Zeitschrift: Neue Wege : Beiträge zu Religion und Sozialismus
Herausgeber: Vereinigung Freundinnen und Freunde der Neuen Wege
Band: 116 (2022)
Heft: 9

Artikel: "Wir müssen die Kurve kriegen"
Autor: Petri, Gabi / Zürcher, Tonja / Lots, Laura
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1008157

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: 24.11.2025

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

«Wir müssen die Kurve kriegen»

Neue Wege-Gespräch mit
Gabi Petri (VCS Zürich) und Tonja Zürcher (umverkehR) von Laura Lots

Wer trägt die Kosten des Autoverkehrs? Wie gelingt die Verkehrswende in den Städten? Und wer entscheidet über Mobilitätsfragen? Ein Gespräch über Klimagerechtigkeit, Verkehrspolitik und die menschenfreundliche Stadt.

MW Welchen Anteil hat das Auto an der Klimakatastrophe?

GP Über 25 Prozent.

TZ Der Verkehr macht insgesamt die Hälfte der Klimawirkung der Schweiz aus: Davon fällt eine Hälfte auf den Flug-, die andere auf den Strassenverkehr.

MW Wer bezahlt lokal und global den Preis dafür, dass in der Schweiz Auto gefahren wird?

GP Die Südhalbkugel bezahlt den grössten Preis. Menschen fliehen vor Dürre- und Hungerkatastrophen. Indem wir die Klimaflüchtlinge hier in Empfang nehmen, versuchen wir eine kleine Gerechtigkeit herzustellen. Dabei müssten wir mehr tun, damit es gar nicht erst zu diesen Katastrophen der Klimaerwärmung kommt: Wir müssen CO_2-Ausstoss und unnötigen Verkehr vermeiden. Dafür setzt sich der VCS ein. In der Wohlstandsinsel Schweiz ist Bequemlichkeit immer noch gesellschaftlich anerkannt, auch wenn sie zu Lasten von Dritten geht. Das ist ein grosser Missstand.

TZ Das Auto verursacht direkte Kosten für die Autofahrer*innen, beim Kauf oder für Benzin. Es verursacht darüber hinaus Kosten für den Bau und Unterhalt von Strassen, dafür bezahlen alle. Aber die grössten Kosten sind die externen Klima- und Gesundheitskosten. Sie sind in der Schweiz zwar nicht im selben Ausmass wie im Globalen Süden spürbar, aber auch bei uns sterben Menschen, weil es zu heiss ist. Und jene, die an vielbefahrenen Strassen wohnen, sind Lärm und Luftschadstoffen ausgesetzt. Sie tragen die gesundheitlichen Kosten. Das ist auch bei uns die ärmere Bevölkerung.

MW Wird über diese Kosten, die der Autoverkehr verursacht, ausreichend gesprochen?

GP Die Zahlen zu den ungedeckten Kosten im Strassenverkehr sind bekannt, auch die Massnahmen, die sich daraus ableiten lassen würden. Das füllt mittlerweile Bibliotheken, auch beim Bund. Kostenwahrheit und Verursacherprinzip werden permanent nachgeschwatzt, aber es wird nichts gemacht. Das ist stossend. Wenn man die Kosten für das Autofahren verursachergerecht umlegen würde, wären Benzin und Diesel wesentlich teurer. Kostenwahrheit würde sich vermeidend auf den unnötigen Verkehr auswirken: Man würde sich überlegen, ob man mit dem Auto ins Einkaufszentrum fahren soll, nur um einen Salat für 3 Franken einzukaufen.

TZ Beim Tempo 30 geht es ein wenig vorwärts. Temporeduktion ist ein wichtiges Mittel, um Lärm zu reduzieren. Ein Beispiel aus Zürich: Eine Überbauung darf nicht realisiert werden, weil die Strasse zu laut ist, um daran gesund leben zu können. Nun wird diskutiert, die Lärmschutznormen abzuschwächen, damit man solche Projekte doch bauen und die Menschen dem Lärm aussetzen kann, anstatt zu überlegen, wie der Verkehr so reduziert werden könnte, dass die Lärmgrenzwerte eingehalten

werden. Und Lärmschutzwände und -fenster sollen Anwohner*innen vor Lärm schützen, führen aber dazu, dass Leute nur noch drinnen sitzen können und nur bei geschlossenem Fenster ein bisschen Ruhe haben. Das kann nicht die Lösung sein!

