

# 25 Jahre Wiederaneignung des öffentlichen Raums: eine vorläufige Bilanz

Anders Gautschi, Geschäftsführer VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Städtekonferenz Mobilität

Fribourg, 3. November 2023

[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

Für Mensch  
und Umwelt



# WIE GING ES DEM ÖFFENTLICHEN RAUM VOR 25 JAHREN?



# Die Vision wächst: Die Strasse ist mehr als nur Verbindungsachse für den MIV.

- Sicherheit für Fussgänger/innen, Velofahrer/innen, Kinder und Senior/innen.
- Öffentliche Räume, in denen man sich gerne aufhält.
- Der Mensch im Zentrum.

# Die Begegnungszone



# Geschichte der Begegnungszone

- 1996 Flanierzone in der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf
- Skepsis und Kompromisse
- 2002 Begegnungszone im Gesetz
- Europa folgt. Belgien (2004), Frankreich (2008), Luxemburg (2009), Österreich (2013)



7 x Begegnungszone –

Ein Instrument mit vielen  
Anwendungsbereichen ...

# Auf der Einkaufsstrasse





# Auf der Durchgangsstrasse





# Beim Bahnhof



# Auf zentralem Platz





# In der Altstadt



# Vor der Schule





# Im Wohnquartier



© Bern

13



# Tempo 30

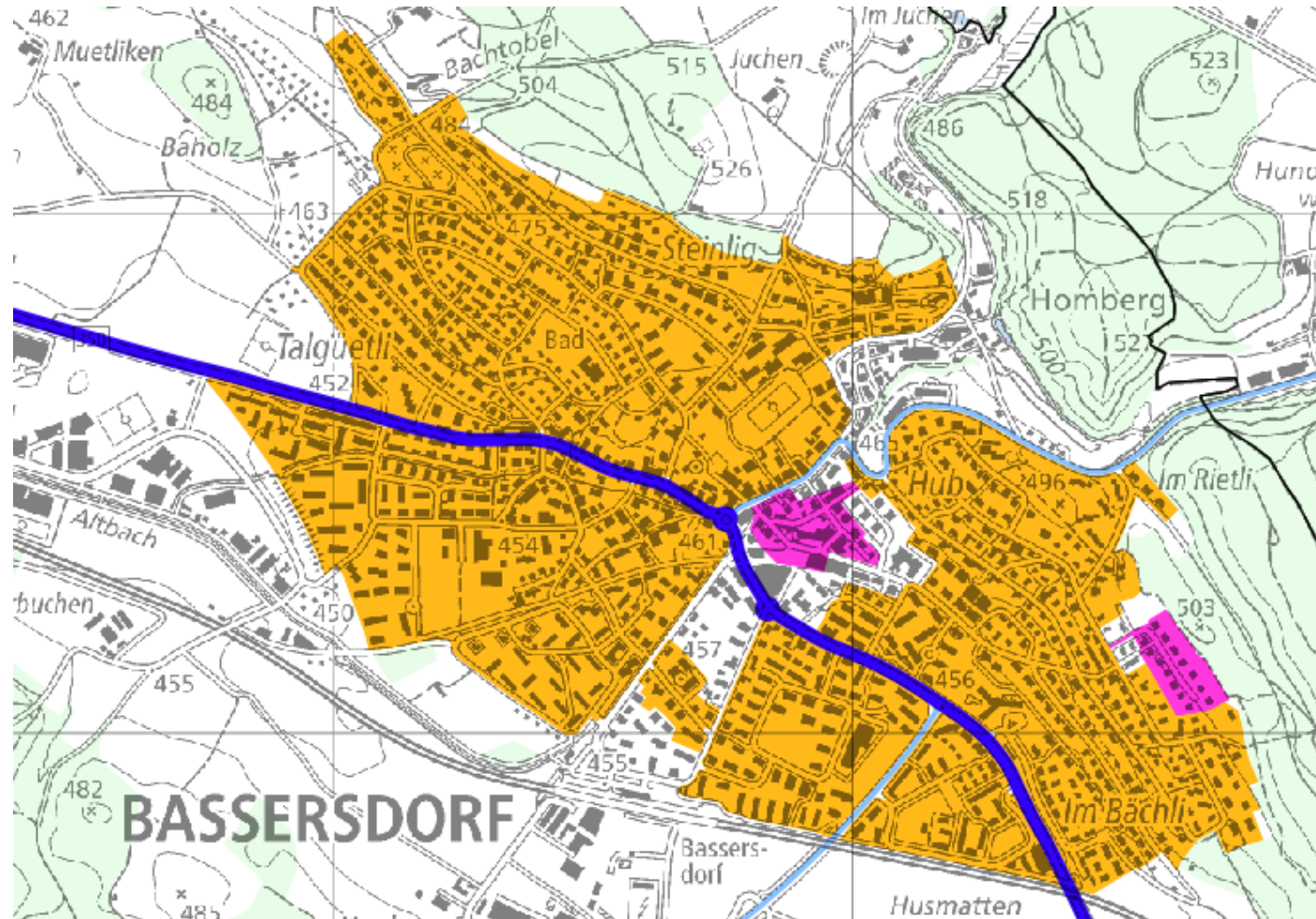


# Tempo 30 – wo stand die Schweiz vor 25 Jahren?



Wo kommt Tempo 30 zur Anwendung?

