

Platz da!

Die Nachteile unserer autofixierten Städteplanung sind längst bekannt. Doch lange änderte sich – nichts. Dank Klimajugend und umsichtiger Verkehrsplanung kommt endlich mehr Schwung in die Neuverteilung des öffentlichen Raums.



Kurz vor Weihnachten setzten Mitglieder des Klimastreiks Schweiz nochmals zum Twittersturm an. Der Grund: Der Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) hatte vorgeschlagen, die Parkplätze wegen der vielen grösser dimensionierten Autos zu verbreitern: von 2,35 auf 2,5 Meter. Einer der zahlreichen Retweeter schrieb: «Mich faszinieren Filme aus dem frühen 20. Jahrhundert: auf der Strasse gehen Menschen, keine markierten Übergänge nötig, Autos fahren langsam und respektvoll. Die Zukunft liegt in der Vergangenheit.»

Die ersten Automobile waren unpopulär: Weil sie Platz brauchten und Lärm und Staub machten. Dennoch setzte nach dem Zweiten Weltkrieg die grosse Massenmotorisierung ein. 2020 zählte man in der Schweiz 4,7 Millionen Personewagen, mehr als einer pro zwei Einwohner. Dabei besitzt fast die Hälfte der heute in einer Stadt lebenden Menschen kein Auto. Ein Drittel des CO₂-Ausstosses geht aufs Konto des Verkehrs (Flugverkehr nicht mitgerechnet) – den Grossteil (73 %) davon verursachen Personewagen. Und auch der Platz, den Autos beanspruchen, mindert unsere Lebensqualität; zudem erhitzen die vielen asphaltierten Flächen unsere Städte. Das Platz- und Hitzeproblem werden auch Elektromobile nicht lösen.

Vortritt für flächeneffiziente Verkehrsmittel

Ein heutiger Parkplatz misst zwölf Quadratmeter und ist damit grösser als viele Kinderzimmer. Im Vergleich dazu braucht das Tram bei Stillstand lediglich 2,8 Quadratmeter pro Person. Unschlagbar ist der Raumbedarf einer Fussgängerin oder eines Velofahrers: circa ein Quadratmeter bei Stillstand und sechs Quadratmeter bei Fahrt mit Tempo 30.

Der Verkehrsforscher Hermann Knoflacher führte mit seinem Gehmobil bereits in den 1970er-Jahren den absurden Platzbedarf eines Autos vor. Mit Erfolg: Sein Konzept – Vorfahrt für effiziente Verkehrsmittel sowie Marktpreise für Parkplätze – wurde in Wien, Innsbruck und anderen Städten teilweise umgesetzt.

In den letzten Jahren hat die Neuverteilung des Strassenraums auch in anderen Städten Fahrt aufgenommen. In Paris ist die Nutzung von Autos seit 1940 erst-

Bereits in den 1970ern zeigte der Verkehrsforscher Hermann Knoflacher mit seinem «Gehzeug» den absurden Platzverbrauch von Autos auf.



Foto: Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien

mals zurückgegangen, nachdem ab 2014 ein Seine-Ufer für Autos gesperrt und der Bau von Velowegen priorisiert wurde. Dahinter steht die Bürgermeisterin Anne Hidalgo, die sich für die «Ville du ¼ h» einsetzt: Jede Pariserin, jeder Pariser soll alles, was sie oder er im Alltag braucht, innert 15 Minuten erreichen. Dafür sollen künftig die grössten Verkehrswege für den motorisierten Verkehr gesperrt und stattdessen mit sicheren Velowegen ausgestattet werden. E-Lastkarren und E-Lastenräder übernehmen den Transport von Gütern. 60 000 Parkplätze (72 %) sollen aufgehoben werden für Fussgängerzonen, Grünflächen und Spielplätze.

Für alle Nutzergruppen planen

Hierzulande gilt die frühere SP-Nationalrätin und heutige Berner Verkehrsdirktorin Ursula Wyss als Vorreiterin einer neuen städtischen Verkehrspolitik. Was ist ihr Rezept? «Je enger es ist, desto mehr spricht für flächeneffiziente Verkehrsmittel wie zu Fuss gehen, ÖV und das Velo», sagte sie in einem Interview zum «Beobachter». Essenziell für die Sicherheit seien abgetrennte Velowege. Dafür müssen in Bern mittelfristig die Hälfte der öffentlichen Parkplätze aufgehoben werden. Auch in Zürich überlegt die rot-grüne Regierung, den historischen Parkplatzkompromiss aus den Neunzigerjahren umzustossen. Daran führt wohl kein Weg vorbei, wenn die Stadt die siegreiche Volksinitiative «Sichere Velowege jetzt!» von Herbst 2020 umsetzen will.

Ist es ein Zufall, dass mit Ursula Wyss in Bern, Karin Rykart in Zürich und Anne Hidalgo in Paris gerade drei Frauen den Stadtverkehr umkrepeln?

Ursula Wyss vermutet dahinter eher ein System: Da berufstätige Männer für berufstätige Männer plant, sei die bisherige Verkehrsplanung hauptsächlich auf die Spitzenzeiten morgens und abends, von Montag bis Freitag, ausgelegt. Was dazwischen passiert, wenn ältere Menschen oder Eltern mit Kindern im öffentlichen Raum unterwegs sind, werde untergeordnet.

In den Tessiner Dörfern Canobbio und Giubiasco hat dennoch ein Mann die Aufwertung des öffentlichen Raums ermöglicht: der Architekt und Verkehrsplaner Lorenzo Custer. Mit langjähriger Überzeugungsarbeit bewies er der Dorfbevölkerung, wie aus öden Parkplätzen offene Begegnungsräume mit Sitzgelegenheiten, Brunnen oder einer Boccia-bahn werden können.

Vorteil fürs Stadtklima

Werden Parkplätze aufgehoben, entsteht nicht nur mehr Raum für Menschen und Begegnungen, sondern auch für Bäume und Pflanzen. Bäume kühlen die Luft in ihrer näheren Umgebung um zwei bis vier Grad; und Grünflächen tragen zur Versickerung des Regenwassers bei. Vielerorts entstehen zurzeit Bürgerinitiativen, die die Stadt grüner und «fit für heisse Sommer» machen wollen, wie der 2020 in Zürich gegründete Verein Stadtgrün. In St. Gallen und Basel lancierte Umverkehr 2020 die Stadtklima-Initiativen – Bern, Genf, Winterthur und Zürich folgen diesen Frühling: Die Initiative verlangt, einen Teil des Strassenraums in Grünraum mit vielen Bäumen umzuwandeln, um die Städte hitzebeständiger und lebenswerter zu machen.

Marion Elmer