

Die Schweiz – das Tempo-30-Land

Auf Dutzenden von Haupt- und Durchgangsstrassen soll die Geschwindigkeit gesenkt werden

Lukas Häuptli

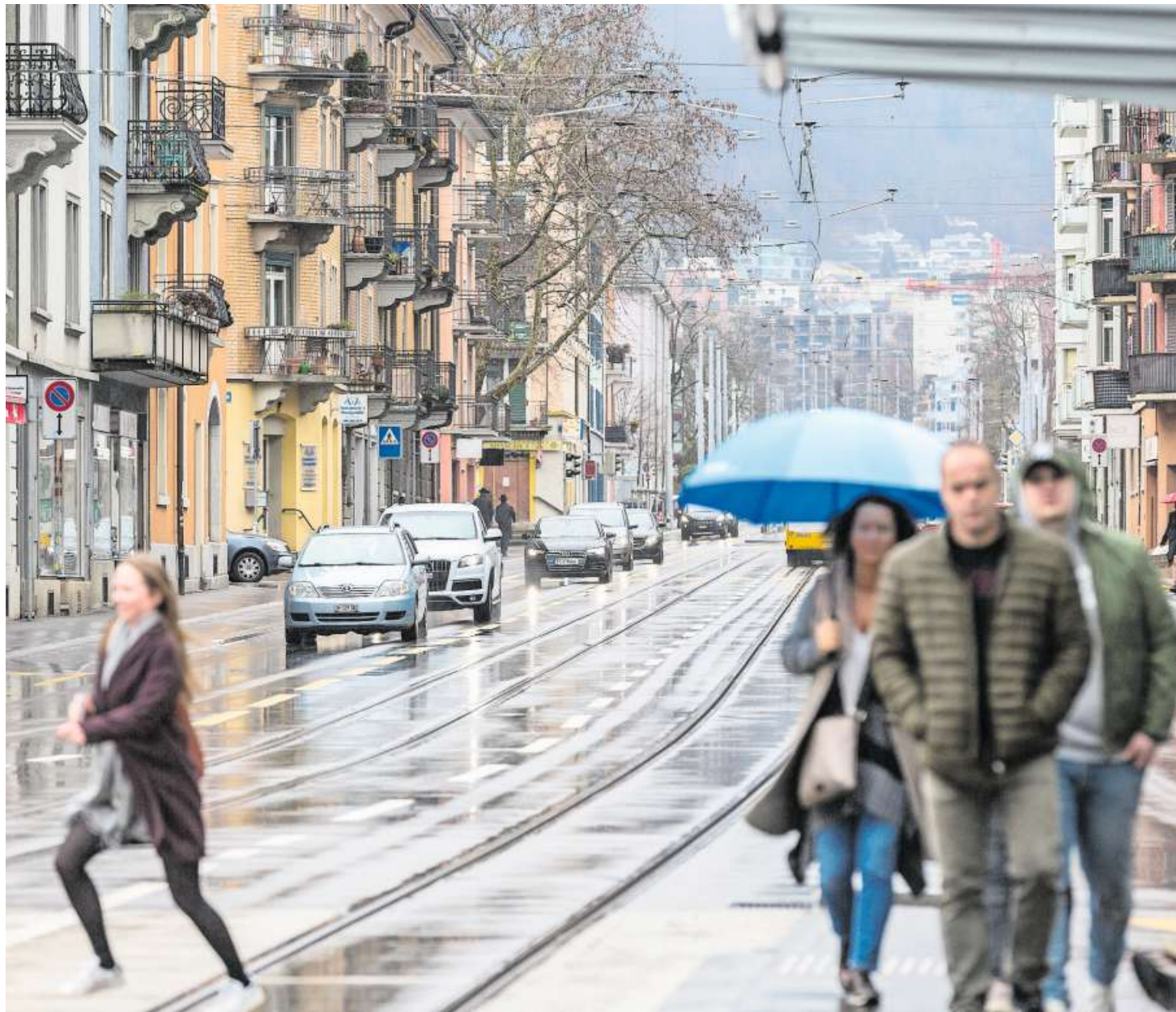
Spricht man mit Leuten über Tempo 30, wird das Gespräch gern einmal grundsätzlich. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen seien zwingend, sagen die einen, weil sie die Verkehrssicherheit steigern und den Strassenlärm senkten. Damit würden sie einen wichtigen Beitrag an die Volksgesundheit leisten; schliesslich verursache übermässiger Lärm ernsthafte Herz-Kreislauf- und andere Erkrankungen. Tempo 30 sei eine schlichte Schikane, sagen dagegen die anderen. Sie behindere den Verkehr unnötig und sei Ausfluss einer überbordenden links-grünen Politik.