Machtasymmetrien spielen eine Rolle: Wenn wir schauen, wer über Verkehrsfragen entscheidet, dann sind das meistens nicht die Menschen, die an den vielbefahrenen Strassen leben, und nicht die Kinder, die gefährliche Schulwege haben.

GP Über 140'000 Menschen in der Stadt Zürich wohnen an lärmbelasteten Strassen. Der VCS hat über zwanzig Verfahren in der Stadt wegen Lärm geführt. Es hat einige Jahre gedauert, bis die Einsicht kam, dass Tempo 30 eine günstige Abhilfe gegen Lärmbelastungen ist – auch bei der rot-grünen Regierung.

Zur Machtfrage: Man hat das Gefühl, dass «die Politik» alleine entscheidet. Aber demokratische Politik ist ein Resultat von Wahlen und Abstimmungen. Alle Stimmberechtigten können ihr Stimmrecht wahrnehmen und ihren Beitrag zu den nötigen Veränderungen in der Umwelt- und Klimapolitik leisten.

TZ Ich wohne an einer vielbefahrenen Strasse in Basel. Und bei mir im Quartier sind über fünfzig Prozent der Bevölkerung nicht stimmberechtigt.

GP Es gibt ja auch ausserhalb der direktdemokratischen Mittel Möglichkeiten, sich zu engagieren. Ich schätze die unorganisierten, freien Momente der Velodemo Critical Mass, jeweils am letzten Freitag im Monat. Dabeisein ist ein Manifest für Klimagerechtigkeit. Und wir alle können durch Konsum- und Verhaltensänderungen einen Beitrag leisten, das wäre in der Summe ein starker Faktor.

NW **Wie erklären Sie sich die Lücke zwischen dem Wissen um die Konsequenzen des Autoverkehrs und dem Status quo der autozentrierten Politik und Gesellschaft?**

TZ Veränderung ist immer schwieriger als der Erhalt des Status quo. Wenn es darum geht, Parkplätze abzubauen und Bäume zu pflanzen, dann diskutieren wir darüber, ob wir Parkplätze abbauen dürfen, anstatt darüber zu sprechen, was schöner ist: Bäume oder Parkplätze? Die Diskussion darüber, was wir eigentlich wollen, findet nicht statt. Das ist ein Bremser. Die Autolobby ist stark. Sie versucht, jede Tempo-30-Zone zu blockieren, sie streitet um jeden Parkplatz. In den Städten verliert sie fast jede Abstimmung, sie ist eigentlich nicht mehr relevant dort. Trotzdem hat sie weiterhin eine enorme Macht, weil sie extrem gut vernetzt ist.

In der Verwaltung ist oft eine ältere Generation tätig, die noch stark autozentriert ist. Es wird noch lange dauern, bis der Wandel, der stattfindet, in der Verwaltung ankommt. Deshalb ist es wichtig, dass wir politisch Druck ausüben.

Wichtig ist auch das direkte Engagement, beispielsweise von Anwohnenden, die sich für eine Begegnungszone einsetzen, und der Aktivismus von Klimastreik und Critical Mass. Die Critical Mass sagt: Die Strassen sind für die Velos da. Das setzen sie einfach in die Tat um und fahren mit den Velos auf den Strassen. Dieses «einfach Umsetzen» ist wichtig. Im Herbst werden wir von umverkehR zum Beispiel eine Wanderbaumallee erstellen: Wir stellen Bäume dorthin, wo wir sie haben wollen. So können wir einen Baum auf einen Parkplatz stellen und uns besser vorstellen, wie es denn wäre, wenn dort ein Baum gepflanzt wird. Wir setzen sozusagen das gute Beispiel in die Quartiere.

GP Es muss uns gelingen, verkehrspolitische Fragen auf das Wesentliche herunterzubrechen. Würde man die Leute fragen, ob sie vor ihrem Haus lieber einen Parkplatz oder lieber einen Baum haben wollen, wäre die Mehrheit für die Bäume – davon bin ich überzeugt.

