

Schweizer gegen generelles Tempo 30

- 06.04.2023
- Automobil Revue
- Lorenzo Quolantoni

Tempo 30 in den Städten würde längere Fahrten für die Busse bedeuten. Die Takte müssten erhöht werden. Lorenzo Quolantoni Will man zwei Gegenspieler zusammenbringen, muss man einen gemeinsamen Feind finden. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und die Autofahrerverbände, die ansonsten gern gegensätzliche Interessen vertreten, scheinen diesen Gegner gefunden zu haben: die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in den Städten. Eine solche Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit steht in vielen grossen Schweizer Städten zur Diskussion.

In Winterthur ZH und Lausanne ist sie schon Realität (in der Waadtländer Kantonshauptstadt von 22 bis 6 Uhr), Zürich plant, die Tempo-30-Zonen bis 2030 schrittweise auszuweiten. Ueli Stückelberger, Direktor des VöV, ist mit dieser allgemeinen Verlangsamung nicht einverstanden: «Wir sind gegen eine allgemeine Einführung von Tempo 30, also gegen ein Tempo-30-Regime ohne Ausnahmen. Das bedeutet jedoch nicht, dass aus Sicht des VöV Tempo 30 auf bestimmten Strassen nicht sinnvoll sein kann.» Die Zurückhaltung des Dachverbands des öffentlichen Verkehrs ist leicht zu verstehen: Ein allgemeines Limit von 30 km/h bedeutete langsamere Busfahrten, es müssten mehr Fahrzeuge eingesetzt werden, um einen ähnlichen Takt zwischen den Fahrten zu gewährleisten. Das bedeutet Investitionen in Millionenhöhe, die zwangsläufig von den Steuerzahlern getragen werden müssten.

Oder von den Autofahrern, da der öffentliche Verkehr zum Teil aus dem Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr (NAF) finanziert wird. Im Jahr 2022 flossen 317 Millionen Franken - oder zehn Prozent des Fonds - in die Entwicklung des Verkehrs in Städten und Agglomerationen. «Eine heilige Allianz» Normalerweise bekämpfen sich die ÖV-Verbände und die Automobilclubs, weil es darum geht, mehr Platz in den immer volleren Städten und bevorzugte Fahrspuren zu erhalten. Hat sich hier eine unheilige Allianz gebildet? Nicht für Thomas Hurter, Zentralpräsident des Automobilclubs der Schweiz (ACS): «Sicherlich hat der motorisierte Individualverkehr andere Interessen als der öffentliche Verkehr. Aber hier geht es um die Mobilität.

Ich erinnere daran, dass drei Viertel der Mobilität auf der Strasse stattfinden. Der Platz ist natürlich begrenzt, aber sowohl der öffentliche Verkehr als auch die Autofahrer wissen, dass eine optimale Nutzung der zur Verfügung stehenden Flächen unabdingbar ist. Aus diesem Grund ist es keine unheilige Allianz, sondern eine heilige Allianz.» Die Ablehnung von Tempo 30 durch die öffentlichen Verkehrsträger ist ein Schlag ins Gesicht des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS). Der Verein, der sich für ein 30er-Limit in allen Schweizer Städten einsetzt, veröffentlichte im Februar eine Studie, die zum Schluss kam, dass Tempo 30 nur geringe Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr hätte.

Um zu dieser Schlussfolgerung zu gelangen, postulierte die Studie jedoch einige Annahmen: Die Öffentlichkeit müsse Geld in die Hand nehmen, um die Busflotte zu vergrössern und Massnahmen zur Verlangsamung der Autofahrer einzuführen, zum Beispiel Ampelschaltungen, die den Bussen Vorrang einräumten. Auch wenn der VCS vom Verband öffentlicher Verkehr abgestraft wurde, bleibt er bei seiner Meinung. «Wir bewerten Tempo 30 ganzheitlich», sagt Stephanie Penher, Leiterin Verkehrspolitik und Kampagnen, «und berücksichtigen die positiven Auswirkungen auf die gesamte Wirtschaft: weniger Verkehrsunfälle und deren Folgen, weniger Lärm und Schadstoffemissionen, weniger Gesundheits- und Umweltschäden, vor allem in Wohngebieten.» Der VCS ist der Ansicht, dass die jüngste Meldung der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) Wasser auf seine Mühlen ist. Demnach sinke die Zahl schwerer Unfälle dank Tempo 30 um 38 Prozent.

Das Verbesserungspotenzial für die Verkehrssicherheit ist laut BFU «enorm», deshalb fordert die

Beratungsstelle Tempo-30-Zonen «überall dort, wo es die Verkehrssicherheit erfordert», und damit auch «auf Strassen, die dem allgemeinen Verkehr gewidmet sind» und nicht nur in Wohngebieten. Allerdings meint die BFU damit explizit kein generelles 30er-Limit. Der VCS steht momentan also eher alleine da und betont, dass bei Einführung von Tempo 30 der Schaden für den öffentlichen Verkehr begrenzt werden müsse: «Es muss verhindert werden, dass der öffentliche Verkehr an Attraktivität verliert», sagt Penher. Dies kann durch geeignete Massnahmen erreicht werden, unter anderem auch durch die Gestaltung der Haltestellen. Diese Begleitmassnahmen, die in der VCS-Studie bereits enthalten sind, befürwortet auch der VöV: «Die VCS-Studie enthält auch Schlussfolgerungen, die für den Verband öffentlicher Verkehr zentral sind und die im Wesentlichen in unserem im Februar veröffentlichten Positionspapier zum Agglomerationsverkehr wiedergegeben werden», sagt Stückelberger.

«Zum Beispiel, dass bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h Ausgleichsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr notwendig sind wie Busspuren oder Prioritäten an Ampeln.» Dies unterstreicht, dass die heilige Allianz zwischen den Verbänden des öffentlichen Verkehrs und den Autofahrerklubs nur eine Momentaufnahme ist. Die gegensätzlichen Interessen werden sehr schnell wieder zum Vorschein kommen. • Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr. Thomas Hurter, Zentralpräsident des Automobilclubs der Schweiz.

Stephanie Penher, Verantwortliche für Verkehrspolitik beim VCS. co o > co' o < > ll o c: o o o Schweizer gegen generelles Tempo 30 Der Touring Club Schweiz (TCS) hat beim Link-Institut eine Umfrage in Auftrag gegeben, bei der 1731 Einwohner von zehn Schweizer Städten befragt wurden. Das Ergebnis dieser Umfrage ist eindeutig: Zwei Drittel der Befragten wollen kein generelles Tempo 30 in den Städten. Im Einzelnen befürwortet nur eine knappe Mehrheit (51 %) der Einwohner von Lugano TI eine generelle Einführung von Tempo 30, während die Einwohner der anderen neun Städte - Basel, Bern, Freiburg, Genf, Lausanne, Luzern, Sitten, St. Gallen und Zürich - nichts davon wissen wollen.

Am stärksten ist die Ablehnung laut der Umfrage in St. Gallen, wo 79 Prozent der Befragten die Idee ablehnen. Viele sind nämlich der Meinung, dass es als negative Folge zu einer Verlagerung des Verkehrs in die Wohnviertel käme. Die Mehrheit der Befragten war hingegen der Meinung, dass ein differenziertes Regime die richtige Lösung sei, also generell 50 km/h, aber eine Anwendung von Tempo 30, wo es nötig ist. Alles in allem wird der Status quo von der Schweizer Bevölkerung befürwortet, wenn man den Ergebnissen dieser vom TCS in Auftrag gegebenen Umfrage Glauben schenken darf.