

Argumentarium Züri Autofrei

Einleitung

In der Schweiz hat der öffentliche Verkehr eine lange Tradition. Was wir heute unter Mobilität verstehen, fand wohl ihren Anfang in der Schweiz mit der Eisenbahn. Sie ermöglichte grosse Strecken, schneller und günstiger denn je, zu überwinden. Die Eisenbahn wurde so zum Kulturgut der Schweiz. Jedoch wurde die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Sinne einer gemeinsamen Fortbewegung, welche sich in Städten bereits im 19. Jahrhundert manifestiert hat, Mitte des 20. Jahrhundert durch die Entwicklung des Automobils durchschnitten.

Das Auto ist seit den 50er Jahren für viele Inbegriff der Mobilität geworden und steht ganz im Zeichen des wirtschaftlichen Aufschwungs nach den Kriegsjahren. Die Menschen gewöhnten sich an eine unverzichtbare Freiheit: sich zeitlich unabhängig fortzubewegen. Regionen, Städte, Dörfer und Siedlungen erkannten die Wichtigkeit einer Erschliessung durch den motorisierten Individualverkehr und kämpften um Autobahnanschlüsse und neue Finanzierungsmittel für den Strassenbau.

Die Schweiz hat sich weiterentwickelt und der motorisierte Individualverkehr (MIV) erreichte etwa 1970 seinen Höhepunkt. Seitdem nimmt der Anteil des MIV langsam wieder ab. Andere Formen der Mobilität gewinnen an Aufmerksamkeit. Jedoch leiden vor allem Städte und deren Einwohner noch an den enormen, immer noch vorhandenen Verkehrsmengen auf den Strassen. Lärm, Luftverschmutzung, der enorme Platzverbrauch, die Unterdrückung alternativer Fortbewegungsmittel und die wachsende Belastung der urbanen Räume und deren Qualitäten sind wohl die grössten Probleme, welche der MIV in Städten verursacht. Was wäre der Effekt, wenn all diese Faktoren fast gänzlich wegfielen? Welch immenses Potenzial ergäbe sich durch ein autofreies Zürich?

Direkt zusammenhängend mit der Mobilität ist die Siedlungsstruktur. Laut Statistiken, zersiedelte sich die Schweiz in den letzten Jahrzehnten trotz den Massnahmen und Vorgaben im Raumplanungsgesetz, wie zum Beispiel eine haushälterische Bodennutzung. Die Schweiz wird sich auch in den nächsten Jahren weiter zersiedeln, wenn in der Gesellschaft kein Umdenken stattfindet. Längst ist klar, dass die Zersiedelung für unser heutiges Verkehrschaos verantwortlich ist und künftig Unmengen an neuen Mobilitätskapazitäten benötigt. Dementsprechend müssen Milliarden von Franken investiert werden. Ob aber dadurch nicht neue Engpässe und Versorgungslücken geschaffen werden, möge in Frage gestellt sein.

Wir möchten mit dieser Initiative den Grundstein für eine neuartige und zukunftsgerichtete Stadtentwicklung legen und die Lebensqualität auf ein neues Niveau heben. Die Zeit ist reifer denn je. Wir müssen uns der Zersiedelung und der stetig wachsenden Nachfrage nach Mobilität stellen und dafür neue Wege gehen.

Infrastruktur

Einleitung

Aufgrund des ineffizienten Umgangs mit Ressourcen ist das Auto vor allem in Städten der falsche Weg zur Mobilität. Diese muss in Städten anderen Anforderungen entsprechen als in Agglomerationen und ländlichen Regionen. Es benötigt platzsparende, kosten- und nutzeffiziente, umweltschonende und doch für alle zugängliche Verkehrsmittel.

Die Verkehrsteilnehmenden sollen wieder ein Gefühl für Koexistenz entwickeln. Die Mobilitätsfläche soll von allen genutzt werden können und die Diskriminierung einzelner Teilnehmergruppen würde bald der Vergangenheit angehören. Auf Verkehrsregelungsanlagen könnte zukünftig verzichtet werden, denn durch ein rücksichtsvolles und angepasstes Verhalten erübrigen sich diese.

