

Aus Parkplatz wird Fluss

Weniger Stau, weniger schädliche Emissionen, weniger Unfälle: Dieses Ziel verfolgen Städte weltweit. Die Geister scheiden sich an der Methode. Drei gelungene Beispiele.



Heute kaum mehr vorstellbar: In der Innenstadt von Gent wurde der Kanal Reep zum Parkplatz gemacht.

Text: Felix Schindler

Ein Gummiboot auf dem Reep, Blumen am Geländer, eine Fussgängerzone rundum. So romantisch präsentiert sich die Innenstadt von Gent, zweitgrösste Stadt von Belgien. Das Idyll existiert erst seit 2018. Denn: Während rund sechzig Jahren war der Flusslauf zugeschüttet, mit Beton belegt und als Parkplatz genutzt worden.

Szenenwechsel: ein schönes Plätzchen. Ein paar Bäume links, ein Fluss rechts. Ein junges Pärchen turtelt, und ein Rentner mit Dächli-kappe schaut spielenden Kindern zu. So stellt sich das Studio Vulkan die Zukunft des Gebiets rund um den Hauptbahnhof Zürich vor. Das Büro für Landschaftsarchitektur ist eines von zwei Teams, die vor Kurzem ihre Zukunftsvision für diese Areale präsentiert hatten. Klingt harmlos, doch der Masterplan HB/Central 2050 wurde umgehend Gegenstand einer kontroversen Debatte, die noch viele Jahre andauern wird. →

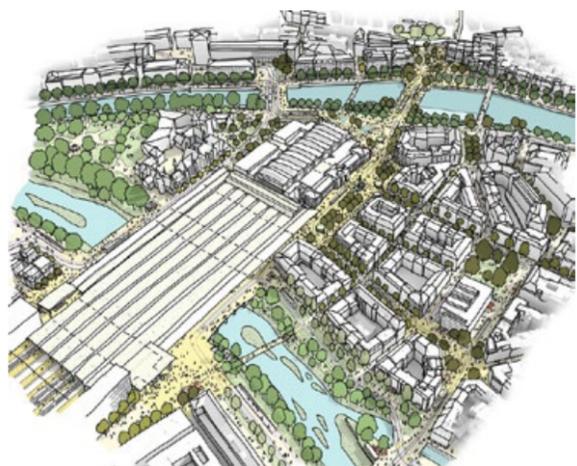
Fotos Martin Corfrazzoli, HO

Gent



2018 strömte – nach 58 Jahren – erstmals wieder Wasser in den Reep, den Kanal, der die Flüsse Schelde und Leie verbindet.

Zürich



Weniger Platz fürs Auto führt nicht nur in Zürich zum Streit. Lösungen werden nur im Dialog mit der Bevölkerung gefunden.



Mehr Grün, Massnahmen gegen die Hitze, Platz für die Bevölkerung am Fluss: Zwei Teams präsentierten ihre Vision für die Umgebung des Hauptbahnhofs in Zürich. Diese Prinzipien des Masterplans HB/Central 2050 sind kaum bestritten. Die Knacknuss ist der Verkehr.



Warum? Dem Auto soll künftig ein bisschen weniger Platz eingeräumt werden als heute. Das sorgt nicht nur in Zürich für Streit, ähnlich gelagerte Debatten gibt es in unzähligen Städten weltweit. Die Bürgermeisterin von Paris wird 70000 Parkplätze abbauen, der New Yorker Stadtrat bewilligte 1,7 Milliarden Dollar, um Platz für Zu-Fuss-Gehende und Velofahrende zu schaffen – auf Kosten der Autofahrerinnen und Autofahrer. Lösungen für diese Fragen finden die Städte nur im Dialog mit den Menschen, die dort leben und arbeiten. Drei Städte, die bereits mit dem Umbau der Stadt begonnen haben, dienen als Beispiel – und zeigen, welche Erfahrungen sie gemacht haben.

