

«Das Thema Mobilität ist emotional»

Verliert die Stadt St. Gallen mit Tempo 30 den Anschluss? HSG-Mobilitätsexperte Philipp Scharfenberger ordnet ein.

Interview: Sandro Büchler

Schon kurz nachdem Stadt und Kanton Tempo 30 in St. Gallen ankündigten, entbrannte eine hitzige Diskussion. Die Fronten sind verhärtet. Wo stehen Sie?

Philipp Scharfenberger: Es besteht tatsächlich die Gefahr einer Überhitzung. Die intensive Diskussion zeigt sehr schön, wie emotional das Thema Mobilität ist. Mobilität hat viel mit Freiheit beziehungsweise einem Freiheitsgefühl zu tun. Ich finde es deshalb wichtig, dass man das Thema möglichst sachlich angeht – und Vor- und Nachteile einer solchen Massnahme gegenüberstellt.

Führt Tempo 30 effektiv zu weniger Lärm?

Die wissenschaftliche Studienlage bestätigt dies ziemlich deutlich. Man kann den Effekt aber auch ganz einfach selbst erleben: Sie müssen sich nur einmal für ein paar Minuten in eine 30er-Zone stellen. Da können Sie nachempfinden, wie viel ruhiger es sich anfühlt, wenn ein Auto vorbeifährt – im Gegensatz zum Geräuschpegel an einer Strasse mit Tempo 50.

Wegen immer mehr leiser Elektroautos sei der Tempo-30-Plan gar nicht nötig, werfen einige Kritiker ein.

Studien zeigen, dass sich der Lärmvorteil von E-Fahrzeugen gegenüber Autos mit Verbrennungsmotor bei einer Geschwindigkeit von ungefähr 30 km/h nivelliert. Das kennen wir ebenfalls aus persönlichen Erfahrungen: Wer in einer 30er-Zone einem E-Fahrzeug begegnet, hört es in der Regel kaum. Bei höheren Geschwindigkeiten werden die Roll- und Windgeräusche so stark, dass es da keinen grossen Unterschied mehr zu Verbrennern gibt. Kurz gesagt: Punkto Lärm ist der Unterschied zwischen Tempo 30 und 50 bei Elektroautos sogar noch stärker als bei Verbrennern.

Wie wirkt sich Lärm auf Menschen aus?

Auch hier ist die Studienlage gut: Wir wissen aus unterschiedlichsten Untersuchungen, dass Verkehrslärm grundsätzlich schädlich für die Gesundheit ist. An unserem Institut arbeiten wir aktuell an einer Studie zu diesem Thema. Zusammen mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt möchten wir untersuchen, wie man innovative Mobilitätslösungen nutzen kann, um Lärm zu reduzieren, Erkrankungen vorzubeugen und die Gesundheit zu schützen. Das ist ein essenzielles Thema. Mich wundert aber, dass die anderen Argumente, die für eine Geschwindigkeitsreduktion sprechen, in der aktuellen Diskussion kaum eine Rolle spielen.

Welche meinen Sie?

Zum Beispiel die Verkehrssicherheit: Bei geringeren Geschwindigkeiten passieren in der Regel weniger Unfälle – und falls doch, dann häufig mit we-



Philipp Scharfenberger ist Vizedirektor des Instituts für Mobilität an der Universität St. Gallen. Er sagt: «Wenn wir bestimmte Strassen auf Tempo 30 reduzieren, könnten wir zum Teil auch die Breite der Strassen reduzieren.» Bild: Marius Eckert (8. November 2022)

niger gravierenden Auswirkungen.

Wie beurteilen Sie die angekündigte schrittweise Einführung von Tempo 30?

Wichtig an dieser Diskussion ist, dass man die polarisierenden Meinungen und die sich gegenüberstehenden Parteien irgendwie zusammenbringt. Da ist es gut, dass sich Stadt und Kanton langsam – Schritt für Schritt – an das Thema herantasten. Vieles lässt sich erst einschätzen, wenn man es einmal erlebt hat. Deshalb ist es wichtig, es einfach mal auszuprobieren – und zwar mit einem Setting, das zu Beginn möglichst wenigen wehtut.

Sie sprechen den ersten der vier Schritte an. So soll ab 2024 nachts zwischen 22 und 6 Uhr weitgehend Tempo 30 gelten.

