

Diese Tempo- 30-Abschnitte in Biel stehen auf der Kippe

- 02.07.2024
- Bieler Tagblatt
- Werner De Schepper

Region Diese Tempo-30-Abschnitte in Biel stehen auf der Kippe Auf gefährlichen oder lauten Strassenabschnitten ist in vielen Gemeinden Tempo 30 angesagt. Eine Motion, die von Nationalund Ständerat gutgeheissen wurde, will das unterbinden. Das BT zeigt, was wo in der Stadt Biel konkret auf dem Spiel steht. Werner De Schepper Nur selten haben Entscheide in Bundesbern direkte Auswirkungen auf das Leben in den Schweizer Gemeinden. Sowieso sind in der Eidgenossenschaft zentralistische Eingriffe in die Gemeindeautonomie verpönt.

Aber genau das bezweckt eine Motion des Luzerner FDP-Nationalrates Peter Schilliger, die überraschend in National- und Ständerat eine Mehrheit gefunden hat. Schilliger beklagt, dass sich in vielen Städten und Gemeinden «in chaotischer Weise» Tempo 30 ausbreite, was den Verkehrsfluss behindere. Er fordert den Bundesrat auf, das Strassenverkehrsgesetz so anzupassen, dass «aufverkehrsorientierten Strassen» wieder «einheitlich Tempo 50» gelten soll. Der Bundesrat lehnte in seiner Stellungnahme Schilligers Motion ab, weil die Gemeinden schon heute Tempo 30 nicht willkürlich einführen dürfen, sondern nur unter bestimmten Bedingungen : - Zur Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr (Sicherheit). - Zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung (Lärm).

- Zur Verbesserung des Verkehrsflusses (Anti-Stau). Doch die bundesrätlichen Bedenken vermochten die bürgerlichen Mehrheiten in Nationalund Ständerat nicht umzustimmen. Mit 02 zu 79 Stimmen wurde die Motion im Nationalrat und mit 25 zu 15 Stimmen im Ständerat überwiesen. Ziel: Tempo 30 soll innerorts auf «verkehrsorientierten Strassen» grundsätzlich verboten sein. Das Parlament lässt keinen Zweifel daran, dass es das Gefühl hat, dass die Gemeinden heute zu schnell mit Verweis auf Sicherheit und Lärm solche Abschnitte einführen.

Verkehrsorientierte Strassen - Was könnte die Anti-Tempo-30-Motion konkret für eine Stadt wie Biel bedeuten? - Müssen alle bereits realisierten oder geplanten Tempo-30-Strecken auf den grösseren Verkehrsadern in der Stadt zur Makulatur erklärt werden? - Welche Strassen in der Stadt Biel fallen in die Kategorie «verkehrsorientierte Strassen», auf denen die Parlamentsmehrheit Tempo 30 verhindern will? Das wollte das «Bieler Tagblatt» von der dafür zuständigen Baudirektion wissen. Aufgrund dieser Angaben entstand die heute erstmals publizierte Karte der bedrohten Tempo-30-Abschnitte. Die roten Bereiche bezeichnen bereits realisierte Geschwindigkeitsreduktionen aufverkehrsorientierten Strassen dieser Stadt. Sie wurden entweder aus Gründen der Sicherheit verfügt wie zum Beispiel bei den Unterführungen Mettstrasse (Nummer 5) und Höhenstrasse (Nummer 6) oder aufgrund des Lärmschutzes wie auf der Reuchenettestrasse (Nummer 10). Gelb eingezeichnet sind kurzund mittelfristig projektierte Tempo-30-Abschnitte auf «verkehrsorientierten Strassen».

Konkret geht es dabei unter dem Stichwort Sicherheit zum Beispiel um zu enge, gefährliche SBB-Unterführungen (Nummer 1,2,3) und von Kindern stark frequentierte Strassen in Schulhaus-Nähe (Nummern 4,7 und 8). Flüsterasphalt ist teurer Aus Lärmschutzgründen macht es für die grüne Baudirektorin Lena Frank und Roger Racordon, der als Leiter Infrastruktur die Planung verantwortet, zum Beispiel auch Sinn, auf einem stark bewohnten Abschnitt der Bözingenstrasse Tempo 30 einzuführen (Nummer 11). Alternativ müsste man dort sonst Flüsterasphalt einsetzen. Das ist nicht nur viel teurer - der Flüstereffekt nutzt sich auch rasch ab. Auch das Argument, dass es bald immer mehr elektrisch angetriebene Fahrzeuge gebe, sticht laut Lena Frank nicht, da Elektrofahrzeuge nur bei Tempo 30 hörbar leiser sind.

Mit Tempo 50 hört man nicht mehr den Motor, sondern das Abrollen der Reifen. Und da

schneiden die Elektromobile nicht besser aber als ein Verbrenner-Auto, weil sie im Gegenteil meist sogar schwerer und damit auch lauter sind. In den Ratsdebatten zeichnet sich ab, dass Tempo-30-Reduktionen aufgrund von Sicherheitsüberlegungen weniger umstritten sind als Reduktionen aufgrund des Lärmschutzes. Weniger Lärm mit Tempo 30 Denn Tempo 30 kommt in Bundesbern nicht nur durch die Motion Schilliger unter Druck. Bei der Revision des Umweltschutzgesetzes stimmte der Nationalrat im März auch einem Antrag von Thomas Hurter (SVP) zu, der kategorisch verlangt: «Auf verkehrsorientierten Strassen kann die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nicht verlangt werden.

» Zwar hat der Ständerat es in der Sommersession abgelehnt, diesen Antrag zu übernehmen, allerdings mit der Begründung, dass Hurters Anliegen bereits durch die überwiesene Motion Schilliger abgedeckt sei. Noch offen ist, ob der Nationalrat in der Differenzbereinigung im Herbst trotzdem am Antrag Hurter festhält. Soviel politischer Druck von Bundesbern auf die Tempo-30-Entscheide in den Gemeinden macht selbst die NZZ stutzig. Das Leibblatt des Freisinns beobachtet mit Erstaunen, dass bei diesem Thema «eine Debatte mit umgekehrten Vorzeichen» stattfindet. Während sonst die Bürgerlichen eher für föderalistische Lösungen ein treten, forderten sie im Kampf gegen Tempo 30 zentralistische Massnahmen nach französischem Vorbild.

Darum hat sich auch der Städteverband explizit gegen die Motion gestellt. Eingriff in Autonomie Beflügelt wurde der Angriff im Bundeshaus auf Tempo 30 durch Volksentscheide im Kanton Aargau, wo Anfang März an einem einzigen Abstimmungswochen de gleich sechs Gemeinden an der Urne Tempo 30 ablehnten. Im Seeland allerdings bestätigt sich dieser Trend nicht tel quel. So überstimmte Täuffelen-Gerolfingen an der Gemeindeversammlung den Gemeinderat und sagte Ja zu Tempo 30 im ganzen Gemeindegebiet. Auch in anderen Gemeinden ist Tempo 30 ein Thema (Ligerz und Lyss) oder bereits beschlossen (Bütigen).