In Gent wurden sieben Zonen geschaffen – sechs für Autos, eine für Fussgänger

Der Belgier Filip Watteeuw wollte die Verkehrsprobleme lösen. Aber nicht in Jahrzehnten, sondern vor den nächsten Wahlen. Watteeuw ist seit 2013 Stadtrat in Gent. 2017

setzte er den «Circulatieplan» in Kraft, der den Verkehr reformieren sollte. Der Plan teilt das Zentrum von Gent – fast so gross wie Basel-Stadt – in sieben Zonen ein. In der Mitte eine grosse Fussgängerzone, rundherum sechs Zonen, in die alle mit dem Auto hineinfahren können. Von einer Zone in die nächste gelangt man nur zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr, aber nicht mit dem Auto. Durchgesetzt werden die Fahrverbote mit Kameras, die fehlbare Autofahrerinnen und Autofahrer identifizieren. Das ermöglicht Ausnahmen für alle unverzichtbaren Fahrten. Auch in Gent sagten Kritiker den Untergang der Stadt voraus. Doch die Verkehrsreform verlief geschmeidig. Innert zwei Jahren fuhren nur noch halb so viele Autos durch Gent, fast die ganze Bevölkerung ist heute zu Fuss, mit dem Velo oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, Kinder fahren ohne Eltern mit dem Fahrrad zur Schule. Untergegangen ist in Gent nur ein Parkplatz: Der Parkplatz über dem Kanal des Reep. Nachdem die Betondecke entfernt worden war, verbindet

der Reep seit 2018 wieder die Flüsse Schelde und Leie.

Die Bevölkerung von Pontevedra ist um fast 20 Prozent gewachsen

In der Innenstadt von Pontevedra in Nordspanien gibt es keine Ampeln, keine Strassenmarkierungen, nicht einmal Trottoirs. Die wichtigste Verkehrsregel lautet: Fussgänger haben Vortritt. Diese Regel gilt seit 1999. Damals wurde Miguel Anxo Fernández Lores zum Bürgermeister gewählt, der die historische Innenstadt umgehend zur Fussgängerzone erklärte. Autos sind erlaubt für alles, was wichtig ist: Krankentransporte, Lieferungen, Zugang zu privaten Parkplätzen, Transport von Menschen mit Behinderung. Selbst private Autos sind nicht verboten, nur abstellen kann man sie nicht länger als fünfzehn Minuten. Das reichte, um den Autoverkehr so weit zu eliminieren, dass sich Pontevedra heute zu Recht als «Stadt ohne Autos» bezeichnet. Die Bevölkerung ist um fast →

Fotos: Studio Wilkian, HO

Pontevedra



Vorher – Nachher in Pontevedra: In der Innenstadt gibt es weder Ampeln noch Trottoirs.

Private Autos sind nicht verboten, nur abstellen darf man sie nicht länger als fünfzehn Minuten.

San Francisco

500 000 Fussgängerinnen und Fussgänger profitieren von mehr Platz, weniger Lärm und besserer Atemluft.



zwanzig Prozent gewachsen, heute leben in der galizischen Stadt 83000 Menschen, so viele wie in Luzern. Während in der Schweizer Stadt fast jedes Jahr Menschen im Verkehr getötet werden, ereignete sich in Pontevedra in den letzten dreizehn Jahren kein einziger tödlicher Verkehrsunfall. Und die Bevölkerung? Sie will offensichtlich nicht mehr zurück – Fernández Lores wurde seit 1999 viermal wiedergewählt.

In San Francisco wurde der «Carmageddon» befürchtet – doch er kam nicht

Die Market Street ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen von San Francisco und ver-

bindet mehrere Quartiere miteinander. Seit 2020 ist sie auf einer Länge von drei Kilometern autofrei. Kritiker prophezeiten damals den «Carmageddon», einen endzeitlichen Verkehrskollaps auf allen umliegenden Strassen. Als am 29. Januar 2020 das Fahrverbot in Kraft trat, war das Verkehrschaos: genauso wie immer. Der Verkehrsinformationsdienst Inrix analysierte GPS-Daten und stellte fest, dass die Autofahrer einzig auf der parallel verlaufenden Mission Street zwischen zehn und sechzig Sekunden mehr Zeit brauchten als zuvor. Eine Strasse weiter waren die Einflüsse verschwindend gering. Auf der Market Street hingegen wurden bereits einen Tag nach der Sperrung zwanzig Prozent mehr Velofahrerinnen und Velo-

fahrer gezählt, 75000 Reisende im öffentlichen Verkehr waren bis zu zwölf Prozent schneller unterwegs, und 500000 Zu-Fuss-Gehende profitieren von mehr Platz, weniger Lärm und besserer Atemluft. Aus ihrer Sicht wäre es wohl treffender, nicht von einer Sperrung der Market Street zu sprechen, sondern von einer Öffnung.