Genau. Die Idee, das nachts zu testen, finde ich sehr sinnvoll. Denn in der Nacht haben wir das grösste Problem mit Lärmbelästigung: Da wollen Menschen schlafen und ihre Ruhe haben. Gleichzeitig ist der Verkehr in den Nachtstunden viel geringer als tagsüber. Damit ist auch der potenzielle volkswirtschaftliche Schaden, der damit einhergeht, beschränkt. Später kann man sich überlegen, auf welchen Strecken eine Geschwindigkeitsreduktion auch tagsüber Sinn macht. Wenn man dann merkt, das hat negative Konsequenzen, kann man im schlimmsten Fall auch wieder zurückrudern. Ich finde es aber gut, wenn man es wenigstens mal probiert.

Bürgerliche Parteien und Verbände sagen, der Autoverkehr werde mit Tempo 30

ausgebremst. Das verursache hohe Kosten, das Gewerbe werde abwandern, und St. Gallen werde zur «Kriechstadt». Malen die Bürgerlichen den Teufel an die Wand?

Ein möglicher Nachteil von Tempo 30 könnten in der Tat damit verbundene Aufwände und potenzielle volkswirtschaftliche Konsequenzen sein. Es ist meines Erachtens wichtig, diese sachlich zu benennen, realistisch zu bedenken und in der Planung zu berücksichtigen – ganz so düster sehe ich die Auswirkungen allerdings nicht.

Der Hauseigentümerverband der Stadt nannte dazu eine Zahl: Das Potenzial von 75 000 Fachkräften gehe mit jeder zusätzlichen Minute im Auto verloren.

Diese konkrete Gefahr sehe ich per se erst einmal nicht. Überhaupt scheint es mir aufgrund der Komplexität des Sachverhalts aktuell schwierig, hier konkrete Zahlen zu beziffern. Im Kern geht es um die grundsätzliche Argumentation: Sollte jeder von uns bei der Fortbewegung durch St. Gallen in Zukunft täglich auch nur eine oder zwei Minuten verlieren, dann mag das erst einmal nach wenig klingen. Gewichtet mit der Bevölkerungsgrösse sowie dem Wert der Zeit und hochgerechnet auf ein Jahr kommen da allerdings etliche Stunden beziehungsweise Franken zusammen. Das ist in der Tat ein möglicher volkswirtschaftlicher Schaden – und der muss ernst genommen werden. Aber: Auch die durch Lärm verursachten Gesundheitsschäden sind nicht nur ein soziales Problem, sondern eben auch ein volkswirtschaftliches. Jetzt ver-

suchen Sie mal, die Gesundheitskosten den potenziellen Verlangsamungskosten gegenüberzustellen – da brauchen wir fast noch einen Wirtschaftsethiker in der Gesprächsrunde.

Was gilt es weiter zu beachten?

Vieles dreht sich in der aktuellen Diskussion um Lärm und das Gefühl, in Zukunft nur noch durch St. Gallen «kriechen» zu können. Meines Erachtens muss das Thema allerdings wesentlich breiter gedacht werden – und zwar aus einer ganzheitlichen Perspektive auf die Stadtentwicklung. Ein interessanter Aspekt ist dabei: Wenn wir bestimmte Strassen auf Tempo 30 reduzieren, könnten wir zum Teil auch die Breite der Strassen reduzieren. Es ist gesetzlich vorgegeben, dass schnellere Strassen breiter sein müssen als langsamere Strassen.

Was ist Ihre Vision?

Tempo 30 sollte meines Erachtens Teil einer grösseren Vision der Stadtentwicklung sein: Städte können dadurch neuen Raum schaffen und diesen vielfältig und ästhetisch nutzen. Ich bin felsenfest davon überzeugt, dass man die Stadt so attraktiver machen kann. Davon würden auch die Immobilienpreise und somit die Hauseigentümer profitieren. Man kann den gewonnenen Raum etwa für bessere Velowege oder mehr Grünflächen nutzen. Mehr Bäume und Pflanzen absorbieren übrigens auch wiederum mehr Lärm. Man könnte mit dem gewonnenen Platz sogar vereinzelt Parkplätze schaffen, um näher mit dem Auto an den Ort fahren zu können, zu dem man letztlich möchte. Tempo 30 muss nicht per se zu einer

schlechteren Erreichbarkeit führen. Es kommt vielmehr darauf an, wie man etwa den gewonnenen Platz nutzt.

Der Stadt und links-grünen Kreisen wird vorgeworfen, mit Tempo 30 wollen sie Autos aus der Stadt verbannen.

