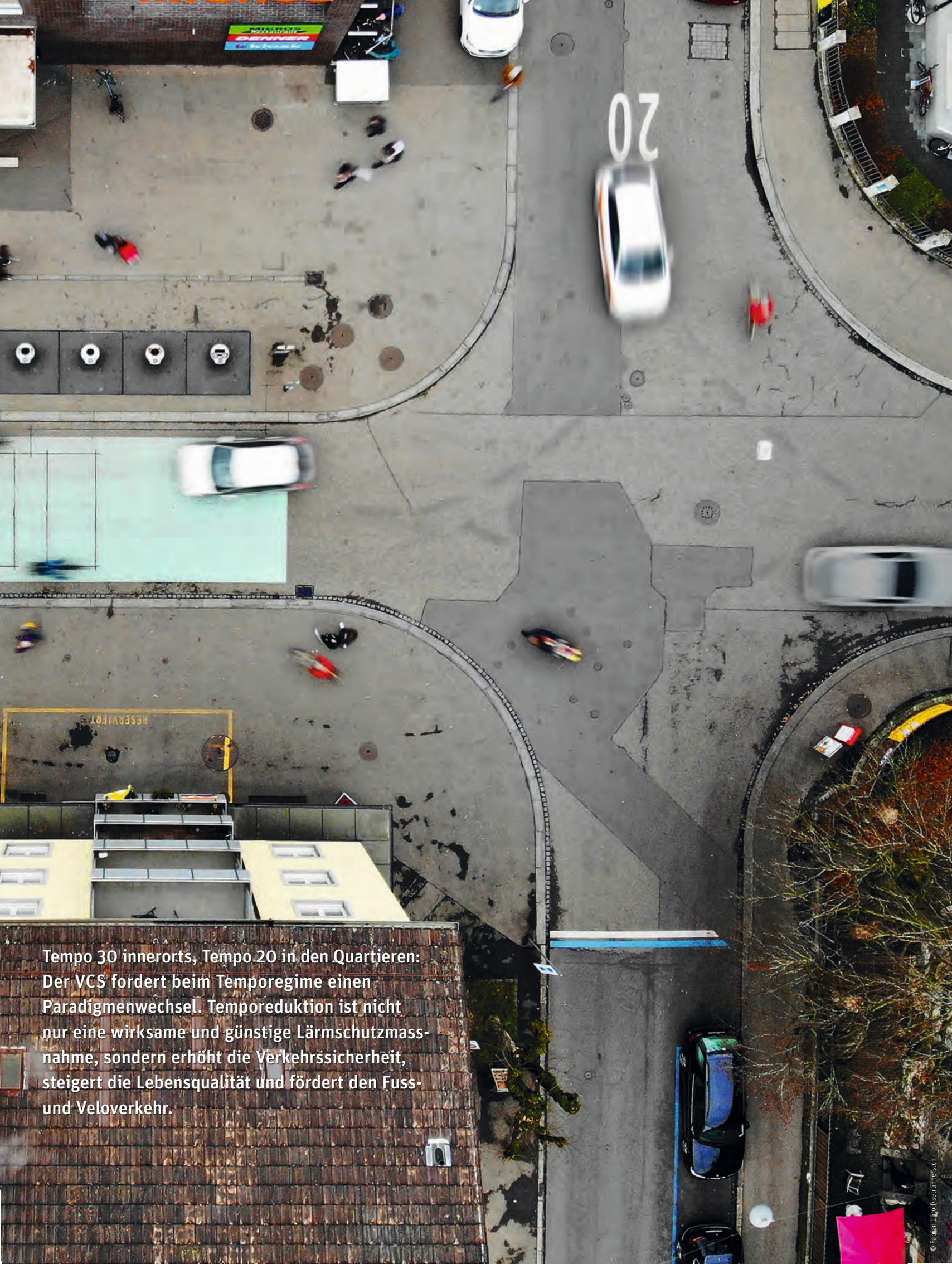




Minus Lärm,
plus Lebensqualität



Tempo 30 innerorts, Tempo 20 in den Quartieren:
Der VCS fordert beim Temporegime einen
Paradigmenwechsel. Temporeduktion ist nicht
nur eine wirksame und günstige Lärmschutzmass-
nahme, sondern erhöht die Verkehrssicherheit,
steigert die Lebensqualität und fördert den Fuss-
und Veloverkehr.

Eine Minute für die Verkehrssicherheit

Von Michael Rytz

Weniger Lärm und weniger Unfälle, mehr Wohn- und Lebensqualität: Warum es beim Tempolimit innerorts endlich ein Umdenken braucht.

Tempo 30 rettet Leben: Helsinki meldete für das Jahr 2019 null getötete Fussgänger, Velofahrerinnen und Kinder. Die «Vision Zero» wurde Realität

dank kontinuierlicher Sicherheitsarbeit, die sich an den verletzlichen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern orientiert. In Helsinki gilt auf allen Strassen in Wohngebieten und im Stadtzentrum 30 km/h als Tempolimit – auf einigen wenigen innerstädtischen Hauptstrassen sind es 40 km/h. In der Schweiz

