

A photograph of children playing hopscotch on a paved area. A girl in a green shirt is jumping over a pink line. A boy in a green shirt is standing nearby. Another girl in a green shirt is crouching on the ground. The background shows a building and a white bench.

# Umrkehr ren

Nummer 117  
April 2018

## Strassen für alle

Wer fährt, wo andere wohnen, muss Rücksicht nehmen und darf nicht davon ausgehen, dass die Strasse allein dem Verkehr gehört. Begegnungszonen realisieren das perfekte Mit- und Nebeneinander in Wohnquartieren. *Seiten 2-5,12*

# Bewegungszonen

Es gibt viele Zonen. Bauzonen, Zeitzonen, Amazonen. Einfach ist es nicht. Des einen Fussgängerzone ist des anderen Besatzungszone (wo er nicht so mir nichts, dir nichts durchfahren darf). Die einen hadern mit Tarifzonen, die anderen fahren schwarz oder zumindest in einer Grauzone. Lustig wird es dann in der Mischzone, wo unterschiedlich Gelagerte und Getriebene, aber allesamt Verkehrende, auf-, gegen- und ineinandertreffen. Wollen alle denselben Weg nehmen, finden sie sich schnell in der Anreicherungszone aufgestaut. Wollen sie sich kreuzen, prallt des einen Knautschzone in des anderen Begegnungszone – da muss man aufpassen wie ein Häftlimacher.

Zonen sind ja dazu da, dass verschiedene Dinge voneinander separiert werden können, die dann innerhalb der Zone gleich sind. Die Hoffnung, die sich im Allgemeinen nicht bewahrheitet, ist dabei, dass es dann wenigstens innerhalb einer Zone einigermaßen harmonisch abläuft.

Und dann kommt die oben erwähnte Begegnungszone, die eigentlich genau das Gegenteil will. Also möglichst viel Disharmonie? Nein, primär will diese Zone vor allem eines, nämlich keine Zone sein. In dem Sinne, dass sich hier alle Verkehrenden denselben Raum teilen. Und nicht jede Verkehrsform in ihre eigene Zone verbannt wird. Wichtig ist auch zu verstehen, dass es nicht darum geht, dass hier die Knautschzonen strapaziert werden (wie oben vielleicht suggeriert). Im Gegenteil. Die unreglementierte Bewegungsfreiheit führt automatisch dazu, dass aufmerksamer gefahren und gegangen wird. Augenkontakt, gegenseitige Wahrnehmung – das sind die Begegnungen, die hier stattfinden. Mit dem Resultat, dass alle gefahrlos in einer gemeinsamen Zone mobil sind.

Super, eine solche Zone will ich auch in meinem Quartier! Ich bestelle noch heute meine Begegnungszone! Nicht bei Amazon, sondern bei meiner Gemeinde. Ja, das geht!

Viel Spass bei diesem umverkehRen!

Hanspeter Kunz

Vizepräsident umverkehR



## Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

**Auflage** 5000 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach 8214, 8036 Zürich, Postkonto: 80-67097-2, Tel: 044 242 72 76, E-Mail: [info@umverkehr.ch](mailto:info@umverkehr.ch), [www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch) **Newsletter** Anmelden auf [www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch) **Redaktion** Kerngruppe umverkehR, Hanspeter Kunz

**Beiträge** Daniel Costantino (dc), Silas Hobi, Philippe Koch (pk), Christian Harb, Hanspeter Kunz (hpk) **Grafisches Konzept** typisch.ch **Layout** Hanspeter Kunz

**Korrektorat** Birgit Roth **Titelbild** Bau- und Verkehrsdepartement Basel **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint Recyclingpapier

**Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** Juni 2018

# Die Strasse den Menschen!

«Komm, wir gehen spielen! Lass uns einen Wal mit Kreide malen – oder Fussball spielen!» In meiner Kindheit war es normal, dass wir Kinder auf der Strasse spielten. Es gab weniger Verkehr, und die Strasse gehörte allen. Heute heisst ein solches Szenario Begegnungszone – und stösst meist auf Unverständnis. Die Strasse gehört in den Köpfen in erster Linie dem motorisierten Individualverkehr. Das muss sich wieder ändern. **Daniel Costantino**

Noch im Jahr 1922 entschied das aargauische Obergericht, «dass ein Fussgänger auf der Strasse vollständig frei ist, wo er gehen will, dass ferner nicht nur normalhörige, sondern auch schwerhörige Personen, ja sogar Taubstumme und Leute mit «sehr schweren Holzschuhen» die Strasse begehen dürfen. Denn sie gefährden andere nicht; das Gefahrenmoment aber schafft das Automobil, das mit bedeutend grösserer Schnelligkeit als der Fussgänger sich fortbewegt».

Heute, im Jahr 2018, klingt diese Regelung absurd. Abgesehen von den Gefahren, denen sich «zu Fuss gehende Personen» auf der Strasse aussetzen, ist die Toleranz von Autofahrenden gegenüber Fussgängern auf der Fahrbahn gleich null.

