

A high-angle, slightly blurred photograph of a person in a blue shirt and yellow shorts riding a bicycle on a city street. The pavement is dark asphalt with a large, white, stylized graphic that looks like a continuous line drawing of a bicycle or a path. In the background, there's a cobblestone curb. The overall scene is brightly lit, suggesting daytime.

Autos werden langsamer, dafür diesen Velos und E-Trottinets immer schneller durch unsere Städte. Zur neuen Hierarchie im **Verkehr.**

Seiten 4-8



UNSER KOLUMNIST
THOMAS
MEYER **IM**
GESPRÄCH MIT
EINEM ALTEN
FREUND

Seite 10

Sonntags

Blick

Nr. 33 | 2021

Magazin

Immer mehr Städte wollen fläche
Dadurch begegnen sich die Verke
Doch nimmt dadurch auch die

DANIEL

Langsam

Mit Gesten und Blickkontakten kommunizieren, so führt der Weg durch die 30er-Zonen.

Letzigraben statt Letzigrund – und die 100-Meter-Läufer bei Weltklasse Zürich würden am 9. September mit ihren 35 bis 40 Stundenkilometern eine Tempolimit überschreiten. Denn auf der Strasse gleich in der Fortführung des Leichtathletikstadions ist seit geraumer Zeit eine 30er-Zone. Und Mitte Juli gab der Stadtrat bekannt, dass diese Begrenzung bis 2030 auf den meisten Strassen gelten soll.

«Die Städte geben Gas beim Bremsen», titelte der Blick kürzlich. Denn nicht nur Zürich setzt auf Verkehrsberuhigung: In Basel und Luzern ist schon mehr als die Hälfte des Strassennetzes verkehrsberuhigt, in Bern zwei Drittel. Freiburg will auf mindestens drei Vierteln des Stadtgebiets 30er-Zonen schaffen, Genf praktisch flächendeckend. Das setzt Lausanne VD als erste Schweizer Stadt bereits ab September in die Praxis um – zumindest während der Nacht. Will-

deckend **Tempo 30** einführen.
hrsteilnehmenden auf Augenhöhe.
Hektik ab? Eine Spurensuche.

ARNET

schneller



kommen im Stadttrennen mit gleich langen Spiessen! Auf Bahn 1: das Auto! 2: der öffentliche Bus! 3: das Motorrad! 4: das E-Bike! 5: das Trottinett! 6: das Velo! 7: der Fussgänger!

Vor 50 Jahren gabs eine klare Hierarchie im Verkehr

Klar: Nicht jeder ist zu Fuss so schnell wie die Sprinter bei Weltklasse Zürich, aber wenn man reine Fussgänger- und Begegnungszonen einrechnet, in denen Tempo 20

gilt, ist nicht mehr so sicher, wer zuerst ans Ziel kommt.

Noch vor 50 Jahren gab es eine klare Hierarchie der Verkehrsteilnehmenden: Die Strassenplanung war primär auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, Autos brausten mit 60 Stundenkilometern durch Quartierstrassen. Und in Zürich wollte man mit dem sogenannten Ypsilon sogar Autobahnen mitten in der Stadt verknüpfen. Velofahrenden und Fussgängern blieben bloss schmale ►

Heute gibt es viel mehr verschiedene Verkehrsteilnehmende, wie etwa die Skater.

Zwei Drittel aller



Das Primat des Autos verschwindet mit der 30er-Zone mehr und mehr.

Fussgängerunfälle sind vermeidbar

◀ Trottoirs. Das Primat des Autos ist in der Schweiz vorbei. Und durch die Drosselung der Geschwindigkeit innerorts auf «generell 50» im Jahr 1984 und nun vermehrt auf 30 Stundenkilometer sinkt die Zahl der Verkehrstoten landesweit massiv: Waren es zur Spitzenzeit 1971 noch 1773, so sind es letztes Jahr 227. Gewiss, viele überleben heute wegen neuer Fahrzeugtechnik wie dem Airbag. Aber auch die Zahl getöteter Fussgänger (als Teil aller Verkehrstoten) geht von 1975 bis 2020 stark zurück: von 309 auf 36.

