

# Verkehrsministerin Sommaruga prüft Tempo 60 auf Autobahnen

- 12.07.2022
- Tages-Anzeiger
- Gregor Poletti

Könnte zeitweiliges Tempo 60 den Verkehrsfluss auf Schweizer Autobahnen optimieren? Foto: Laurent Gillieron (Keystone) Verkehrsministerin Sommaruga prüft Tempo 60 auf Autobahnen. Zu viele Staus und Autoschlängen verursachen jährlich einen Milliarden Schaden. Jetzt will der Bund mit teilweise radikalen Massnahmen Gegensteuer geben. Gregor Poletti Wer zu Stosszeiten auf Autobahnen unterwegs ist, kennt die Situation zum Überdruß: Insbesondere rund um die grösseren Städte stecken Pendlerinnen und Pendler oft im Stau. Im vergangenen Jahr kam es zu rund 32'500 Stautunden auf Schweizer Nationalstrassen. Das ist für die Autofahrerinnen und Autofahrer nicht nur ein tägliches Ärgernis.

Die verträdelte Zeit in der Blechlawine geht auch ins Geld. Neue Schätzungen des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) zeigen, dass diese Kosten weiter gestiegen sind. «Die Stauzeitkosten beliefen sich 2019 auf rund 1,67 Milliarden Franken», sagt Josephine Leuba vom ARE. Damit liegen sie 380 Millionen Franken höher als noch 2015. Hinzu kommen Umwelt-, Klima-, Energie- und Unfallkosten - macht zusammen mit den Stauzeitkosten weit über 2 Milliarden Franken.

Dynamisches Tempo Um direkt auf den Verkehrsfluss einzuwirken, prüft das Bundesamt für Strassen (Astra) derzeit verschiedene Massnahmen: Die radikalste und umstrittenste ist die Möglichkeit, auf Autobahnen das Tempo bis auf 60 Kilometer pro Stunde zu drosseln. «Wir prüfen, ob mit Tempo 60 bei den Geschwindigkeits-Harmonisierungsanlagen der Verkehr noch länger flüssig gehalten werden kann als mit Tempo 80», bestätigt Astra-Sprecher Benno Schmid. Diese Anlagen sind nichts anderes als elektronisch gesteuerte Tempoanzeigen, welche die erlaubte Höchstgeschwindigkeit je nach erfassten Verkehrsmengen automatisch anpassen können. Derzeit prüft das Astra mittels Modellrechnungen, wie sich Tempo 60 auswirken könnte etwa auf das Ausweichverhalten oder den Verkehrsfluss. Bei positiven Ergebnissen werde man allenfalls einen Pilotversuch lancieren.

Der entsprechende Entscheid wird nächstes Jahr fallen. Die bereits öfter angewendete Temporeduktion auf 80 Kilometer pro Stunde habe sich bewährt, sagt, Schmid: «Der Verkehr fliesst besser, und es ereignen sich auf den so ausgerüsteten Abschnitten weniger Unfälle als vor der Inbetriebnahme der Anlagen.» Das Astra verweist etwa auf Erfahrungen auf der A14 zwischen den Verzweigungen Rütihof und Rotsee im Kanton Luzern. Dort konnten mit einer solchen dynamischen Tempogestaltung der Stau auf diesem Abschnitt um 60 Prozent und der stockende Verkehr um 25 Prozent reduziert werden. Derzeit rüstet das Astra 1600 Kilometer Autobahnen mit Anlagen aus, die eine dynamische Temposteuerung ermöglichen.

Sie werden in den grossen Agglomerationen von Zürich/ Winterthur bis Genf/Lausanne erstellt. Laut dem Astra sind inzwischen 400 Kilometer damit ausgerüstet. Bis 2026 sollen alle Anlagen in Betrieb sein. Keine Traffic Managers Kritik an der möglichen Temporeduktion auf 60 Kilometer pro Stunde kommt vom Automobil-Club ACS. Man sei nicht generell gegen eine Verkehrssteuerung via variable Höchstgeschwindigkeiten, aber Tempo 60 gehe zu weit.

«Das ist völlig unnötig», sagt ACS-Präsident Thomas Hurter. Dem stimmt auch der Astag zu, der Schweizerische Nutzfahrzeugverband. Eine weitere Senkung auf 60 Kilometer pro Stunde würde zu Ausweichverkehr auf Hauptstrassen in Städten, Agglomerationen und Dörfern führen, ist Astag-Präsident Thierry Burkart überzeugt: «Das wäre kontraproduktiv und wird vom Astag abgelehnt.» Auch die Schliessung von einzelnen Autobahnspuren und -einfahrten betrachtet der ACS als nicht sinnvoll. Das könnte in den Städten zu vermehrten Staus führen, da der Verkehr dort nicht mehr abfliesst, ist Hurter überzeugt.

Diese Massnahmen gehören wie Tempo 60 zur Teilstrategie Verkehrsfluss des Astra. Weiter geprüft werden ein Linksfahrverbot für Lastwagen während Spitzenzeiten sowie eine Verkürzung und zeitliche Verschiebung des Nachtfahrverbots für diese Fahrzeuge. Beide Massnahmen kommen beim betroffenen Astag nicht gut an. Insbesondere eine generelle Ausweitung eines Linksfahrverbotes lehnt Burkart ab. Im kommenden Jahr entscheidet das Astra, welche dieser möglichen Eingriffe konkret weiterverfolgt werden.

Vom Tisch ist hingegen die Einführung von sogenannten Traffic Managers. Sie werden unter anderem in Grossbritannien, in den Niederlanden und in Österreich eingesetzt. Im Nachbarland bereits seit 2013 mit grossem Erfolg. Die Aufgabe von Traffic Managers ist es, bei Störungen im Verkehrsfluss vor Ort zu intervenieren und den Verkehr am Laufen zu halten. Getestet wurde die Einführung mit einem Pilotprojekt im Kanton Tessin.

Weil der Einsatz solcher Traffic Managers finanziell sehr aufwendig sei und ihre Aktivitäten schwierig abzugrenzen seien von den Aufgaben der Polizei, verfolge man dieses Projekt nicht mehr weiter, sagt Schmid vom Astra. Der Pilotversuch kostete 2,5 Millionen Franken und ging zulasten des Bundes. Auf und Ab beim Tempolimit Die Geschichte der Tempolimiten auf Schweizer Autobahnen ist eine bewegte: Lange kannte man nur eine Richtgeschwindigkeit von 80 bis 120 Kilometern pro Stunde. Im Zuge der Ölkrise wurde 1973 ein Maximaltempo von 100 Kilometern pro Stunden eingeführt. Nur ein Jahr später, die Krise war überwunden, erhöhte der Bundesrat das Tempolimit auf 130, das dann 1976 definitiv eingeführt wurde.

Das Waldsterben schreckte die Bundesbehörden auf, sodass sie 1985 das Maximaltempo 120 auf Autobahnen als beschränkte Sofortmassnahme installierte. Diese Regelung gilt noch heute. Versuche, diese Limite wieder zu erhöhen, waren bisher erfolglos. Die Autopartei scheiterte 2015 mit ihrer Volksinitiative «für vernünftige Tempolimiten», welche die Maximalgeschwindigkeit auf 140 Kilometer pro Stunde erhöhen wollte, bereits im Sammelstadium. Der Bund hat jedoch die Möglichkeit, zeitlich beschränkt oder auf gewissen Abschnitten auch Tempo 80 oder 60 zu signalisieren - etwa bei hoher Verkehrsbelastung oder im Umfeld von Baustellen, (gr).