Autos sind nicht per se schlecht. Das Thema sollte nicht missverstanden werden als «Auto-Bashing». Klar, das Auto ist falsch eingesetzt kein nachhaltiges Verkehrsmittel. Trotzdem hat es eine wesentliche Relevanz in unserer Gesellschaft. Richtig eingesetzt – auf der richtigen Strecke, mit mehreren Personen oder zu Transportzwecken – ist es ein sehr effizientes Fortbewegungsmittel. Das Auto ist ein wesentlicher Bestandteil einer schnellen und produktiven

Zur Person

Philipp Scharfenberger ist Vizedirektor des Instituts für Mobilität an der Universität St. Gallen. Der 40-Jährige forscht zu Mobilitätsbedürfnissen sowie dem Mobilitätsverhalten von Konsumentinnen und Konsumenten. Zudem beschäftigt er sich mit Fragen rund um die Vermarktung von Mobilitätsleistungen. Demnächst erscheint eine im Auftrag der Stadt St. Gallen erstellte Studie zur Mikromobilität. Zudem läuft aktuell eine Studie, bei der 20 Haushalte – vier davon in St. Gallen – während vier Monaten eng begleitet werden. Ziel der Studie ist nicht nur die präzise Erfassung des Mobilitätsverhaltens der Haushalte, sondern auch dieses zu optimieren. (sab)

Gesellschaft. Viele Wege kann ich mit dem Auto wesentlich schneller zurücklegen. In Zukunft sollte es meines Erachtens nach wie vor möglich sein, mit dem Auto einfach in die Stadt zu kommen – vor allem dann, wenn es Sinn macht. Aber: Auch mit Tempo 30 kommt man noch gut in die Stadt.

Führt Tempo 30 denn zu einer langsameren Stadt?

Ganz sachlich: Mit Tempo 30 kann man bei vergleichbarem Verkehrsfluss in der gleichen Zeitspanne weniger Autos und Menschen von A nach B befördern als mit Tempo 50. In St. Gallen spielt die Topografie allerdings eine wichtige Rolle. St. Gallen ist eine langgezogene Stadt zwischen zwei Hügelzügen. Die Autobahn deckt die Achse im Tal mit mehreren Aus- und Einfahrten sehr gut ab. So lande ich direkt sehr nah an meinem Zielort. Strassen innerhalb der Stadt sind eigentlich nur noch recht kurze Zubringer zu den Endzielen. Zudem haben wir wegen der Topografie ein Raumproblem. Alles drängt sich ins Tal. Wenn wir dort Raum durch schmalere Strassen gutmachen können, dann ist das sehr wertvoll.

Sie sehen ein grosses Potenzial für die Stadtentwicklung?

Ja, und dieses Potenzial könnte die Stadt in ihrer Kommunikation möglicherweise stärker hervorheben. Wenn ich mir die Rosenbergstrasse – so, wie sie jetzt ist – mit Tempo 30 vorstelle, dann ist das tatsächlich nicht besonders sexy. Dann sind die Autos einfach langsamer unterwegs, und alles wirkt etwas träge. Wenn ich mir allerdings eine völlig andere Strassengestaltung vorstelle, dann wird das Ganze plötzlich interessant. Hier in der Innenstadt hat es sehr viel Beton und versiegelte Flächen. Das könnte man auflockern und lebendiger, freundlicher gestalten. Auch, weil die Strassen, auf denen man in eine Stadt kommt, häufig der erste Eindruck von dieser sind.

Mit welchen Fortbewegungsmitteln sind Sie unterwegs?

Meine Frau hat ein Auto, weil sie das beruflich braucht. Ich habe durchaus ein Faible für Autos, besitze allerdings aktuell keines und leihe mir manchmal ihres. Primär bin ich aber zu Fuss unterwegs oder mit dem Bus oder Zug. Ich bin ein grosser Befürworter des Zufusslaufens. In der aktuellen Debatte zur Mobilität wird das viel zu selten ernsthaft bedacht. Wir alle messen inzwischen mit unserem Handy unsere Bewegung und machen einen Wettbewerb daraus, täglich auf 10 000 Schritte zu kommen. Die öffentliche Mobilitätsdebatte ist jedoch sehr technisch geprägt. Da geht es häufig um Elektro, Mikromobilität, Apps et cetera. Aber sich mal wieder auf die Füße zu besinnen, kann in einer Stadt der Grösse von St. Gallen extrem effizient und befriedigend sein.