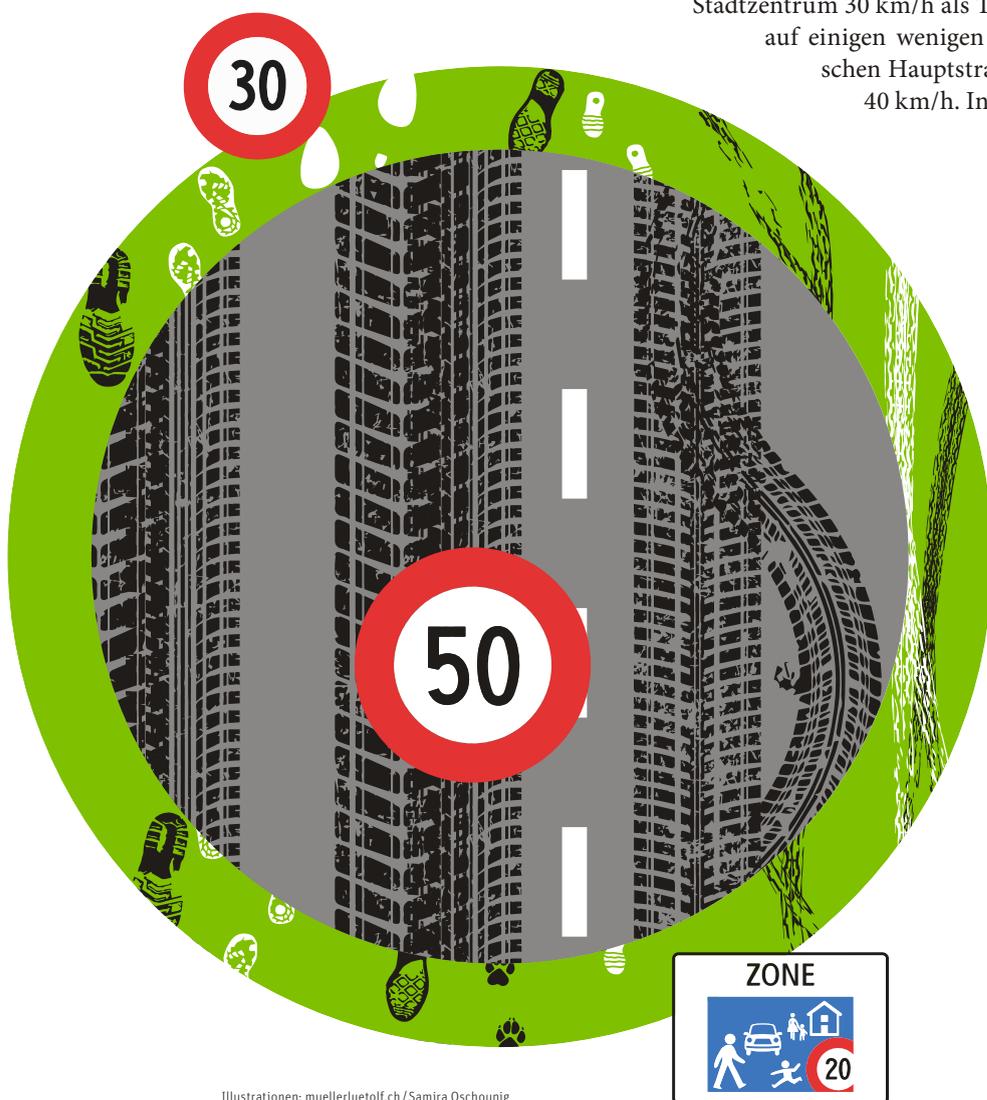
verunfallen auf Tempo-50-Strecken pro Jahr über 1900 Menschen schwer oder tödlich. Nach Berechnungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU liesse sich diese Zahl durch eine konsequentere Einführung von Tempo 30 mindestens halbieren.

Und Tempo 30 schützt vor Lärm: rund drei Dezibel weniger – das entspricht der Halbierung der Verkehrsmenge – im Gegensatz zu Tempo 50. Das Bundesgericht bestätigte die Einführung von Tempo 30 in seiner Rechtsprechung als wirtschaftlich tragbare und wirksame Massnahme zur Bekämpfung von Strassenlärm.

Mehr Entspannung und Toleranz

Velofahrerinnen und Velofahrer fühlen sich dank kleineren Tempodifferenzen bedeutend sicherer. Für Zu-Fuss-Gehende macht Tempo 30 das Querens der Strasse einfacher. Das Verkehrssystem wird fehlertoleranter, das Verkehrsgeschehen entspannt sich und ist gegenüber Kindern und älteren Menschen toleranter.

Tempo 30 sei auto- und wirtschaftsfeindlich, wird oft ins Feld geführt. Vorwürfe, die aus zwei Gründen nicht haltbar sind: Zum einen hindert ein tieferes Tempolimit kein Auto an der Durchfahrt. Zum anderen fällt der befürchtete Zeitverlust in der Realität deutlich geringer als vermutet aus. Er liegt bei rund zwei Sekunden pro 100 Meter. Hochgerechnet auf eine drei Kilometer lange Autofahrt innerorts macht das eine Minute aus – so lange dauert auch einmaliges Halten an einem Rotlicht. Tempo 30 wirkt zudem stauvermindernd. Die Schweizerische



Illustrationen: muellerluetolf.ch/Samira Oschoung

Es braucht einen Paradigmenwechsel: generell Tempo 30 innerorts, Tempo 50 nur in Ausnahmefällen.

Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten hält in ihrem Forschungsbericht von 2019 fest: «Innerorts liegt die maximale Leistungsfähigkeit üblicherweise bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/h.»

Es braucht ein Umdenken

Tiefere Geschwindigkeiten haben direkte Auswirkungen auf die Wohn- und Lebensqualität und die Belebung des öffentlichen Raumes. Sie laden ein, vermehrt zu Fuss zu gehen oder das Velo zu nehmen. Aber auch zum Verweilen, zum Spielen oder zur Begegnung. 1997 lancierte der VCS die Initiative «Strassen für alle» und brach damit zum ers-

ters viele Velofahrerinnen, Fussgänger und Autofahrerinnen den Strassenraum teilen. Dort, wo sich

Tiefere Geschwindigkeiten haben direkte Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität und die Belebung des öffentlichen Raumes. Sie laden ein, vermehrt zu Fuss zu gehen oder das Velo zu nehmen.

ten Mal eine Lanze für Tempo 30 innerorts. Heute leben rund 40 Prozent der Schweizer Bevölkerung in einer Tempo-30-Zone und profitieren von Wohnqualität und Sicherheit im direkten Umfeld.

Auf verkehrsorientierten Strassen im dichten Siedlungsgebiet kommt Tempo 30 allerdings noch viel zu selten zur Anwendung. Dort also, wo sich beson-

die meisten schweren Unfälle ereignen, und dort, wo die grössten Lärmemissionen entstehen. Leider bestehen nach wie vor rechtliche Hürden, sodass Tempo 30 nicht überall möglich ist, wo dies zweckmässig wäre.