Zahl der Fussgängerunfälle stagniert schweizweit

So wenige wie noch nie! Das dürfte damit zu tun haben, dass während des Lockdowns letztes Jahr weniger Leute auf Strassen unterwegs waren. Monika Litscher (45), Geschäftsführerin von Fussverkehr Schweiz, weist denn auch darauf hin, dass die Zahl der Fussgängerunfälle schweizweit seit Jahren stagniert. «Das Schlüsselkriterium für eine Erhöhung der Sicherheit für Menschen zu Fuss ist die Geschwindigkeitsreduktion», sagt sie.

Zwei Drittel aller Fussgängerunfälle sind bei einer Tempolimite 30 statt 50 vermeidbar: Das zeigt eine Hochrechnung aufgrund der letztjährigen Daten des Projekts «GEH-sund», für das man 16 Städte miteinander verglich. «Untersuchungen zeigen zudem, dass sich mit Tempo 30 weitere positive Auswirkungen für Menschen zu Fuss wegen des Wegfalls von Umwegen, weniger langer Wartezeiten beim Queren der Strasse und höherer Aufenthaltsqualität auf dem Trottoir ergeben», so Litscher.

Kürzere Wartezeit und höhere Aufenthaltsqualität sind allerdings nicht die obersten Ziele der aktuellen 30er-Zone-Offensive der Schweizer Städte. Vielmehr geht es um ein Versäumnis: 1987 erteilte der Bund den Kantonen und Gemeinden einen Auftrag, bis 2018 geeignete Massnahmen zu ergreifen, um 1,6 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner vor zu hoher Lärmbelastung zu schützen. Geschehen ist wenig.

Temporeduktionen erweisen sich aktuell als wirksamstes Mittel. «Bei Tempo 30 anstelle von

50 km/h lassen sich je nach effektiv gefahrener Geschwindigkeit, Lastwagenanteil und Strassenbelag Reduktionen der Lärmpegel von zwischen ca. 2 Dezibel und 4,5 Dezibel erzielen», steht in einer 2017 veröffentlichten Studie des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute, die das Bundesamt für Strassen beantragte.

Das Bundesamt für Umwelt erklärt, das entspreche einer hörbaren Halbierung des Verkehrs. Die Verminderung des Lärms hänge einerseits mit dem geringeren Tempo zusammen, andererseits aber auch damit, dass die Automobilistinnen und Automobilisten konstanter fahren, weniger oft und weniger lang bremsen oder beschleunigen. Dadurch entstehe ein flüssigerer Verkehr.

Anders sieht das – zumindest im letzten Punkt – Carmen Walker Späh (63), Zürcher FDP-Regierungsrätin und Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion. Sie befürchtet, dass flächendeckende 30er-Zonen öffentliche Verkehrsmittel – insbesondere Busse – ausbremsen. «Das ist gut vorstellbar, müsste aber im Detail angeschaut werden», sagt dazu Kay W. Axhausen (62), Professor für Verkehrsplanung und Transportsysteme an der ETH Zürich.

Eine Studie der wirtschaftsfreundlichen Denkfabrik Avenir Suisse kam allerdings schon 2018 zum Schluss, dass der ÖV in Schweizer Städten die Tempolimite von 30 Stundenkilometern kaum je ausreizt. Für Spitzenreiter Zürich errechnen die Forscher eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10,4 Stundenkilometern, bei Schlusslicht Lugano sind es gar nur 5,6 Stundenkilometer. Fazit: «Wenn man fit zu Fuss ist, bietet der öffentliche Verkehr in Lugano keinen zeitlichen Vorteil.»

Zielstrebige Fussgänger, zögerlicher Motorverkehr: Ist das Tempo in 30er-Zonen insgesamt gemächlicher? «In der Vergangenheit ja», sagt Axhausen, «aber mit den E-Bikes ist das schwer zu sagen – man wird sehen, was die Radfahrer tun.» Tatsächlich sind es in verkehrsberuhigten Gebieten häufig E-Bikes, auch E-Scooter, die sich nicht ans Tempolimit halten – erst



Das Tempolimit 30 einzuhalten, ist das oberste Gebot für alle Verkehrsteilnehmenden.



«Es ist ein Anliegen von Pro Velo Schweiz, dass sich alle an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten»

Matthias Aebischer, Pro Velo

Ende Juli stoppte die Polizei in Illnau-Effretikon ZH einen Fahrer auf einem frisierten elektronischen Trottnett mit 52 Stundenkilometern.

