

# Bäume für die Haltestelle Kronenstrasse!

Vorschlag für eine Nachbegrünung.



# Bäume für die Haltestelle Kronenstrasse!

Wir schlagen vor, an der Haltestelle Kronenstrasse den Boden zu chaussieren und Bäume zu pflanzen. Dadurch wird in einem hitzeproblematischen Quartier das Mikroklima verbessert und Aufenthaltsqualität geschaffen.

Die Fahrspuren des Individualverkehrs sollen neu in *beiden* Richtungen auf der Tramspur liegen. StadtEINwärts gibt es das bereits als sogenannte „Kaphaltestelle“. Das geht auch stadtAUSwärts, wo es laut Gesamtverkehrsmodell ZH (siehe <https://maps.zh.ch/>) ohnehin nur ein Drittel Fahrzeuge im Vergleich zu stadteinwärts gibt. Die Ostspur wird neu zur Begrünung frei. Es gibt keinen Rückstau. Auch müssen keine Gleise verlegt werden. Die Anpassung besteht nur aus Schnitten in den Asphalt und der Aktivierung einer Ampel. Das Projekt kann also zügig umgesetzt werden.

Wir sehen für Zürich zwei grosse Chancen:

1. Pilotprojekt „Klimaadaptation Lightspeed“.  
Zürich zeigt vorbildhaft, wie man schnell und ohne grosse Eingriffe fit für die Zukunft wird!
2. Pilotprojekt „Fehlerkorrektur = Überleben“.  
Wir werden auf diesem Planeten nur überleben, wenn wir eine Kultur der Fehlerkorrektur schaffen. Diese Haltestelle wurde kürzlich neu gemacht, dennoch sind wir heute schlauer. Zürich würde als erste fehlerkorrigierende Stadt weltweit ein bahnbrechendes Vorbild abgeben!

*Architekt\*innen: Noemi Engel, Wolfgang Rossbauer mit Max Nagler, Luis Frisch  
Landschaftsarchitekt: Lorenz Eugster*

*Unterstützung: Stina Werenfels, Samir, Silas Hobi, Bettina Baltensweiler, Anais Begemann, Vinod Udayar, Aline Ullmann, Maria Merlo, Judith Stofer, Sophie Nussbaumer, Linda Berger, Anaise Vallée, Nadja Muggli, Lucia Alioth, Christiane Meyer-Habighorst, Théo Blanc, Roger Greber, Antonio Oso, Regula Hanhart, Fabio Feubli, Lisa Maria Pohl, Dimitri Dolder, Elisabeth Niederer, Sabrina Badir, Kirsten Martin, Eugénie Keller, Dan Filimon, Dave Tucker, Christa Gall, Selma Jamal Adlin, Anja Seiler, Ladina Engler, Nina Spiri, Beat Zinsli, Simona Fischer, Karin Schneuwly, Birgit Weil, Jeannette Kuo, Ünal Karamuk, Moritz Leutenegger, Anna Hürlimann, Markus Weil, Ueli Nagel, Quartierverein Kreis 6 vertreten durch Andreas Aeschlimann und etliche mehr.*

*Zürich, März 2023. Kontakt: Wolfgang Rossbauer, 079 298 19 31, [wr@rossbauer.com](mailto:wr@rossbauer.com)*

## Hintergrund: Das Projekt ist realistisch!

Eine beidseitige Kaphaltestelle (=MIV+Tram auf einer Spur) ohne Mittelinsel ist möglich. Das gibt es in Zürich bereits. Für die stadtauswärts am Tramende aussteigenden und querenden Fussgänger\*innen ändert sich ohnehin nichts - was also in die eine Richtung geht, geht auch in die andere.

Gemäss Statistik im Gesamtverkehrsmodell des Kantons ZH gibt es sowieso ein geringeres MIV-Aufkommen, was keinen Rückstau erwarten lässt. Das Projekt erzeugt also keine Einschränkung, bzw. Verschlechterung der MIV-Situation.