Wie immer, wenn es um Grundsätzliches geht, wird es gern einmal auch emotional. So spricht ein Mitarbeiter einer Lärmfachstelle auf einmal von «Auto-Fetischisten». Und Reto Cavegn, Geschäftsführer des Zürcher TCS, sagt plötzlich: «Im Zürcher Stadtrat gibt es Leute, die vermutlich noch nie ein Auto von innen gesehen haben.»

31 Projekte allein in Zürich

Zürich ist das rote Tuch der Automobilverbände. Hier gilt seit Jahren in fast allen Quartieren Tempo 30. Und hier will die Stadt jetzt auch auf zahlreichen Haupt- und Durchgangsstrassen entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzungen einführen. Insgesamt seien auf überkommunalen Strassen 31 Tempo-30-Abschnitte geplant, wie Anke Poiger von der Abteilung Umwelt- und Gesundheitsschutz der Stadt Zürich sagt. Vier der 31 Abschnitte sind bereits umgesetzt, gegen die 27 anderen sind Rekurse des TCS und ACS hängig. Unter anderem sind Tempo-30-Teilstücke an der Rämli-, Universitäts-, Seefeld-, Lang- und Birmensdorferstrasse vorgesehen.

Allerdings planen nicht nur Zürich, sondern auch zahlreiche andere Städte und Kantone die Einführung von Tempo 30 auf Haupt-, Durchgangs- und, wie es im Jargon heisst, verkehrsorientierten Strassen. Die Stadt Bern zum Beispiel wolle auf 22 Quartierverbindungsstrassen entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzungen anordnen, wie Thomas Jauch von der städtischen Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie sagt. Auch in Bern gilt heute bereits auf fast allen Quartierstrassen Tempo 30.



Auch auf einem Abschnitt der Zürcher Birmensdorferstrasse soll künftig Tempo 30 gelten. (31. März 2018)

100 000

Menschen will der Bund in den nächsten vier Jahren vor übermässigem Lärm schützen. Eine Massnahme dazu ist die Einführung von Tempo 30.

Lausanne plant Tempo 30 auf zwei stark befahrenen Hauptstrassen mitten in der Stadt; zurzeit laufen Versuche mit Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Nacht. Zug hat einen Tempo-30-Versuch auf der Strasse durch die Altstadt durchgeführt; die Resultate werden in zweieinhalb Wochen vorgestellt.

Gleiche Projekte gibt es in Luzern sowie im Kanton Genf. Da soll ab nächstem Jahr auf der Durchgangsstrasse durch den Genfer Vorort Satigny Tempo 30 gelten. Bereits eingeführt ist die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Durchgangsstrasse durch Jussy, einem anderen Vorort, sowie auf der Hauptstrasse durch das Schaffhauser Dorf Herblingen

und auf einer Ausfallstrasse der Stadt Schaffhausen.