## Freie Fahrt für freie Bürger!

Die Menschen ohne Auto wurden seit 1922 an den Rand der Strasse gedrängt, auf das Trottoir, das ursprünglich gebaut

worden war, um die Zufussgehenden vor Unrat zu schützen. Genau gleich ging es den Velos. Denn Autos brauchen Platz – viel Platz. So stellt sich die Frage, ob die «freien Bürger» nur diejenigen sind, deren Füsse zum Gasgeben, Kuppeln und Bremsen im Einsatz sind, oder nicht auch diejenigen, welche die Füsse zum Gehen oder zum Velofahren brauchen.

Was heute also grundsätzlich als normal erscheint, stellt umverkehrt infrage. Wir wollen nicht etwa zurück, sondern vorwärts zu einem neuen Verständnis des Nebeneinanders auf der Strasse. Die «schwachen» Verkehrsteilnehmenden sollen priorisiert werden und entsprechend Raum erhalten. Zum Beispiel so, dass Zufussgehende und Velofahrende nicht andauernd auf Hindernisse stossen, die meist nur darum entstanden sind, dass der Autoverkehr ungehindert fliessen kann. Es gibt viele Möglichkeiten, solche hindernisfreien Wege zu gestalten. Eine ganz andere Variante des

Nebeneinanders, die sich besonders für städtische Gebiete und Wohnquartiere anbietet, ist die Begegnungszone.

## Freiheit = Begegnungszone

In der Begegnungszone gilt Tempo 20, und die Fussgänger haben Vortritt. Ganz im Gegensatz zu den Tempo-30-Zonen, in denen es keine Fussgängerstreifen gibt und der Strassenverkehr somit gegenüber den Fussgängern Vorfahrt hat. Mit einer Begegnungszone entsteht ein ganz anderes Lebensgefühl. Eine Begegnungszone kann relativ einfach geschaffen werden. Es genügt, wenn die Mehrheit der Anwohnenden im fraglichen Gebiet mit einer Umwandlung in eine Begegnungszone einverstanden ist. Die Website [www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch) hat viele Tipps parat, aber auch Städte wie Bern oder Zürich bieten Unterstützung im Internet an. Worauf warten?! Werden Sie aktiv und verändern Sie die Welt vor Ihrer Haustür. Die Strasse gehört allen!



**Das ist Freiheit – wenn Kinder gefahrlos spielen können.**

# «In der Innenstadt ist das Auto nicht ideal»

In Begegnungszonen gehört die Strasse den Menschen und nicht den Autos. Anwohnende können in Wohnquartieren die Strasse zurückerobern, indem sie solche Zonen beantragen. Im folgenden Interview legt Rolf Steiner den Nutzen und das Potenzial von Begegnungszonen dar. Interview: Silas Hobi

Herr Steiner, heute dominieren Autos das Strassenbild. War das schon immer so? Zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren die Schuhe das Verkehrsmittel. Damals ging man zu Fuss zur Arbeit, und die Strassen waren mit Fussgängern bevölkert. Die Verkehrspolitik war ab den Fünfzigerjahren stark auf das Auto ausgerichtet, obwohl damals viel mehr Velos unterwegs waren als Autos. Aber man hat in der damaligen Zeit beispielsweise den Bahnhof Bern so geplant, dass keine Velostreifen rundherum erstellt wurden. Man sagte: «Das Velo verschwindet.» Danach ist es auch weitgehend verschwunden, es sind zunehmend Autos herumgefahren.

Wie erklären Sie sich, dass der Strassenraum den Autos überlassen wurde? Die Errungenschaft, mit wenig Aufwand schnell zum Ziel zu gelangen, löste eine enorme Euphorie aus. Ich bin in dieser

Euphorie aufgewachsen. Mein Vater sagte mir beispielsweise: «Solange ich noch Auto fahre, lebe ich!» Darum hat man lange relativ gedankenlos den Strassenraum der steigenden Anzahl Fahrzeuge überlassen. Bis man irgendwann gemerkt hat: Das kann es in Städten nicht sein!

Was ist dann passiert? Wir mussten merken: In der Innenstadt ist das Auto nicht mehr das ideale Verkehrsmittel. Vor allem dann nicht, wenn es hineinfährt und auch noch abgestellt wird. Tausende von herumstehenden Autos in der Innenstadt brauchen viel Platz, den man anders nutzen könnte. Es kann nicht sein, dass die Strassen nur noch den Autos dienen und mit Autos zuparkiert sind.

Wie kann man die Autos wieder zurückdrängen? In dichten Gebieten müssen wir mehr

auf den öffentlichen Verkehr und auf Fuss- und Veloverkehr setzen. Um die Autos zurückzunehmen, wurde begonnen, mehr Fussgängerzonen oder eben Begegnungszonen einzuführen und den öffentlichen Verkehr auszubauen.