Wir schlagen vor, die Velos, Fussgänger\*innen und den MIV-Erschliessungsverkehr der Häuserzeile Ost kann sanft in Schrittgeschwindigkeit über einen „Shared Space“ zu leiten.

Einige Bäume (zB. Seite West oder Kronenstrasse) können ohnehin gepflanzt werden, auch ohne Verkehrsanpassung. Auf einen unerwarteten Leitungsuntergrund kann mit gefassten und höhergelegten Baumgruben oder Sträucherboxen reagiert werden.

Dieser prinzipielle Ansatz der begrünten MIV-Spur kann zwischen Beckenhof und Schaffhauserplatz sowie an ähnlichen Stellen im ganzen Stadtgebiet umgesetzt werden. Er stellt eine vielerorts anwendbare Regel dar. Das Konzept stützt das Zürcher Vorhaben zur „Schwammstadt - Ein neuer Weg die Stadt mehrfach zu kühlen“.

Wir schlagen vor, die Intervention mit wenig Mitteln und Arbeitsschritten umzusetzen: Mit einer Säge wird der Asphalt ausgeschnitten. Die meisten Bordsteinkanten bleiben erhalten, da die Intervention exakt im Bereich der Fahrspur liegt. Es folgen Abgrabungen bis zu den Leitungen, die ggf. mit einfachen Kuppen geschützt werden. Dann wird mit Erdmaterial befüllt. Baumpflanzungen (Art, Höhenlage mit/ohne Trog) oder Pflanzboxen reagieren auf die Werkleitungen im Untergrund, die nicht umverlegt werden müssen. „Einfach Bauen!“ ist das Ziel!

## Pilotprojekt „Klimaadaptation Lightspeed“

Wir sehen für das Thema Hitzeminderung die höchste Hierarchiestufe und Dringlichkeit. Wir schlagen daher vor, das Projekt Hochgeschwindigkeit umzusetzen und dafür einen Pilot „Klimaadaptation Lightspeed“ zu lancieren. Die Brisanz der Hitzeminderung erfordert ein Handeln im Notfallmodus. Dazu soll eine Verkehrsumlenkung als Pop-Up-Version per sofort eingerichtet werden. Das Projekt soll dazu als schnell einrichtbare „Baustelle“ betrachtet werden. Strassenkanten und Markierungen sind in einem Tag verwirklichtbar, die Ampel besteht bereits und kann (um-)aktiviert werden, eine teure Verlegung der Tramschienen ist gar nicht nötig.

In einer Testphase lassen sich Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer\*innen gut erkennen; eine Anpassung des Prinzips oder ein Rückbau sind daher einfach möglich. Eine Bewilligung des bleibenden Projekts kann daher ab „Live-Situation“ erfolgen, ähnlich wie dies zB. bei Sicherheitsbewilligungen von Spielgeräten erfolgen kann.

Der Gewinn des Pilotprojekts „Klimaadaptation Lightspeed“ ist eine Strategie, wie man auf die Herausforderungen des Klimawandels in der nötigen Geschwindigkeit reagieren und dies bei anderen Projekten anwenden kann. Zürich würde damit vorbildhaft zeigen, wie man schnell und ohne grosse Eingriffe fit für die Zukunft wird!

