

Tempo 60 auf der Autobahn!

- 11.08.2022
- Automobil Revue
- Philipp Gut

Tempo 60 auf der Autobahn? SCHLEICHVERKEHR Der Bund prüft die Einführung von Tempo 60 auf Schweizer Autobahnen, Bevölkerung und Experten kritisieren die Pläne. Das Bundesamt für Strassen nimmt dazu gegenüber der AUTOMOBIL REVUE Stellung. Philipp Gut Tempo 60 auf der Autobahn? Das ist kein Witz, sondern die Absicht von Bundesrätin Simonetta Sommaruga (SP). Ihr Bundesamt für Strassen (Astra) prüft derzeit die phasenweise Absenkung des Tempos auf 60 km/h auf dem Schweizer Schnellstrassennetz. Hat hier jemand schnell gesagt? Wir erinnern uns: Vor der Einführung von «Generell 50» galt eine Tempolimit von 60 km/h in den Schweizer Dörfern und Städten.

Jetzt soll diese alte Innerortsgeschwindigkeit nach den Plänen des Bundes neu auf den Autobahnen eingeführt werden, wo es weder Fussgänger noch Velofahrer hat und auch keinen Gegenverkehr. Hintergrund dieses Exzesses der Langsamkeit, wie man es nennen könnte, sind die notorischen Staus. Die Zahl der Stautunden auf den Schweizer Nationalstrassen ist im vergangenen Jahr auf 32 500 gestiegen - ein Allzeitrekord. «Wir prüfen, ob mit Tempo 60 bei den Geschwindigkeits-Harmonisierungsanlagen der Verkehr noch länger flüssig gehalten werden kann als mit Tempo 80», begründete Benno Schmid vom Astra das Vorhaben gegenüber den Tamedia-Zeitungen, die zuerst darüber berichteten. Tempo 60 auf der Autobahn? Diese «radikale Massnahme», wie sie selbst der politisch im linken Spektrum verortete «Tages-Anzeiger» nannte, kommt bei den Automobilistinnen und Automobilisten schlecht an.

Dies zeigen nicht repräsentative Umfragen verschiedener Medien. Auf «20 Minuten», der grössten Onlineplattform der Schweiz, halten satte 79 Prozent der Userinnen und User Tempo 60 auf der Autobahn für «definitiv zu langsam». Ähnlich deutlich ist eine Leserbefragung von CH-Media. Zwei Drittel meinen dort: «Chabis! Das ist völlig falsch.» Ausbau der Infrastruktur gefordert Kritik melden auch die Verkehrsverbände an.

Thomas Hurter, Präsident des Automobil Clubs der Schweiz (ACS) und SVP-Nationalrat, sagt der AUTOMOBIL REVUE: «Wir sind nicht grundsätzlich gegen eine Geschwindigkeitsharmonisierung, aber Tempo 60 auf Nationalstrassen ist der falsche Weg.» Dadurch fiele «die Attraktivität der Autobahn» weg, und es entstünde ein Umwegverkehr in den Zentren und in den Regionen. Dabei seien doch die Autobahnen gerade auch deshalb geschaffen worden, um die Städte und Dörfer zu entlasten. Hurter vermutet hinter dem «unausgegorenen Vorstoss» des Astra die Agenda der politischen Chefin, also von SP-Bundesrätin Simonetta Sommaruga. Andreas Burgener, Direktor der Vereinigung der Schweizer Automobilimporteure Auto-Schweiz, fragt sich angesichts der Astra-Pläne, ob denn für Strasse und Schiene unterschiedliche physikalische Gesetze gälten: «Bei der Bahn wird das Tempo erhöht, um den Durchfluss zu steigern und auf der Strasse will man es senken.

» Für ihn ist klar: «Wir kommen nicht umhin, die Verkehrsinfrastruktur auszubauen und sie dem steigenden Bedarf anzupassen.» Anders formuliert: Es braucht mehr Verkehrsflächen, weil Zuwanderung, Bevölkerungswachstum und Wohlstand die Zahl der Verkehrsteilnehmer ständig erhöhen. Die finanziellen Mittel für einen Ausbau seien vorhanden, sagt Burgener und verweist darauf, dass das Volk dem dafür geschaffenen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) zugestimmt hat. Überrascht über die Ankündigung des Astra zeigt sich Kay W. Axhausen, Professor am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich.

