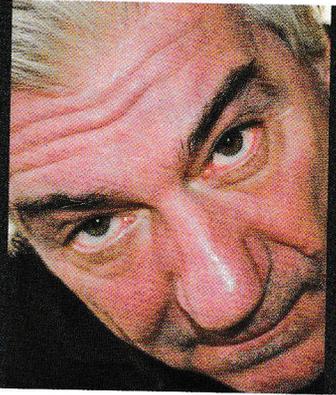


Wick zur Strassenlage

Tempo 30 erhält bundesrätlichen Segen



Einmal mehr sollen Tempolimiten Alltagsprobleme lösen, ideologische Machtspiele deuten sich an, und der bürgerlich aufgestellte Bundesrat sympathisiert mit der grünen Variante. Ein politischer Skandal.

Bis Ende März 2018 müssen Strassensanierungen und andere Massnahmen, welche den Lärmpegel auf ein erträgliches Mass senken, umgesetzt sein. Dies schreibt die Lärmschutzverordnung des Bundes vom 15. Dezember 1986 vor, gestützt auf das Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983. Was ist seither nicht alles passiert: Laub wird nicht mehr gefegt, sondern motorisch geblasen, in der Abflugschneise des Zürcher Flughafens wurde eine grüne Wiese in eine neue Stadt mit Hunderten Wohnungen umfunktioniert, schweizweit kam es zur Einrichtung sogenannter Nachtetze für den öffentlichen Verkehr von 1 bis 5 Uhr.

Immerhin wurden im gleichen Zeitraum – aus Luzern Richtung Unterwalden – ein langes Stück der A2 unter den Boden verlegt und unter der Stadt Zürich zwei längere Eisenbahntunnels sowie die weitgehend unterirdisch geführte Westumfahrung für den Autoverkehr eröffnet. Weiter hat der Bund

zahlreiche ober- und unterirdische Ortsumfahrungen zum Beispiel in Obwalden gebaut. Ganz im Sinn der Bauwirtschaft kam es fast flächendeckend zu kilometerlangen Lärmschutzwänden an Strassen und Gleisen. Tausende von Schallschutzfenstern in Gebäuden wurden installiert. Bezahlt hat die Allgemeinheit via Steueraufkommen, die Strassenbaubelange übernahm ausschliesslich der Motorfahr-

zeugverkehr, welcher darüber hinaus seit Jahrzehnten die allgemeine Staatskasse füttert.

Nun geht es um den Nachtlärm. Der Bundesrat erhöht den Druck auf die Kantone und ist der Meinung, «dass die derzeit durchgeführten Massnahmen zur Bekämpfung des Strassenlärms gesamthaft betrachtet nicht wirksam genug sind». Die Lärmbekämpfung müsse an der Quelle vermehrt in den Mittelpunkt gerückt werden, so der Bundesrat. «Tempo 30 für einen tiefen Schlaf» titelte die «NZZ» – eine Steilvorlage für die Tempo-30-Befürworter. Das Nachtfahrverbot für Lastwagen (22 bis 5 Uhr) bleibt unangetastet. Die Lärmnormen für den Motorfahrzeugverkehr sind seit den achtziger Jahren in mehreren Stufen verschärft worden, statt 100 km/h darf man ausserorts bloss noch 80 fahren.

Mit anderen Worten: Der bürgerlich dominierte Bundesrat tendiert nach links, öffnet Tempo-30-Zonen selbst auf Hauptstrassen die Tür. Vor allem von den Vorstehern des Aussen- und des Wirtschaftsministeriums ist bekannt, dass sie konfliktscheu sind. Aber man weiss auch von der Verkehrsministerin, dass sie sich gerne medialen Strömungen beugt. Nun hat man erstmal einem 250'000 Fr. teuren «Test» zugestimmt, um die Wirksamkeit von Tempo 30 zu untersuchen. Das Testergebnis an der Grabenstrasse, einer Einfallstrasse in Zug, beidseitig mit eng aneinander gebauten, echostarken Althäusern gesäumt, ist bereits vorbestimmt und wird zu grossräumigen 30er-Zonen auch auf Hauptstrassen führen – Konsequenzen inklusive, sofern sich nicht alle relevanten Verkehrsverbände mit allen Mitteln dagegen wehren. Nach heutiger Sanktionsregelung wird bereits eine Fahrt mit 46 km/h in einer 30er-Zone mit der «Administrativmassnahme Führerausweisentzug» bestraft – Masochismus pur. Ertappte Ausländer – und davon wird es viele geben – kommen schadlos davon, solange sie nicht mehr in die Schweiz einreisen.



Lärmforschung – wiederum ein wissenschaftlicher Zweig, der sich immer lauter in den Vordergrund schiebt.