Das mag ein Ausreisser nach oben sein, doch Monika Litscher von Fussverkehr Schweiz ist alarmiert: Sie stellt eine mögliche Tachopflicht für schnelle E-Bikes zur Diskussion. Und Pro-Velo-Präsident und SP-Nationalrat Matthias Aebischer (53) hält fest, dass sein Verband mit seinen Partnern jährlich rund zwei Millionen Franken für Fahrkurse und Sensibilisierungskampagnen einsetze, damit sich alle Verkehrsteilnehmenden ans Tempolimit hielten. «Wer dies nicht tut, muss mit einer Busse rechnen, egal mit welchem Verkehrsmittel man unterwegs ist», sagt Aebischer.

Verkehrsteilnehmende können kommunizieren

Tempoüberschreitungen sind für manche ein Kavaliersdelikt, doch der Automobil Club der Schweiz sieht vor allem die Sicherheit gefährdet, wenn in verkehrsberuhigten Zonen Velofahrende teils schneller unterwegs seien als Autos. «Wenn dem wirklich so ist, muss man sehen, ob die Unfall- ▶

Zu Fuss, mit dem Rad, dem Auto oder dem Bus?



30er-Zonen sollen die Bevölkerung primär nachts vor Verkehrslärm schützen.



«Das Schlüsselkriterium für eine Erhöhung der Sicherheit für Menschen zu Fuss ist die Geschwindigkeitsreduktion»

Monika Litscher,
Fussverkehr Schweiz

«zahlen steigen», sagt Kay W. Axhausen nüchtern dazu.

Die Hierarchie ist flach, die Verkehrsteilnehmenden begegnen sich auf Augenhöhe und können durch ähnliche Tempi wieder miteinander kommunizieren – mit Blickkontakt und Gesten: Das ist die Philosophie hinter den 30er-Zonen seit Anbeginn. Doch während früher jeder seinem Verkehrsmittel treu blieb, stellt sich heute immer mehr die Frage, wie man am schnellsten von A nach B kommt. Zu Fuss, mit dem Rad, dem Auto oder Bus?

Hier könne es zu Veränderungen der Verkehrsmittelwahl kommen, sagt Axhausen. Zukünftig dürften der langsame ÖV und die abgebremsten Autos zu den Verlierern gehören, zumal es für Letztere immer weniger Parkplätze gibt. Auf der anderen Seite wird die Bevölkerung wieder vermehrt mit einem Zweirad oder zu Fuss unterwegs sein.

Das Schrittempo hat sich erhöht

Fussgänger sind generell im Kommen – und wie! Der britische Psychologe Richard Wiseman (55) ver-

gleich das Lauftempo in 32 internationalen Städten von Bern über New York bis Wellington vor und nach der Jahrtausendwende. Ergebnis: Die Menschen hatten ihr Schrittempo in den gut zwölf Jahren um durchschnittlich zehn Prozent erhöht. «Im Jahr 2040 werden die Leute schon da sein, bevor sie losgegangen sind», witzelte Wiseman.

Die Erhöhung der Geschwindigkeit führt der Psychologe auf höheren Zeitdruck, aber auch auf das Smartphone zurück: Es erlaube neben schneller Informationsweitergabe und -rezeption eine bessere Planung und Koordinierung, wodurch der Druck wachse, mehr in derselben Zeit machen zu müssen oder zu wollen – ein Befund, der heute noch viel stärker zutreffen dürfte.

