

Tempo 80 – Schikane ohne Umweltnutzen

Nun stellen auch die Behörden fest, dass Tempo 80 im Kampf gegen Ozon und Feinstaub nichts bringt; das Problem muss anders gelöst werden.

Das Auto ist zentral

81 Prozent aller Haushalte in der Schweiz haben ein Auto. Vor 20 Jahren waren es nur 69 Prozent. 31 Prozent haben sogar mehrere Autos. 1984 waren es bloss 17 Prozent gewesen. Dies besagt eine Erhebung von zwei Bundesämtern.

Rund 19000 Kilometer pro Person legte die schweizerische Bevölkerung im Jahr 2005 im In- und Ausland zurück – ungefähr eine halbe Erdumrundung. Zwischen 2000 und 2005 sind die Gesamtdistanzen und die Autodistanzen pro Person erstmals konstant geblieben. Hingegen haben die Bahndistanzen pro Person um rund 19 Prozent zugelegt. Dies zeigt der «Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005», eine Erhebung des Bundesamtes für Statistik und des Bundesamtes für Raumentwicklung bei 33000 Befragten.

Pro Tag 37 Kilometer

Die in der Schweiz wohnhaften Personen ab sechs Jahren haben gemäss 2005 im Inland pro Tag durchschnittlich 37 Kilometer zurückgelegt und waren rund 88 Minuten unterwegs. Die täglichen Distanzen sind zwar seit 1984 stark gewachsen, aber im Vergleich zur letzten Erhebung im Jahr 2000 erstmals gesamt-haft konstant geblieben. Während der öffentliche Verkehr (und dabei in erster Linie die Bahn) um 16 Prozent zugelegt hat, sind die Auto-Distanzen pro Person praktisch unverändert geblieben.

Der motorisierte Individualverkehr erreicht einen Anteil von 69 Prozent. Durchschnittlich sitzen 1,6 Personen in einem Auto. Der wichtigste Verkehrszweck ist der Freizeitverkehr mit 45 Prozent der Distanzen im Inland, danach folgen mit rund 27 Prozent der Arbeits- und Ausbildungsverkehr sowie mit gut 11 Prozent der Einkaufsverkehr.

Frappante Unterschiede

Grossen Einfluss auf die Mobilität haben das Alter, das Geschlecht, die Erwerbstätigkeit und das Einkommen: Personen bis 17 und ab 66 Jahren legen verglichen mit den mittleren Altersgruppen weniger als halb so lange Distanzen zurück. Männer bewältigen einen Drittel (rund 13 km) längere Distanzen als Frauen. Erwerbstätige sind distanzmässig doppelt soviel als nicht Erwerbstätige unterwegs. Haushalte mit einem Monatseinkommen über 6000 Franken legen überdurchschnittliche Distanzen zurück.



Tempo 80 auf Autobahnen wegen der Umwelt ist vergebne Liebesmüh'.

Noch vor kurzem war das Thema Feinstaub aktuell – der Ruf nach Tempo 80 auf Autobahnen war laut. Nun zieht im Zuge des frühen Sommeranfangs die Karawane weiter: es ertönen gleiche Forderungen wegen des Anstiegs der Ozonwerte. Hier wie beim Feinstaub PM 10 ist aber klar, dass diese Massnahme ein untaugliches Mittel ist, um die Messwerte auch nur marginal zu beeinflussen. Das hat auch die Schweizer Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) kürzlich festgehalten: Sie fordert den Bund auf, die Ursachen der Ozonbelastung an der Quelle zu bekämpfen. Dies sei wirksamer als temporäre Massnahmen zur Schadensbegrenzung.

Marginale Wirkung

Laut BPUK-Geschäftsführer George Ganz habe man sich von den Ausführungen des Bundesamtes für Umwelt (Bafu) überzeugen lassen, dass Tempo 80 auf Autobahnen zu wenig Wirkung erziele: «Um einen positiven Effekt auf die Ozonbelastung zu erreichen, müsste diese Massnahme über Monate hinweg angeordnet werden», sagte Ganz. Das wiederum würde in den Zustän-

digkeitsbereich des Bundes fallen, da die Kantone nur kurzfristige Tempobeschränkungen, wie etwa bei der hohen Feinstaubbelastung im Winter 2006 erfolgt, verfügen können. Laut den TCS-Spezialisten gibt es zudem keine einzige Untersuchung, die zeigt, dass sich mit Tempo 80 auf Autobahnen die Ozonbelastung reduzieren liesse. Hingegen gibt es mehrere Untersuchungen, die belegen, dass Tempobeschränkungen zu keiner Ozon-Reduktion führen.

Ein Lehrstück von Desinformation

Wie undifferenziert auch Kantone beim Thema Temporeduktionen vorgehen, zeigt folgendes konkretes Beispiel: Im Februar 2006, als die Feinstaubwerte infolge der Inversionslage stark angestiegen waren, hatte sogar Bundesrat Moritz Leuenberger unmissverständlich verlauten lassen, dass Tempo 80 auf den Autobahnen «die Feinstaubkonzentration nur marginal senken würde». Der öffentliche Druck, dass endlich etwas getan werden müsse, war dann so stark, dass elf Kantone während fünf Tagen doch Tempo 80 auf den Autobahnen verfügten. Im

April war dann in einer Pressemitteilung der Kantone Zürich und Bern zu lesen: «Bis zu 10 Prozent weniger Feinstaub dank Tempo 80.» Zu diesem Schluss war das Zürcher Umweltamt gekommen, nachdem es die Feinstaubwerte von Messstationen in der Nähe von Autobahnen mit denjenigen autobahnferner Messstationen in der gleichen Region verglichen hatte. Dabei sei ein um 5 bis 10% stärkerer Rückgang der Feinstaubwerte an autobahnnahe Standorten beobachtet worden als an anderen Orten.

Diese Aussage, welche auch jener von Umweltminister Leuenberger widersprach, veranlasste den TCS, eine detaillierte Analyse des Zürcher Berichtes durchzuführen. Das Ergebnis dieser Analyse war «beruhigend», bestätigt es doch, was man schon vorher gewusst hat: Die Behauptung, Tempo 80 habe eine feststellbare Verbesserung der Feinstaub-Situation – auch im direkten Einflussbereich der Autobahn – bewirkt, ist nicht haltbar. Korrekt wäre der Titel «Keine Verbesserung bei Tempo 80» gewesen. Jetzt ist es Zeit für einen definitiven Übungsabbruch mit Tempo 80. tg/AP