

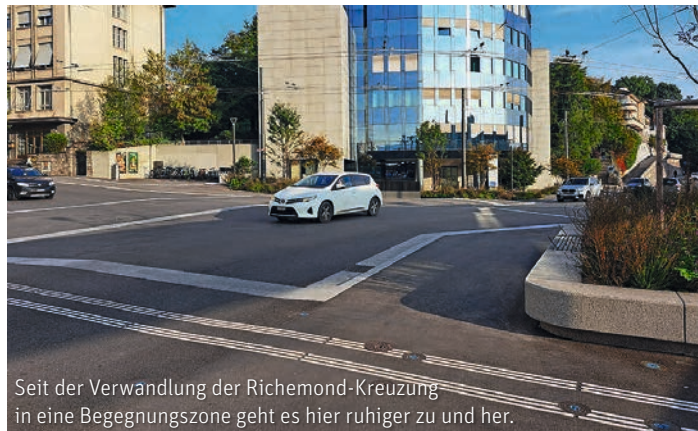


Freiburg

Das Projekt war auf grosse Skepsis gestossen. Nun aber läuft auf der Richemond-Kreuzung in ihrer neuen Gestalt alles rund. Im Herzen der Stadt Freiburg ist eine Mobilitätsdrehscheibe entstanden, die allen den für ihre Sicherheit nötigen Platz einräumt.

Als 2022 die Pläne für die Neugestaltung der Kreuzung publik wurden, hagelte es Kritik, die sich vor allem gegen das Verschwinden der Lichtsignalanlagen und die Begegnungszone mit Tempo 20 und Vortritt für den Fussverkehr richtete. Es drohten, hiess es von vielen Seiten, ein Verlust an Verkehrssicherheit und noch schlimmere Staus an diesem Verkehrsknotenpunkt in Bahnhofsnähe. Bei

Geglückte Umgestaltung



Seit der Verwandlung der Richemond-Kreuzung in eine Begegnungszone geht es hier ruhiger zu und her.

der Beratung des Projekts im Stadtparlament wurden alarmistische Töne angeschlagen: Der Gemeinderat ersticke den motorisierten Verkehr, an der Richemond-Planung «kristallisieren sich die Irrwege der Verkehrspolitik der gegenwärtigen Stadtregierung». Und an diesem Ort ohne Lichtsignale auskommen zu wollen, sei eine Utopie.

Noch besser als erhofft

Nach der Inbetriebnahme der neuen Begegnungszone im vergangenen Sommer kam bald niemand mehr um die Feststellung herum, dass alles verblüffend gut funktioniert. Der Verkehrsfluss ist mehr als nur zufriedenstellend, Stausituationen gibt es so gut wie keine mehr. Die Busse verlieren viel weniger Zeit:

Waren es zu Lichtsignal-Zeiten 12 Minuten pro Stunde, sind es gegenwärtig kaum noch 2 Minuten. Und wer zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist, durchquert diesen städtischen Raum hindernisfrei. Hie und da sind noch kritische Stimmen zu Unklarheiten bei der Vortrittsregelung zu hören. Es ist indes genau dieser subjektiv empfundene Graubereich, der bewirkt, dass alle ihre Geschwindigkeit drosseln und sich rücksichtsvoll verhalten.

Nicht verwirklicht wurden die ursprünglich geplanten neuen Bushaltestellen. Nachdem sich das Quartierkomitee Gambach-Guintzet und die Stadtbehörden mit vereinten Kräften für die bestehende Haltestelle Beauregard gewehrt hatten, beschloss das zuständige Gremium, diese beizubehalten.

Gérald Collaud,
Vorstandsmitglied des VCS-Freiburg



Fürstentum Liechtenstein

Was der VCL bewegt hat – und noch bewegen will

Am Anfang stand der Einsatz für Tempo 50 innerorts – lang ist's her. Es folgte der Kampf für Vortritt auf dem Fussgängerstreifen. Auch der öffentliche Verkehr und der Alltagsradverkehr sowie die Schulsicherheit waren immer arbeitsintensive Themen. Viele der Projekte, die wir gestartet, lange Jahre durchgeführt und dann erfolgreich in andere Hände gelegt haben, sind der Öffentlichkeit kaum bekannt. Manche mussten leider eingestellt werden. Hier die spannendsten Projekte im Überblick:

- S-Bahn Feldkirch–Buchs: 1998 vom VCL angestossen, Betriebsstart Mai 2000.
- Wettbewerb «Radfahren für die Gesundheit»: ab 1998 erfolgreich durchgeführt, 2023 an die Landesverwaltung übergeben.
- Wettbewerb «Mit dem Rad zur Arbeit»: 2006 mit der LIHK und der Landesverwaltung gestartet, nach 16-jähriger Erfolgsgeschichte 2023 an die LIHK übergeben.
- Wettbewerb «Mit dem Rad zur Schule»: ab 2011 Jahr für Jahr mit gutem Echo durchgeführt, 2016 ans Schulamt übergeben und von diesem zu «Walk'n Bike To School» weiterentwickelt.

Je im Rahmen eines EU-Programms entwickelt und nicht weitergeführt:

- Wettbewerb «Einkaufen mit dem Rad», 2009/2010
- «Autofasten» mit Erzbistum Vaduz, Evangelisch-Lutherischer Kirche und Orthodoxem Kirchenverband, 2006–2008.

Die Schwerpunkte in der heutigen Arbeit des VCL

- Fahrradkurse «Sicher im Sattel» für Schulkinder mit Eltern, seit 2004.
- Oberlandbahn: Zusammen mit anerkannten Fachleuten treibt der VCL seit 2009 eine Normalspur-Regionalbahn von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers nach Trübbach und Sargans voran. Diese vom VCL finanzierte Tram-Bahn-Studie braucht immer wieder Unterstützung und Sichtbarkeit.
- Betriebliches Mobilitätsmanagement und Parkplatz-Bewirtschaftung: Zusammen mit Partnern entwickeln wir Lösungen, die den Autoverkehr reduzieren und die Lebensqualität erhöhen.
- Verbesserung der Infrastruktur für sicheren Alltagsradverkehr und kurze, attraktive Wege für den Fussverkehr.
- Tempo 30 auf allen Gemeindestrassen im Siedlungsraum für mehr Sicherheit und weniger Lärm.
- Tempo 30 auf kritischen verkehrsorientierten Strassen für mehr Sicherheit, z. B. in Vaduz auf der Lettstrasse.

Willst du den Vorstand bei der Arbeit für eine enkeltaugliche Verkehrspolitik unterstützen? Auskunft gibt's jederzeit auf: 00423 232 54 53 oder vcl@powersurf.li

Georg Sele