Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 29 (2016)
Heft: 3

Artikel: Zwölf Gebote für vernünftigen Verkehr
Autor: Germann, Willy
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-632865

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Zwölf Gebote für vernünftigen Verkehr

Der Verkehr schwillt an, der Raum nicht. Den Städten wachsen die Verkehrsprobleme über den Kopf. Ein bürgerlicher Verkehrspolitiker ruft: «Genug!»

Text:
Willy Germann
Foto:
Tres Camenzind

Nichts und niemand übernutzt den öffentlichen Raum so wie die Autos. Sie sind Raumfresser, einerlei, ob selbstfahrend, ob fossil oder elektrisch angetrieben. Trotzdem zelebrieren bürgerliche Politiker eine Quadratur des Kreises: die freie Fahrt zu jeder Zeit an fast jeden Ort. Vor fünfzig Jahren mag das noch vernünftig getönt haben und möglich gewesen sein. Damals, als die Bevölkerungs- und Zupendlerzahlen sowie der Motorisierungsgrad viel tiefer waren. Damals, als die Freiheit der Auto-Mobilen höchstens an die Grenzen geplagter Anwohner stiess, aber kaum an die Grenzen des Raums. Und so konnten perfektionistische Macher den Verkehrsraum ungehindert aufplustern bis heute, wo er einen Drittel der Siedlungsfläche aufgefressen hat. Heute aber bestimmt der beschränkte Raum das Verkehrsaufkommen. In urbanen Gebieten müsste längst das Paradigma gewechselt haben: Die Grünphasen der Verkehrslenkung sollen nicht möglichst viele Fahrzeuge passieren lassen, sondern möglichst viele Menschen. Also zuerst Trams und Busse, dann Fussgänger und Velofahrer. Beim motorisierten Verkehr soll der Gewerbe- und Nutzverkehr privilegiert werden. Denn die freie Fahrt für alle ist der grösste Feind des Gewerbeverkehrs. Doch die bürgerlichen Politiker in Parteien und Verbänden stellen nicht einmal unsinnigste Autofahrten in Frage, beispielsweise den elterlichen Taxidienst zur Schule, die Autofahrt zum nächsten Fitnesszentrum oder die massenhafte Autofahrt zum Swiss Green Economy Symposium in Winterthur.

Verkehr vermeiden, nicht bewältigen

Liberale Politiker machen auf verkehrspolitischen Konsens und wollen Autos, Velos und ÖV nicht gegeneinander ausspielen. Ganz nach dem Motto: Gibst du mir die Parkplätze, gebe ich dir die Velounterführung. Doch der Raum geht bei diesem Kuhhandel vergessen. Die Verkehrspolitik verspricht, die Staus mit neuen Strassen zu beheben, aus Platzgründen mit Tunnels. Und sie übersieht dabei, dass nicht die Strecke leistungsbestimmend ist, sondern das nächste Lichtsignal. Man spricht aber in der Verkehrspolitik nur davon, die Verkehrslawine zu bewältigen statt zu vermeiden. Jeder Bergler weiss, dass sich eine Lawine nie bewältigen, vielleicht aber vermeiden lässt. Beim Verkehr wären kräftige marktwirtschaftliche Massnahmen und eine raumsparende Siedlungsentwicklung die Lawinenverbauungen. Raumfressender Verkehr ist zu billig. Und statt zu mischen, trennen die Zonenordnungen. Verkrustete Bauordnungen und ängstlicher Städtebau bremsen die Verdichtung. Und so schwellen die Verkehrsströme unvermindert an und werden komplexer.