Ich sage immer: «Wenn sich das Klima verändern kann, können Sie das auch.» Dann schmunzeln die Leute. Aber man merkt auch: Viele sind kleinkariert, bequem, und nicht bereit, manchmal Fuss- oder Velowege in Kauf zu nehmen. Medien scheuen sich, das zu thematisieren, weil es unpopulär ist. Wenn man Verhaltensänderungen fordert, heisst es jeweils: Spassbremse! Bequemlichkeit und Luxus sind im Trend. Doch der Lustgewinn beim Gehen und beim Velofahren ist auch ein Lifestyle. Die nächste Generation lebt diese Verlangsamung, diese Änderungen im Alltag, das ist sensationell.

45 Prozent der Autofahrten in der Schweiz sind kürzer als fünf Kilometer, 35 Prozent unter drei Kilometer – das sind Fahrraddistanzen, die problemlos ohne Auto zu bewältigen wären. Die Summe unseres Verhaltens ist Teil dieser Klimakatastrophe. Was kann ich vermeiden, was kann ich ändern? Das müssen wir uns immer wieder fragen und auch danach handeln.

TZ Wer bewegt sich wie fort? Wer entscheidet und wer ist in den Medien präsent? Wir sehen grosse Unterschiede zwischen Menschen, die

mit dem Auto von A nach B pendeln oder in der Freizeit mit dem Auto unterwegs sind, und Menschen, die Sorgearbeit leisten, also das Kind in die Kita bringen, einkaufen gehen, später noch die betagte Mutter pflegen und der Nachbarin Einkäufe mitbringen. Die Wegketten dieser Menschen sind lang und vielfältig. Für sie ist es mit dem Velo oder zu Fuss bequemer als mit dem Auto oder dem ÖV, der leider schlecht ausgerichtet ist auf diese Wege. Bei der Frage «Was ist bequem?» denkt man immer – ich sage es stereotyp – an den weissen alten Mann im Mercedes, der von der einen Tiefgarage in die andere fährt. Die Fussgängerin mit Kind dagegen hat andere Wege, sie wird eingeschränkt durch den Autoverkehr, durch die Unmöglichkeit der Strassenquerung. Deshalb finde ich es seltsam, dass man Autofahren als bequem tituliert und nicht darauf schaut, für wen der Autoverkehr eigentlich unbequem ist.

GP Am Anfang steht ja die Raum- und Siedlungspolitik: Wo wird gewohnt und gearbeitet? Viele wohnen peripher, in der Agglomeration oder auf dem Land, vielleicht in einem Haus am Waldrand, und bedauern dann in dieser Idylle, dass es dort keinen genügenden ÖV gibt. Durch diese unnötige Ausdehnung im Raum entsteht zeitintensive Zwangsmobilität – und ja, wir können nicht jede Ecke in dieser Schweiz mit einem genügenden ÖV bedienen. Die Selbstverantwortung für solche persönlichen Entscheide wird zu wenig diskutiert. Wir sind nicht einfach Opfer von Wegen, die wir gehen und fahren müssen, vieles ist selbstgewählt. Wie müssen genau hinschauen, wer sich bewusst an welchem Ort situiert. Das hat seinen Preis …

TZ … den sich in der Stadt aber auch nicht alle leisten können!

Mir ist wichtig zu unterscheiden, ob wir vom Land, von der Agglo oder von der Stadt sprechen. In der Stadt ist fast niemand auf das Auto angewiesen. Der Verkehr, der aus der Agglo durch die Städte rollt, schränkt in der Stadt die Menschen ein.

GP In den Städten besitzen über 50 Prozent der Haushalte kein Auto, die «Agglomeriten», wie ich sie nenne, sind das Problem. Sie stören durch ihre Autofahrten das, was wir an mehr Grünraum, an mehr Aufenthalts- und Wohnqualität in den Städten erhalten und schaffen wollen. Dies wird durch den zunehmenden Autoverkehr von aussen, den man unnötigerweise in die Städte lässt, eingeschränkt. Da ist die Politik zu wenig kritisch und setzt sich zu

wenig für ihre Bevölkerung ein – auch der Zürcher Stadtrat. Man vermeidet alles, was nach Abschottung klingt und gibt sich liberal auf Kosten der Lebensqualität der Stadtbevölkerung.