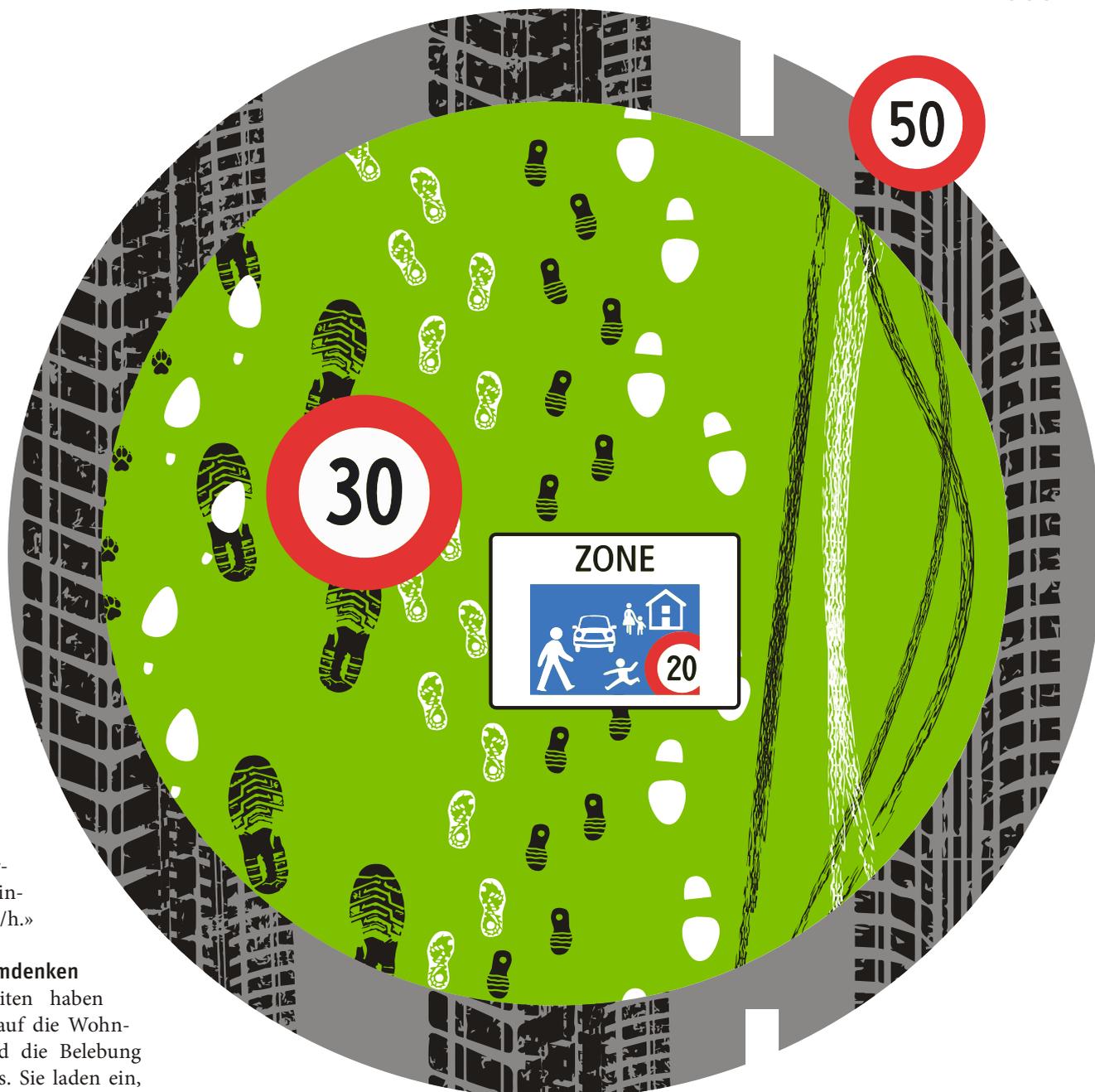
Doch inzwischen wird in der Fachdiskussion Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit immer stärker in Frage gestellt.

In der jüngst eingereichten Vernehmlassung zum Strassenverkehrsrecht forderte der VCS den Abbau dieser Hürden. Tempo 30 muss – mit integrierten Begegnungszonen – zur Regel und Tempo 50 zur begründeten Ausnahme werden. ■

Michael Rytz ist beim VCS Schweiz verantwortlich für das Thema Verkehrssicherheit. Er gehört zu den glücklichen 40 Prozent der Bevölkerung, die in einer Tempo-30-Zone leben, und wünscht sich dieses Privileg für alle.



Weitere Infos unter www.tempo30.ch



50

30

ZONE



20



Strassen für alle: grossräumige Begegnungszonen in Bern – hier im Obstbergquartier.

Grossstadttauglich: Tempo 30 in Paris (FR).

Vorbilder der Gemächlichkeit

Von Daniela Sanchez Ruchti,
Mauro Schmid und Nelly Jaggi

Immer mehr Städte und Gemeinden setzen auf Tempo 30 auf ihren Strassen. Beispiele aus dem In- und Ausland zeigen, dass die Gründe dafür vielfältig sind. Und dass flächendeckende Temporeduktionen möglich sind.

Ambitioniert: Freiburg
Die Stadt Freiburg will den Strassenlärm reduzieren und die Strassen sicherer gestalten. Seit 2011 hat sie verschiedene Massnahmen zur Sanierung der Strassen ergriffen, um die Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner zu verbessern – beispielsweise durch lärmarme Beläge. Nun hat die Stadt beschlossen, das Tempolimit auf mehr als 75 Prozent des Strassennetzes sowohl tagsüber als auch nachts auf 30 km/h zu senken. Die kostengünstige, einfache und effiziente Massnahme wird ab Mitte 2021 umgesetzt und ermöglicht eine Lärmreduktion von 2 bis 4,5 Dezibel.

Bevölkerungsnah: Bern
Schluss mit unübersichtlichen Schilderwäldern: Die Stadt Bern setzt nicht nur auf kleine Begegnungszonen, sondern auch auf grossflächige Begegnungszonen

mit Tempo 20. Die erste entstand 2016 im Burgfeldquartier im Nordosten der Stadt. Bern setzt dabei nicht nur auf aufwändige und teure bauliche Massnahmen, sondern auch auf günstige Varianten, wie Bodenmarkierungen oder Beschilderungen. Was vor zehn Jahren in einigen Kreisen noch Entsetzten auslöste, wird heute auch vom lokalen Gewerbe getragen, wie das Beispiel Obstberg zeigt. Die Stadt Bern setzt bei der Planung ihrer Begegnungszonen auf einen Bottom-up-Ansatz: Die Initiative muss direkt aus der Bevölkerung oder von den Quartierorganisationen kommen.