Es sei bekannt, «dass die maximale Kapazität einer Autobahn bei einer Geschwindigkeit von 80 bis 85 km/h hegt», sagte Axhausen in einem Interview mit «20 Minuten». Es sei denn, das Astra verfüge über neue Erkenntnisse, die er als Professor auf dem Gebiet der Verkehrsplanung noch nicht kenne. «Wenn es das Ziel ist, die Kapazität der Autobahn zu senken, kann das mit diesem Vorstoss effektiv erreicht werden», urteilt Axhausen. Tempo 60 auf Autobahnen dürfte nach

Einschätzung des Experten also das Gegenteil dessen bewirken, was sich der Bund davon verspricht. Es helfe nicht, um die Stautunden auf anderen Strassen zu reduzieren, argumentiert Axhausen: «Ich befürchte, dass es vielmehr dazu führt, dass Kapazitäten und Geschwindigkeiten sinken, wodurch wieder neue Verlustzeiten entstehen.

» «Widersprüchliche» Ergebnisse Die AUTOMOBIL REVUE hat das Astra mit dieser Kritik konfrontiert und wollte von ihm wissen, was es darauf entgegne. Neben «punktuellen Ausbauten» auf dem Autobahnnetz sei «das bessere Nutzen der vorhandenen Kapazitäten ein wichtiges Handlungsfeld, um den Verkehr auf den Autobahnen so lange wie möglich im Fluss zu halten», sagt Astra-Sprecher Thomas Rohrbach. Eine Verkehrsmanagementmassnahme, welche gute Wirkung zeige, seien Geschwindigkeits-Harmonisierungsanlagen (GHGW). Heute stellen diese Anlagen bei hohem Verkehrsaufkommen auf bestimmten Abschnitten auf Tempo 80 um. Dies erhöhe «die Kapazität der Strecke, da viele störende Spurwechselmanöver wegfallen, die Abstände sinken und generell ein harmonischer Verkehrsfluss entsteht», so Rohrbach.

Ein Handorgeleffekt könne so abgeschwächt oder vermieden werden. Die Geschwindigkeitsharmonisierung reduziere den Stau teilweise um mehr als 50 Prozent. Rohrbach bestreitet, dass das Astra das Fahren auf der Autobahn weniger attraktiv machen und die entsprechenden Kapazitäten verringern wolle: «Es geht dem Astra nicht um eine Senkung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten, sondern um mehr Kapazität.» Mit den geplanten Versuchen mit Tempo 60 wolle man herausfinden, ob bei anderen sprich tieferen Geschwindigkeiten «noch zusätzlicher Nutzen respektive Kapazitäten» herausgeholt werden könnten. «60 km/h ist da ein Beispiel für eine tiefe Limite, da wir bei gewissen Baustellen, in denen es sehr eng ist, gute Erfahrungen gemacht haben», sagt Rohrbach.

Aktuell sei dies etwa auf der A6 auf dem Berner Ostring der Fall, wo der Pannestreifen umgebaut wird, um ihn als Fahrstreifen nutzen zu können. Letztlich gehe es darum, «die Möglichkeiten und Grenzen von Geschwindigkeits-Harmonisierungsanlagen noch besser zu kennen». Rohrbach räumt aber auch ein, dass der Nutzen von Tempo 60 auf der Autobahn nicht erwiesen ist: «Ob 60 oder eine andere von 80 abweichende Geschwin-Ob 60 tatsächlich eine positive Wirkung hat, wissen wir heute nicht. Thomas Rohrbach, Astra digkeit tatsächlich unter bestimmten Umständen eine positive Wirkung hat, wissen wir heute nicht. Eben darum untersuchen wir die Wirkung von verschiedenen Geschwindigkeiten auf den Verkehrsfluss - im Modell.

» Erste Ergebnisse seien «eher widersprüchlich». Belastbare Resultate aus dem Modell würden im Laufe des nächsten Jahres erwartet. Sollten sie positiv ausfallen, könnte in der Folge ein Pilotversuch in der Praxis durchgeführt werden. •