Welchen Nutzen haben Begegnungszonen? In Begegnungszonen kann man überall die Strasse queren und hat als Fussgänger Vortritt. Kinder dürfen sich in Wohnquartieren eher auf Strassen aufhalten, und Eltern lassen das auch zu. In Orts- oder Quartierzentren wird es attraktiver für Geschäfte oder Strassencafés, weil sich Fussgänger lieber in Begegnungszonen aufhalten. Die Aufenthaltsqualität ist viel höher. Ältere Leute und Leute mit eingeschränkter Mobilität haben weniger Stress und müssen keine Umwege bis zum Fussgängerstreifen laufen. Wenn Autofahrende mit Tempo 20 daherkommen, ist der Bremsweg massiv kürzer.

Wie kommt es zu einer Begegnungszone? Die meisten Städte erwarten, dass die Anwohner die Initiative ergreifen und Unterschriften sammeln. In der Regel müssen 60 Prozent der Anwohnenden mit einer Unterschrift bestätigen: «Ja, wir wollen das!» Dahinter steht die Überlegung, dass Energie in Erfolg versprechende Projekte investiert wird.

Welche Rolle spielt dabei die Gemeinde? Behörden und Fachleute sind gefragt, um schlaue Lösungen zu entwickeln. Wenn man viele Parkplätze hat, können Kinder dazwischen nicht Fussball spielen. In aller Regel müssen ein paar Parkplätze aufgehoben oder verschoben werden.

Wie gross ist aus Ihrer Sicht das Potenzial der Begegnungszonen? Begegnungszonen sind ein Modell, das durchaus in die Breite gehen könnte. Mit der sinnvollen Verdichtung unserer Städte wird die Qualität des öffentlichen Rau-



Begegnungszone Bullingerplatz in Zürich – früher gab es hier nur Autos.

mes immer wichtiger. Gut gemachte Begegnungszonen sind da ideal. Aber auch Tourismusorte sind sehr geeignet für Begegnungszonen. Ebenso prädestiniert sind historische kleine Dörfer im Tessin oder in anderen Bergregionen. Wegen der engen Strassen und fehlenden Trottoirs muss langsam gefahren werden. Es kann dort sogar darum gehen, dass ein ganzes Dorf zu einer Begegnungszone wird.

Gegner von Temporeduktionen argumentieren häufig, dass die Verkehrskapazität sinkt. Was sagen Sie dazu?

*Es ist ein Irrtum! Die Anzahl Autos, die bei Tempo 30 durchfahren kann, ist die gleiche, teilweise sogar grösser als bei Tempo 50. Bei gleichmässigerem Verkehrsfluss können wegen kürzerer Abstände durchaus sehr viele Fahrzeuge passieren. Da existieren ein paar Fehlannahmen und Trugschlüsse, die die Sache erschweren.*

Welches Vorgehen hat sich bei der Umsetzung von Begegnungszonen bewährt?

*Bei allen grösseren Projekten in der Gemeinde Köniz haben wir mit partizipativen Prozessen gearbeitet. Das muss nicht immer so sein, aber wenn man die Betroffenen einbezieht – ernsthaft einbezieht – und das Wissen und die Probleme vor Ort abholt, dann ist die Chance viel grösser, dass man durchkommt. Am Anfang kommt man zwar langsamer vorwärts, aber insgesamt ist man schneller.*

Funktioniert das auch mit Hardlinern, beispielsweise vom lokalen Gewerbeverband?

*In Burgdorf oder Grenchen gab es wichtige Gewerbler, die am Anfang sehr gegen Begegnungszonen waren. Plötzlich merkten sie, dass diese ihnen etwas bringen. Sie wurden wichtige Befürworter, die geholfen haben, dass Begegnungszonen eine Chance hatten.*

*Sie konnten ihren Kollegen klarmachen, dass diese die richtige Lösung sind.*

Welche Auswirkung hat die Verkehrsgeschwindigkeit auf die Fussgängerfreundlichkeit?

*Im Zentrum von Köniz fahren 17'000 Fahrzeuge am Tag auf einem 300 Meter langen Abschnitt, der flächig gequert wird. Aufgrund der tiefen Geschwindigkeit ist die Trennwirkung der Strasse nicht mehr sehr gross. Es gibt viele Strassen mit weniger Autos, die aufgrund der Geschwindigkeit und des aggressiven Fahrverhaltens eine enorme Trennwirkung haben.*

Welche Chancen sehen Sie bezüglich der technologischen Entwicklungen für die Zukunft?

*Wir sehen eine Chance, dass autonome Fahrzeuge bei hohen Geschwindigkeiten auf innerörtlichen Strassen, auf denen viel los ist, überfordert sein könnten. Es könnte daher durchaus sein, dass diese Fahrzeuge eher langsamer*

*unterwegs sein werden. Sie müssen alles, was sie mit der Videokamera sehen, mit dem Computer analysieren und die Daten verarbeiten, damit sie rechtzeitig bremsen können. Ich glaube daran, dass mit autonomen Fahrzeugen die Geschwindigkeiten herunterkommen.*

Welche Verkehrsvision verfolgen Sie im Alltag?