Fussverkehr

Gehen ist die wohl ursprünglichste und natürlichste Mobilitätsform des Menschen. Es ist die am wenigsten schädlichste Art der Mobilität und sie ist gleich für alle sozialen Gesellschaftsgruppen. Die beim Gehen wahrgenommene Qualität der Umgebung hat einen direkten Einfluss darauf, ob ein Weg zu Fuss oder mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt wird. Die Qualität beinhaltet verschiedenste Faktoren wie die Bequemlichkeit des Weges, die Distanzen zum Zielort, das Angebot weiterer Transportmittel um dorthin zu gelangen, Wegzweck, Sicherheit, Komfort und angenehmer Weg, sowie die Zugänglichkeit des Zielortes.

Die Förderung des Fussverkehrs beschränkt sich zur jetzigen Zeit auf die gewachsenen Strukturen und viele lehnen das Abwägen zwischen Auto und Zufussgehen ab. Viele Faktoren welche zur Entscheidung führen, Zufuss zu gehen würden sich in einem Autofreien Zürich positiv verändern. Durch die fast gänzlich wegfallende Gefahr des motorisierten Verkehrs würde das Unfallrisiko markant sinken und durch die neue Raumverteilung könnten Gehbereiche wesentlich breiter und angenehmer gestaltet werden. Eltern könnten ihre Schulkinder unbesorgt, zu Fuss zur Schule gehen lassen.

Es könnte ein neues, direkteres, einfacher und angenehmer begehbares Wegnetz entstehen, welches den Anforderungen einer modernen Mobilität entspricht. Wohnen, Arbeit und Freizeit werden so viel enger miteinander verknüpft.

Velo

Eigentlich eine Erfolgsgeschichte. Etwa hundert Jahre lang war das Velo das meist genutzte Verkehrsmittel auf den Strassen Europas. Günstig und doch Zügig wurde von A nach B geradelt. Doch in den 50er Jahren verdrängten die Autos die Velos an den Strassenrand oder gänzlich aus dem Strassenraum.

Einige europäische Städte haben die Wichtigkeit des Veloverkehrs erkannt und investieren viel Effort in die Planung und Umsetzung neuer Veloinfrastrukturen. Die Investitionen lohnen sich, denn sobald der motorisierte Verkehr auf den Strassen kolabiert und die Schaffung neuer Strassenkapazitäten aufgrund der historisch gewachsenen Baustruktur nicht mehr möglich ist, bietet das Zweirad entscheidende Vorteile. Das Velo benötigt um ein Vielfaches weniger Platz als ein PKW, es ist umweltfreundlich, viel agiler im Stadtverkehr und wesentlich günstiger.

Die bisher erfolgten Massnahmen im Bereich Velo sind sehr spärlich. Das bestehende Velowegnetz weist in Form von Netzlücken, geringen Kapazitäten und gefährlichen Kreuzungssituationen erhebliche Mängel auf. Selbst die geübtesten Velofahrer_innen wechseln oftmals auf das Trottoir und umgehen so die viel zu schmalen oder gar nicht vorhandenen Velostreifen. Ein sechzig Zentimeter breiter Velostreifen ist zu schmal für eine moderne Stadt im 21. Jahrhundert! Die Stadt Zürcher Veloinfrastruktur sei ein Flickwerk und von Vision fehle jegliche Spur, wettet Mikael Colville-Andersen, Kopenhagener Experte für Velokonzepte. Gehen wir endlich einen Schritt in die Zukunft und lassen das Velo wieder auf unseren Strassen fahren. Ein autofreies Zürich ermöglicht eine neuartige Vernetzung durch eine durchgängige Veloinfrastruktur. Neue und genügend breite Wege ermöglichen ein störungsarmer und schneller Veloverkehr. Planer_innen und Vereine wie Pro Velo müssen nicht mehr jeden einzelnen Zentimeter vor den Behörden verteidigen. Der Erfolg des Zweirades ist gewiss!