Politiker haben Angst und sind überfordert

Im eidgenössischen Parlament werden die urbanen Verkehrsprobleme unter den Teppich gewischt. Bei Lenkungsmassnahmen streitet das Parlament um Rappen statt über berechenbare Franken. Verkehr nimmt kaum ein Nationalrat und kaum eine Ständerätin als Raumproblem wahr. Oder war vor den letzten Wahlen etwas über raumschonenden Verkehr zu hören? Über teure Verlustzeiten von Trams und Bussen? Auch Kandidaten der linken und grünen Parteien schweigen zu diesem Thema. Und jeder bürgerliche Politiker fürchtet sich davor, sich an der Verkehrspolitik die Finger zu verbrennen. Denn das Auto ist für zu viele Menschen auch mobiles Freiheitshüsli, Prestigeobjekt, Emanzipationsvehikel und Mittel zur gesellschaftlichen Teilhabe. Viele Politiker fürchten zudem die Komplexität der Verkehrspolitik. Denn Verkehrspolitik ist immer auch Raum- und Energiepolitik, Gesellschafts- und Aussenpolitik. Die Parteien versorgen diese Politiken fein säuberlich in Denk- und Handlungsschubladen. Bei der Energiewende denkt man an den Atomausstieg, nie an den Ausstieg von vermeidbarem Verkehr. Man spricht über den freien Personenverkehr, denkt aber nie an den umweltfeindlichen, raumfressenden freien Warenverkehr der EU. Man streitet über das Wieviel von ÖV-Ausbauten und Strassenbauten. Dass Bahn und Tram beim Transport von Menschenmassen am wenigsten Raum verschleissen, ist in einigen Politikerhirnen aber nie angekommen. Ob links oder rechts: Kaum jemand wagt, auf Einschränkung zu pochen. Es geht aber nur so: Suffizienz vor Beton.

Zwölf Vorschläge zur Vernunft

Ich – ein langjähriger bürgerlicher Politiker in Gemeinde und Kanton – schlage zwölf Massnahmen vor: 1. Zwei sich ergänzende Planungsinstrumente haben die grösste Wirkung für sparsamen Autoverkehr: eine restriktive →

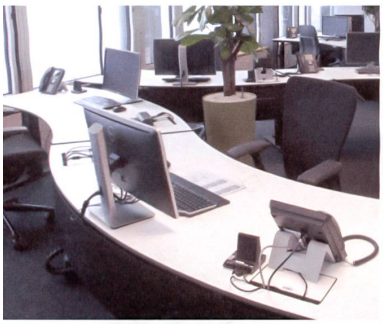
Verstopfte Städte, und «kaum jemand wagt, auf Einschränkung zu pochen», sagt Willy Germann, bürgerlicher Verkehrspolitiker.

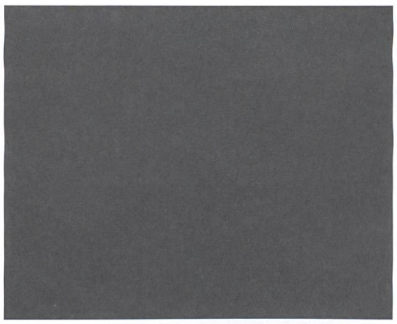
Willy Germann (CVP) befasste sich während mehr als dreissig Jahren als Winterthurer Gemeinderat und Zürcher Kantonsrat intensiv mit Fragen des Raums und des Verkehrs.