*Wir müssen schauen, dass grosse Verkehrsmengen mit dem Zug, dem Bus und dem Tram bewältigt werden. Wo Autos innerorts unterwegs sind, müssen wir die Geschwindigkeit auf ein erträgliches Mass senken, damit der Schaden nicht so gross ist.*

Rolf Steiner ist Verkehrsplaner und Mitinhaber des Büros Verkehrsteiner AG. Seine beiden Steckpferde sind partizipative Prozesse und Videoanalysen. An der umverkehR-Veranstaltung «Die Strassen den Menschen – Begegnungszonen einfordern!» von Mittwoch, 28. März 2018, 18.30 Uhr im Volkshaus Zürich erklärt Steiner, wie Menschen die Strasse zurückerobern und mehr Begegnungszonen einführen können (siehe Agenda auf der Rückseite).



Bild: Fussverkehr Schweiz

**Begegnungszonen müssen nicht grün sein  
– wie hier in der Stadtlounge St. Gallen.**

# Grüne Gentrifizierung?

In Zürich, wie in anderen Städten, hat es zu wenig günstigen Wohnraum. Dies ist kein neues Phänomen. Wohnungskrisen gehören zur kapitalistischen Stadt wie der Kater zum Rausch. Neu hingegen ist, dass die Allianz von umwelt- und wohnungspolitischen Organisationen brüchig geworden ist. **Philippe Koch**

Ein Blick zurück: Die Achtzigerjahre sind sowohl Epoche der Spekulation mit städtischem Boden als auch des politischen Widerstands dagegen und des Experimentierens mit alternativen Wohnformen. So rufen gegen Ende des Jahrzehnts Aktivistinnen und Aktivisten zum Widerstand gegen ebenjene «Speckis» auf. Ab März 1989 werden mehrmals pro Monat Demos gegen die Spekulation organisiert. Vor allem in den warmen Monaten zählten damals auch Velodemonstrationen zum Aktionsrepertoire. Wohnungskampf und der Einsatz für eine lebenswerte Stadt gingen Hand in Hand. Diese Selbstverständlichkeit ist gegenwärtig keine mehr.

## Stadt nicht dem Auto opfern

Noch vor wenigen Jahren wurden verkehrspolitische Massnahmen wie etwa Spurabbau, Temporeduktion oder Verbesserung der Infrastruktur für Velofahrerinnen und Fussgänger einhellig von linker politischer Seite begrüsst. Die Stadt sollte nicht dem Auto geopfert werden. Die Stadt zerschneidende Verkehrsinfrastrukturen sollten rückgebaut oder zumindest verträglich für das Quartier umgestaltet werden. Es bestand Konsens, dass Bewohne-

rinnen und Bewohner vor Lärm, Abgasen und physischer Präsenz des motorisierten Verkehrs geschützt werden müssten. Dieser Einsatz war vielerorts erfolgreich. Der Stadtraum ist für die Bewohner, für Fussgängerinnen und Velofahrer allenthalben weniger abschreckend und schädlich als vor 30 Jahren. Die Lärmbelastung, der Gestank, die Unfälle haben abgenommen. Dies ist eine gute Entwicklung.

Doch vermehrt wird diese Entwicklung selbst von linker Seite kritisch hinterfragt. Velos, Stadtgärten, autofreie Plätze, gut gestaltete Grün- und Freiflächen gelten vielen als schädliche Aufwertung des Stadtraums, weil, so die Argumentation, durch die höhere Qualität des öffentlichen Raums die Nachfrage nach Wohnraum in diesen Gebieten steigt. Immobilienbesitzer werden versuchen, aus dieser zusätzlichen Nachfrage Profit zu schlagen und ihre Gebäude zu sanieren oder zu ersetzen, um anschliessend die Mieten zu erhöhen. Die Folgen sind wenig überraschend: Diejenigen, die sich die neuen Mieten nicht mehr leisten können, müssen wegziehen. Familien und Einzelpersonen mit höheren Einkommen werden den Wohnraum übernehmen. Dieser Prozess

heisst Gentrifizierung. Und dieser Prozess findet statt, nicht nur in Zürich, sondern in zahlreichen Städten überall auf der Welt.

## Gentrifizierung verhindern ...

Pointiert wird dieser Zusammenhang etwa im wohnpolitischen Kampf der Organisation Causa Justa / Just Cause in der Region San Francisco aufgezeigt (siehe Illustration rechts). Der Velo-Hipster – man beachte den tätowierten Schriftzug «Bike Life» auf den Fingern – verkauft sein Haus dem Spekulanten, der die gesamte politische Elite in seiner Tasche weiss. Die Folge dieses Deals zwischen Investor und Velofahrer ist die Vertreibung der Bewohnerinnen und Bewohner.

