

Tempo-30-Zonen: Städte gehen in die Offensive

Auf über 100 Strassen planen Basel, Bern und Zürich die Einführung tieferer Tempolimiten. Der Bund spricht von einer «neuen Tempo-30-Welle». Nun fordern Politiker ein einfacheres Bewilligungsverfahren.

Von Stefan Bühler

Auf den Quartierstrassen in Städten und grösseren Gemeinden ist Tempo 30 heute nahezu flächendeckend eingeführt. Dennoch planen die Städte, die Tempo-30-Zonen weiter auszuweiten. Im Sommer beschäftigte sich die Städtekonferenz Mobilität, eine Sektion des Städteverbands, an einer Tagung mit dem Thema. Inzwischen sind die Planungen in Städten und Gemeinden weiter vorangetrieben worden. So sind in Zürich, Basel und Bern insgesamt weit über hundert Projekte für die Einführung neuer Tempo-30-Zonen in Vorbereitung oder bereits in Umsetzung. Nur ein Teil davon betrifft Strassen in Quartieren oder an Wohnquartiere angrenzende Strassen – vielmehr sollen Autofahrer künftig auch auf Haupt- und Durchgangsstrassen den Fuss öfter vom Gas nehmen müssen.

So ist in Basel vorgesehen, auf 20 sogenannte verkehrsorientierten Strassen, die also hauptsächlich dem motorisierten Verkehr dienen, je nach Tageszeit temporär Tempo 30 einzuführen. In der Stadt Zürich sorgt die beschlossene Temporeduktion auf 39 Strassenabschnitten bereits seit Wochen für hitzige Diskussionen. «Jetzt planen wir die nächste Tranche», sagt Stadträtin Ruth Genner (Grüne), ohne Zahlen zu nennen. Klar ist, dass auch Hauptstrassen betroffen sein werden: «Dort, wo viele Menschen zusammenkommen, etwa bei Umsteigestationen des öffentlichen Verkehrs, in der Nähe von Läden, Schulhäusern oder Quartierzentren», sei «auf ausgewählten Abschnitten» Tempo 30 geplant, sagt Genner.

Bern macht beim Bremsen vorwärts

Noch deutlicher drückt sich die Stadtberner Verkehrsdirektorin Ursula Wyss (sp.) aus, die zugleich die Städtekonferenz Mobilität präsi-

diert: «Wir haben festgestellt, dass es vereinzelt auch Hauptstrassen gibt, bei denen Tempo 30 Sinn macht.» Im August hat ihre Direktion in der Antwort auf einen parlamentarischen Vorstoss eine Liste von rund 20 Hauptstrassen in Bern veröffentlicht, die für eine Temporeduktion auf 30 km/h zur Diskussion stehen – darunter etwa der Bundesplatz. «Nach den Tempo-30-Zonen in Quartierstrassen und den Begegnungszonen mit Tempo 20 stehen nun die Geschwindigkeiten auf Abschnitten gewisser Hauptstrassen vermehrt im Fokus», sagt Wyss und hält fest: «Die Stadtregierung unterstützt diese Entwicklung.»

Allerdings ist die Einführung neuer Tempo-30-Zonen mit administrativem Aufwand verbunden. Denn grundsätzlich gilt schweizweit «generell 50 innerorts». Zwar hat das Bundesgericht in mehreren Urteilen festgehalten, dass auch auf Hauptstrassen Tempo 30 eingeführt werden kann, wenn dies die Sicherheit erfordert – so etwa im kleinen Bündner Dorf Sumvitg, wo sich eine Hauptstrasse durch den Dorfkern zwingt, oder im bernischen Münsingen, wo die Ortsdurchfahrt stellenweise auf Tempo 30 reduziert wurde. Doch müssen die Gemeinden die Notwendigkeit der Temporeduktion gegenüber dem Kanton aufgrund strenger Kriterien in der Signalisationsverordnung des Bundes nachweisen und später die Wirksamkeit der Massnahme belegen.

Bund räumt Handlungsbedarf ein

Dies ist der Berner SP-Nationalrätin Nadine Masshardt zu umständlich. Sie reicht am Montag einen Vorstoss ein, der die «vereinfachte Einführung von Tempo-30-Zonen» fordert. Unterschrieben ist das Begehren laut Masshardt bereits von über 50 Parlamentariern, darunter dem Präsidenten des Städteverbands, FDP-Nationalrat Kurt Fluri. Heute seien die Bedingungen für die Einführung von Tempo 30 in der Signalisationsverordnung des Bundes zu eng formuliert, sagt Masshardt. «Gerade wenn eine Strasse hauptsächlich von den Anwohnern genutzt wird, sei es als Fussgänger, Velofahrer, aber auch mit dem Auto, ist eine solche Temporeduktion sinnvoll, auch wenn es sich um eine Hauptstrasse handelt.» Dank der tieferen Geschwindigkeit werde der Durchgangsverkehr vermindert und die Sicherheit erhöht: «Damit nimmt die Anzahl und die Schwere von Unfällen ab.» Anwohner würden dank Tempo 30 Wohn- und Lebensqualität gewinnen, auf der andern Seite ver-



Tempo 30 wird in Städten vermehrt zum Standard. (Zürich, 21. 6. 2000)

lören Autofahrer kaum Zeit, weil der Verkehr flüssiger werde, sagt Masshardt.

