



VCS Magazin
 3001 Bern
 031 328 58 58
<https://www.verkehrsrclub.ch/vcs-magazin>

Genre de média: Imprimé
 Type de média: Médias spéciaux
 Tirage: 48'408
 Parution: mensuel

Page: 41,42
 Surface: 24'500 mm²

Ordre: 1073023
 N° de thème: 375009
 Référence:
 Of8b23fc-b697-4783-b2bb-b0163c203f9f
 Coupure Page: 1/1

Tempo 30 erfüllt die Erwartungen

Die Kantonshauptstadt hat eine erste Bilanz zur grossflächigen Einführung von Tempo 30 gezogen. Diese fällt sehr erfreulich aus.

Im Herbst 2023 trat das Verkehrsregime der Stadt Freiburg gleichsam in ein neues Zeitalter ein: Auf 60 Prozent des Strassennetzes ist die Geschwindigkeit seither ganztags auf 30 km/h limitiert. Bezweckt wurde damit die Einhaltung der Lärmgrenzwerte ebenso wie eine verbesserte Lebensqualität. Die im vergangenen Juni veröffentlichte Zwischenbilanz spricht für sich: weniger Lärm, weniger Unfälle und ein beruhigter, verminderter Verkehrsfluss, der ein friedliches Miteinander im Strassenraum begünstigt. Vertiefte Untersuchungen der Freiburger Hochschule für Technik und Architektur und des Umweltdienstes zeigen, dass der Strassenlärm tagsüber im Durchschnitt um 2,1 dB zurückgegangen ist, was in der menschlichen Wahrnehmung einer 40-prozentigen Verkehrsabnahme entspricht. Davon profitieren mehr als 10 000 Anwohnerinnen und Anwohner,

also fast ein Viertel der Stadtbevölkerung.

Kaum Auswirkungen beim ÖV Ebenso ermutigend ist die Bilanz bei der Verkehrssicherheit. Die Kantonspolizei verzeichnete 2024 eine rückläufige Tendenz nicht nur bei der Anzahl, sondern auch bei der Schwere der Unfälle. Es mögen dabei auch andere Faktoren mitgespielt haben, doch die Resultate sind eindeutig. Der Einfluss auf den öffentlichen Verkehr wiederum ist so gut wie inexistent: Gerade mal 22 Sekunden Verspätung wurden auf den betroffenen Linien durchschnittlich registriert, zusätzliche Busse brauchte es deswegen keine. Gemäss einer Studie des GfS-Forschungsinstituts im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität erachten 70 Prozent derjenigen, die an einer Tempo-30-Strasse oder in einer Begegnungszone wohnen, die Geschwindigkeitsbeschränkung als

gerade richtig und 8 Prozent gar als ungenügend. Natürlich wünscht sich der VCS Freiburg, dass diese Erfolgsgeschichte auf weiteren Verkehrsachsen und in weiteren Quartieren fortgeschrieben wird. Tarifzonen, ein TPF-Abo für Freiburg kann darum auf 1800 Franken pro Jahr zu stehen kommen. Dies für ein Angebot, das namentlich abends und am Wochenende als unzureichend taxiert wird. TPF-Direktor Serge Collaud entgegnete, dass Tickets und Abos die Regionalbuslinien nur zu 20 bis 35 Prozent finanzieren. Und Gregoire Cantin, Chef des Mobilitätsdienstes, warf ein, der Tarifverbund sei unabhängig vom Angebot - stellte aber eine neue, kilometerbasierte Tarif-Struktur in Aussicht. Weitere Themen waren die kombinierte Mobilität und die Rolle, die das Velo dabei spielen sollte und könnte, sowie die Abstimmung von Zug- und Busfahrplänen.

Josee Cattin Küster, Vorstandsmitglied Gibloux und sein ÖV-Anschluss Gibloux, eine 8000-Seelen-Gemeinde im Einzugsgebiet der Stadt Freiburg, hat zwar einen AI-Anschluss, aber keinen Bahnhof. Am 5. Juni standen Freiburger Mobilitätsfachleute der Bevölkerung Rede und Antwort. Das Interesse war gross, rund 80 Leute nahmen teil. Mit Blick auf die Weitläufigkeit des Gemeindegebiets drehte sich die Diskussion zunächst um die Schaffung eines Ortsbusses, gestützt auf die Erfahrungen in Düdingen. Dessen Gemeinde-Präsident Urs Hauswirth unterstrich, dass der Einbezug in die Agglomeration Freiburg im langwierigen Prozess eine grosse Hilfe gewesen sei und dass die unentbehrlichen Subventionen an eine genügende Auslastung des Busses gekoppelt sind. Die Jüngeren im Publikum beschäftigte, wie viel der ÖV sie kostet. Gibloux umfasst drei

Sophie Tritten, Vorstandsmitglied