

Beobachter

TEMPO 30

Bremsen die Städte den ÖV aus?

© Lesezeit: 4 Minuten

Tempo 30 mache Bus und Tram langsamer und teurer, warnen Kritiker. Städte im Ausland haben damit andere Erfahrungen gemacht.



Bild: Keystone.

Von **Raphael Brunner**

Veröffentlicht am 5. November 2021

Wenn es um den Verkehr geht, herrscht gerade verkehrte Welt. Auf einmal sind die Bürgerlichen die Lobbyisten für den öffentlichen Verkehr und wollen ihn beschützen vor Linksgrün. Denn Städte wie Zürich und Winterthur wollen praktisch überall Tempo 30 einführen. «Das macht den ÖV weniger attraktiv», warnt die Zürcher Verkehrsdirektorin Carmen Walker Späh (FDP). Die Reisezeiten würden länger, der Betrieb teurer. «Ich werde darum gegen die flächendeckende Einführung von Tempo 30 kämpfen. Wir sind stolz auf den hiesigen ÖV, die Zürcherinnen und Zürcher lieben ihn.»

Für die «NZZ» wäre generell Tempo 30 gar «fatal für Zürich». Auch bei ihr, sonst eher die Stimme der Autopendler, gilt die Sorge nun Bus und Tram. Nicht nur wegen der Kosten.

«Das Problem ist vielmehr, dass der öffentliche Verkehr unattraktiver würde. Damit würde er weniger genutzt.»

Immer grössere 30er-Zonen

Zürich und Winterthur sind nur zwei von vielen Städten, die das Tempo auf ihren Strassen drosseln wollen. In Lausanne und Sitten gilt bereits heute Tempo 30 in der Nacht, in Genf bald auch tagsüber. Ob in Bern oder Basel, Freiburg oder Luzern, überall werden die 30er-Zonen grösser, auch auf dem Land. «Innerorts 30 ist in der Schweiz so nah wie nie», kritisiert die «Automobil-Revue».

Das wichtigste Argument der Städte ist der Lärmschutz. Vor allem an Hauptstrassen werden die Grenzwerte oft überschritten. Mit 30 statt 50 Kilometern pro Stunde ist der Verkehr leiser. Es gibt aber auch weniger Unfälle, die Zahl der Verletzten sinkt, und die Luftqualität steigt. Tempo 30 mache die Städte lebenswerter, sagen die Befürworter.

Die möglichen Auswirkungen von Tempo 30 auf den ÖV geben nun aber auch denjenigen zu denken, die sich grünere, lebendigere Städte mit weniger Autos wünschen. Ein gutes Tram- und Busangebot gilt dafür als eine der wichtigsten Voraussetzungen. Wenn der ÖV langsamer und unattraktiver werde, habe das den gegenteiligen Effekt, warnt Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr. «Man liefert den Leuten einen Grund, sich wieder selber ans Steuer zu setzen.» Das wäre das Letzte, was sich Tempo-30-Befürworter erhoffen.

Brüssel, Helsinki, Graz, Mainz

Doch ist das wirklich so? Städte im Ausland, in denen auf den meisten Strassen Tempo 30 gilt, machen andere Erfahrungen. Brüssel etwa hat dieses Jahr das Tempolimit auf 85 Prozent der Strassen gesenkt. Die Reisezeiten mit Tram und Bus hätten sich kaum verändert, sagt Sprecherin Marie Thibaut de Maisieres. Das dichte Haltestellennetz und der viele Verkehr hätten schon vorher kaum Geschwindigkeiten über 30 km/h zugelassen. Im Schnitt komme der ÖV mit 17 km/h voran. «An Wochenenden hat sich die Fahrzeit um drei Prozent erhöht, weil der Verkehr dann flüssiger läuft und ein höheres Tempo möglich ist.» Wer früher 30 Minuten im Tram unterwegs war, braucht heute für die gleiche Strecke knapp eine Minute länger.