# Im Wohnquartier, auf siedlungsorientierten Strassen



Quelle: [GIS-Browser \(zh.ch\)](http://GIS-Browser.zh.ch)

17

# Auf Hauptverkehrsachsen





# Vor dem Bundeshaus



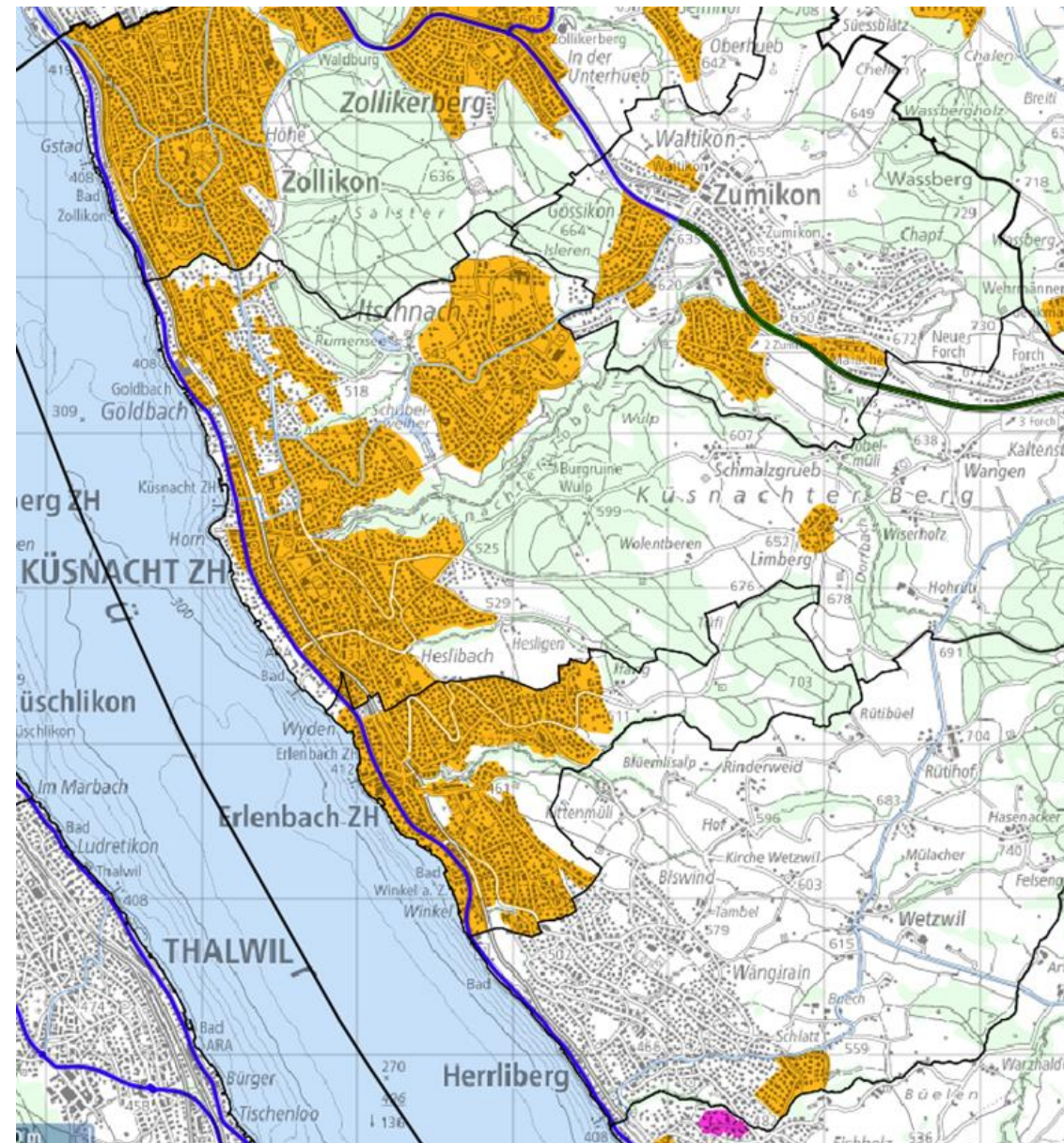
# Weniger bekannt: T30, in Verkehrs-Knoten



Foto: Ariel Huber Photography



Wo ein Wille ist, ist auch eine T-30 Zone...