→ Parkraumpolitik und die Dosierung des Autoverkehrs. Die Gleichung ist einfach: je mehr Parkplätze an Zielorten, desto mehr Verkehr, desto mehr Dosierungsbedarf.
2. Die Behörden fördern unkomplizierte Umnutzungen von Parkraum. Die Gier nach Parkplätzen lässt nach, wenn die Zu- und Wegfahrten unattraktiv langsam werden. Dazu gehört auch: Die Kapazität des öffentlichen Raums bestimmt den Parkraum. Ein ‹Parkplatzhandel› unter Arealen oder Zonen soll eingerichtet werden.
3. Bauordnungen verlangen keine Pflichtparkplätze mehr. Neubauten mit Velo- statt mit Autoparkraum erhalten einen Bonus. Die Grundeigentümer nehmen Nutzungseinschränkungen in Kauf, sie können hohe Kosten sparen.
4. In der Abendspitze werden Ausfahrten aus Parkhäusern und Arealen dosiert: Stau in den öffentlichen und privaten Parkhäusern statt fünf Minuten später auf der überlasteten Bus- oder Tramachse.
5. Grössere Einmündungen in diese ÖV-Korridore erhalten in den Stosszeiten kürzere Grünphasen. Damit der Veloverkehr bevorzugt wird, erhalten diese Einmündungen ‹Velosäcke› vor den wartenden Autos.
6. In der Morgenspitze werden Zufahrten in urbane Gebiete dosiert. Eine Voraussetzung dafür sind Stauräume ausserhalb der Städte.
7. Eine Gewerbevignette privilegiert den Nutz- und Gewerbeverkehr. Er kann auf Autobahnen exklusiv die äusserste Überholspur nutzen. Bei Dosieranlagen sind für ihn die Busspuren und in den Quartieren Einbahnstrassen offen. Er wird beim Parkieren bevorzugt.
8. Das regionale Verkehrsmanagement informiert ausserhalb des Siedlungsgebietes auf elektronischen Anzeigen über Staus, P+R-Anlagen und die nächsten Bahn- und Busverbindungen.
9. Die Behörden fördern und privilegieren Fahrgemeinschaften. Und sie schaffen dezentrale Umsteigeplätze.
10. Die Gleichung ‹mehr Dichte = mehr Verkehr› gilt nicht mehr. In der Siedlungsplanung und bei grösseren Projekten hat die Vermeidung von Autoverkehr oberste Priorität.
11. Die Menschen aller Schichten werden auf ihre zu grossen Fussspuren im Raum aufmerksam gemacht. Sie werden nicht bloss für Tabakabstinenz und Safer Sex sensibilisiert, sondern für verantwortungsbewusstes Verkehrsverhalten. Mehr Bewegung in Hirn und Beinen.
12. Vernünftiges Verhalten von Firmen wird gewürdigt und belohnt: Firmen, die auf Mischnutzung, aufs Velo, das Poolfahren und das GA setzen, erhalten Wertschätzung – und Geld. Und Firmen, die aufs Auto setzen, bezahlen dafür dieses Geld. ●

Kollaps? Alles im Griff!
Fachleute für Verkehr und Strasse treffen sich am 9. und 10. März in Luzern zum Verbandskongress ‹Agglomerationsverkehr. Wie verhindern wir den Kollaps?›. Der Kongress ist ein Aufgalopp der Verkehrspolitik und der sie tragenden Automobilverbände, Strassenbaufirmen und Ämter in Bund und Kantonen. Er ist eine Auslegeordnung der Zwänge und Wünsche in Raum- und Verkehrspolitik. Gewiss, auch Querdenker wie der Fussgänger Christian Thomas werden reden. Das Fragezeichen im Untertitel aber stellt das Programm nicht infrage, denn wir haben ja alles im Griff. Hochparterre wird die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit Willy Germanns ‹12 Geboten für die Vernunft in der Verkehrspolitik› begrüssen.

HAWORTH®





WIR STEHEN FÜR SONDERLÖSUNGEN.

«FÜR HAWORTH SIND KUNDENWÜNSCHE DIE TÄGLICHE HERAUSFORDERUNG.»

Erwin Staffelbach, Projektleiter Sonderlösungen Haworth Schweiz AG

«Die eigene Manufaktur ist ein Garant dafür, dass auf spezielle Kundenwünsche eingegangen und diese auch kreativ umgesetzt werden können. Dabei stammt alles aus einer Hand, d.h. von der Beratung, Planung, Produktion bis zur Montage. Unter Sonderanfertigungen verstehen wir Unikate, die einzigartige und unverwechselbare Akzente setzen.»

HAWORTH SCHWEIZ – BÜROMÖBEL MADE IN SWITZERLAND SEIT 1898

Haworth Schweiz AG, Badstrasse 5, 5737 Menziken, Tel. 062 765 51 51 | Showroom Airgate, Thurgauerstrasse 40, 8050 Zürich, Tel. 044 497 50 00 | www.haworth.ch