Überraschend: Paris
Frankreich hinkt nicht nach, was die Einführung von Tempo-30-Zonen betrifft. Das Tempolimit wurde im ganzen Land drastisch auf 30 km/h gesenkt. Auch dank des im Jahr 2002 eingeführten und von der Schweiz-

rischen Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU inspirierten Konzepts «Ville 30». Immer mehr Städte und Agglomerationen schliessen sich dieser Veränderung an, so zum Beispiel die Stadt Paris, in der seit 2017 auf 45 Prozent der Verkehrsachsen Tempo 30 gilt, oder die Stadt Lorient in der Bretagne, die 2009 als erste ein Tempolimit von 30 km/h eingeführt hatte. Heute bestehen mehr als 90 Kilometer der Stadt in der Bretagne aus Tempo-30-Zonen.

Jena, Deutschland
Im Jahr 2009 beschloss die Stadt Jena, auf mehreren Hauptverkehrsachsen nachts Tempo 30 einzuführen. Damit sollten die hohen Lärmemissionen bekämpft werden. Doch das Thüringer Verwaltungsgericht hob die Signalisierung wieder auf, weil es sich bei den betroffenen Strassen um Bundesstrassen handelte, die nicht in der Kompetenz der Stadt lagen.



Ruhigere Nächte dank Tempo 30 in Lausanne.

Die Stadt Jena argumentierte daraufhin beim Landesverwaltungsamt, dass Tempo 30 die einzige Massnahme sei, mit der sich die Lärmschutzvorgaben mit vertretbarem Aufwand realisieren liessen. Unterstützt wurde diese Behauptung durch Messungen der lokal ansässigen Hochschule, die zeigten, dass die Massnahme den Lärm deutlich zu reduzieren vermochte. Damit war die Stadt erfolgreich und erreichte, dass 2014 wieder Tempo 30 in der Nacht signalisiert wurde.

Konsequent: Bilbao
Mehr Ruhe, Nachhaltigkeit und Sicherheit für die Einwohnerinnen und Einwohner – das waren die zentralen Elemente der Kampagne 30-30 in Bilbao. Die Stadt ist damit im Jahr 2020 die erste Stadt mit mehr als 300 000 Einwohnenden, die auf der Mehrheit ihrer Strassen Tempo 30 einführt. Bereits 2018 hatte die baskische Stadt ihren Kampf gegen Strassen mit Tempo 50+ aufgenommen und auf mehr als 80 Prozent der Verkehrsachsen Tempo 30 eingeführt.

Fussgängerfreundlich: Helsinki
2019 starb in der finnischen Hauptstadt keine einzige Fussgängerin, kein einziger Fussgänger durch den Verkehr. Seit einigen Jahren verfolgt die Stadt ein Programm, das mit gezielten Massnahmen die Sicherheit des Verkehrs in der Stadt verbessern will. Einer der Schlüsselfaktoren ist die massive

Senkung des Tempolimits. Tatsächlich hat die Stadt ihre Strassen seit einigen Jahren grösstenteils in Tempo-30-Zonen organisiert. Nur auf einigen wenigen Hauptachsen gilt Tempo 50. Helsinki beweist damit, dass eine Senkung des Tempolimits zu einer besseren Verkehrssicherheit beiträgt – insbesondere für die Fussgängerinnen und Fussgänger.

Nächtlich: Lausanne
Seit 2017 hatte die Stadt Lausanne ein Tempolimit-Pilotprojekt durchgeführt, das im Jahr 2019 definitiv umgesetzt wurde. Zwischen 22 Uhr und 6 Uhr gilt auf den Hauptachsen der Stadt Tempo 30. Das ist eine Premiere in der Schweiz. Seit mehreren Jahren ergreift die Stadt zudem verschiedene weitere Massnahmen zur Bekämpfung des Strassenlärms. Die Waadtländer Hauptstadt begnügt sich ausserdem nicht nur mit einer nächtlichen Einschränkung: So hat Lausanne seit 1993 mehr als 40 Tempo-30-Zonen eingeführt. Seit Frühling 2021 setzt die Stadt die Umgestaltung fort, indem sie die Avenue de Montoie, die wichtige Transitachse, einschränkt. Mit dieser Veränderung gehen auch Projekte wie zum Beispiel Abstellplätze für Velos in der Avenue einher.