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr erhält eine neue Position im städtischen Verkehr. Der öV gewinnt durch diese Initiative viele neue Kund_innen. Die städtischen Verkehrsbetriebe können in einem autofreien Zürich die Pünktlichkeit enorm verbessern und die bestehenden Anlagen ohne Einschränkungen durch den MIV optimiert werden. Auch steht Zürich mit dieser Initiative neuen Konzepten und Systemen des öffentlichen Verkehrs offen und beschränkt sein Potential nicht durch den sehr ressourcenintensiven motorisierten Individualverkehr.

Motorisierter Individualverkehr

Auch für den motorisierten Individualverkehr ergeben sich Vorteile durch ein autofreies Zürich. Die Anzahl Unfälle und Staus werden aufgrund der eingeschränkten Befahrbarkeit durch den MIV massiv abnehmen. Eine effiziente und schnelle Versorgung der Bevölkerung kann sichergestellt werden, da Ordnungs- und Rettungsfahrzeuge nahezu alle heutigen Erschliessungsachsen nutzen können und nicht durch den Verkehr behindert werden. Ebenfalls können mobilitätseingeschränkte Menschen, sofern sie den öffentlichen Verkehr nicht benützen können, weiterhin auf Taxis oder Fahrdienste zurückgreifen.

Städtebau

Einleitung

Eine städtische Atmosphäre ergibt sich nicht durch die Anzahl Einwohner, sondern durch qualitätsvolle Begegnungsorte, an denen verschiedenste Gesellschaftsschichten aufeinander treffen. Doch in vielen Städten wurde das Leben in Quartieren in die Innenhöfe verbannt. Es gibt auf der Strasse keinen Platz für spielende Kinder und der doch eigentlich öffentliche Raum muss herhalten für vier Fahrspuren mit zehntausenden Fahrzeugen pro Tag. Durchschneidende Strassenachsen trennen Wohnquartiere und verdrängen so das Stadtleben in Innenhöfe, Balkone, abgeschirmte Gärten oder ins Innere der Häuser. Ist das die Stadt, in der wir leben wollen?

Das beste Beispiel sind die heute so genannten "Begegnungszonen". Das verbannte Leben im öffentlichen Raum findet langsam wieder zurück. Das Ungleichgewicht normalisiert sich langsam und es findet ein Zusammenspiel von allen Verkehrsteilnehmer statt. Anwohner nutzen die gemeinschaftliche, öffentliche Fläche als Aufenthalts- und Begegnungsraum und müssen nicht wie bis anhin den Raum als reine Mobilitätsfläche an den Durchgangsverkehr abtreten.

Freiraum

Der wohl grösste Neuerung die «Züri Autofrei» bringt, ist der enorme freiwerdende Raum. Rund 5.5 Millionen Quadratmeter werden über das gesamte Stadtgebiet frei. Natürlich würde nicht die gesamte Fläche von der Mobilität befreit, aber sie wird umgenutzt. Der neu entstehende Freiraum sollte durchgehend neu gestaltet werden, um den neuen Ansprüchen zu entsprechen.

Der Freiraum der Zürcher_innen wird sich auf den öffentlichen Raum ausweiten und beschränkt sich nicht mehr nur auf den eigenen Balkon. Eltern können ihre Kinder im neu entstandenen Raum unbesorgt spielen lassen oder Spaziergänge durch die Stadt werden zu Gängen durch grüne Oasen und Plätze, welche auf dem gewonnenen Platz entstehen können.

Wohnqualität

Durch ein autofreies Zürich wird den Quartieren neues Leben eingehaucht. Quartiere werden entlastet von Lärm und Luftverschmutzung. Neue Bauformen und Baustrukturen werden durch die erheblich sinkenden Luft- und Lärmbelastungen ermöglicht bzw. gefördert und tragen so zum weiteren Anstieg der Attraktivität und zur Verdichtung des städtischen Wohnraumes bei. Das abwägen zwischen frischer Luft und sehr intensivem Strassenlärm beim Fensteröffnen erübrigt sich mit dieser Initiative.

Urbanität

Unter urbanem Raum versteht man die Charakteristik von städtischen Räumen. Demnach ergibt sich ein städtischer Raum bei Interaktion zwischen unterschiedlichen Menschen auf sozialer, kultureller und ökonomischer Ebene. Durch die neue Raumstruktur, welche Fussgänger_innen mehr Platz gewährt, nimmt der Austausch erheblich zu. Die Öffnung der heutigen Strassen für den Langsamverkehr wird die Urbanität, also den Stadtraum, positiv beeinflussen. Auf ehemaligen, damals unüberquerbaren Kreuzungen begegnen sich nun Menschen auf einer neuen Ebene.