Damit gibt es in der Schweiz mehrere Dutzend Projekte zur Einführung von Tempo 30 auf Haupt- und Durchgangsstrassen. Einzelne wurden umgesetzt, die meisten aber sind - in der Regel wegen Rekursen - noch in Planung. Rechtliche Grundlage für die Projekte ist in der Regel die Lärmschutzverordnung des Bundes. Diese trat 1987 in Kraft, verlangt von Kantonen und Gemeinden die Sanierung von Strassen mit übermässigem Lärm und setzt die Frist für die Umsetzung der Sanierungsprojekte auf 31. März 2018 fest - also auf gestern Samstag. Ab heute Sonntag können daher Anwohner von lär-

migen Strassen, die noch nicht saniert sind, gegen die öffentliche Hand auf Schadenersatz klagen. Die Vereinigung Lärmliiga Schweiz strebt die Bündelung dieser Klagen an (vgl. Kasten).

Lärmschutz für 82 000

«Bis jetzt sind in der Schweiz kantonale und kommunale Strassen von mindestens 2100 Kilometer Länge saniert worden», sagt dazu Sophie Hoehn, Leiterin der Sektion Strassenlärm im Bundesamt für Umwelt. «Bei 1700 Kilometer wurden lärmarme Strassenbeläge angebracht, bei 250 Kilometer Temporeduktionen oder andere verkehrsberuhigende Massnahmen verfügt und bei 150 Kilometer Lärmschutzwände gebaut.

Übermässiger Lärm

Suche nach 300 Klägern

Ab heute Sonntag können die Anwohner von Strassen, an denen die Lärmbelastung über den sogenannten Immissionsgrenzwerten liegt, gegen Gemeinden und Kantone auf Schadenersatz klagen. «Bis jetzt haben sich bei uns mehrere Dutzend Personen gemeldet, die Interesse an einer Klage haben», sagt Peter Ettl, Präsident der Vereinigung Lärmliiga Schweiz. «Um den Kreis der Interessenten zu vergrössern, planen wir Informationsveranstaltungen zum Thema in allen Landesgegenden.» Zur Deckung der Prozesskosten brauche es ungefähr 300 Kläger. Damit würde die Lärmliiga Musterprozesse bis vor Bundesgericht führen.

«Wir streben Klagen auf Entschädigung aus einer sogenannten vorübergehenden Entzignung an», erklärt Ettl. «Mit diesen fordern wir von der Gemeinde oder dem Kanton einen Zins auf den Wertverlust einer Liegenschaft, der durch übermässigen Strassenlärm entsteht. Bei einem einfachen Einfamilienhaus ergäbe das einen jährlichen Zins von 2000 bis 3000 Franken.» Allerdings ist umstritten, wie gross die Erfolgsaussichten der Klagen sind. (luh.)

Mit all diesen Massnahmen konnten mindestens 82 000 Personen vor übermässigem Strassenlärm geschützt werden.»

Ziel des Bundes ist allerdings, in den nächsten vier Jahren mit verschiedenen Massnahmen weitere 100 000 Personen vor übermässigem Lärm zu schützen. Ob das gelingt, hängt auch davon ab, ob die Gerichte die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Haupt- und Durchgangsstrassen als rechtmässig beurteilen. In einem Fall ist das dieser Tage geschehen. Das Bundesgericht hat die Einführung von Tempo 30 auf einer sogenannten verkehrsorientierten Strasse in Basel gebilligt. Die Massnahme, so das Gericht, sei verhältnismässig.

Bündner Baukartell: Ständerat Englers heikle Rolle

Der ehemalige Baudirektor und Ständerat Stefan Engler präsidiert eine Firma, die in das Preisabsprache-System involviert ist.

Andreas Schmid

Der 57-jährige Stefan Engler (cvp.) ist einer der renommiertesten Bündner Politiker. Von 1999 bis Ende 2010 gehörte er der Kantonsregierung an, seit Ende 2011 sitzt er im Ständerat. Nun bringt eine seit fünf Jahren laufende Untersuchung der Wettbewerbskommission (Weko) zu systematischen Preisabsprachen im Baugewerbe den früheren Baudirektor in eine unangenehme Lage.