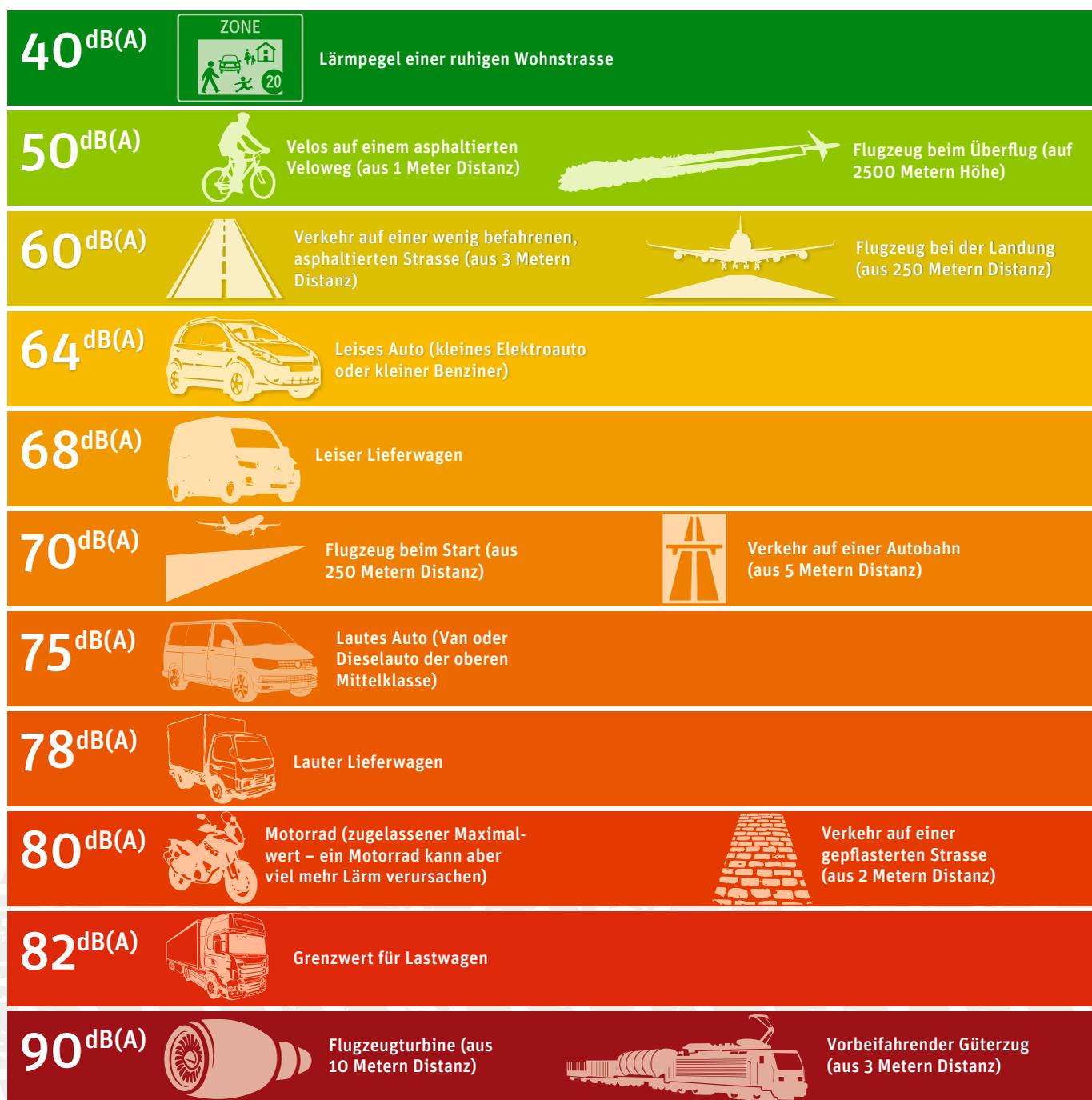
Modernisiert: Maisprach
In der Gemeinde Maisprach im Baselbiet lag das Tempolimit auf allen

Gemeindestrassen seit vielen Jahren bei 40 Stundenkilometern. Dies entsprach jedoch nicht mehr den Vorschriften: Entweder soll Tempo 30 oder Tempo 50 gelten. Deshalb hat der Kanton Baselland die Gemeinde aufgefordert, ihre Signalisationen anzupassen. Gestützt auf ein Verkehrsgutachten beantragte der Gemeinderat die flächendeckende Einführung von Tempo 30. Der Antrag wurde daraufhin an der Gemeindeversammlung angenommen, genauso wie der damit verknüpfte Umsetzungskredit. Argumente waren insbesondere die verbesserte Verkehrssicherheit sowie fehlende Trottoirs und unübersichtliche Bereiche. Noch ist das Ganze aber nicht definitiv, denn gegen den Kredit wurde das Referendum ergriffen und die Bevölkerung muss erneut darüber befinden.

TEMPO 30 FÖRdert DEN FUSS- UND VELO-VERKEHR:
Wer Velo fährt oder zu Fuss geht, ist sicherer unterwegs – subjektiv und objektiv.

Was ist laut?

Autolärm ist nicht gleich Autolärm. Bei hohen Tempi sind die Reifen entscheidend – SUV mit breiten Reifen verursachen mehr Lärm. Die Fahrweise hat einen Einfluss auf die Lautstärke und ein schlecht gewartetes Velo macht auch Krach: eine Lärmkala mit Abweichungen.



Tödlicher Lärm und teure Stille

Von Camille Marion

Lärmige Strassen in den urbanen Zentren schaden der Lebensqualität. Die von der Lärmbelastung ausgehenden gesundheitlichen Probleme und sozialen Ungerechtigkeiten lassen sich am besten mit der generellen Einführung von Tempo 30 bekämpfen.

Letzten Frühling meldete sich ein Kollektiv von Waadtländer Ärztinnen und Ärzten in herausforderndem Ton zu Wort: «Die generelle Einführung von Tempo 30 auf den Strassen würde Gesundheit, Lungenfunktion und Schlaf verbessern. Wetten?» Die Ärzteschaft zeigte sich besorgt über den Verkehrslärm und über dessen Einfluss auf die Gesundheit. Neu ist das Problem nicht, aber der Lockdown hat gezeigt, wie stark weniger Lärm die Lebensqualität erhöht.

Der Bund schätzt, dass in der Schweiz tagsüber eine Million Menschen vom Strassenverkehr ausgehende Lärmbelastungen über der gesetzlichen Norm ertragen müssen. Von ihnen leben mehr als neun Zehntel in der Stadt. Verantwortlich für die Lärmbelastung sind nicht so sehr Flugzeuge und Züge als vielmehr Motorfahrzeuge.

Folgen für die Gesundheit ...

Tagsüber regelmässig dem Strassenverkehrslärm ausgesetzte Personen leiden unter Konzentrations- und Gedächtnisstörungen sowie generell unter Leistungsabfall, auch die Kinder. Nachts stören die Lärmbelastungen den Schlaf, was Schlaflosigkeit, Tagesmüdigkeit, Schläfrigkeit, Stress und Reizbarkeit zur Folge hat. Dazu können Herzprobleme, hoher Blutdruck oder Diabetes kommen. In der Schweiz werden rund 500 frühzeitige Todesfälle pro Jahr der Lärmbelastung zugeschrieben.

Zwar gewöhnt sich das Gehirn an den Lärm, nicht aber das Herz-Kreislauf-System; es reagiert auch im Schlaf auf Lärmstimuli: An- und abschwel-

lender Strassenverkehr führt zu Dezibelspitzen, die sich im Anstieg der Blutdruckwerte spiegeln. Regelmässige nächtliche Lärmstimulation, auch bloss in Form von kurzen Belastungen, führt deshalb zu langfristigen gesundheitlichen Problemen.