(Eine urbane Situation liegt dann vor, wenn es gelingt, den produktiven Austausch zwischen unterschiedlichen Menschen zu fördern und dadurch vielfältige soziale, kulturelle und ökonomische Interaktion zu ermöglichen. Urbanität ist also keine Typologie, sondern ein schwierig zu erfassender Zustand. Im Grundsatz können sechs Kriterien zur Erfassung urbaner Qualität allgemein definiert werden: Zentralität, Diversität, Zugänglichkeit, Adaptierbarkeit, Aneignung und Interaktion.)

Umwelt

Der grösste Verursacher der städtischen Verschmutzung ist zurzeit auf den motorisierten Verkehr zurückzuführen. Mit dieser Initiative werden die auf die Stadt einwirkende Emissionen massiv abnehmen und erheblich zur Lebensqualität beitragen. Ebenfalls wird die bestehende Natur um und in der Stadt Zürich nicht mehr so stark unter den Umweltbelastungen leiden. Tiere und Pflanzen erhalten neuen Raum für dessen Entfaltung. Das bisher eher graue Zürich soll durch eine exzessive Begrünung neue, natürliche Brücken für Flora und Fauna bieten.

Gesundheit

Durch Abgase verschmutzte Luft wirkt sich negativ auf die Lebenserwartung der Bevölkerung aus. Mögliche gesundheitliche Folgen sind Anfälle von Atemnot, chronischer Husten und Auswurf, Bronchitis und chronische Bronchitis, Atemwegsinfektionen sowie Lungenkrebs. Deswegen werden in der Schweiz jährlich etwa 20'000 Personen wegen durch Luftschadstoffe bedingten Atemwegs- und Herz-Kreislaufkrankungen im Spital behandelt (Hausarztbesuche nicht mitgerechnet). Die schweizweiten Gesundheitskosten der Luftverschmutzung schätzt das BAFU auf rund 4 Milliarden Franken. Im Jahr 2015 waren 604 Autolenker Hauptverursachende von Unfällen mit Personenschaden.

- Ältere Menschen und Kinder profitieren davon
- Sicherheit wird erhöht mit weniger Autos. umformulieren
- positive Folgen von Autofrei

Quellen:

<http://www.bafu.admin.ch/luft/10804/10806>

<https://www.stadt->

[zuerich.ch/pd/de/index/dav/ueber_dav/publikationen/verkehrsunfallstatistiken.html](https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/ueber_dav/publikationen/verkehrsunfallstatistiken.html)

Wirtschaft stärken

Die Stadt vom MIV zu befreien heisst keinesfalls die Wirtschaft zu schwächen. Im Gegenteil, das Lokalgewerbe wird attraktiver, da es sich weniger lohnt in die Grosseinkaufszentren der Agglomeration zu fahren, ausserdem entstehen neue Arbeitsplätze im ÖV- und Velo-Sektor. Auch das Taxi-Gewerbe hat eine gestärkte Position in einem Autofreien Zürich, da Taxis, genau wie Warenlieferungen, Umzugsfirmen usw. nicht vom neuen Gesetz betroffen sein werden. Die gesteigerte Attraktivität wird Tourist_innen nach Zürich locken und so können zusätzlich Arbeitsplätze generiert werden.

Muet zeigä!

Wir sind bewusst wie mutig die Entscheidung «Züri Autofrei» erscheinen mag. Trotzdem möchten wir die Möglichkeit unsere raum- und verkehrsplanerischen Herausforderungen mit innovativen und realistischen Ansätzen zu lösen, wahrnehmen. Wir sind uns einig, der bisher gegangene Weg ist nicht mehr der richtige. Wir müssen unser festgefahrenes Mobilitätskonzept revidieren und zukunftsgerichtet denken. Zürich könnte die erste Grossstadt sein welche sich von den motorisierten Altlasten befreit und die Zürcherinnen und Zürcher würden ihre Stadt zurückerhalten.