# Eine Zwischen-Bilanz

[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

Für Mensch  
und Umwelt



# Zustimmung für Tempo 30

Oktober 2023, repräsentative Umfrage Sotomo i.A. dpd: «Zukunftsbild nachhaltige Stadt»: 56% befürworteten Temporeduktionen in Stadt- und Dorfzentren (umgesetzt in den nächsten 5 Jahren).





# Der Nutzen von T30

- Lebensqualität
- Reduktion schwere Unfälle (30-50%)
- Lärmreduktion (Halbierung Verkehrsmenge)
- Flächeneffizienz
- Verkehrskapazität
- Wege zu Fuss und mit dem Velo werden attraktiver
- Attraktives Wohnen, attraktive öffentliche Räume «Visitenkarte» für Dorf und Stadt

# Einwände gegen Tempo 30

– Funktionalität und Strassenhierarchie von verkehrorientierten Strassen bleiben bei T30 erhalten.

– Wichtige Unterscheidung:



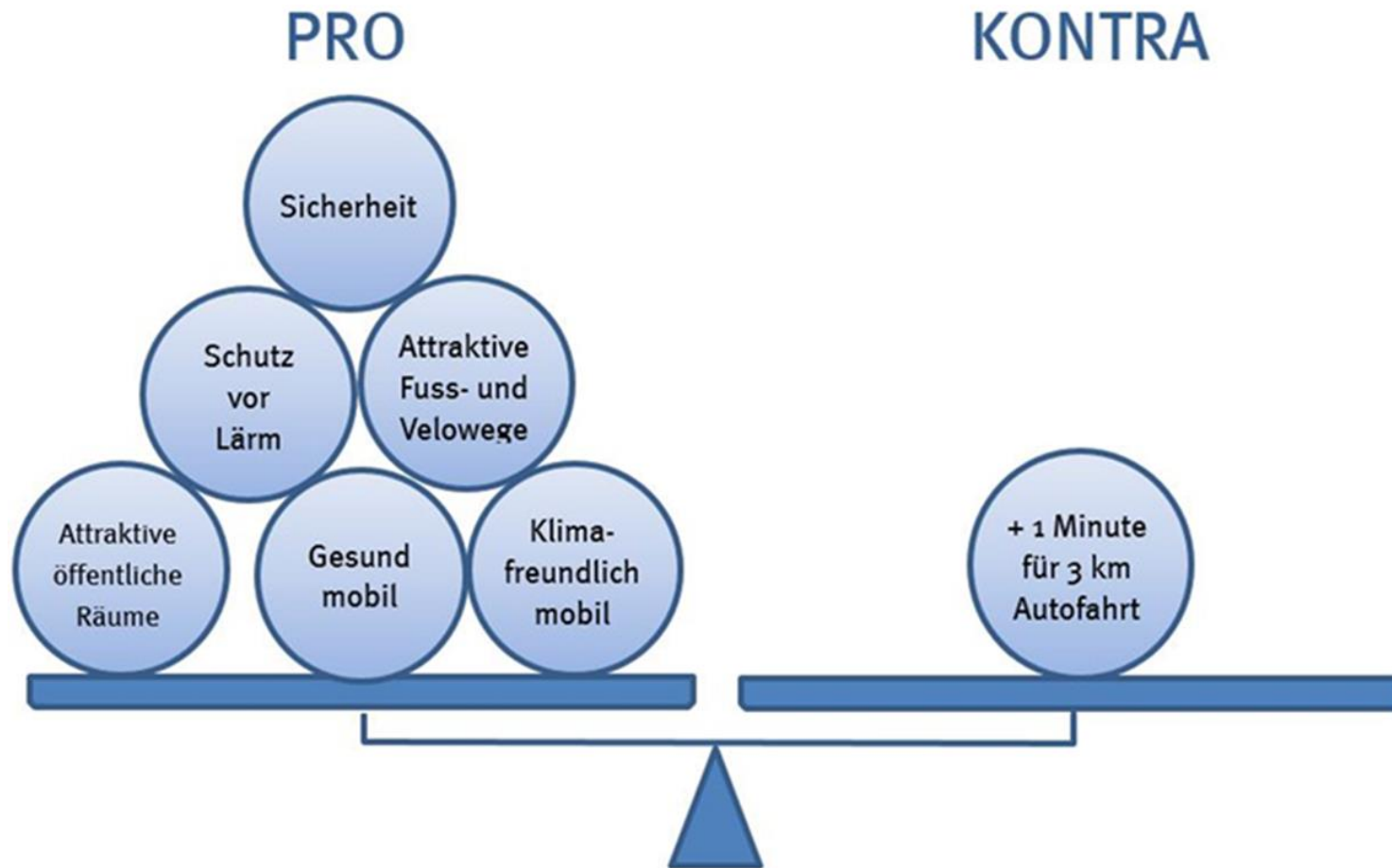
– Zeitverlust geringer als erwartet. Sind 30 km/h langsam?

– Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bleibt erhalten (Studie: «Wie funktioniert der ÖV bei Tempo 30?»)

# Fazit aus VCS-Sicht

- Glas halb voll. Jede zweite Person profitiert heute.
  - Effektiver Schutz vor Unfällen und Lärm.
  - Good Practice: Europäische Grossstädte mit flächendeckend T30.
  - Wiederentdeckung der Lebensqualität im öffentlichen Raum.
- > T30, überall wo zweckmässig, auch auf verkehrsorientierten Strassen.

# Tempo 30 vereint viele Vorteile mit nur wenig Nachteilen.





# Blick in die Zukunft

[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

Für Mensch  
und Umwelt



## Herausforderungen für die Städte, bei denen Tempo 30 und Begegnungszonen einen wichtigen Beitrag leisten können

	Zunehmende Bedeutung
Sicherheit (objektiv und subjektiv)	+
Schutz vor Lärm	+
Attraktive öffentliche Räume, attraktive Ortszentren	++
Benutzungsdichte / Flächeneffizienz	++
Mehr ältere Verkehrsteilnehmende	++
Sichere Fusswege, Sichere Schulwege	+
Veloweggesetz: Durchgängig sicheres Velowegnetz.	++
Hitzeproblematik / Mehr Platz für Natur	+
Unfallschwerpunkte Kreuzung, Kreisel	+

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

Für Mensch  
und Umwelt





# Anhang

[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

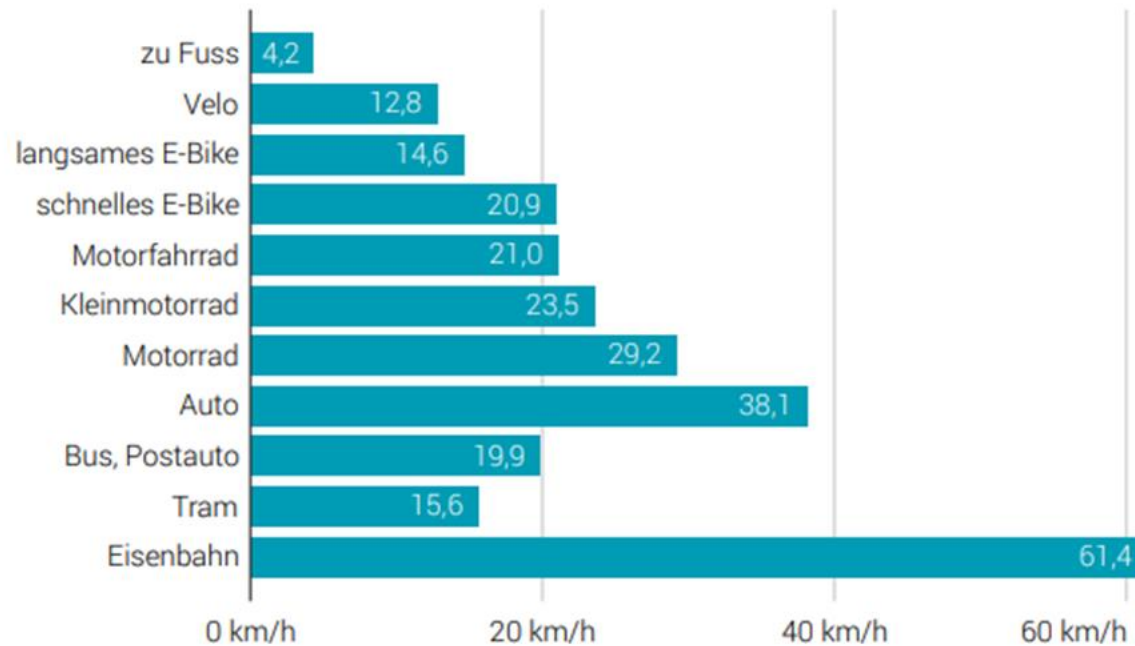
Für Mensch  
und Umwelt



## Mittlere Geschwindigkeit der Benutzer/innen der Landverkehrsmittel, 2021

im Inland; unter Berücksichtigung der Standzeiten (z.B. an Ampeln)

G3.3.1.6



Basis: 45 149 Zielpersonen, die das jeweilige Verkehrsmittel auf Etappen im Inland eingesetzt haben

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023