MW **Die sogenannte autogerechte Stadt, die in den 1950er bis 80er Jahren forciert wurde, prägt die Städte bis heute. Sie leben in Zürich und Basel und sind dort Kantons- beziehungsweise Grossrätin. Was ist für Sie ein besonders stossendes Beispiel für dieses Erbe der autozentrierten Stadtplanung? Was müsste als Erstes verändert werden?**

TZ In Basel wurde in den 1950er bis 70er Jahren alles auf das Ziel der autogerechten Stadt hin umgebaut, das historisch Gewachsene wurde gezielt zerstört. Grosse Altstadtteile wurden abgerissen, um Strassen zu bauen. Kurz vor dem Rathaus hat man aufgehört, weil es Widerstand aus der Bevölkerung gab. Hätte es diesen nicht gegeben, wäre die Altstadt von Basel heute mehr oder weniger weg.

Aktuell sind das grösste Problem die Hauptschneisen durch die Stadt hindurch. Ein Beispiel ist die Feldbergstrasse, durch die pro Tag 10'000 Autos fahren, man kann sie ohne Lichtsignal kaum queren. Es gibt zig solcher Strassen, die die Quartiere in Stücke schneiden und es beinahe unmöglich machen, zu Fuss oder mit dem Velo zügig von A nach B zu kommen. Das muss sich ändern. Damit man sie queren kann, müssen sie auch schmaler werden: Wo mehrere Spuren pro Richtung sind, muss reduziert werden.

Wir müssen all das, was in den letzten Jahrzehnten an den Autos ausgerichtet wurde, rückgängig machen: Die Parkplätze in den Quartieren müssen weg, wir wollen Alleen pflanzen und die Strassen neu gestalten, sodass es wieder einfacher wird, mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs zu sein. Es ist leider nicht so simpel, dass wir einfach ein Projekt streichen oder eine Strasse zurückbauen müssen und dann wäre alles gut.

GP Parkplätze sind ein wesentlicher Faktor. Ein vernünftig denkender Mensch begibt sich nicht am Samstag mit dem Auto in die Zürcher Innenstadt. 82 Prozent der Besuchenden kommen heute zum Glück ohne Auto. Hätte man grosse Parkhäuser gebaut, so wie es die Verwaltung und die bürgerliche Politik geplant hatten, wäre das Verkehrs-, Umwelt- und Hitzeproblem noch viel einschneidender in Zürich. Der öffentliche Raum ist zu knapp und zu teuer. Es gäbe so viele Möglichkeiten, diesen Raum anders zu nutzen als als Abstellplatz für Blechkisten.

TZ Mich stört, dass wir immer noch ausgehend vom Auto denken: Hier muss ein Parkplatz weg, da richten wir eine Tempo-30-Zone ein. Aber ich denke, wir müssten von autofreien Städten und der autofreien Gesellschaft sprechen! Wir müssen die Stadt autofrei denken und fragen: Was wäre möglich, wenn in der Stadt nur noch Fahrzeuge unterwegs wären, die unbedingt nötig sind? Wenn es das Privatauto nicht mehr gäbe? Wenn wir von der autofreien Stadt ausgehen würden, könnten wir ganz anders überlegen, wie wir Quartiere entwickeln wollen. In den 1950er Jahren wurde die Autostadt über die bestehenden Städte drübergestülpt, jetzt stülpen wir wieder die menschenfreundliche Stadt drüber und denken das Auto weg!

GP Vielleicht bin ich Bedenkenträgerin, weil ich schon so lange Verkehrspolitik mache ... Die Denkweise «Mehr Velo, mehr grün», die in der Stadt eigentlich bevorzugt wird, die Bewegung weg vom Auto, wird zurzeit unterlaufen durch die von vielen Seiten propagierte Elektromobilität. E-Autos werden als heilsbringend verkauft. Es gibt keine ökologischen oder grünen Autos! Die grundsätzlichen Probleme bleiben dieselben, auch in der Raumplanung und in der Siedlungsentwicklung. Denn die Probleme, die das Auto verursacht, sind ja vielfältiger als der CO_2-Ausstoss und die Klimabelastung. Allein die Herstellung der Batterien für E-Autos verursacht einen riesigen ökologischen Fussabdruck und irreparable Umwelt- und Klimaschäden.