... und das Portemonnaie

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) erhebt die Lärmbelastung in der Schweiz detailliert. Die Messungen zeigen auf,

Nachts stören die Lärmbelastungen den Schlaf, was Schlaflosigkeit, Tagesmüdigkeit, Schläfrigkeit, Stress und Reizbarkeit zur Folge hat.

wo die Belastung am höchsten ist. Das Ergebnis bildet die gesellschaftliche Realität insofern ab, als die am besten vor Lärm geschützten Quartiere auch die wohlhabendsten sind. Lärm beeinträchtigt also nicht nur die Lebensqualität, sondern vertieft auch gesellschaftliche Gräben: Erschwingliche Wohnkosten sind an die Unannehmlichkeiten eines lärmbelasteten Quartiers gekoppelt.

Beste Lösung: weniger Tempo

Ansätze zur Bekämpfung der Lärmbelastung wie Flüsterbeläge oder immer leisere (Elektro-)Autos setzen bei den Ursachen des Problems an. Die zugleich wirksamste und billigste Massnahme aber bleiben Geschwindigkeitsbeschränkungen. So senkt die generelle Einführung von Tempo 30 statt Tempo 50 die Lärmbelastung massiv.

Das BAFU weist zudem darauf hin, dass die empfundene Belästigung stärker sinkt als die tatsächliche Lärmreduktion. Weil der Verkehr bei niedriger Geschwindigkeit viel flüssiger läuft, fallen die Lärmspitzen beim Anfahren der Fahrzeuge weg. Wird Tempo 30 im Sinn einer Trendumkehr zur Norm, sinkt nicht nur die Lärmbelastung, auch das soziale Gefälle nimmt ab. ■



Die Entschleunigung der Schweiz



© Schweizerisches Sozialarchiv

Der VCS hat's erfunden:
«Strassen für alle» forderte
Tempo 30 innerorts.

Gute alte Zeiten? Von wegen. 1971 erreichte das Masseur auf Schweizer Strassen seinen Höhepunkt: 1773 Tote. Danach wurden immerhin Tempolimiten ausserorts und auf Autobahnen verfügt (100/130 km/h). Doch die eigentliche Verkehrsberuhigung erschöpfte sich, als der VCS 1979 auf den Plan trat, in ein paar «Wohnstrassen», kleinen Quartierrevieren, wo Tempo 20 galt und Kinder die Fahrbahn zur Spielwiese machen konnten. Wer eine solche Oase einrichten wollte, stand vor einem bürokratischen Hürdenlauf bis hinauf zum damaligen Bundesamt für Polizeiwesen. Autos und Lastwagen brausten mit 60 km/h durch Dörfer und Städte.

Wobei: 1980 wagte der Bundesrat einen Versuch mit Tempo 50 innerorts. Dass dieser mit juristischen Spitzfindigkeiten bekämpft wurde, brachte den Pu-

Von Urs Geiser

Verkehrssicherheit ist eines der Themenfelder, die der VCS seit jeher beackert. Nicht nur Tempo 30/20 wurde so der Boden bereitet, sondern auch einem frappanten Wertewandel.

blizisten Hans A. Pestalozzi ziemlich in Rage. Er sah in seinem Kommentar in der VCS-Zeitung Leute am Werk, «deren Mentalität schlicht kriminell ist». Wer angesichts von über 100 toten Kindern pro Jahr Tempo 50 sabotiere, «plädiert kaltblütig für Mord». Peng, das gab zu reden.

So polemisch der VCS also auftreten konnte, so pragmatisch tat er schon in seinen Anfängen, was er fortan immer wieder tun sollte: Ausloten, was der rechtliche Rahmen zulässt, um den Verkehr zu bändigen. Er wurde dank Fachleuten wie dem Gründervater Urs Michel zum Kompetenzzentrum, verfasste Leitfäden und Handbücher, Musterbriefe und -vorstösse, startete Sensibilisierungskampagnen, stellte Aktionsmaterial zur Verfügung, stand Ratsuchenden bei. 1984 öffnete in Herzogenbuchsee die VCS-Beratungsstelle für Verkehrsberuhigung. Und Tempo 50 innerorts hielt definitiv Einzug.

Brems- und Beschleunigungsversuche

Während Städte wie Hamburg ihre Quartiere schon flächendeckend mit Tempo 30 aufwerteten, lief in Luzern 1987 ein zaghafter Versuchsbetrieb an. Der TCS meldete Fundamentalopposition an. Ob dadurch beeinflusst oder nicht, die geplanten Weisungen zur Einführung von Tempo-30-Zonen (T30-Zonen) kamen im Entwurf so daher, als wollte das Departement von Bundesrat Kurt Furgler den Gemeinden die ganze Sache recht eigentlich verleiden. Nun setzten der VCS und seine Verbündeten alle Hebel in Bewegung – mit einigem Erfolg.

31 realisierte (und 78 projektierte) T30-Zonen eruierte der VCS im Sommer 1991. Anfang 1994 kam er auf deren 142, im April 1995 dann auf 183 Zonen in

82 Gemeinden. Es ging vorwärts, aber nur im Schrittempo und nicht ohne böse Rückschläge. Nach zwei grossen Jahreskampagnen setzte der VCS zum grossen Sprung an: mit der 1997 lancierten Volksinitiative «Strassen für alle», die innerorts Tempo 30 zur Regel und Tempo 50 zur begründungspflichtigen Ausnahme machen wollte.

Die Zeit schien reif dafür. 1999 beschloss die Stadt Zürich, ihre 80 noch nicht beruhigten Wohnquartiere auf einen Schlag zu T30-Zonen zu machen.



**TEMPO 30
SORGT FÜR LEBENS-
QUALITÄT:
sowohl in Wohnquartieren
wie auch entlang verkehrs-
orientierter Strassen und
in Dorfzentren.**

Um 1980: eine «Wohnstrasse» als kleine Oase in den autoorientierten Städten.



© Thomas Cunz

Der VCS gratulierte, mahnte aber auch, darob den Unfallschwerpunkt Hauptstrassen nicht zu vergessen. Genau dort werde die Bevölkerung durch Abgase, Motorengedröhn und schnell fahrende Autos beeinträchtigt, hielt der Co-Geschäftsleiter des VCS Zürich Markus Knauss fest. Ein Jahrzehnt später dann sollte seine Sektion den Kampf dafür aufnehmen, dass die Stadt bei der Lärmsanierung ihrer Strassen Tempo 30 den gebührenden Platz einräumt (mehr zur aktuellen Situation im Kanton Zürich lesen Sie auf Seite 26).

