the garbage can: under what conditions do governments adopt policy programs? *Policy Sciences* 46(1), S. 1-21. DOI 10.1007/s11077-012-9165-7. Abgerufen am 11. August 2019 von URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/159150466.pdf>.
- Sager, F. & Thomann, E. (2016). Multiple streams in member state implementation: politics, problem construction and policy paths in Swiss asylum policy. *Journal of Public Policy* 37(3), S. 287-314. DOI 10.1017/S0143814X1600009X.
- SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (2015). *Tagungsband «Optimale Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten»*. Zürich, November 2015: BoD - Books on Demand, Norderstedt. Abgerufen am 25. Juli 2019 von URL: http://www.svi.ch/fileadmin/redaktoren/dokumente/Geschwindigkeit/Tagungsband_online.pdf
- Schmid, E. (2017). Aktuelle Diskussionen betreffend die Normengruppe Strassentypen. *Strasse und Verkehr, 2017* (12), S. 19. Zürich. Abgerufen am 25. Juli 2019 von URL: http://www.vss.ch/fileadmin/redacteur/e-paper_SuV/e-paper_SUV_12_17/epaper/ausgabe.pdf
- Wenzelburger, G. & Zohlnhöfer, R. (2015). *Konzepte und Begriffe in der Vergleichenden Policy-Forschung*. In: Wenzelburger, G. & Zohlnhöfer, R. (Hrsg.). *Handbuch Policy-Forschung*, DOI 10.1007/978-3-658-01968-6_1, Wiesbaden: Springer, S. 15-32.

Presseartikel:

Aargauer Zeitung (2017). *«In zehn Jahren wird Tempo 30 das neue Tempo 50 sein»*. Aarau, 28. Dezember 2017. Abgerufen am 24. Juli 2019 von URL: <https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/fricktal/in-zehn-jahren-wird-tempo-30-das-neue-tempo-50-sein-132037918>

Berner Zeitung (2019). *Auf Berner Ortsdurchfahrten gilt immer häufiger Tempo 30*. Bern, 27. Mai 2019. Abgerufen am 24. Juli 2019 von URL: <https://www.bernerzeitung.ch/region/bern/auf-berner-ortsdurchfahrten-gilt-immer-haeufiger-tempo-30/story/12144639>

Der Bund (2018). *In Bern gilt bald «generell 30»*. Bern, 2. Juni 2018. Abgerufen am 24. Juli 2019 von URL: <https://www.derbund.ch/bern/stadt/in-bern-gilt-bald-generell-30/story/29412810>

Freiburger Nachrichten (2013). *Nur bei den Jeussern gilt Tempo 40*. Freiburg, 16. März 2013. Abgerufen am 25. Juli 2019 von URL: <https://www.freiburger-nachrichten.ch/nachrichten-see/nur-bei-den-jeussern-gilt-tempo-40>

NZZ (2017). *Welche Parlamentarier links politisieren – und welche rechts*. Zürich, 7. Dezember 2017. Abgerufen am 22. Juli 2019 von URL: <https://www.nzz.ch/schweiz/parlamentarierrating-2017-der-nationalrat-hat-sich-entlang-der-parteilinien-sortiert-ld.1333867>.

Oltner Tagblatt (2019). *Wunsch nach Tempo 30 in Mahren ist noch nicht vom Tisch*. Olten, 25. September 2019. Abgerufen am 25. September 2019 von URL: <https://www.oltner.tagblatt.ch/solothurn/niederamt/wunsch-nach-tempo-30-in-mahren-ist-noch-nicht-vom-tisch-135675697>

Solothurner Zeitung (2019). *Grenzwerte überschritten: Solothurner Strassen sind noch immer zu laut*. Solothurn, 10. August 2019. Abgerufen am 10. August 2019 von URL: <https://www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/kanton-solothurn/grenzwerte-ueberschritten-solothurner-strassen-sind-noch-immer-zu-laut-135380692#>

Tagblatt (2019). *Bundesgericht hat entschieden: Tempo 30 im Quartierzentrum von St. Georgen wird kommen*. St. Gallen, 18. Dezember 2018. Abgerufen am 25. Juli 2019 von URL: <https://www.tagblatt.ch/ostschweiz/behordenkrieg-um-strassentafel-liechtensteiner-berggemeinde-geht-fuer-tempo-40-auf-die-barrikaden-ld.1079204>

The Independent (2019). *Norway government on brink amid backlash against carbon-cutting road tolls*. London, 9. Juni 2019. Abgerufen am 27. Juli 2019 von URL: <https://www.independent.co.uk/news/world/europe/norway-road-toll-train-cycle-lane-protest-progress-party-yellow-vest-a8951021.html>

Amtliche Datenbanken:

BFS. *Räumliche Typologien mit Abfragetool «Applikation der Schweizer Gemeinden»*, abrufbar unter <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/querschnittsthemen/raeumliche-analysen/raeumliche-gliederungen/raeumliche-typologien.html>

BFS. *Statistiken zu Mobilität und Verkehr*, abrufbar unter <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr.html>

Die Bundesversammlung. *Geschäftsdatenbank Curia Vista*, abrufbar unter <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/curia-vista>

Kanton Solothurn, Amt für Finanzen. Statistikportal: Bevölkerungszahlen, abrufbar unter: <https://so.ch/verwaltung/finanzdepartement/amt-fuer-finanzen/statistikportal/bevoelkerung/bevoelkerungszahlen/>

