

«Es ist wie eine Lawine»

Tempo 30 verbreitet sich so schnell, dass den Gegnern der Schnauf ausgeht

ERICH ASCHWANDEN, DANIEL GERNY

1972, als die Ölkrise noch ausser Sichtweite und der Ausbau des Schweizer Autobahnnetzes in vollem Gang ist, plant Schwedens Verkehrsminister im hohen Norden eine revolutionäre Neuerung: Erstmals in Europa sollen auf Innerortsstrecken Tempo-30-Zonen entstehen. In der Schweiz nimmt davon kaum jemand Notiz, und wer es dennoch tut, zweifelt ernsthaft am Geisteszustand der Schweden. Denn fröhlich rasen die Automobilisten hierzulande noch immer mit Tempo 60 durch Dörfer und Städte. Tempo 30 – «das ist gar nicht mehr so weit von null entfernt», frozelt der Autor der Kolumne «Hallo Autofahrer!» in der «Schweizer Illustrierten».

Geschwindigkeitslimiten sind ein Spiegel der Zeit – und nichts zeigt dies besser als die Ausbreitung der Tempo-30-Zonen: Wo die Autofahrerinnen und -fahrer vor einigen Jahren noch kräftig aufs Gas drücken konnten, werden sie heute von E-Bikes locker überholt. Allerdings existieren bis heute keine allgemeinen Zahlen darüber, wie gross der Streckenanteil der Tempo-30-Zonen in der Schweiz ist.

«Schnecken-tempo» verspottet

Dabei begann der Aufstieg von Tempo 30 zum Erfolgsmodell der Verkehrspolitik mit einer krachenden Niederlage. Vor genau 25 Jahren, im Herbst 1997, startete der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) eine Initiative zur generellen Einführung von Tempo 30 auf Innerortsstrassen. Doch das Thema kommt viel zu früh. Bundesrat Moritz Leuenbergers Massnahmenpaket für Verkehrssicherheit, «Via sicura», ist noch nicht einmal angekündigt, geschweige denn umgesetzt. Die Unterschriftensammlung verläuft harzig, einen Gegenvorschlag hält niemand für notwendig. Die «Schnecken-tempo-Initiative», wie sie von den Gegnern verspottet wird, wird vier Jahre später von sämtlichen Kantonen und von 79,7 Prozent der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger versenkt.

Doch weil die Hoheit über die Tempolimiten nicht beim Bund, sondern bei den Kantonen und in den allermeisten Fällen sogar bei den Gemeinden liegt, vermag das klare Verdikt die Entwicklung hin zu flächendeckenden Tempo-30-Zonen in den Städten nicht zu bremsen. Der Bund redet lange nicht drein, deshalb beginnen viele Orte damit, zu prüfen, zu messen, zu experimentieren, zu streiten und abstimmen zu lassen. Tempo 30 ist trotz nationaler Kanterniederlage an der Urne nicht tot, die Forderung setzte sich nach und nach föderalistisch durch. Zuerst dort, wo die Verkehrsprobleme offensichtlich sind – etwa rund um Schulen. Inzwischen immer häufiger überall dort, wo sich Fussgänger aufhalten.

Im Kanton Basel-Stadt beispielsweise sind schon heute fast zwei Drittel aller Strassen (319 Kilometer) verkehrsberuhigt. Das heisst, es gilt Tempo 30 (174 km) oder gar Tempo 20 (23 km). Mit eingerechnet sind auch die Fussgängerzonen (5 km) in der Basler Innenstadt und im Ortskern von Riehen. Bei knapp einem zusätzlichen Drittel des Strassennetzes wird die Integration in die Tempo-30-Zone geprüft: «So verbleiben nur wenige Strassenabschnitte, die gemäss den bisherigen Überlegungen des Regierungsrats noch nicht für eine Tempo-30-Prüfung vorgesehen sind», heisst es beim Basler Bau- und Verkehrsdepartement auf Anfrage. Basel-Stadt ist einer der wenigen Kantone, die die volle Übersicht über die Tempolimiten haben, weil hier die Kompetenzen für alle Strassen bei einer Behörde zusammenlaufen.

Längst auch auf dem Lande

Und weil es sich um einen Stadtkanton handelt, verläuft die Entwicklung hier naturgemäss schneller. Auch die Städte Bern, St. Gallen oder Zürich gehen in diese Richtung. Häufig sind die Stras-



Seit 2013 gibt es in Kantonen und Gemeinden deutlich häufiger Temporeduktionen und lärmarme Beläge.