Vorerst aber war eine herbe Niederlage zu verdauen. Gerade mal 20,3 Prozent der Stimmbevölkerung sagten am 4. März 2001 Ja zu «Strassen für alle».

Das Burgdorfer Versuchslabor

Sehr viel besser war die Stimmung am 3. Dezember 2016 an der 20-Jahr-Jubiläumsfeier für die Tempo-20-Zone im

Tempo 30 auf einer verkehrsorientierten Strasse: Hauptstrasse durch Köniz, 2005.



© VCS

Bahnhofquartier von Burgdorf. Ehemalige Beamte, Politikerinnen, Gewerbetreibende und VCS-Leute konnten sich auf die Schulter klopfen für das mutige Experiment, das sie damals im Rahmen der «Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf» gegen vielfältige Widerstände durchgeboxt hatten: die Flanierzone mit generellem Fussgängervortritt. Unter dem Namen «Begegnungszone» hat sie, 2002 als Rechtsnachfolgerin der Wohnstrasse gesetzlich verankert, die Verkehrswelt verändert – in Wohnquartieren und Kernzonen, bei Bahnhöfen oder vor Schulhäusern. Auch in der EU ist sie angekommen, so in Belgien, Frankreich und Österreich. Rund 500 Begegnungszonen – mit Schwerpunkten in Basel, Zürich und Bern – dürften gemäss der Liste, die Fussverkehr Schweiz führt, inzwischen entstanden sein.

Die Beteiligten hätten damals, Ende der Neunzigerjahre, «den Zeitgeist vorweggenommen», bilanzierte der Flanierzone-Protagonist und ehemalige Leiter Verkehrspolitik des VCS Hans Kaspar Schiesser im Interview mit dem VCS-Magazin (Nr. 5/2016). Das gelte auch für «Strassen für alle»: «Was wir damals gefordert haben, wird in zehn Jahren umgesetzt sein.»

Ungeahnt dynamisch

Nun, Bundesrat und Parlament hatten die VCS-Initiative nicht zuletzt mit einem indirekten Gegenvorschlag gebojigt. Dieser erleichterte die Umsetzung von Zonen mit Tempobeschränkung wesentlich. Zahllose Anwohnergruppen, Quartiervereine und Behörden nutzten den neuen Spielraum, unerwartet schnell war Tempo 30 auf Quartierstrassen schlicht normal. Laut einer BFU-Evaluation von 2008 – der Bund führt keine Statistik – waren es Ende 2006 bereits über 2000 Zonen. 2018 trug die Boulevardzeitung «Blick» Angaben aus einigen Kantonen zusammen. Im Kanton Bern stieg die Anzahl T30-Zonen demnach seit der BFU-Evaluation von 137 auf 493, in Freiburg verdreifachte sie sich von 56 auf 172.

Ab Mitte der 90er-Jahre richtete der VCS sein Augenmerk mehr und mehr auch auf die Beruhigung von

Durchgangsstrassen und Hauptachsen. 2010 erfolgte der grosse Durchbruch: Münsingen (BE) erhielt vom Bundesgericht grünes Licht für Tempo 30 auf einem Abschnitt der überlasteten Ortsdurchfahrt. Rekuriert hatte, natürlich, der TCS. Geradezu grotesk war dessen ebenso vergeblicher Widerstand, ebenfalls bis nach Lausanne, gegen Tempo 30 im Dörfchen Sumvitg (GR). Das bahnbrechende Bundesgerichtsurteil zu Tempo 30 aus Lärmschutzgründen, das 2018 im Fall Sevogelstrasse in Basel erging, provozierte dann für einmal der ACS.

So weit, so gut. Doch noch immer entfallen fast zwei Drittel aller Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten auf Innerortsstrassen (vgl. Seiten 18 und 19). Umso bedeutender ist es, dass die BFU heute ins gleiche Horn stösst wie der VCS. Die «Vision zero» wird eine Vision bleiben. Aber sie muss bleiben. ■

Urs Geiser redigiert die Regioseiten im VCS-Magazin und half 2013 als Stadtparlamentarier wacker mit, die SVP zu stoppen, als diese Tempo 30 von den Burgdorfer Hauptachsen präventiv verbannen wollte.





Camille Lepetit spaziert durch die Fussgängerzone von Neuchâtel – sie besteht seit 1979.

Für ruhigere und sozialere Städte

Der öffentliche Raum soll neu gedacht, die Vormacht des Autos gebrochen werden: Der JungVCS fordert generelle Tempo-20- und Tempo-30-Zonen – damit die Strassen wieder zu einem Treffpunkt werden. Von Camille Lepetit

Wie gern erinnere ich mich an die langen Sommertage in meinem Quartier: Wir spielten auf der Strasse Hockey, Fussball oder Verstecken bis zum Einbruch der Dunkelheit. Wir herrschten über die Strasse und kannten jede Ecke. Wenn selten mal ein Auto vorbeifuhr,

Eine Rückeroberung des öffentlichen Raums ist nötig und möglich.

nahmen wir rasch die Pullis weg, die uns als Tore dienten, lächelten der Person am Steuer zu und spielten weiter.

Meine Kindheit wäre ganz anders verlaufen, wenn in meiner Strasse die Höchstgeschwindigkeit nicht auf 30 km/h

begrenzt gewesen wäre. Nie fühlte ich mich in Gefahr, wenn ich im Quartier unterwegs war. Ich konnte das Fenster tagsüber und nachts offen lassen, ohne dass der Strassenlärm mich störte, und selbst Freunde des Gaspedals konnten ihre subtile Lärmfolter nicht wirklich ausleben. Im Rückblick ist mir klar geworden, in welcher privilegierten Situation ich lebte.

Zurück zum Miteinander

Wenn wir älter werden, verändert sich unsere Beziehung zur Strasse: Vom Spielplatz wird sie zum Durchgangsort, aber nicht nur. In den Wohnquartieren und Stadtzentren war die Strasse schon immer ein sozialer Ort – und soll es auch bleiben. Auch wenn die Zunahme der Tempo-20- und Tempo-30-Zonen in den letzten Jahren auf andere Gründe zurückzuführen ist, hat sie die Strassen doch einladender gemacht.