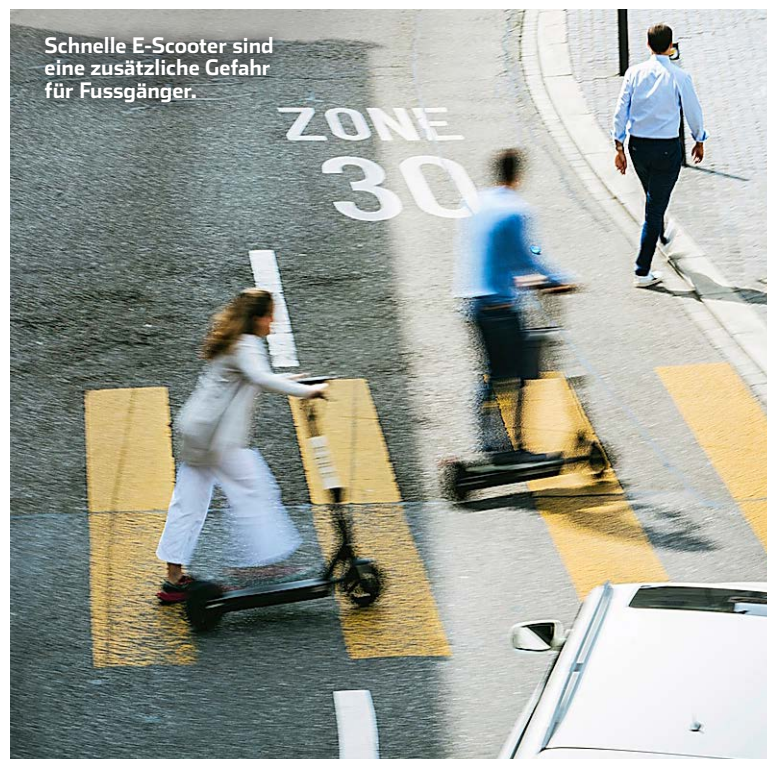
Übrigens: Bern landete bei dieser Studie auf dem drittletzten Platz – nur in Manama (Bahrain) und in Blantyre (Malawi) schlenderte man noch gemächlicher. Und wie um das Klischee der langsamen Berner noch zu bestätigen, liess Andreas Diekmann (70), Soziologieprofessor an der ETH Zürich, Jahre später die Laufgeschwindigkeit in Schweizer Städten vergleichen. Drei Mal dürfen Sie raten, welches die schnellste, welches die langsamste Stadt war.

«Es geit ja ufä, nur nit gschprängt.» – Ich bin en Zürimaa in Bern. Und ich dreiä durä!», singt der Schweizer Reggae-Musiker Dodo Jud (44) in seinem Hit. Wer bei Weltklasse Zürich die Schnellsten sein werden, ist jedenfalls jetzt schon gewiss: Es sind Fussgänger. ●



«Durch die Einführung von Tempo 30 kann es zu Veränderungen der Verkehrsmittelwahl kommen»

Kay W. Axhausen,
Verkehrsplaner



Wieder flanieren lernen

Ich bin Fussgänger, ÖV-Benutzer, Velo- und Autofahrer – in dieser Reihenfolge. All diese Verkehrsmittel stehen mir zur Verfügung. Doch da ich als Stadtkind das Autofahren erst spät als erlernenswert erachtete, überlege ich mir immer: Kann ich zu Fuss oder mit dem Rad zum Ziel gelangen? Oder nehme ich das Tram? Der Fiat 500 bleibt meist in der Garage, ausser ich muss grosse Lasten transportieren oder an abgelegene Orte gelangen.

Die geplante Ausweitung der Tempo-30-Zonen in vielen Schweizer Städten wird mich in meiner Planung nur noch bestärken: Ich eile noch schnell zum Markt, schwing mich aufs Velo und flitze zum Coop oder lasse mich mit

der S-Bahn «tifig» ins Zentrum fahren. Wenn ich mich einmal ins Auto setze, halte ich den Ellbogen aus dem Seitenfenster und tuckere gemütlich mit 30 km/h durchs Quartier.

Ja, die Verkehrsberuhigung ist leider keine Garantie, dass die Hektik für alle aus der Stadt verfliegt. Ganz im Gegenteil, immer mehr E-Biker rasen durch die Strassen, und E-Scooter fahren auf dem Trottoir Slalom, um Fussgänger herum. Und auch die sind immer schneller unterwegs, wie Schritttempo-Messungen belegen. Es scheint so, als müssten sie in den 30er-Zonen erst wieder lernen, zu

klassischen Flaneuren zu werden – ziellos herumschweifen und die Stadt geniessen.

«Flanieren ist eine Art Lektüre der Strasse, wobei Menschengesichter, Auslagen, Schaufenster, Café-Terrassen, Bahnen, Autos, Bäume zu gleichberechtigten Buchstaben werden, die zusammen Worte, Sätze, Seiten eines immer neuen Buches ergeben», schrieb der deutsche Schriftsteller Franz Hessel. Und plötzlich lesen Fussgänger in den langsam fahrenden Autos, was es heisst herunterzukommen.

Bericht im Magazin



Daniel Arnet, Autor Magazin