In der Stadt Zürich wird dieser Zusammenhang vor allem im Hinblick auf den Rosengartentunnel und im Rückblick auf die Umgestaltung der Weststrasse deutlich. In zahlreichen Gesprächen, die ich in den letzten Monaten geführt habe, wurde kritisch hinterfragt, ob es tatsächlich legitim sei, Strassenräume aufzuwerten, wenn soziale Verdrängung die Konsequenz ist. Ähnlich, wenn auch durchwegs positiv konnotiert, tönt es aus jenen Kreisen, die die Wohnungskrise mit rein marktwirtschaftlichen Instrumenten lösen wollen. Unattraktive Wohnungen, sprich Wohnungen mit starker Lärmbelastung, wenig Sonne, kleinen Zimmern und engen Hof-situationen, sollen gebaut werden dürfen, um den Bestand an günstigem Wohnraum auszuweiten. Soll also der Kampf für mehr Lebensqualität in Städten zurückgestellt werden, um mehr günstigen Wohnraum zu schaffen?

## ... durch gezielte Abwertung?

Dieser Argumentation gilt es entschieden entgegenzutreten. Die Abwertung von Stadträumen oder die gezielte Förderung von Wohnraum an emissionsbelasteten Orten sind zynische Instrumente zur Förderung von billigem Wohnraum, die zudem an der Lösung vorbeiziehen. Die politische Vision ist und bleibt, die Stadt allen zu-



**Velodemo «gegen Speckis»  
(Zürich, 17.06.1989)**

gänglich zu machen. Hierfür braucht es gute, aber bezahlbare Wohnungen und lebenswerte öffentliche Räume. Denn tiefe Mieten haben nicht zwingend zur Folge, dass die Kosten des Wohnens tief sind. Billige Wohnungsmieten sind an der Rosengartenstrasse und waren an der Weststrasse nur zum Preis von Lärm, Abgas, Gestank und eingeschränkter Bewegungsfreiheit zu haben. Die Kosten für die Bewohner sind weitaus grösser, als die Miete suggeriert, auch wenn sie nicht bei der Vermieterin direkt und selten monetär beglichen werden.

Die linke Argumentation gegen verkehrsberuhigende Massnahmen hält einer genauen Prüfung nicht stand. Zwar ist es tatsächlich so, dass Bodenpreise als Folge von Aufwertungsmassnahmen steigen. Doch auch in qualitativ schlechten Wohnlagen können Immobilienbesitzer gute Gewinne erzielen: Die nötigen laufenden Investitionen sind tief und die Gebäude auch nach der Abschreibungszeit immer noch vermietbar, sodass auch bei tiefer Miete grosse Gewinne erzielt werden können.

### Wohnungsangebot nicht mit Verkehrspolitik steuern

Die in Kauf genommene schleichende Abwertung des Stadtraums kennt nur Verlierer. Eventuell steigt zwar das Mietniveau langsamer, doch dafür nimmt die Lebensqualität ab, und der Stadtraum wird weniger zugänglich. Sprich: Der «reale» Mietzins nimmt stärker zu als der nominelle. Was tun in diesem Dilemma? Klar ist, dass die Wohnungsfrage nicht mit Verkehrsmassnahmen gelöst werden kann. Vielmehr muss der Nutzwert des Wohnens Richtschnur der Stadtpolitik sein und nicht der Tauschwert von Wohngebäuden. Dies ist nur möglich, wenn der Boden und das Wohnangebot dem an Gewinn orientierten Markt entzogen werden. Die wohnpolitische Strategie der Stadt Zürich besteht seit Jahrzehnten darin, einerseits Bauträger zu unterstützen, die nicht gewinnorientiert sind und Woh-

nungen in Kostenmiete anbieten können, und andererseits selber Wohnungen zu erstellen, um diese ebenfalls unterhalb der Marktmiete zugänglich zu machen. Diese Strategie war und ist erfolgreich. Doch die Zukunft sieht nicht rosig aus: Der Stadt geht das unbebaute Land aus, und die Erneuerung des Bestands hat immer Mietzinserhöhungen zur Folge, unabhängig davon, ob die Wohnung Rendite abwerfen muss oder nicht. Zukünftig soll

der Mehrwertausgleich ein wichtiges Instrument sein, um günstigen Wohnraum zu erhalten und sogar auszubauen. Dabei ist es wichtig, nicht nur den Mehrwert abzuschöpfen, der aufgrund von Zonenänderungen geschaffen wird, sondern auch jenen Wertzuwachs, der aufgrund von öffentlichen Massnahmen wie Verkehrsberuhigung, Verbesserung von öffentlichen Räumen oder Schaffung von Grünräumen erzielt wird.



Illustration: Causa Justa / Just Cause

Der Velo-Hipster (als unheilige Allianz von Velofahrer und Hauseigentümer) verschachert günstigen Wohnraum an den Immobilienspekulanten.

