



Aufstand der ÖV-Verbände gegen Tempo 30

Scharfe Kritik an rot-grünen Städten: Die Temporeduktion auf Hauptstrassen mache Trams und Busse unattraktiv und erhöhe die Kosten.



Verkehrsbusse in der Stadt Zürich könnten bald nur noch wenig schneller unterwegs sein als Fussgänger.

Bild: Martial Trezzini/Keystone

Francesco Benini

«Das ist ein heikles Thema.» Der Satz fällt so oder ähnlich jedes Mal, wenn man mit jemandem spricht, der die Interessen des öffentlichen Verkehrs vertritt.

Was ist heikel? Rot-grüne Politiker setzten sich bisher stets für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein. Nun wollen rot-grüne Politiker in grossen Schweizer Städten flächendeckend Tempo 30 einführen.

Die tiefere Geschwindigkeit

gälte nicht nur für Auto- und Motorradlenker. Auch Trams und Busse wären davon betroffen. Ein Unsinn, finden die Exponenten der ÖV-Verbände.

Wer will in Bussen sitzen, die langsam dahinfahren?

Ueli Stückelberger ist Präsident des Verbandes öffentlicher Verkehr. Er sagt: «Es ist klar, dass der öffentliche Verkehr mit generell Tempo 30 auf den Hauptachsen der Städte unattraktiver

wird.» Werde der ÖV langsamer, nutzen ihn die Leute weniger. «Man liefert ihnen einen Grund, sich wieder ans Steuer eines Autos zu setzen.»

Auch Nationalrat Martin Candinas (Mitte) ist besorgt. Er ist Präsident von Litra, dem Informationsdienst des öffentlichen Verkehrs. «Leider machen sich die rot-grün regierten Städte daran, den öffentlichen Verkehr zu Gunsten der Mofas oder Velos zu schwächen», so Candi-



nas. Diese Entwicklung werde zum Problem. «Wenn der Bus nur noch 30 fährt, ist man mit einem E-Bike sogar schneller.»

Der Zürcher Stadtrat berät zurzeit darüber, auf welchen Strassen künftig Tempo 30 gelten soll. Seit nicht nur die neunköpfige Exekutive, sondern auch das Stadtparlament von SP und Grünen dominiert wird, geht es mit einer neuen Verkehrspolitik in Zürich voran: Autospuren werden aufgehoben, Parkplätze ebenso. Dafür werden Velospuren eingerichtet. Tempo 30 ist nicht mehr nur auf Quartierstrassen vorgesehen, sondern zunehmend auch auf den Durchfahrt- und Hauptstrassen der grössten Schweizer Stadt.

Der Winterthurer Stadtrat nimmt sich ein Vorbild am Kantonshauptort: Bis in 20 Jahren soll in Winterthur auf allen Strassen Tempo 30 gelten, teilte die Exekutive diese Woche mit. Eine Ausnahme ist in den Quartieren vorgesehen. Dort soll der Verkehr mit Tempo 20 dahinschleichen.

Für den öffentlichen Verkehr ist das ein Albtraum. Wer will in Trams und Bussen sitzen, die langsam fahren? Hinzu kommt ein weiteres Problem: Bei Tempo 30 braucht es auf den längeren Linien bei gleichbleibendem Takt mehr Fahrzeuge. Sie kosten Geld. Tempo 30 bedeutet für den ÖV nicht nur eine geringere Attraktivität, es steigen auch die Kosten der Unternehmen.

Die Exponenten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) und der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) versuchen zurzeit, den Stadtrat von der radikalen Tempoherabsetzung abzubringen. Niemand will Stellung nehmen

zu den laufenden Gesprächen.

Der grüne Gemeinderat Markus Knauss redet hingegen gerne zum Thema. Er führt die örtliche Sektion des VCS und kennt die Verkehrsführung auf vielen Stadtzürcher Strassen. «Warum hat der öffentliche Verkehr ein Problem in der Stadt Zürich?», fragt Knauss und gibt die Antwort selber: «Weil zu viele Autos die Kreuzungen überstauen und damit zu Behinderungen führen.»

Die Temporeduktion gilt nicht für E-Bike-Lenker

Knauss betont, Tempo 30 habe die öffentlichen Verkehrsbetriebe bisher nichts gekostet – im Gegensatz zu Behinderungen durch den Autoverkehr. Die kosteten die Verkehrsbetriebe viele Millionen bei den Investitionen und jährlichen Betriebskosten.

Knauss hat wenig Verständnis für die Bedenken der Verkehrsbetriebe. Mit separaten Busspuren, optimierten Lichtsignalschaltungen oder weiteren Massnahmen, mit denen Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs besser über Kreuzungen kämen, scheint dem grünen Politiker «Tempo 30 an vielen Orten ohne allzu grosse zeitliche Einbusse für den ÖV möglich».

Ueli Stückelberger ist nicht gegen «punktuelle Tempo-30-Lösungen», wenn es entsprechende Kompensationen für den ÖV gebe – wie Busspuren oder die Bevorzugung an den Ampeln. In der Stadt Bern, wo Tempo 30 ebenfalls vorangetrieben wird, sind mehrere Verkehrsampele umprogrammiert worden, zu Gunsten des ÖV.

In einer engen Stadt wie Zürich ist es kaum möglich, noch viele Busspuren abzugrenzen. Den rot-grünen Politikern scheint das gleichgültig: Es geht ihnen vor allem ums Velo, nicht um Trams und Busse. Das Velo soll als Verkehrsträger viel häufiger genutzt werden als heute. Tempo 30 gilt für dieses Verkehrsmittel nicht: Da Velos und E-Bikes nicht über geeichte Tachometer verfügen, dürfen ihre Lenker so schnell fahren, wie sie wollen. Die Polizei greift nicht ein. Dass E-Bike-Lenker bald Verkehrsbusse übernehmen, ist also realistisch.

Die Autos werden leiser – das ist aber nicht von Belang

Tempo-30-Zonen werden eingerichtet, um den Lärm zu reduzieren. So geben es die Behörden jeweils an. Thomas Hurter, SVP-Nationalrat und Präsident des Automobil Clubs der Schweiz, weist darauf hin, dass die Zahl der elektrisch betriebenen Fahrzeuge stark steige. Sie sind so leise unterwegs, dass die Hersteller zu ein wenig Lärmproduktion verpflichtet werden. Es soll verhindert werden, dass Fussgänger gedankenlos vor nahezu geräuschlosen Autos die Strasse überqueren.

Hurter kritisiert, dass die rot-grün dominierten Städte aus ideologischen Gründen den Autoverkehr abstrafen. Das werde irgendwann zu einer Retourkutsche führen. Die rot-grün regierten Städte wollten nicht, dass die Menschen in nützlicher Frist von A nach B gelangen könnten.

Die Stadtzürcher Bevölkerung hat aber einer Volksinitiative, welche die Schaffung vieler neuer Velorouten durch Zürich



vorsieht, im Herbst 2020 mit 71 Prozent Ja-Stimmen angenommen. Die ÖV-Verbände befürchten, dass sie nun Opfer davon werden, dass Stadtpolitiker aufs Velo setzen. Martin Candinas von Litra versucht, dagegenzuhalten: «Der Platz auf den Strassen der Städte ist knapp. Welches Verkehrsmittel soll prioritär behandelt werden? Der ÖV, weil er als Massentransportmittel mit Abstand am effizientesten ist.»

**«Man liefert
den Menschen
einen Grund,
wieder Auto
zu fahren.»**



Hansueli Stückelberger
Verband öffentlicher Verkehr