SIMON TANNER / NZZ

sen ohnehin so verstopft, dass es nur im Schrittempo vorwärtsgeht. Doch sukzessive breiten sich die Tempo-30-Zonen auch auf dem Land aus. Zum Beispiel in Maisprach, einer Baselbieter Landsgemeinde mit nur gerade 931 Einwohnern. Seit Sommer gilt dort im gesamten Siedlungsgebiet flächendeckend Tempo 30, innerhalb des Ortes auch auf der Kantonsstrasse. Andere Baselbieter Gemeinden verfolgen ähnliche Projekte, nachdem der Kanton die Voraussetzungen für Temporeduktionen auf Kantonsstrassen erleichtert hat.

So haben Automobilistinnen und -mobilisten das Gefühl, sie würden innerorts praktisch überall auf Tempo 30 heruntergebremst. Doch entspricht diese Wahrnehmung auch den Tatsachen? Statistiken, um diese Frage zu beantworten, existieren nicht. National- und Kantonsstrassen machen kilometermässig den kleineren Teil des Strassennetzes aus. Für die Gemeinden aber gibt es keine Pflicht, präzise Daten zu verkehrsberuhigten Zonen an eine zentrale Stelle zu melden. Aber es gibt Tendenzen: Im bevölkerungs- und flächenmässig zweitgrössten Kanton, Bern, gilt beispielsweise nur gerade bei 1,26 Prozent der Kantonsstrassen Tempo 30. In den vergangenen Jahren wurden auf Berner Kantonsstrassen 38 solche Zonen realisiert. In den Gemeinden waren es im selben Zeitraum fast 600 Abschnitte.

Der Bund ergänzt das Bild ebenfalls. So erhebt das Bundesamt für Umwelt (Bafu) immerhin regelmässig den Stand der Lärmsanierung von Strassen und damit indirekt auch die Ausbreitung von Tempo 30. Geschwindigkeitsreduktionen gehören nämlich zusammen mit lärmarmen Belägen zu den Massnahmen, die direkt an der Lärmquelle an-

setzen. «Unsere Daten zeigen, dass seit 2013 in den Kantonen und Gemeinden deutlich häufiger Temporeduktionen und lärmarme Beläge zum Einsatz kommen», sagt Sophie Hoehn, Sektionschefin Strassenlärm beim Bafu. Kilometermässig sind die temporeduzierten Zonen jedoch nicht erfasst.

Anpassung an den Zeitgeist

Die Erhebungen des Bundes machen ein weiteres Phänomen deutlich: Die Motive, Tempo 30 einzuführen, haben sich in den vergangenen Jahrzehnten gewandelt – auch hier erfolgt eine fortlaufende Anpassung an den Zeitgeist. Standen in den Anfangsjahren vor allem die Verkehrssicherheit und allenfalls die Reduktion von Abgasen im Vordergrund, dominiert nun das Lärmargument. Bis Ende März 2018 mussten nämlich die Kantone, Städte und Gemeinden den Strassenlärm drastisch reduziert haben. Diese Frist schrieb unter anderem die Lärmschutzverordnung des Bundes vor.

Doch viele Kantone sind im Rückstand. Landesweit wird deshalb seit Jahren investiert und saniert. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, den Lärm zu minimieren: So können die Strassen mit speziellen Oberflächen, sogenannten Flüsterbelägen, versehen werden. Schallschutzmauern, der Einbau von Lärmschutzfenstern oder eben die Einführung von Tempo 30 sind andere Möglichkeiten. Erst 40 Prozent der Bevölkerung lebten heute an einer Strasse mit Tempo 30, rechnet der VCS vor.

Nicht selten kämpfen Anwohner mit grossem Einsatz für verkehrsberuhigende Massnahmen in ihrem Quartier. In gewissen Fällen, so etwa in Obfelden

(Zürich), soll das Tempo reduziert werden, um unerwünschten Umgehungsverkehr zu verhindern. Selbst die Gesundheit wird vom VCS ins Feld geführt – weil sich bei Tempo 30 der Umstieg aufs Fahrrad oder der Gang zu Fuss aufdrängen, fördere es die Bewegung im Alltag. Gleichzeitig können sich die Städte auf das Bundesgericht verlassen, das in mehreren Fällen Beschwerden gegen die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen aus Lärmschutzgründen abschmettete.

So fällt es den Gegnern immer schwerer, gegen die Temporeduktionen anzukämpfen. Spöttereien über das angebliche Schnecken-tempo verfangen vor allem in städtischen Gebieten bei vielen Leuten heute nicht mehr. Mit abstrakten Argumenten, wonach nur eine «stringente Hierarchie die Funktionalität im Strassennetz sicherstellen» könne, versuchen sie dagegenzuhalten – oft mit kleiner Wirkung.

