

### Wie hat sich der Verkehr in der Stadt Zürich in den letzten Jahren entwickelt?

- Eine komplexe Frage. Und je nachdem was wie betrachtet wird, fällt die Antwort anders aus. Ich empfehle Ihnen dazu die Kennzahlen der Verkehrsentwicklung der Stadt Zürich: [https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/verkehr/webartikel/webartikel\\_kennzahlen\\_verkehrsentwicklung.html](https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/verkehr/webartikel/webartikel_kennzahlen_verkehrsentwicklung.html)

### Was sind Ihrer Meinung nach die Beste Massnahme um die CO2 Emissionen zu senken?

- Grundsätzlich: Weniger fossile Energieträger verbrennen. Generell weniger Energie verbrauchen. Langlebige, reparaturfähige Produkte kaufen. Geschlossene Wertstoffkreise anstreben. Nutzen statt besitzen. Hier gibt es noch viele weitere Möglichkeiten.
- In Bezug auf die Mobilität heisst dies konkret: Mehr Velo- statt Autofahren. Zu Fuss gehen und den ÖV benutzen. Wenn Auto dann Carsharing. Sich vor jeder Fahrt fragen ob diese wirklich nötig ist. Fahrgemeinschaften bilden. Wenn immer möglich auf Flüge verzichten.

### Ein Teil der Stadt autofrei zu machen oder ein Verbot von gewissen Fahrzeuge wie es auch schon andere Städte machen ?

- Ich bin generell kein Freund von Verboten, manchmal geht es aber nicht anders. Ich finde es besser, autofreie Siedlungen zu bauen, das Parkplatzangebot abzubauen, eine gute und sichere Veloinfrastruktur anzubieten, einen guten ÖV anzubieten, das Carsharing und Carpooling zu fördern. Autofreie Quartiere zu fördern. Gut funktionierende Quartiere mit Einkaufsmöglichkeiten für Alltagsbedürfnisse reduzieren den Verkehr ebenfalls.

### Ist das Senken der Höchstgeschwindigkeit eine gute Alternativlösung?

- Das Senken der Höchstgeschwindigkeit ist aus meiner Sicht ein gutes Mittel zur Lärmbekämpfung ([https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/umwelt-tiere/!%C3%A4rm---schall/strassenlaerm/tempo\\_30\\_als\\_laermschutzmassnahme.pdf](https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/umwelt-tiere/!%C3%A4rm---schall/strassenlaerm/tempo_30_als_laermschutzmassnahme.pdf)) und zur allgemeinen Sicherheit. So steht bei einer Vollbremsung ein Auto bei T30 bereits still wenn es bei T50 erst mit der Bremsung beginnt (T30 = Reaktionsweg 16,7m, Bremsweg 4,7m / T50 Reaktionsweg 27,8m, Bremsweg 13,1m). Auch verbreitert sich das Blickfeld der Fahrenden bei tieferer Geschwindigkeit, was wiederum der Sicherheit dient, da Gefahren früher erkannt werden und entsprechend reagiert werden kann. Des weiteren bedarf eine tiefere Geschwindigkeit einer schmaleren Fahrbahn - hier wird Platz frei für andere Verkehrsteilnehmer, wie z.B. Velofahrende.
- Auf der anderen Seite bedarf eine tiefere Geschwindigkeit einem kleineren Sicherheitsabstand, d.h., es können mehr Fahrzeuge passieren. Generell wird der Verkehrsfluss bei tieferen Geschwindigkeiten erhöht.
- Das Senken der Höchstgeschwindigkeit hat viele Vorteile, insbesondere zum Thema Sicherheit und Prävention.
- Als Mittel zu Verkehrsreduktion finde ich es nur bedingt geeignet.

## Die Parkmöglichkeit zu minimieren, damit die Leute mehr mit dem öffentlichen Verkehr zu benützen ?

- Parkmöglichkeiten abzubauen ist eine sehr effiziente Methode zur Verkehrsreduktion. Es wird zwar angeprangert, dass dadurch mehr Suchverkehr entsteht - was bei einer Umstellung anfänglich auch kaum vermeidbar ist. Mit der Zeit wissen es die Leute aber und weichen auf andere Verkehrsmittel aus.
- Bei der Minimierung von Parkmöglichkeiten ist wichtig, dass Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung, Handwerker und Lieferanten keine Benachteiligung erfahren. Doch auch hier gäbe es Potential - z.B. sind Cargovelos immer noch eher selten im Einsatz.
- Wichtig sind gut funktionierende Quartiere, wo Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangebote bestehen und die Leute sich zu Fuss oder mit dem Velo bewegen können.
- Für mich ist ein zentraler Punkt die Städteplanung: Wohnen, Arbeiten und Freizeit sollten in möglichst kurzen Distanzen auseinander liegen.
- Ein weiteres Mittel, das meiner Meinung nach noch viel Potential hat, ist die entsprechende Erziehung.
- Das Velo, statt das Auto, wird zum Statussymbol. Die Menschen sind sich bewusst, welche Folgen ihr Mobilitätsverhalten hat und verhalten sich entsprechend.
- Der Verkehr in der Stadt besteht unter anderem auch dem Verkehr, der von ausserhalb in die Stadt kommt. Hier braucht es ein höheres Bewusstsein für die kombinierte Mobilität. Also von daheim zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Auto an den nächsten Bahnhof, mit dem Zug in die Stadt und in der Stadt zu Fuss, mit dem Leihvelo oder dem ÖV weiter.