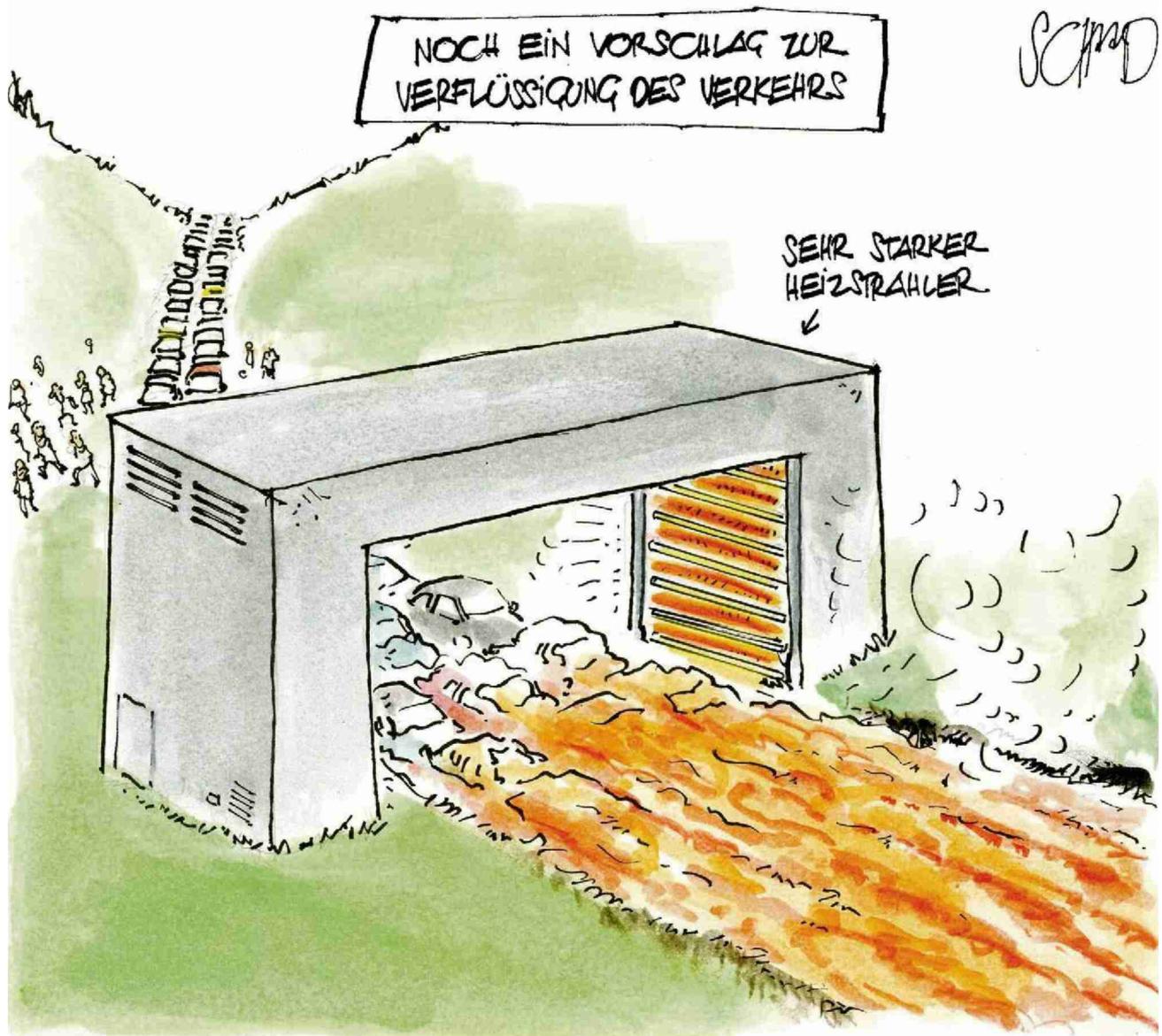
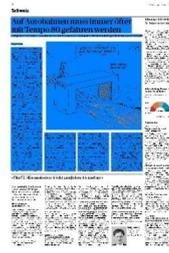


Auf Autobahnen muss immer öfter mit Tempo 80 gefahren werden

Temporeduktionen auf Autobahnen sollen Stautunden reduzieren. Die Massnahme gefällt nicht allen Politikern.





Gregor Poletti

Wer mit dem Auto in den Agglomerationen oder auf viel befahrenen Strecken unterwegs ist, hat einen ständigen Begleiter. Den Stau. Die stehenden Blechlawinen verursachen einen beträchtlichen volkswirtschaftlichen Schaden: jährlich rund 800 Millionen Franken allein auf Nationalstrassen, insgesamt sind es über 1,6 Milliarden Stauzeitkosten. Dass die Autobahnen inzwischen an die Kapazitätsgrenzen gelangt sind, beweisen die jüngsten Zahlen des Bundesamts für Strassen (Astra): Auf dem Autobahnnetz hat sich die Fahrleistung seit 1990 mehr als verdoppelt (+223 Prozent), und die Anzahl der Stautunden beträgt inzwischen nahezu 26 000 (2017).