## Was hat alles Platz auf einem Parkplatz?

*pk* Das finnische Architekturbüro Casagrande Laboratory denkt ähnlich wie umverkehR und wie viele Städterinnen und Städter überall auf der Welt. Auf der Suche nach Platz in der Stadt für neuen Wohnraum wurde das Büro schnell fündig. «Überall hat es Parkplätze. Dieses Gerede über einen Mangel an Bauland in Städten ist Nonsens. Es gibt genug Platz, aber er steht nur den Autos zur Verfügung.» Nun hat das Architekturbüro ein Haus konstruiert, das über Nacht auf einem Parkplatz aufgebaut werden kann. Und der Preis entspricht etwa demjenigen eines Mittelklasseautos. Selbst wenn, wie gemunkelt wird, die Normgrösse für Parkplätze vergrössert werden sollte (ja, das ist geplant – kein Scherz!), können wir dem nun etwas Positives abgewinnen: Auch die Kleinsthäuser verfügen dann, nachdem wir uns die Parkplätze angeeignet haben, über mehr Platz.



## Oh Beton!

*pk* «Beton statt Grips» betitelt «Die Zeit» im Januar 2018 einen Artikel über die Verkehrsinfrastrukturpolitik der Schweiz. Journalist Matthias Daum zeigt sich darin erstaunt, dass sich nicht einmal «die Ökos» gegen die Betonpolitik wehren: «Das Volk habe gesprochen, heisst es beim VCS, das sei zu respektieren.» Mit umverkehR hat er nicht gesprochen, dies nur nebenbei. Die halbe Welt spricht von Smart Cities, selbstfahrenden Autos, Mobility-Pricing und Big Data, um den Verkehr effizienter zu gestalten. Auch in der Schweiz werden landauf, landab dahin gehende Konzepte geschrieben. Wieso überhaupt? Am Ende des Entscheidungsprozesses steht doch immer der kleinste gemeinsame Nenner, und der lautet stets: Beton, und im städtischen Kontext Beton plus Tram. In der Schweiz wird kein Loch nicht gebuddelt, keine Brücke nicht konstruiert, um des Verkehrs nicht Herr zu werden. Selber arbeitet man ja manchmal mit Menschen, die sagen, evidenzbasiert solle die Politik sein. Genau: evidenzbasiert. Es gibt wohl keine verkehrspolitische Massnahme, die hinsichtlich Wirkung so nicht uneindeutig ist wie Infrastrukturen bauen: Es gibt nie weniger Verkehr. Die Mobilität, notabene, bleibt seit hundert Jahren konstant. Nur der Verkehr wächst und wächst – im Gleichschritt mit den Gehältern der Manager von Baufirmen, Postauto, SBB und wie sie alle heissen.

## Autozertrümmern I

*hpk&dc* Super Tradition aus der NHL (National Hockey League, USA): Fans zahlen, um ein Auto zu zerdeppern. Was wäre es Ihnen wert, mit Hammer, Axt, Trennscheibe und Schweißbrenner ein Auto zu bearbeiten? Bitte bedenken Sie: Das wären Stressabbau und Verkehrshalbierung in einem!



## Autozertrümmern II

*hpk&dc* Wer zum Autozertrümmern auf einen CO<sub>2</sub>-intensiven Flug in die USA verzichten will, dem wollen wir nicht vorenthalten, dass Autozertrümmern auch in der Schweiz in Mode kommt (das ist wirklich wahr: [www.autozertruemmern.ch](http://www.autozertruemmern.ch)). Nach absolvierter Übung – Prüfung inklusive – sind Sie dann befugt, jedem auf dem Trottoir parkierten Auto den Garas zu machen (ist leider nicht ganz wahr). Das schafft nicht nur Platz, sondern ist, von der seelischen Befriedigung mal ganz abgesehen, dank körperlicher Aktivität mindestens so gesund wie Gehen oder Velofahren.

# Am autofreundlichsten: Basel und Zürich

Lange Zeit galten Schweizer Städte als Musterschüler in Sachen umweltfreundlicher Mobilität. Diese Zeiten sind vorbei, wie zwei weltweit durchgeführte Rankings aus dem letzten Jahr zeigen. [Christian Harb](#)

1984 lancierte Basel das Umwelt-Abo. Damit konnte man alle öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) zu einem stark vergünstigten Preis nutzen. Drei Jahre später wurde mit der Gründung des Tarifverbundes die Gültigkeit des Umwelt-Abos auf die ganze Nordwestschweiz ausgedehnt. Europaweit eine Pioniertat. Auch für Zürich interessierten sich in den Achtzigerjahren ausländische Verkehrsexpertinnen und -experten. Denn hier gab der von der Autolobby als «Schwellen-Ruedi» bezeichnete Stadtrat Rudolf Aeschbacher (EVP) Vollgas, indem er die Trams gegenüber dem Autoverkehr an Lichtsignalanlagen priorisierte.