Ich bin ja messianisch unterwegs, in meiner Fraktion, im Kantonsrat, beim VCS und überall predige ich, dass Elektromobilität nicht die Lösung des Problems ist. Die Leute wollen zwar weg vom fossilen Treibstoff hin zur Elektrifizierung des Autoverkehrs. Doch dafür müssen wir zuerst die Energiewende schaffen, bevor wir kostbare, erneuerbare Energie aus anderen Lebensbereichen abziehen, damit Elektroautos gefahren werden können. Zur Energiewende benötigen wir deshalb zwingend auch eine Verkehrswende zur Reduktion des motorisierten Verkehrs.

TZ Das war schon beim Diesel so, den man früher als klimafreundlich propagiert hat: Man versucht, das Problem mit einer neuen Technologie zu lösen. Es ist tragisch, dass es selbst bei den Grünen Stimmen gibt, die E-Autos als Lösung sehen. Das Grundproblem ist, dass man nichts Neues denken kann oder will. Man

hat das Gefühl, dass ein bisschen mehr Effizienz das Problem lösen könne. Ein Beispiel: Die Salzproduktion ist energieintensiv, und vor dem Hintergrund der Energieknappheit diskutiert man nun energieeffizientere Herstellungsmethoden. Dabei könnten wir ja auch überlegen, weniger Salz auf die Strassen zu streuen, denn ein Grossteil des Salzes wird im Winter einfach auf die Strassen gekippt. Aber nein, darüber wird nicht nachgedacht.

MW **Das Auto ist in der Schweiz ein Status- und Männlichkeitssymbol. Welche Erfahrungen machen Sie als Verkehrspolitikerinnen, wenn Sie die Privilegien der Autofahrer*innen in Frage stellen?**

GP Verkehr wurde früher von bürgerlichen Politikern als Blut unserer Wirtschaft bezeichnet. Jegliche Einschränkung galt per se als wirtschaftsfeindlich. Bei mir kam dann noch der Faktor «junge, aufmüpfige Frau» hinzu. Als ich gegen den Bau des neuen Stadions in Zürich einen Rekurs und eine Beschwerde geführt habe, weil das Projekt viel zusätzlichen Autoverkehr und Umweltprobleme verursacht hätte, wurde ich als «Ökohexe» bezeichnet. Ich wurde zur Buhfrau der Nation. Das braucht viel Standfestigkeit.