Der Dichtestress auf den Autobahnen wird sich weiter verschärfen, weil viele Pendler dieses Netz zunehmend für sehr kurze Strecken nutzen. Nicht nur Zyniker, auch nüchterne Verkehrspolitiker bezeichnen das Nationalstrassennetz inzwischen als «landesweite Ortsumfahrung». Wie soll angesichts dieser Bedingungen der Verkehr vor dem Kollaps bewahrt werden? Eines der Rezepte des Astra ist die Verlangsamung des Verkehrs. Konkret bedeutet dies, dass die Verkehrsteilnehmer immer öfter mit Tempo 80 oder 100 über die Nationalstrassen tuckern müssen. Bisher galt dies vor allem in den über 250 Tunneln.

SVP sieht Missbrauchspotenzial

Seit ein paar Jahren setzt das Astra auch auf offenen Strecken vermehrt auf die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit. Mit Signalisationsanlagen, die via Algorithmen gesteuert werden, wird immer öfter Tempo 80 verordnet. Als Astra-Direktor Jürg Röthlisberger vor zwei Jahren im «Blick» sagte, es wäre am wirksamsten, in Stosszeiten die maximale Geschwindigkeit konsequent auf 80 Kilometer zu senken, sorgte dies für Aufsehen. So weit gehen die aktuellen Bemühungen nicht. Aber sie schaffen die technischen Möglichkeiten, einem solchen Regime näher zu kommen. «Auf zwei Pilotstrecken werden neu mobile Verkehrsmanagementanlagen mit reduziertem technischem Standard realisiert und getestet», sagt Astra-Sprecher Thomas Rohrbach: zwischen Bern und Thun

(A6) sowie den Verzweigungen Rotsee LU und Rütihof ZG (A14).

Positiv beurteilt diese Entwicklung Verkehrspolitiker und CVP-Nationalrat Martin Candinas: «Ich begrüße die vermehrte Nutzung digitaler Möglichkeiten im Strassenverkehr, zumal Staus einen hohen volkswirtschaftlichen Schaden verursachen.» Auch der Präsident des Automobil-Clubs der Schweiz (ACS), SVP-Nationalrat Thomas Hurter, hat grundsätzlich nichts dagegen einzuwenden: «Wenn mit solchen Signalisationen temporäre Probleme gelöst werden, ist das okay.» Er warnt aber davor, mit der grösseren Verfügbarkeit mobiler Anlagen Verkehrslenkung zu betreiben: «Das Missbrauchspotenzial ist gross.» Dies zeige sich in linksgrün regierten Städten, wo mit dem Scheinargument Lärmbekämpfung Tempo-30-Zonen eingeführt würden. So wolle man dem Privatverkehr den Garaus machen.

Rohrbach wehrt sich gegen den Verdacht, das Astra versuche, Autofahrer zu vergraulen. Es werde nur dort ein tieferes Tempo angeordnet, wenn dies auch tatsächlich zur Verflüssigung des Verkehrs beitrage.

Seit dem Sommer 2016, dem Jahr der fetten Schlagzeilen rund um Tempo 80 auf Autobahnen, sind rund 60 Kilometer dazugekommen, auf denen via dynamischer Geschwindigkeitsanzeigen per Mausclick eine Temporeduktion angeordnet werden kann. Inzwischen ist dies auf total 400 Kilometern möglich. Damit ist das Astra dem Ziel von 800 Kilometern - das in fünf bis sechs Jahren realisiert werden soll - näher gekommen.

Gehört zur DNA der Schweiz

Das gesamte Nationalstrassennetz umfasst 3800 Kilometer (beide Richtungen miteingezählt). Rechnet man zu den anvisierten 800 Kilometern die Tunnel dazu, ist auf einem Viertel des Autobahnnetzes Tempo 80 immer häufiger der Standard und nicht die Ausnahme.

Einen konträren Lösungsansatz hat Lastwagenchauffeur und SVP-Nationalrat Erich Hess parat: Er fordert mit einem parlamentarischen Vorstoss Höchstgeschwindigkeit 130 auf Autobahnen. «Das würde zur Verbesserung des

Verkehrsflusses führen», sagt Hess. Verkehrsexperten und das Astra sind sich hingegen einig: Das ist der völlig falsche Ansatz. Eine höhere Tempolimite würde zu einem noch ungleichmässigeren Verkehrsfluss und damit zu einer Verringerung der Leistungsfähigkeit führen.

1985 wurde die Höchstgeschwindigkeit eingeführt. Sie gehört inzwischen zur DNA der Schweiz. Alle Versuche, dies zu ändern, scheiterten klar: sei es an der Urne (1989), im Stadium des Unterschriftensammelns (1993, 2014, 2015) oder im Parlament (alle paar Jahre).