## Autoverkehr: günstig und staufrei

Inzwischen brillieren Schweizer Städte jedoch bei den autofreundlichen Rahmenbedingungen – allen Unkenrufen der Autolobby zum Trotz. Dies zeigt eine Studie des grössten Autoteilehändlers Deutschlands ([www.kfzteile24.de/best-and-worst-cities-to-drive-usd](http://www.kfzteile24.de/best-and-worst-cities-to-drive-usd)). Dabei klassieren sich Zürich und Basel hinter Düsseldorf auf den Plätzen 2 und 3, berücksichtigt man die 52 europäischen Städte dieser Studie. Bern und Genf platzieren sich mit den

Rängen 7 und 14 im vorderen Mittelfeld. Die Automobilistinnen und Automobilisten profitieren in der Schweiz von einer hohen Qualität des Strassennetzes, tiefen Benzinkosten, moderaten Parkhausgebühren und vergleichsweise wenig Staus – Bern ist sogar die Stadt mit den wenigsten Stautunden. Bei der Verkehrssicherheit sind Basel, Genf und Bern Spitzenreiter und beim geringen Aggressionspotenzial im Strassenverkehr, der sauberen Luft und dem guten ÖV-Angebot schneiden alle Schweizer Städte gut ab – Luft- und ÖV-Qualität sind offenbar auch für Autofahrerinnen und -fahrer erstrebenswert genug, sodass sie in die Untersuchung mit einbezogen wurden.

## Emissionsfreies Oslo

Das Centre for Economics & Business Research in London untersuchte 2017, wie weit in 35 Städten die Umsetzung eines komplett emissionsfreien Verkehrs erreicht werden könne (Urban Mobility Index). Als einzige Schweizer Stadt dieser Untersuchung belegt Zürich hinter Oslo, London, Amsterdam, Kopenhagen und Paris den sechsten Rang. Zürich nimmt zwar beim Kriterium «Status quo»

dank dem gut ausgebauten öffentlichen Verkehr die klare Spitzenposition ein. Bei den Kriterien «Conditions for change» und «Preparedness for future» schneidet es jedoch nur mittelmässig ab. So wurden beispielsweise die Pläne der Stadt, Nullemissionszonen einzuführen, vom Kanton torpediert. Ausserdem fehlt es an nationalen Vorgaben, die umweltfreundliche Mobilität zu fördern. Ganz anders Norwegen, wo bis Ende 2018 insgesamt 50'000 emissionsfreie Autos zirkulieren sollen. Entsprechend werden vom Staat die Massnahmen der Hauptstadt Oslo unterstützt. Hier wird die Elektromobilität schon seit zehn Jahren gezielt gefördert, etwa mit einem dichten Netz an Ladestationen oder der Freigabe von Busspuren. Es sollen 60 Kilometer neue Velowege erstellt und Autos sollen im Zentrum längerfristig sogar verboten werden. Inwieweit Oslo nicht nur mit begrüssenswerten Zielen, sondern auch mit deren konsequenter Umsetzung brilliert, wird sich in Kürze zeigen. Auf jeden Fall herrscht dort momentan ein Drive in Richtung umweltfreundlicher Mobilität, wie er in der Schweiz bei der Umsetzung der Städte-Initiativen nur gewünscht werden kann.



In den Städten, die als am wenigsten attraktiv für Autos gelten, hat es vor allem von einem zuviel: Autos – paradox, logisch, selber schuld.

# Lärm macht krank!

Während jede sechste Person in der Nacht von Verkehrslärm gestört wird, verschlafen die Behörden die Umsetzung der Lärmschutzverordnung seit sage und schreibe 30 Jahren. Damit muss endlich Schluss sein! Die Lösung des Problems heisst Verkehrs- und Temporeduktion. **Silas Hobi**

In den meisten Hausordnungen steht geschrieben, dass nach 22 Uhr nicht mehr gewaschen oder geduscht werden darf. Der Lärm des Wassers, das durch die Leitungen rauscht, könnte die Nachbarn stören. Unter dem eigenen Dach ist Rücksicht auf andere zu nehmen. Dies gilt aber andernorts nicht, insbesondere nicht für den Autoverkehr. Über eine Million Menschen sind in der Schweiz übermässigem Strassenlärm ausgesetzt.

## Autoverkehr ist DAS Lärmproblem

Die negativen Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit sind erforscht, belegt und hinlänglich bekannt. Kürzlich publizierte Ergebnisse zeigen klar, dass Verkehrslärm das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen erhöht. Lärm macht auch dann krank, wenn er im Alltag nicht als Belästigung wahrgenommen wird. Bereits 2011 schätzte die Weltgesundheitsorganisation (WHO), dass die Schweizer Bevölkerung jedes Jahr rund 46'000 Lebensjahre verliert, die ohne Verkehrslärm bei einwandfreier Gesundheit hätten

gelebt werden können. Dies führt zu geschätzten jährlichen Gesundheitskosten von rund 1,9 Milliarden Franken. Neue Erkenntnisse belegen, dass der Schaden sogar noch höher ist als bisher angenommen.

Jede sechste Person wird in der Nacht von Verkehrslärm gestört. Trotzdem verschlafen die Behörden eine gesetzeskonforme Umsetzung der Lärmschutzverordnung seit 30 Jahren. Nachdem die Frist bereits 2002 verlängert wurde, hoffen die Betroffenen voraussichtlich wohl vergeblich auf Lärmschutz bis Ende März 2018. Die meisten Gemeinden, Städte und Kantone sind noch immer stark im Verzug. Das könnte sie bald teuer zu stehen kommen, wenn Hausbesitzer wegen Wertminderung aufgrund von Lärm klagen können.