Einer der Männer, der die Ausweitung von Tempo-30-Zonen mit allen rechtlichen und politischen Mitteln zu verhindern versuchte, ist Thomas Hurter. Doch so langsam, aber sicher geht dem Zentralpräsidenten des Automobilclubs der Schweiz (ACS) der Schnauf aus. «Tempo 30 ist zur Lawine geworden. Sie lässt sich nicht mehr aufhalten», meint der Schaffhauser SVP-Nationalrat. Aus Sicht von Hurter ist Tempo 30 deshalb so erfolgreich, «weil das Thema verschiedene Interessengruppen zusammenbringt, die dem Auto nicht wohlgesinnt sind». So gelinge es Schritt für Schritt, den motorisierten Individualverkehr zu verdrängen.

Föderalismus first!

Und wenn bei der Autolobby doch einmal Hoffnung aufkommt, den Trend wenigstens verlangsamen zu können, resultiert zum Schluss doch ein Schlag ins Wasser: 2018 stimmte der Nationalrat einer parlamentarischen Initiative für eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes zu. Wenigstens auf Hauptverkehrsachsen innerorts solle generell Tempo 50 gelten. Doch kurz darauf versenkte der Ständerat den Vorschlag. Nicht etwa, weil die bürgerlich dominierte Kammer kein Gehör für die Automobilisten hätte. Die Ständesvertreter wollten unbedingt verhindern, dass der Bund den Kantonen bei der Signalisation auf Kantonsstrassen dreinredet. «Dieser Entscheid hatte weitreichende Folgen», meint Hurter.

So erweist sich der einst triumphale Erfolg der Autolobby im Kampf gegen die VCS-Initiative im Nachhinein als grosser Trugschluss. Soeben hat der Bundesrat dem Tempo 30 erneut Schub gegeben. Er hat im Sommer beschlossen, dass es ab kommendem Jahr für die Einführung von Tempo-30-Zonen auf Nebenstrassen und in Wohnquartieren keine Gutachten mehr braucht. Es ist der jüngste Sieg der Tempo-30-Befürworter – und er folgt dem Muster seit der Kanterniederlage der Tempo-30-Befürworter an den eidgenössischen Urnen: Föderalismus first! Der Bund nimmt sich zurück – Kantone und Gemeinden setzen um.

Das forsche Tempo des Genfer Staatsrats erzeugt viel Gegenwind

fum. · Die Stadt Lausanne, in der von 22 bis 6 Uhr fast flächendeckend Tempo 30 gilt, sieht sich gerne als Pionierin in Sachen Geschwindigkeitsreduktion. Im Nachbarkanton Genf gibt das Thema derzeit aber viel mehr zu reden: Mitte Oktober hat der Staatsrat seine Pläne präsentiert, wonach auf 294 Strassenabschnitten rund um die Uhr und auf weiteren 139 Abschnitten lediglich während der Nacht Tempo 30 gelten soll. Hauptargument ist die damit einhergehende Lärmreduktion, wie sie auch das Bundesrecht verlangt. Hätte es keine Einsprachen gegeben, wären die Massnahmen bereits am 11. November in Kraft getreten.

Doch wie zu erwarten war, machten die zahlreichen Gegner der Temporeduktionen nicht nur die Faust im Sack. Gleich von verschiedenster Seite bläst dem Infrastrukturvorsteher Serge dal Busco, der zuweilen als Serge «dal bouchon» (französisch für «Stau») verunglimpft wird, eisiger Wind entgegen. SVP, FDP und MCG haben je einzeln Rekurs eingelegt, der Verkehrsverein TCS und der Nutzfahrzeugverband Astag opponieren unter dem Banner von Genève mobilité.

Die Argumente der Gegnerschaft gleichen sich: Sie werfen dem Kanton vor, die Massnahmen in einer Hauruckübung – ohne ausreichende Parlaments-

debatte oder Vernehmlassung – durchboxen zu wollen. Ihr wichtigstes Argument ist wirtschaftlicher Natur: Mit der Verlangsamung des Verkehrs verzögerten sich die Transportgeschwindigkeiten auch fürs Gewerbe, was zu zusätzlichen Kosten führe. Zudem werde der Verkehr und damit die Gefahr in den Quartieren zunehmen, wenn es keine Hierarchisierung der Transportwege mehr gebe.

Die Rekurse bremsen die Regierungspläne nun zumindest. Gleichzeitig steigt auch im Parlament der Druck gegen das forsche Tempo des Staatsrats. Es dürfte Monate oder gar Jahre dauern, bis Tempo 30 in Genf auf breiter Ebene eingeführt wird – wenn überhaupt.