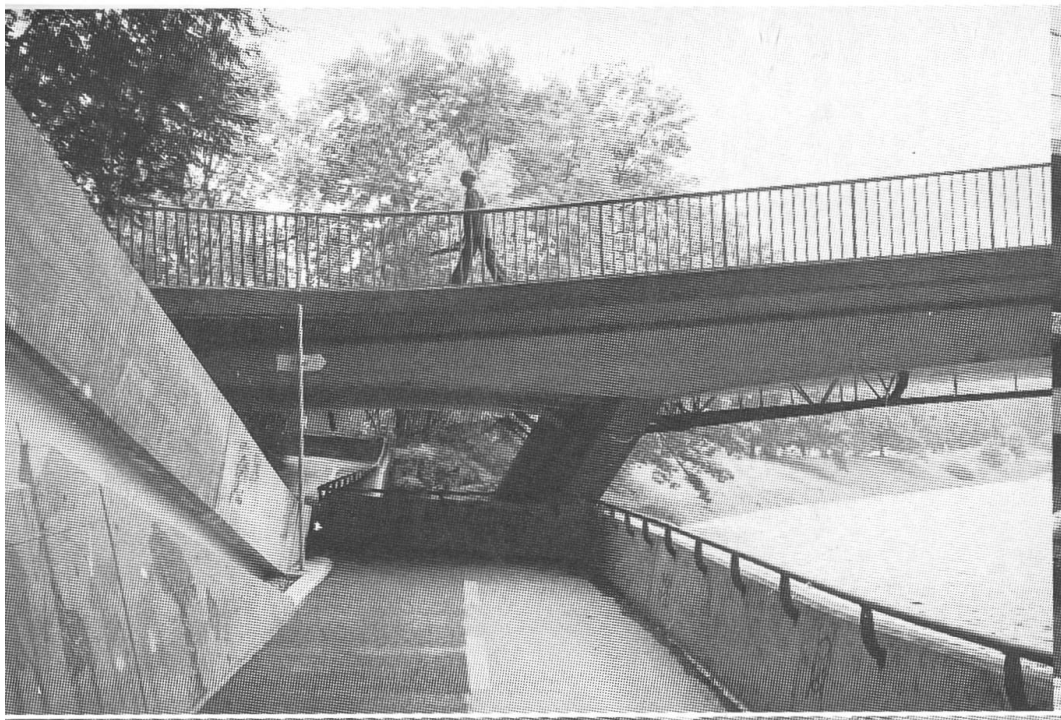
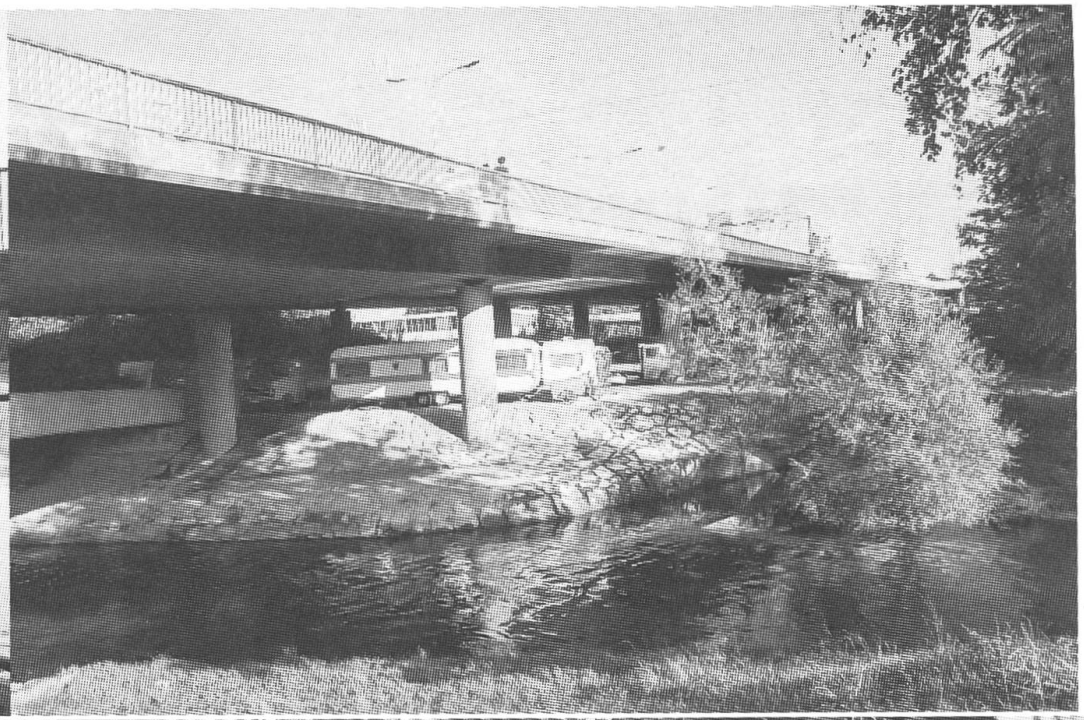
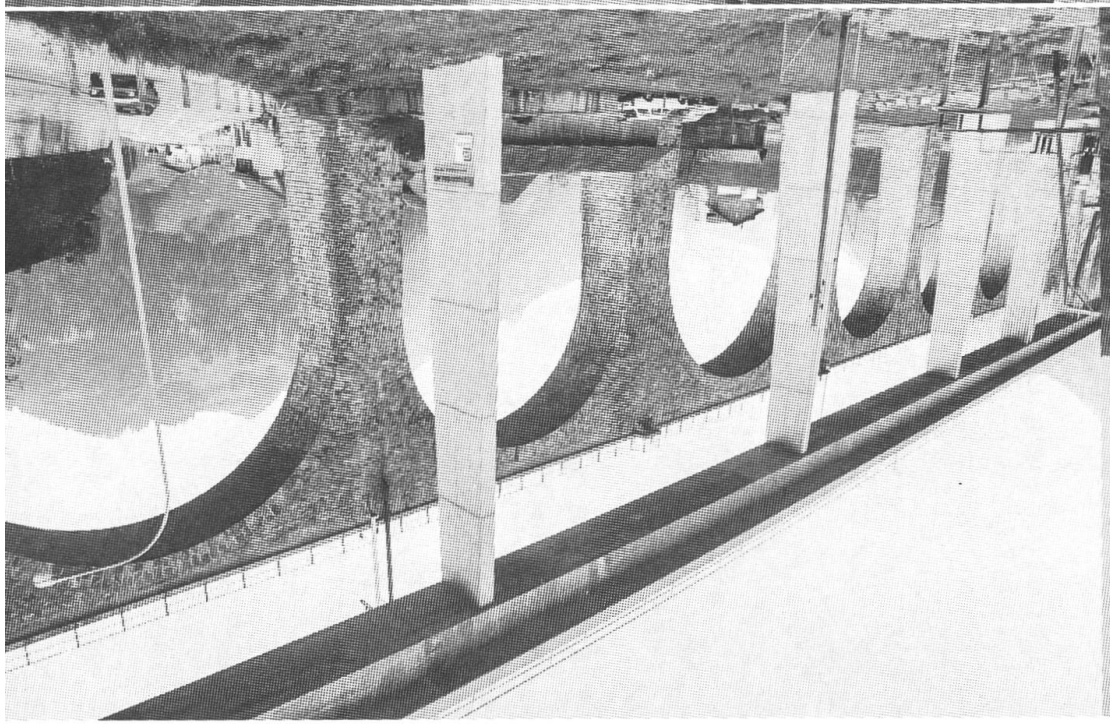
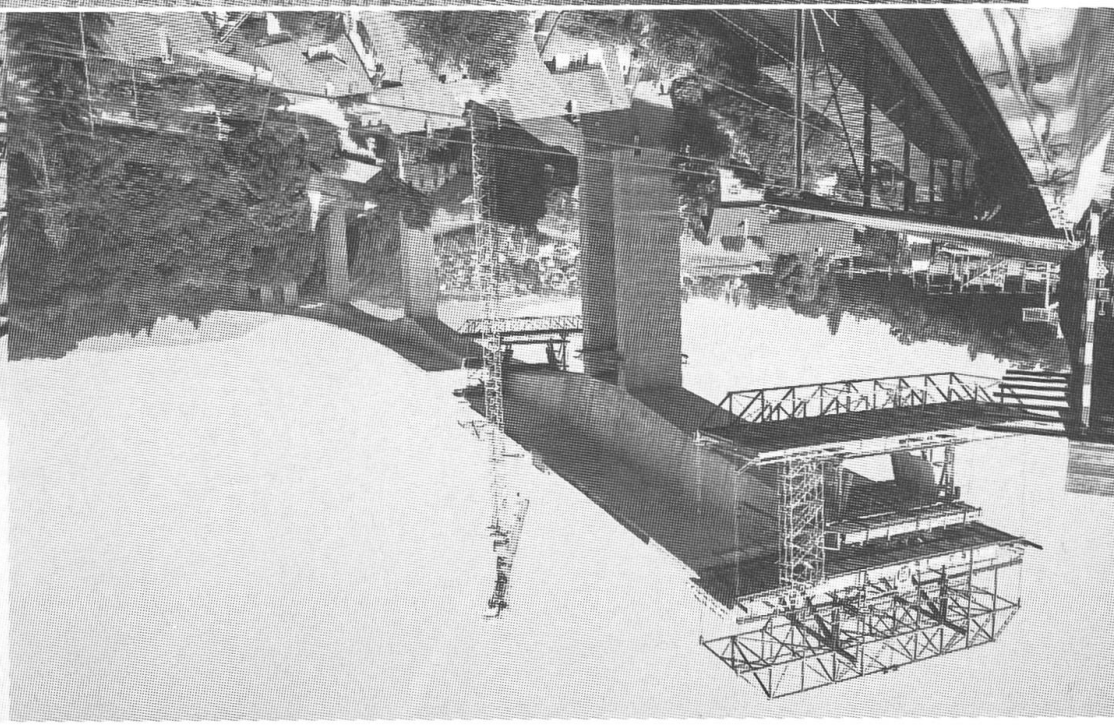
Es ist in der Umweltpolitik aber sehr dienlich, länger im Parlament aktiv zu bleiben und älter zu werden. Denn das, was wir früher kritisiert haben und verbessern wollten, ist unterdessen als Problem für Mensch und Umwelt anerkannt. Die Massnahmen und Ideen, die wir vorgeschlagen haben, werden heute nach und nach umgesetzt. Die «Ökohexe» von damals ist heute eine etablierte Politikerin.