Kanton Solothurn, Staatskanzlei. *Ergebnisse Wahlen und Abstimmungen*, abrufbar unter <https://www.so.ch/staatskanzlei/politische-rechte/>

Amtliche Dokumente:

bfu (2008). *Medienmitteilung "Erste Schritte sind gemacht, aber es bleibt noch viel zu tun - Evaluation des bfu-Modells Tempo 50/30 innerorts"* vom 24. November 2008. Bern. Abgerufen am 25. Juli 2019 von URL: <https://www.bfu.ch/de/die-bfu/kommunikation/medien/strassenverkehr/verkehrsinfrastruktur/modell-50-30/erste-schritte-sind-gemacht-aber-es-bleibt-noch-viel-zu-tun>

bfu (2013). *Fachbroschüre "Strassenraumgestaltung"*. Bern. Abgerufen am 25. Juli 2019 von URL: https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.048.01_bfu-Fachdokumentation%202.048%20%E2%80%93%20Strassenraumgestaltung.pdf

bfu (2017). *Fachbroschüre "Tempo-30-Zonen"*. Bern. Abgerufen am 24. Juli 2019 von URL: https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.002.01_Tempo-30-Zonen.pdf

BFS (2009). *Die Stichprobe: warum sie funktioniert*. Neuchâtel. Abgerufen am 27. Juli 2019 von URL: <https://www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/147667/master>

BFS (2014). *Raum mit städtischem Charakter 2012 – Erläuterungsbericht*. Neuchâtel. Abgerufen am 27. Juli 2019 von URL: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/publikationen.assetdetail.349558.html>

BFS (2017). *Raumgliederungen der Schweiz – Gemeindetypologie und Stadt/Land-Typologie 2012*. Neuchâtel. Abgerufen am 24. Juli 2019 von URL: <https://www.bfs.admin.ch/bfs-static/dam/assets/2543323/master>

- BFS (2019). *Regionalporträts 2019: Kantone*. Neuchâtel. Abgerufen am 24. Juli 2019 von URL <https://www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/7866380/master>
- Bundesgericht (2010). *Urteil i.S. Touring Club Schweiz gegen Einwohnergemeinde Münsingen, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion sowie Regierungsrat des Kantons Bern 1C_17/2010* vom 8. September 2010. Lausanne. BGE 136 II 539. Abgerufen am 23. Juli 2019 von URL: <http://relevancy.bger.ch/cgi-bin/JumpCGI?id=BGE-136-II-539>
- Bundesgericht (2019). *Urteil i.S. [Beschwerdeführer] gegen Politische Gemeinde St. Gallen 1C_618/2018* vom 20. Mai 2019. Lausanne. Abgerufen am 10. August 2019 von URL: http://www.servat.unibe.ch/dfr/bger/190520_1C_618-2018.html
- Bundesrat (2000). *Botschaft vom 13. März 2000 zur Volksinitiative «für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)»*. BB1 2000 2887. Abgerufen am 24. Juli 2019 von URL: <https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2000/2887.pdf>
- Kanton Solothurn (2015). *Broschüre «Ergebnisse der Strassenverkehrserhebung»* vom November 2015. Abgerufen am 27. Juli 2019 von URL: https://www.so.ch/fileadmin/internet/bjd/bjd-avt/pdf/Verkehrserhebung_2015/Brosch_SVE2015_web_k.pdf

Rechtsquellenverzeichnis

Systematische Sammlung des Bundesrechts, abrufbar unter www.admin.ch; insbesondere:

- BehiG. *Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen* (Behindertengleichstellungsgesetz), SR 151.4;
- BV. *Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999*, SR 101;
- *Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991*, SR 741.272;
- LSV. *Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986*, SR 841.41;
- SSV. *Signalisationsverordnung vom 5. September 1979*, SR 741.21;
- SVG. *Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958*, SR 741.01;
- USG. *Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz* (Umweltschutzgesetz), SR 814.01;
- VRV. *Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962*, SR 741.11;
- *Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001*, SR 741.213.3;

Bereinigte Gesetzessammlung des Kantons SO (BGS), abrufbar unter bgs.so.ch, insbesondere:

- *Strassengesetz vom 24. September 2000*, BGS 725.11.

Selbständigkeitserklärung

Ich erkläre hiermit, dass ich diese Arbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt habe. Alle Stellen, die wörtlich oder sinngemäss aus Quellen entnommen wurden, habe ich als solche kenntlich gemacht. Mir ist bekannt, dass andernfalls der Senat gemäss dem Gesetz über die Universität zum Entzug des auf Grund dieser Arbeit verliehenen Titels berechtigt ist.

Bern, 27. September 2019

Kjell Kolden

Über den Autor

Kjell Kolden (1977) hat 2003 sein Volkswirtschaftsstudium an den Universitäten Fribourg (CH) und Montésquieu Bordeaux IV (F) mit dem Titel Master of Arts abgeschlossen.

Nach einem Praktikum 2003 an der Königlichen Norwegischen Botschaft in Bern hat sich der Autor insgesamt 16 Jahre lang für die Verkehrsministerien Norwegens und der Schweiz mit Finanzierungsfragen beschäftigt. Seit April 2019 leitet er die Abteilung Öffentlicher Verkehr im Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn.

Mit drei Kindern und Ehefrau ist Kjell Kolden in Moosseedorf BE wohnhaft.