## Lösung: Verkehrs- und Temporeduktion

Die Lösung des Problems heisst Verkehrs- und Temporeduktion. Mit kostengünstigen Anpassungen der Signalisa-

tion kann ein Grossteil der Betroffenen wirkungsvoll geschützt werden. Die Autolobby kämpft gegen entsprechende Massnahmen aber im ganzen Land bis vor das Bundesgericht. Es wird alles daran gesetzt, dass Einzelpersonen mit ohrenbetäubendem Lärm durch den Siedlungsraum brausen dürfen. Gesundheitsschäden werden in Kauf genommen.

## Nachts die Fenster schliessen?

Kürzlich schrieb ein Journalist der «NZZ» lapidar, dass Fenster ja nicht geöffnet werden müssten. Der autofreundliche bürgerliche Filz beeinträchtigt die Gesundheit ganzer Wohnquartiere durch das schädliche Rauschen der Verkehrsflut. Wie sehr wünschte man sich stattdessen, durch das ruhige Geplätscher in der Wasserleitung gestört zu werden! Wer immer mehr Menschen auf begrenztem Raum transportieren will, setzt auf den platzsparenden ÖV, den Fuss- und den Veloverkehr. Dass eine zwei Tonnen schwere Metallbox für den Transport einer Person unsinnig ist, müsste doch längst auch in den Köpfen der Autoverbände angekommen sein. Verkehrsdozierungen, Temporeduktionen und die Priorisierung des ÖV führen dazu, dass der Strassenverkehr nicht kollabiert, sondern störungsfrei abgewickelt werden kann. Davon profitieren in erster Linie diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind.

## Motorengeheul und Autolawinen

Warum akzeptieren wir als Gesellschaft, dass spätpubertierende Halbstarke mit heulendem Motor ganze Wohnblöcke aus dem Schlaf reissen? Warum lassen wir Autolawinen mitten durch Wohnquartiere donnern? Damit muss endlich Schluss sein. Die Stadt muss wieder attraktiver für Menschen werden. Verkehrs- und Temporeduktion ermöglichen nicht nur einen ruhigen Schlaf in der Nacht, sondern auch mehr Sicherheit auf den Strassen.



Übergabe von 2000 Unterschriften an den Zürcher Stadtrat Richard Wolff: für Tempo 30 auf Strassenabschnitten, an denen die Lärmgrenzwerte überschritten werden.



Noch im Jahr 1922 entschied das aargauische Obergericht, «dass ein Fussgänger auf der Strasse vollständig frei ist, wo er gehen will, dass ferner nicht nur normalhörige, sondern auch schwerhörige Personen, ja sogar Taubstumme und Leute mit «sehr schweren Holzschuhen» die Strasse begehen dürfen. Denn sie gefährden andere nicht; das Gefahrsmoment aber schafft das Automobil, das mit bedeutend grösserer Schnelligkeit als der Fussgänger sich fortbewegt».

## Fokus

### «Die Strassen den Menschen – Begegnungszonen einfordern!»

In Wohnquartieren mit Begegnungszonen können Kinder sicher auf der Strassenfläche spielen. Möchten Sie in Ihrer Quartierstrasse eine Begegnungszone realisieren? Dann kommen Sie an unsere Informationsveranstaltung (siehe Agenda). Die Referenten Rolf Steiner und Pascal Regli berichten und geben Tipps.

Im Anschluss findet die **umverkehR-Generalversammlung** statt. Die Traktanden sind: Genehmigung Protokoll, Rechenschaftsbericht, Rückblick 2017, Rechnung 2017, Ausblick 2018, Budget 2018, Wahlen und Verdankungen, Varia.

## Agenda

### Mi, 28. März, 18.30–19.30 Uhr «Die Strassen den Menschen – Begegnungszonen einfordern!»

Informationsveranstaltung zur Initiierung von Begegnungszonen mit den Referenten Rolf Steiner (Verkehrsteiner AG Bern, lic. phil. nat. Geograf, Verkehrsplaner SVI/VSS/FSU) und Pascal Regli (Projektleiter, Verkehrsplaner SVI, dipl. Geograf), Volkshaus, Gelber Saal, Stauffacherstrasse 60, 8004 Zürich. Alle Interessierten sind willkommen – Anmeldung: [dcostantino@umverkehr.ch](mailto:dcostantino@umverkehr.ch). <http://www.umverkehr.ch/event/2018-03-28-die-strassen-den-menschen-begegnungszonen-einfordern>

### Mi, 28. März, 19.30–20.30 Uhr umverkehR-GV

Selber Ort wie Informationsveranstaltung, Traktanden siehe Fokus (oben). Anmeldung bis 25. März: [info@umverkehr.ch](mailto:info@umverkehr.ch). <http://www.umverkehr.ch/event/2018-03-28-umverkehr-gv-2018>

**umverkehR**  
**Zukunft inkl.**