

Lautsprecher

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **32 (2019)**

Heft 8

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Lautsprecher

Das Gesetz der Strasse

Der Raum in den Städten wird knapp. Die Logik des Verdrängungskampfs lautet: Wer dem Veloverkehr etwas geben will, muss dem Auto etwas wegnehmen.

An einem schönen Sommertag rollte das Gewicht von zwei Tonnen langsam über mein Velo und faltete es kunstvoll zum Totalschaden. «Sorry», sagte die SUV-Besitzerin, «aber eine Hofeinfahrt ist kein Veloabstellplatz.» Der fehlt tatsächlich im Hof in der Zürcher Ausstellungsstrasse, den unsere treue Leserschaft vom Hochparterre-Sommerfest kennt. Bunt und lustig ist er aber nur einmal im Jahr. Die anderen 364 Tage ist er der Parkplatz von fünf Autos, darunter besagter SUV und ein schicker Maserati. Hochparterre stellt mehr als die Hälfte der Mitarbeitenden im Haus, besitzt aber weder Auto noch Parkplatz. Dafür stellen wir unsere Velos irgendwie in die übrig gebliebenen Ritzen. Bei Regen auch gern an die trockene Wand der Hofeinfahrt.

Platzfresser auch im Carsharing

Hinter unserem Haus spielt sich das ab, was in den Städten tobt: ein Verdrängungskampf zwischen Velo und Auto. Dabei geht es nicht nur um CO₂, Feinstaub und Gefährdung, sondern auch um Raum, denn der wird in den Städten immer knapper. Ein stehendes Auto, so berichtete die «Zeit», benötige inklusive Rangierfläche 13,5 Quadratmeter, und das im Schnitt 23 Stunden pro Tag. Berliner Studenten rechneten aus, dass ein Fünftel der öffentlichen Verkehrsfläche ihrer Stadt parkierten Autos vorbehalten ist. Und die werden immer grösser, wie die Cappuccinos und die Wohnungen auch. Als meine Eltern mit uns drei Kindern im ersten Golf 1974 in die Ferien fuhren, war dieser noch ein Viertel kleiner als das aktuelle Modell. Aber wer gibt sich heute überhaupt noch mit der Kompaktklasse zufrieden? Je grösser das Auto, desto bequemer der Raum darin – um Musik zu hören, zu telefonieren, sich in die geheizten Sitze zu kuscheln oder vom kühlen Wind der Klimaanlage umspülen zu lassen. Und desto sicherer ist es – allerdings nur für die Insassen. Darum ist mehr als jedes dritte verkaufte Auto in der Schweiz ein SUV. Und selbst Mobility hat sich (also uns Mitgliedern) neulich einige gekauft, «um den Trend nicht zu verpassen». So argumentiert eine Genossenschaft, deren Ziel die Nachhaltigkeit ist. Die Hegemonie des SUV ist erschreckend. Was der Deutsch-Rap für die Charts, ist der Offroad für die Mobilität.

Diesen Sommer nahm der Verdrängungskampf an Hitzigkeit zu. Unter unserem Fenster zogen abwechselnd Klimademos und Schwärme von E-Trottis vorbei. Die Velounfallzahlen steigen. Die Aggression auf der Strasse auch. Doch langsam bewegt sich etwas. Die Polizisten sind nun viel freundlicher, wenn sie mich darauf hinweisen, dass ein Velo nicht aufs Trottoir gehöre, auch wenn die Autos daneben mein Leben bedrohen. Immer mehr Menschen scheinen verstanden zu haben: Wir können dem Velo nicht mehr Platz geben, ohne dem Auto Platz zu nehmen. Grüne und SP stellen den «historischen Parkplatzkompromiss» infrage. Zugunsten von Trottoirbreite und Velospur wollen sie die Anzahl an Parkplätzen reduzieren, statt sie weiterhin auf dem Stand von 1990 zu halten. Vorbilder wie Wien oder Kopenhagen zeigen: Verknappt und verteuert man Parkplätze, bewegt man Pendlerinnen zum Umsteigen auf ÖV oder Velo.

Unsinnige Pflicht

Ein Stellplatz in unserem Hof kostet nur wenig, etwa 120 Franken im Monat. Dabei liegt er ideal: Der Hauptbahnhof ist vor der Tür, ein Parkhaus gleich gegenüber. Vermieterin ist die Stadt Zürich, die sich den 2000-Watt-Zielen verschrieben hat. Die ab 2030 klimaneutral sein möchte. Die laut ihrem Velo-Masterplan eine Verdopplung des Veloverkehrs von 2012 bis 2025 anstrebt. Deren Stadtpräsidentin überzeugte E-Velofahrerin ist. Und deren Tiefbauamtschefin der NZZ im Mai sagte: «Ich wüsste ehrlich gesagt nicht, wozu man das Auto in der Stadt noch braucht.» Leider spürt man als Velofahrer von alldem herzlich wenig.

Die Verwaltung der Liegenschaften der Stadt Zürich schrieb uns, die Pflichtparkplätze im Hof müssten bleiben. Projektleiterin, Teamleiterin, Bereichsleiter kamen vorbei, beteuerten: Wichtig, wir tun etwas, geht nicht so schnell. Hinter dem Nachbarhaus liessen sie einen zusätzlichen, ungedeckten Veloständer aufbauen. Zu weit weg. Wäre unser Haus ein Neubau, hätten wir zehn Velopflichtabstellplätze im grünen Hof und ein Mobilitätskonzept mit Dusche. Mein neues Velo, ein Faltrad, steht nun jeden Tag in unserer Garderobe im ersten Stock. Mittlerweile sind es schon zwei. Langsam wird es eng. Axel Simon ●



Axel Simon ist Redaktor Architektur von Hochparterre.