Im Mai wird ein Entscheid in einem der beiden grössten Teilverfahren - als Engadin I bezeichnet - erwartet; und in diesen Fall ist eine Firma involviert, in der Engler seit Juli 2011 als Verwaltungsratspräsident fungiert.

Wenige Monate nach dem Abgang aus der Regierung nahm Engler das Amt an. Nach eigenen Angaben ohne zu wissen, dass sich das Unternehmen früher an einem Kartell beteiligt haben soll.

Die Weko eröffnete ihre Untersuchung 2012 und dehnte sie später aus. Es ist das umfangreichste Verfahren, das die Kommission je wegen Preisabsprachen im Beschaffungswesen geführt hat. Allein vom Teil «Engadin I» sind rund ein Dutzend Firmen tangiert; es geht um einige hundert private und öffentliche Hochbau- und Tiefbauvergaben, die etwa ein Jahrzehnt lang durch Abmachungen vorgespurt worden sein sollen. Den Hauptakteuren drohen Bussen in Millionenhöhe.

Ein ehemaliger Bauunternehmer, der sich einst selber an den Absprachen beteiligt hatte, dann ausstieg und die Behörden über die Machenschaften ins Bild setzte, gibt an, er habe im August

2009 das kantonale Tiefbauamt informiert. Er habe die Verantwortlichen mit Dokumenten bedient, die das Vorgehen des Kartells zeigten. Engler betont, er habe keine Kenntnis davon. «Mir standen nie Unterlagen des Mannes zur Verfügung.» Der CVP-Politiker zweifelt daran, dass dem Tiefbauamt dieselben Papiere abgegeben wurden, die später als Basis der Weko-Untersuchung dienten. Seine Leute hätten ihn sonst bestimmt benachrichtigt, ist Engler überzeugt.

Der Whistleblower selber sagt, die Verantwortlichen im Tiefbauamt hätten von ihm die Dokumente erhalten, anhand derer die Preisabsprachen beweisbar seien.

So oder so musste der ehemalige Bündner Baudirektor Engler im neuen Amt als Verwaltungsratspräsident des Bauunternehmens gewärtigen, dass seine Firma einst unerlaubte Abmachungen getätigt hatte. «Eine



Stefan Engler sieht sich mit Fragen zu seinen Ämtern konfrontiert.

interne Untersuchung brachte Anzeichen vereinzelter Absprachen zutage», räumt er ein. Die Gesellschaft habe daher Selbstanzeige eingereicht und mit der Weko kooperiert. Wegen früherer Sünden das Mandat abzugeben, kommt für Engler nicht infrage:

«Ein Verwaltungsratspräsident ist dazu da, Probleme zu lösen, und nicht, vor ihnen davonzulaufen.»

Als Regierungsrat habe er bereits 2003 gehandelt, hält Engler fest. Damals habe er wegen eines Verdachts die Weko eingeschaltet und um eine Vorabklärung er-

sucht. Diese sei 2005 eingestellt worden. Danach habe er keine neuen Hinweise mehr erhalten. «Ich habe mir nichts vorzuwerfen», bilanziert Engler.

Dennoch nimmt der Ständerat eine heikle Rolle ein. Erst recht, weil ein anderes Mandat weitere Fragen provoziert. Gleich nach seiner Zeit als Regierungsrat wurde Engler im Februar 2011 Verwaltungsratspräsident der Rhätischen Bahn (RhB). Diese gehört zu 51 Prozent dem Kanton sowie zu 43 Prozent dem Bund und könnte durch das Baukartell geschädigt worden sein. Durch die Absprachen lagen die Preise laut Experten mindestens 20 Prozent zu hoch. In manchen Fällen betrafen die Abmachungen RhB-Ausschreibungen, wie Dokumente belegen. Dazu äussert sich Engler: «Sollte die Bahn geschädigt worden sein, würden zusammen mit dem Kanton gesetzliche Sanktionen ergriffen.»