TZ Angriffe werden schnell persönlich. Das erlebe ich nicht nur, aber gerade in Verkehrsfragen. Menschen, die gerne Auto fahren, fühlen sich angegriffen, wenn man ihr Auto kritisiert. Sie haben das Gefühl, zurückschlagen zu müssen, und landen dann meist unter der Gürtellinie. Wenn es ums Auto geht, gehen die Pferde durch mit den Menschen. Das kombiniert sich mit dem ohnehin bekannten Phänomen, dass junge Frauen in der Politik zur Zielscheibe werden, besonders dann, wenn sie anders sind als die Mainstreamgesellschaft.

MW **Was macht Ihnen trotz allem Hoffnung, dass die Verkehrswende gelingen kann?**

GP Die grösste Hoffnung setze ich in die nächste Generation. Suffizienz ist ein wichtiges Thema, beim Konsum und in der Landwirtschaft gibt es Bewegungen, die mich optimistisch stimmen, dass man eine andere Haltung zur Natur und Umwelt entwickelt. Diese Haltung wirkt sich auf die Mobilität aus. Der Veloboom und die Rückeroberung der Strasse für mehr Grünraum ist nicht mehr wegzudenken.

TZ Für die Städte bin ich optimistisch. Es geht nicht von alleine, jeder kleine Schritt muss erkämpft werden. Aber der Bewusstseinswechsel hat stattgefunden. Es ist schöner, in einem Quartier zu sein, in dem die Autobahn nicht laut ist, wo Bäume an heissen Tagen Schatten spenden, wo wir zu Fuss und mit dem Velo bequem unterwegs sein können – dieses Bewusstsein ist da.

Wo passiert Veränderung? Bewegungen können die Gesellschaft verändern, die Politik setzt Veränderungen um. Die Erfahrungen von Menschen, die in autofreien Quartieren leben, greifen um sich: Europaweit gibt es in den Städten immer mehr Fussgängerzonen, das Tempo wird reduziert. Diese Entwicklungen laufen, wir müssen schauen, dass sie weitergehen. Nicht so optimistisch bin ich in Bezug auf das, was ausserhalb der Städte passiert, beim Autobahnbau zum Beispiel. Wir müssen schweiz- und europaweit schauen, dass wir die Kurve kriegen.

- Gabi Petri, *1961, hat Jus studiert, Geschäftsführerin des Verkehrs- und Umweltverbandes VCS Zürich, und seit 1991 Kantonsrätin (Grüne Fraktion). Sie lebt mit ihrer Familie in der Stadt Zürich und fährt die meisten Strecken im Alltag mit dem Velo; 150 km in der Woche.
- Tonja Zürcher, *1983, ist Fachfrau Nachhaltigkeit und Sozialwissenschaftlerin, Leiterin Kommunikation von umverkehR und Grossrätin in Basel-Stadt (Partei BastA!). Sie lebt in Basel und pendelt mit dem Zug nach Zürich – dort hat sie ein Velo, mit dem sie vom Bahnhof an ihren Arbeitsplatz fährt.