Zudem wurden im Zuge der Coronakrise im vergangenen Sommer verschiedene Verkehrsachsen gesperrt, was äusserst erfreuliche Folgen hatte. Treffpunkte wie Restaurants oder Bars erhielten so die willkommene Gelegenheit, ihre Aussenflächen zu vergrössern. Die Krise wurde zum Auslöser für positive Initiativen, die auch in den nächsten Jahren weitergeführt werden dürften.

Eine Rückeroberung des öffentlichen Raums ist nötig und möglich. Von Temporeduktionen würden alle profitieren. Wer sich für weniger Verschmutzung und Lärm einsetzt, wünscht sich auch mehr Sicherheit und Miteinander.

Eine Senkung der Tempolimits führt zu einer qualitativen und quantitativen Verbesserung der Interaktionen – zwischen Passantinnen und Passanten, aber auch zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen.

Eine notwendige Beschränkung

Die gegenwärtige Situation ist günstig für eine allgemeine Geschwindigkeitsreduktion, auch wenn es noch eines grossen Einsatzes bei der Bevölkerung und den Behörden bedarf, um die Berechtigung der Massnahme aufzuzeigen. Der JungVCS fordert einen Paradigmenwechsel und generell verkehrsberuhigte Zonen mit Tempo 30 oder besser noch mit Tempo 20. Für die Bevölkerung, für die Luftqualität und die Umwelt ist es Zeit, den Verkehr zu entschleunigen, die Aufteilung des Raums neu zu denken und die Strassen zurückzuerobern. ■

Camille Lepetit engagiert sich beim JungVCS. Er ist ehemaliger Praktikant beim VCS Schweiz und arbeitet gegenwärtig für die Stadt Yverdon.

TEMPO 30 WIRKT GEGEN STAU:
Innerorts liegt die maximale Leistungsfähigkeit des Verkehrs bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/h.

VCS aktiv!

Engagiere dich mit uns

Der JungVCS sucht motivierte Menschen, die kritische Fragen stellen und kreative Lösungen erarbeiten. Hast du Lust, mitzumachen? Dann melde dich bei Anina Schweighauser: anina.schweighauser@verkehrsclub.ch

Lärmschutz: ein VCS-Kernanliegen

Von Markus Knauss und Gabi Petri

Rund ein Fünftel der Bevölkerung im Kanton Zürich ist von übermässigem Strassenlärm betroffen. Obwohl seit Jahrzehnten die Verpflichtung besteht, die Bevölkerung zu schützen, tun sich die Behörden bisher schwer damit.

Über 300 000 Personen, davon 140 000 allein in der Stadt Zürich, sind von übermässigem Strassenlärm betroffen. Der VCS Zürich setzt sich seit rund zehn Jahren dafür ein, dass die Betroffenen endlich den Lärmschutz bekommen, auf den sie auch einen Rechtsanspruch haben.

Bei den Behörden ist zwar die Einsicht gewachsen, dass Lärmschutz wichtig ist. Allerdings beschränken sich die Massnahmen allzu oft auf reine Pseudolärm-sanierungen: Häufig sollen nur Lärmschutzfenster eingebaut werden. Der Lärm wird damit nicht reduziert. Lärmschutzfenster gelten aber explizit nicht als Lärmschutzmassnahme. Die Kosten müssen die Lärmbetroffenen selber übernehmen – ein Hohn auf das im Umweltschutzgesetz festgeschriebene Verursacherprinzip.

Grund zum Optimismus

Deshalb ist der VCS Zürich gezwungen, das auch vom Bundesgericht wiederholt bestätigte Recht auf eine substantielle und wirksame Lärmreduktion auf dem Rechtsweg einzufordern. Die beiden wichtigsten Instrumente dazu sind Tempo 30 und lärmarme Beläge. Der VCS Zürich hat in den letzten zehn Jahren rund 30 Einsprachen eingereicht. Gerade in den letzten Jahren haben Anwohnergruppen tatkräftig beim Suchen von Einsprechenden mitgeholfen. Obwohl die Rechtslage klar und eindeutig ist, dauert es oft zwei bis drei Jahre, bis überhaupt einmal erstinstanzlich entschieden wird.



© VCS Zürich

In Ottenbach und Obfelden soll für viel Geld eine Umfahrsstrasse gebaut werden, doch die Ortszentren sollen keine Lärmsanierung mit Tempo 30 erhalten. Dagegen hat der VCS Zürich Einsprache erhoben.

Immerhin: Da der VCS Zürich seit vielen Jahren konsequent einen wirk-samen Lärmschutz gerade entlang von dicht bewohnten Strassen einfordert, konnten schon tausende von Personen von einem verbesserten Lärmschutz profitieren. Und nicht zuletzt bringt Tempo 30 einen deutlichen Sicherheits-

gewinn. Viele Fälle sind noch hängig. Wir sind aber optimistisch, dass die Behörden gar nicht anders können, als den Schutz vor Strassenlärm für die Bevölkerung zu verbessern. ■

Markus Knauss und Gabi Petri leiten seit vielen Jahren die Geschicke der VCS-Sektion Zürich.

Luzern: Crowdfunding für den Lärmschutz

Strassen gelten als lärmsaniert, obwohl gar nichts getan wurde: Mit sogenannten «Erleichterungen» erteilt sich der Kanton quasi selbst eine Ausnahmebewilligung, den Lärm nicht senken zu müssen. Damit bleibt die Lärm-belastung trotz «lärmschutzrechtlich abgeschlossener Sanierung» unverändert hoch. Einer, der sich dagegen wehrt, ist Dominik Hertach, Geschäftsleiter der VCS-Sektion Luzern. Er hat – noch vor seinem Antritt als Geschäftsleiter – als Privatperson eine Beschwerde lanciert, die der VCS Luzern unterstützt. Mittels Crowdfunding hat Hertach nun erfolgreich Geld gesammelt, um den Fall «Luzernerstrasse Kriens» vor Bundesgericht zu ziehen. Im Erfolgsfall erhalten alle anderen «papiersanierten» Strassen die Möglichkeit, wirklichen Lärmschutz einzu-fordern.

**TEMPO 30
ERHÖHT DIE
SICHERHEIT:**
Jedes zweite Menschenleben
könnte gerettet,
jeder zweite schwere
Unfall vermieden
werden.