

Weg mit der Reglementierungsdichte – Strassen für alle!

Also ein bisschen paradox ist das ja schon: Alle finden es gut, sobald sie es haben, doch bei der Ankündigung geht meist ein Aufschrei durch die Reihen, und wenn man nachfragt, kann niemand recht sagen warum. Deswegen ist es auch schwer verständlich, weshalb man bei Tempo 30 immer noch so ein Theater macht und es nicht schon längst in allen Wohnquartieren eingeführt hat.

Genau dies wollte damals die vom VCS initiierte Initiative „Strassen für alle“. Wenn man Tempo 30 in allen Wohnquartieren einführt, braucht man nur ein Verfahren und man kann sich einen Grossteil der komplizierten Signalisationen ersparen. Schilderwald und Reglementierungsdichte lichten sich – etwas, das alle Bürgerlichen begeistern sollte! „Höpperlis und Blumentröglis“ müssen nur in Ausnahmefällen gebaut werden, die Akzeptanz steigt und es ist billiger und effizienter. Punkt 1.

Punkt 2: Alle kommen flüssig voran, niemand muss sich ärgern oder Angst haben, niemand muss wilde Bremsmanöver vornehmen, es passieren signifikant weniger Unfälle. Denn wenn ich mit Tempo 30 bremsen, stehe ich bereits, wenn der mit Tempo 50 eben erst anfängt zu bremsen – die Folgen davon kann man sich an zwei Fingern ausrechnen... Die Sicherheit nimmt in Tempo 30 Zonen sowohl objektiv als auch subjektiv zu, die Leute – übrigens auch die im Auto – *sind* sicherer und *fühlen* sich auch sicherer, wenn alle ein adäquates Tempo einhalten.

Punkt 3: Die neueste Nationalfondstudie zum Thema „Integrationspotentiale im öffentlichen Raum“ konnte nachweisen, dass Bewohner in verkehrsberuhigten Strassen mehr Nachbarschaftskontakte haben, da die Trennwirkung der Strasse abnimmt und die Bewohner den öffentlichen Strassenraum zum Verweilen nutzen. Man hält eher „es Schwätzli“, man kennt sich und man hat eher ein Auge darauf, wenn etwas Ungewöhnliches vor sich geht und bei den Nachbarn beispielsweise gerade die Einbrecher einsteigen. Bei Tempo 50 nutzen gerade mal ein Viertel die Strasse zum Verweilen, bei Tempo 30 sind es bereits mehr als ein Drittel, bei Tempo 20 in Begegnungszonen schon die Hälfte.

Das führt zu Punkt 4: Wo kommt man miteinander ins Gespräch? Am unkompliziertesten meist auf der Strasse, wenn ein Bekannter auf einen andern trifft und ein dritter hinzukommt. Das funktioniert aber nur an verkehrsberuhigten Strassen – ein weiteres Argument für Tempo 30: Ob ein Auto mit 30 oder 50 vorbeifährt macht einen wesentlichen Unterschied bezüglich des Lärms. Die Wohnqualität steigt. Strassen sind Verkehrswege UND Begegnungsräume. Als das sollen wir sie zurück erobern.

Sie mögen nun einwenden, das gälte nur für die Städte, nicht aber für die kleinen Gemeinden. Das Gegenteil ist der Fall: Nebst dem, dass auf dem Land generell schneller gefahren wird, werden noch weniger Wege zu Fuss zurück gelegt, weil alle gleich vor ihrem Haus ins Auto steigen. Das gilt leider auch für die Kinder Hol- und Bringdienste. Erstens sind sie völlig unsinnig hinsichtlich des zunehmenden Bewegungsmangels von Kindern, und zweitens sind Schul- und Freizeitwege der ideale Bewegungs- und Begegnungsraum. Oder wo haben Sie damals ihre ersten Streiche ausgeheckt oder ihr erstes Schätzeli getroffen? Auch hier gilt: Zurück zu mehr Freiheit und Bewegung im Strassenraum! Das war Punkt 5.

Die Punkte 1 und 2 „Effizienz und Sicherheit“ garantieren die rechtlichen Voraussetzungen für Tempo 30 Zonen. Die Punkte 3 bis 5 „Kontakt, Ruhe, Bewegung“ beweisen: Tempo 30 in den Wohnquartieren bringt allen nur Vorteile!

3. Januar 2007, Esther Maag, 43, Copräsidentin VCS beider Basel, Landratsvizepräsidentin, Mitglied Task Force Anti-Stau, Psychologin und Geschäftsführerin, Mutter von zwei Kindern