Projekte wie in Pontevedra, San Francisco und Gent gibt es überall auf der Welt: Palermo, Oslo, München, Hamburg, Madrid, Birmingham, Paris, Eindhoven, Brüssel, Helsinki, New York – selbst Kolumbiens Hauptstadt Bogotá – krepeln den öffentlichen Raum um, damit die Stadt ein guter Platz zum Leben wird. 🌱

«Wir können zu Pionieren werden»

Robustere Städte, in denen wir auch in einer wärmeren Zukunft leben können. Das fordert der Mobilitätsforscher Thomas Sauter-Servaes.

Interview: Felix Schindler

GRUEN: Viele Städte weltweit streiten über die Frage «Wohin mit den Autos?» Warum ist diese Frage so kontrovers? Thomas Sauter-Servaes: Weil einige befürchten, zu den Verlierern dieser Transformation zu gehören. Ich verstehe das, das kann eine existenzielle Tragweite haben. Gleichzeitig produziert die Massenmobilität schon jetzt sehr viele Verlierer. Autos, die oft von aussen in die Städte kommen, beanspruchen enorm viel Platz, bringen Feinstaub, machen Lärm und verursachen Unfälle. Die Menschen in den Städten atmen den Feinstaub ein und werden von Autos angefahren – ob sie selbst ein Auto besitzen oder nicht. **Die Menschen haben unterschiedliche Bedürfnisse – wie**



kann eine Stadt möglichst vielen von ihnen ein gutes Umfeld bieten? Indem wir uns auf eine gemeinsame Vision verständigen. Wir alle wollen robuste Städte, in denen wir auch in einer wärmeren Zukunft gut leben können. Städte, die vor allem als Aufenthaltsräume gestaltet sind, nicht als Transferräume. Für den Verkehr heisst das: Wir möchten mobil sein, sollten dabei aber möglichst wenig Verkehr erzeugen. **Verkehr und Mobilität ist nicht dasselbe?** Ob das Lebensmittelgeschäft zehn Kilometer oder zwei Kilometer entfernt ist, hat auf meine Mobilität – also die Möglichkeit, meine Einkäufe zu erledigen – keinen Einfluss. Aber ich nutze eher das Auto, erzeuge fünfmal so viel Ver-

kehr, emittierte mindestens fünfmal so viel CO₂ und Feinstaub. Viele Städte, zum Beispiel Paris, streben deshalb eine Stadt der kurzen Wege an, in der alles Wichtige zu Fuss oder mit dem Fahrrad erreichbar ist. Der Schlüssel ist, alternative Angebote zum Auto zu schaffen, die den Umstieg leichter machen. Nur dann wird die stärkere Regulierung des Autoverkehrs die notwendige Akzeptanz erhalten. **Für viele ist der Autoverkehr eine fixe Grösse – er wird niemals verschwinden.** Wir haben in der Schweiz einen öffentlichen Verkehr geschaffen, für den wir weltberühmt sind. Wir können auch zu den Pionieren für enkeltaugliche Städte werden. Einigen Veränderungen, etwa dem Klimawandel, müssen wir uns anpassen, ob wir wollen oder nicht. Die entscheidende Frage ist: Wollen wir diese Transformation selbst gestalten, oder warten wir, bis wir uns nur noch um die Eindämmung der Schäden kümmern können?

Der Mobilitätsforscher Thomas Sauter-Servaes ist Professor an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften und leitet den Studiengang Verkehrssysteme.

EINZIG DAS MEER EINZIG MSC



**WESTLICHES MITTELMEER
MSC SPLENDIDA**
8 Tage • 7 Nächte
Ab/bis Genua | Juli - November 2022
KREUZFAHRT AB **CHF 419** p.P.*
+ Oblig. Hotel-Servicegebühr: CHF 77 p.P.

GESAMTPREIS AB CHF 496 p.P.*

FREE NIGHT SPECIAL
BIS ZU 4 NÄCHTE GESCHENKT UND IHRE KINDER REISEN AN VIELEN TERMINEN GRATIS MIT!
Buchen Sie jetzt auf msccruises.ch, unter 061 584 99 80 oder in Ihrem Reisebüro.



*Preis pro Person auf eine ausgewählte Abfahrt am 16.07.2022 in einer Innenkabine "Bella Experience" auf Basis einer Doppelbelegung (vorbehaltlich der Verfügbarkeit). Für alle Passagiere ist es verpflichtend eine COVID-19 Versicherung (CHF 28 p.P.) abzuschliessen. Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Veranstalter: MSC Cruises S.A., Avenue Eugène-Pittard 40, 1206 Genf (Schweiz).



A WORLD OF DISCOVERY