Die Städtekonferenz Mobilität (SKM) begrüsst den Vorstoss, sagt deren Präsidentin Wyss. Die SKM stehe in dieser Sache überdies auch mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) in Kontakt. Dieses bestätigt, «dass auf kommunaler Ebene wieder vermehrt ein Bedürfnis nach neuen Tempo-30-Zonen besteht», wie Christoph Rohner, Fachbereichsleiter Verkehrsverhalten im ASTRA, sagt. Diese «neue Tempo-30-Welle» beruhe sowohl auf dem

Bedürfnis der Anwohner nach Sicherheit als auch auf der Lärmschutzverordnung des Bundes, welche die Gemeinden zu Lärmschutzsicherungen verpflichtet.

Implizit räumt Rohner ein, dass die Signalisationsverordnung nicht mehr den heutigen Verhältnissen entspreche: Gerichte hätten die geltenden, «ziemlich hohen» Anforderungen für die Schaffung neuer Tempo-30-Zonen in mehreren Urteilen relativiert. «Im Moment fehlt es deshalb an einem einheitlichen Anwendungsstab».

Halb so langer Anhalteweg

Reaktions- und Bremsweg bei 30 km/h und bei 50 km/h



Quelle: VCS

Weniger Unfälle

Laut der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) hat die Einführung von Tempo-30-Zonen in allen Städten zu einer Reduktion der Unfälle geführt. Die Zonen leisteten «keinen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit», heisst es in Unterlagen der BfU.

Die Temporeduktion um 20 km/h führt zu einer Halbierung des Anhaltewegs: Bei 30 km/h kommt ein Auto dort zu stehen, wo ein Fahrzeuglenker, der mit 50 km/h unterwegs ist, erst mit

Bremsen beginnt (siehe Grafik). Laut BfU genügt es allerdings nicht, bloss Tempo 30 einzuführen. Vielmehr müssten die Strassen entsprechend ihrer Nutzung und angepasst auf das geltende Tempolimit neu gestaltet werden, um die Verkehrssicherheit zu optimieren. Argumente liefert die BfU auch für Tempo 30 auf Hauptstrassen: Diese machen innerorts zwar nur 18 Prozent des Strassennetzes aus, doch ereignen sich hier pro Kilometer die meisten Unfälle pro Jahr. (sbü.)

Autoverbände

«Schon Tempo 50 an unterster Limite»

Bei den Interessenvertretern der Automobilisten stösst die angestrebte Ausdehnung der Tempo-30-Zonen in den Städten auf heftigen Widerstand: «Zu Tempo 30 auch auf Hauptstrassen sagen wir prinzipiell Nein», sagt Max Nötzli, Präsident von «Auto Schweiz», der Vereinigung der Autoimporteure: «Auf Durchgangsstrassen ist schon Tempo 50 an der untersten Limite.» Es sei «schwierig, Tempo 30 einzuhalten, geschweige denn Tempo 20, wie wir es in gewissen Städten auch schon haben», sagt Nötzli: «So werden Autofahrer kriminalisiert.» Er verweist weiter darauf, dass sich die meisten Autofahrer verantwortungsvoll verhielten. «Sie passen das Tempo der Situation an und fahren neben einer Schule nicht mit Tempo 50 oder schneller vorbei.» Tiefere Geschwindigkeitslimiten seien darum nicht nötig. Den Befürwortern von Tempo 30 wirft Nötzli vor, sie

wollten «offenbar mit immer mehr Vorschriften den Autofahrern das eigenständige Denken abgewöhnen.» Das Gegenteil sei nötig: «Wir fordern mehr Eigenverantwortung.»

Mit Argwohn beobachtet auch der TCS die jüngsten Entwicklungen: «Der TCS bekämpft seit Jahren die Schaffung von immer mehr Tempo-30-Zonen», teilt der Touringclub auf Anfrage mit. Er kündigt an, er werde sich weiterhin mit allen rechtlichen Mitteln «gegen Geschwindigkeits-

begrenzungen auf Ausfall- und Durchgangsstrassen wehren, welche die Aufnahmefähigkeit der Strassen verringern und die Staubildung fördern». Zurzeit bekämpft die Zürcher Sektion des TCS mehrere Projekte für neue Tempo-30-Zonen in der Stadt Zürich mit Einsprachen. Entsprechend lehnt der TCS denn auch den Vorstoss der SP im Nationalrat ab, der ein unkomplizierteres Verfahren für die Schaffung von Tempo-30-Zonen fordert (siehe Haupttext). Solche Zonen seien zwar «in gewissen Wohnquartieren durchaus angebracht, deren flächendeckende Einführung macht aber keinen Sinn».

Der TCS listet eine Reihe von Argumenten gegen Tempo-30-Zonen in Stadtzentren auf: Diese führten unter anderem zu einer «Verminderung des Verkehrsflusses aufgrund baulicher Massnahmen wie Schikanen, Schwellen, Pfosten». Die Strassenkapazität werde reduziert, was zu Staubildung führe, die Lärmreduktion sei «nicht signifikant» und die Umweltbelastung steige «aufgrund der zunehmenden Beschleunigungsvorgänge», schreibt der TCS.

Schliesslich erinnert der TCS an die Abstimmung über die VCS-Initiative «Strassen für alle». Diese forderte innerorts generell Tempo 30 mit Ausnahmen für Hauptstrassen, «sofern dies die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und der Schutz der Anwohnerschaft namentlich vor Lärm zulassen», wie es im Initiativtext hiess. Das Volksbegehren wurde am 4. März 2001 mit nicht ganz 80 Prozent Nein-Stimmen deutlich abgelehnt. Vor diesem Hintergrund sei es «stossend, dass nun durch die Hintertür auch auf dem Hauptstrassennetz immer mehr Tempo-30-Zonen eingerichtet werden sollen», schreibt der TCS.

Stefan Bühler



«Auto Schweiz»-Präsident Nötzli