



© Rapp Trans AG

Erfolgreiches Pilotprojekt:
Tempo 30 auf der Bahnhof-
strasse in Aarau.

Wider harte Fakten aus der Praxis

Tempo 30 Innerorts gilt auf Hauptstrassen Tempo 50. Ein Kanton oder eine Gemeinde kann Tempo 30 einführen, wenn sich damit Sicherheit, Verkehrsfluss oder Lärmschutz verbessern. Warum nur hat der TCS so viel Mühe mit einem Vorgehen, das sich seit Jahren bewährt?

Von Michael Rytz und Nelly Jaggi

Wir wünschen uns sichere Schulwege für unsere Kinder und Enkelkinder, wir schätzen einen ungestörten Schlaf und wir kommen gerne effizient vorwärts. Weniger schnell zu fahren, ist dafür eine unkomplizierte und günstige Massnahme. Warum hat der TCS damit gerade grosse Mühe? Liegt es daran, dass die Geschichte gerne so erzählt wird, dass sie die eigenen Interessen stützt? TCS-Zentralpräsident Peter Goetschi schrieb im Juli in einem Gastkommentar in der «Neuen Zürcher Zeitung NZZ» von einer Tempo-30-Flatrate. Das ist falsch.

Unseriös ist auch Goetschis Argumentation mit dem Volkswillen. Er verweist auf das Nein zu «Strassen für alle» vor einem Vierteljahrhundert, ein Entscheid aus einer Zeit, in der Tempo 50 auch auf Quartierstrassen als normal galt. Seither hat die Akzeptanz für tiefere Tempos bei der Bevölkerung laufend zugenommen. In einer repräsentativen Umfrage (im Auftrag des TCS!) im März 2023 waren 59 Prozent der Befragten der Meinung, dass es zu wenig Tempo-30-Zonen gäbe. Der TCS kommuniziert natürlich gerne andere Zahlen aus ebendieser Befragung: Nur ein Drittel hat «Generell Tempo 30»

befürwortet. Eine Forderung, die aber gar nicht zur Debatte steht.

Im Grundsatz gilt auf sogenannt verkehrsorientierten Strassen innerorts Tempo 50. Gemeinden und Kantone haben heute die Kompetenz, situativ Tempo 30 einzuführen. Dafür gibt es klare Kriterien: Für die Umsetzung braucht es ein Gutachten, bei dem auch andere Massnahmen geprüft werden, und die Genehmigung durch den Kanton. Kommt es dazu, geht der TCS fast schon systematisch dagegen vor, wenn nötig bis vor Bundesgericht. Dieses bestätigt in seiner Rechtsprechung allerdings regelmässig die Notwendigkeit und die Verhältnismässigkeit von Tempo 30.

Drei klare Kriterien

Erstes Kriterium für Tempo 30 ist eine bessere Verkehrssicherheit. Zwar weibelt auch der TCS mit diesem Thema und zeichnet momentan für die nationale Kampagne für Schulwegsicherheit verantwortlich. Doch ein Beispiel aus Bern zeigt, dass der Verband den Automobilist*innen im Zweifelsfall Priorität einräumt: Auf einer von vielen Schulkindern benutzten Strasse in einem Berner Quartier

hat er seine Einsprache gegen Tempo 30 bis vor Bundesgericht gezogen. Dieses hielt aber eine tiefere Geschwindigkeit für notwendig und verhältnismässig, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Zweites Kriterium ist der Schutz vor Lärm und Luftverschmutzung. Aktuell leiden 740 000 Menschen in der Schweiz unter übermässigem Strassenlärm. Im Falle der Feldbergstrasse, einer zentralen Hauptverkehrsachse durch Kleinbasel, wies das Bundesgericht die Einsprache von TCS und ACS ab und beschied, dass Tempo 30 eine rasch umsetzbare, nachhaltige und kostengünstige Massnahme an der Quelle gegen Luft- und Lärmbelastung sei.

Drittes Kriterium ist eine Verbesserung des Verkehrsflusses. Wir wissen aus der Forschung, dass innerorts die maximale Leistungsfähigkeit bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/h liegt. Im Stossverkehr hat Tempo 30 sogar Vorteile, denn die Fahrzeuge sind regelmässiger unterwegs und kommen besser vorwärts.

Erfolgreicher Pilotversuch

Der Kanton Aargau hat die Resultate des Pilotversuchs mit Tempo 30 auf der stark frequentierten Bahnhofstrasse in Aarau kommuniziert: Pünktlichkeit und Fahrplanstabilität der Busse in Richtung Bahnhof hätten sich verbessert. Für den motorisierten Individualverkehr verkürzten sich die Reisezeiten entlang der Bahnhofstrasse in beide Richtungen.

Ebenso unbegründet ist auch das gerne ins Feld geführte Argument des Ausweichverkehrs in die Quartiere: Ein vom Bundesamt für Strassen ASTRA in Auftrag gegebener Forschungsbericht stellte bei keinem der untersuchten Beispiele Ausweichverkehr in die Quartiere fest.

Das heutige Vorgehen hat sich bewährt. Nun hat das Parlament im letzten Jahr einen Antrag von Peter Schilliger, TCS-Präsident Sektion Waldstätte, angenommen. Nach dem Willen des Motionärs soll die Möglichkeit, auf Hauptstrassen innerorts Tempo 30 einzuführen, stark eingeschränkt werden. Schilliger hat mit seiner Motion gewissermassen ein Problem konstruiert, das gar nicht existiert. Nun hat der Bundesrat angekündigt, die bisherige Praxis per Verordnung auf Bundesebene einzuschränken. Das ist höchst bedenklich. Wir sind überzeugt: Jede Strasse ist anders. Wo Tempo 50 und wo Tempo 30 angebracht ist, wissen die Zuständigen vor Ort am besten. Vertrauen wir ihnen, sie sind kompetent und handeln im Sinne der Betroffenen. ■