

UNSERE STADT im mentalen Verkehrschaos

50 Hauptsätze stadtgerechter Mobilität (nach Daniel Wiener / bz nordwestschweiz 20.7.2017)

Der politische Hickhack droht in ein Verkehrschaos zu münden. Deshalb rufe man sich im Schnelldurchlauf 50 Hauptsätze für eine vernünftige urbane Mobilität in Erinnerung. Diese Sätze gelten weltweit. Ausser in Städten, in denen niemand von uns leben mochte.

1. Autos müssen fahren und nicht stehen.
2. Die Kapazität auf der Strasse ist begrenzt und muss effizient genutzt werden.
3. Stadtgerechte Autos sind klein, geteilt und brauchen keinen Vierrad-Antrieb.
4. Benzin- und Dieselfahrzeuge verschmutzen die Luft und machen Lärm.
5. Das ist ungesund.
6. Gefährdet sind vor allem Kinder und ältere, kranke Menschen.
7. Stadtgerechte Autos und Motorräder fahren mit erneuerbarem Strom.
8. Stehende Autos gehören unter den Boden.
9. Parken auf der Strasse besetzt öffentlichen Raum.
10. Diese Sondernutzung kostet.
11. Suchverkehr ist hinter den oberirdischen Billig-Parkplätzen her.
12. Parkhäuser müssen deshalb billiger sein als oberirdische Parkplätze.
13. Autopendler behindern den morgendlichen und abendlichen Gewerbeverkehr.
14. Besonders ineffizient sind allein reisende Autopendler.
15. **Ein Auto beansprucht den Raum von zehn Velos.**
16. Dies gilt beim Parken.
17. Beim Fahren sind es sogar deutlich mehr als zehn Velos.
18. Velofahren wickelt den Stadtverkehr besonders effizient ab.
19. Velos sind weniger gefährlich als Autos.
20. Sie müssen sich dennoch an die Regeln halten.
21. Velofahren ist gesund.
22. Vorausgesetzt, die Luft ist sauber.
23. Je mehr Menschen Velo fahren, umso sauberer ist die Luft.
24. Velofahrerinnen und Velofahrer müssen vor Autos and Lastwagen geschützt fahren können.
25. Velospuren haben auch Vorteile für Autofahrerinnen und Autofahrer.
26. Die Veloinfrastruktur muss parallel zum Wachstum des Veloverkehrs ausgebaut werden.
27. Das gilt nicht nur für Fahrspuren, sondern auch für Parkmöglichkeiten.
28. Sonst führt die Raumnot zu wildem Parken.
29. Wild geparkte Velos behindern Fussgängerinnen and Fussgänger.
30. Zu Fuss Gehende sind am ökologischsten unterwegs.
31. Sie beanspruchen am wenigsten Raum.
32. Fussgänger sind oft solche, die weder Auto noch Velo fahren.
33. Fussgängerinnen benutzen überdurchschnittlich oft den öffentlichen Verkehr.
34. **Ein voller Tramzug ersetzt 200 Autofahrten.**
35. Manche zu Fuss Gehende sind aber auch mit dem Auto in die Stadt gekommen.
36. Die Stadt ist umso lebendiger, je mehr Menschen sie bequem erreichen können.
37. Am meisten zum Stadtleben tragen Anwohnerinnen and Anwohner bei.
38. Sie haben die kürzesten Wege und halten sich am häufigsten in der Stadt auf.
39. Wohnungsbau in verkehrsberuhigten, städtischen Quartieren ist die wichtigste Massnahme zur Vermeidung von Pendler- und Freizeitverkehr.
40. Temporeduktion und Begegnungszonen tragen wesentlich zur Ansiedlung guter Steuerzahler bei.
41. Nach den Fussgängern steht ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr an zweiter Stelle der stadtgerechten Verkehrshierarchie.
42. An dritter Stelle folgen Fahrräder.
43. Die grösste Herausforderung für die Stadt stellt der motorisierte Verkehr dar.
44. Eine lebenswerte Stadt setzt konsequent auf diese Rangfolge.
45. Oft vernachlässigte Themen sind der Gütertransport und der Gewerbeverkehr.
46. Der Gewerbeverkehr sollte möglichst schnell und elektrisch von A nach B kommen.
47. Auch hier haben Lastvelos und kleine, stadtgerechte Elektrolieferwagen Priorität.
48. Eine koordinierte Versorgung und Entsorgung, Belieferung und Auslieferung trägt wesentlich zur Produktivität und Lebensqualität einer Stadt bei.
49. Ausser Venedig hat das noch keine grössere Stadt geschafft.
50. Hamburg als Logistikhauptstadt Deutschlands konnte hier Vorbild sein.

Im Übrigen gilt der gesunde Menschenverstand.