Auch Helsinki, Graz und Mainz vermelden auf Anfrage, der ÖV werde durch Tempo 30 kaum beeinflusst. Allerdings sind auf vielen Hauptverkehrsachsen dieser Städte nach wie vor 40 oder 50 km/h erlaubt. Das schwankende Verkehrsaufkommen über den Tag hinweg beeinflusse die Reisezeiten mit Tram und Bus deutlich stärker als das tiefere

Tempolimit, heisst es bei allen. Indem man den ÖV an Ampeln priorisiere, ihm Vorfahrt gewähre und das Ein- und Aussteigen vereinfache, könne man Zeit zurückgewinnen. Weniger Fahrgäste wegen Tempo 30 registriert man nirgendwo. Bis zur Pandemie sei die Zahl der ÖV-Passagiere trotz tieferen Höchstgeschwindigkeiten jedes Jahr gestiegen, heisst es aus Graz und Helsinki.

Den gleichen Effekt erhofft sich Brüssel – und zwar von Tempo 30. «Wenn der Verkehr links und rechts langsamer rollt, die Leute sich sicherer fühlen, sind sie lieber zu Fuss und mit dem ÖV unterwegs und suchen nicht mehr Schutz im Auto», sagt Sprecherin Marie Thibaut de Maisieres. Tempo 30 sei ein Mittel, die Menschen zum Umsteigen zu bewegen und den Verkehr auf den Strassen zu verringern. Zusammen mit mehr Velowegen, mehr Platz für Fussgänger, dem Ausbau des ÖV-Angebots.

«Der ÖV wird an Bedeutung verlieren»

ALINE RENARD, VERKEHRSEXPERTIN

«Man kann den ÖV in diesen Städten nicht mit dem in Zürich und anderen Schweizer Städten vergleichen», sagt Thomas Kellenberger vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Das Tram- und Busnetz hier sei sehr dicht, der Takt hoch. Darum nähmen auch mehr Leute den öffentlichen Verkehr. «Wir haben mehr zu verlieren.» Gerade Zürich habe die Fahrpläne und Wendezeiten bereits optimiert, Tram und Bus hätten schon lange Vorfahrt. «Anders als im Ausland ist diese Zitrone ausgepresst. Wir könnten die Zeitverluste nicht aufholen, die durch Tempo 30 entstehen.»

Die Folgen wären nicht nur ein bisschen längere Fahrzeiten, warnen die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ). Wendezeiten und Pausen könnten nicht mehr eingehalten werden, Anschlüsse würden verpasst. Wenn Trams und Busse gleich häufig wie heute fahren sollen, wären mehr Fahrzeuge und Personal nötig. Die VBZ rechnen mit zusätzlichen Kosten von bis zu 20 Millionen Franken pro Jahr.

«Diese Rechnung ist zu einseitig», sagt Aline Renard vom Verkehrsberatungsbüro Transitec. Sie begleitet seit Jahren Tempo-30-Projekte. Um die Fahrzeiten von Tram und Bus zu verkürzen, gebe es immer Möglichkeiten, auf jeder Strecke andere. «Oft zeigen sie sich aber erst in der Praxis.» Zudem müsse man die Kosten im Ganzen betrachten: Wenn es weniger Unfälle gibt und es weniger Schallschutzwände braucht, spare die öffentliche Hand viel Geld. «Ebenso bei den Folgen, die der Lärm für die Gesundheit hat.»

Man müsse sich auch fragen, ob man das Bus- und Tramangebot überhaupt um jeden

Preis erhalten muss, sagt Renard. Ein guter ÖV sei wichtig für jede Stadt. Er werde aber in Zukunft ein Stück weit an Bedeutung verlieren. In den letzten Jahren hat man ihn stetig ausgebaut. Immer noch mehr Linien, ein immer noch engerer Takt. «Wenn die Bevölkerung weiter zunimmt und die Städte dichter werden, müssen wir kürzere Strecken öfter zu Fuss gehen und häufiger das Velo nehmen – für noch mehr ÖV fehlt schlicht der Platz.»

Mit 30 als Maximum seien Autos, Trams und Velos ähnlich schnell unterwegs. Der Verkehr werde flüssiger, und es gebe weniger Konflikte, wenn man sich die Strasse teilen müsse. «Auch zu Fuss kommt Ihnen eine Distanz viel kürzer vor, wenn Sie eine verkehrsberuhigte Strasse entlanggehen statt neben einer Hauptstrasse mit Tempo 50.» Tempo 30 mache den ÖV nicht unattraktiv, sagt Renard. «Manchmal aber vielleicht etwas weniger notwendig.»

Themen per E-Mail folgen

#Mobilität

 Folgen

#Auto

 Folgen

#Öffentlicher Verkehr

 Folgen

#Politik

 Folgen

#Lärmbelästigung

 Folgen