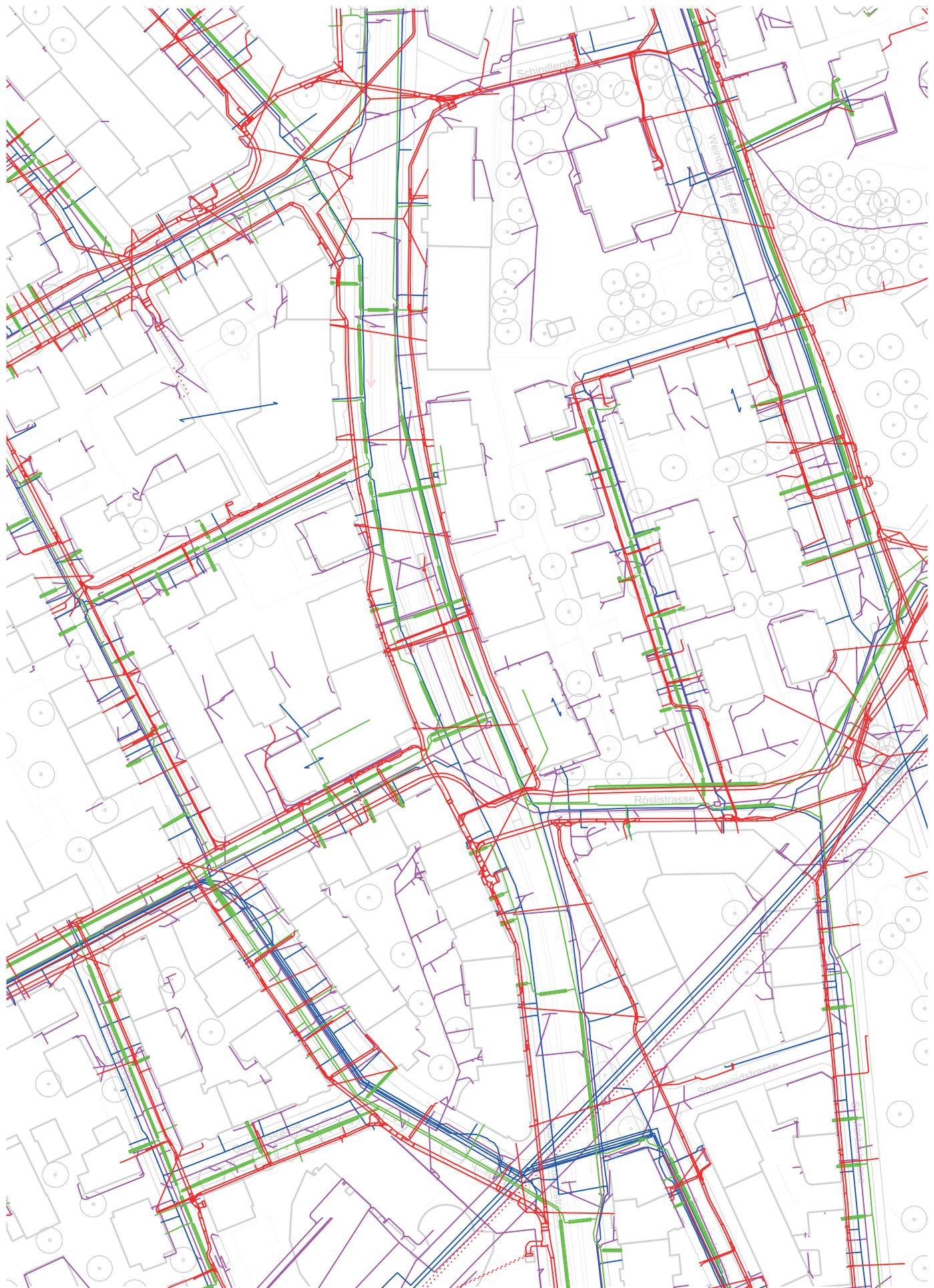
## Pilotprojekt „Fehlerkorrektur = Überleben“.

Für das Überleben unserer Gesellschaft wird es matchentscheidend sein, ob wir vergangene Fehler korrigieren können. Mit dem vorliegenden Projekt soll ein Pfadwechsel exemplarisch probiert und vermittelt werden. Zürich würde als erste fehlerkorrigierende Stadt weltweit ein bahnbrechendes Vorbild abgeben!

Die Hintergrund-Überlegung: Die Haltestelle Kronenstrasse wurde kürzlich erneuert. Wieso etwas anpassen, das man doch gerade neu gemacht hat? Der Autor Rolf Dobelli beschreibt in der „Kunst des klaren Denkens“ die Falle der „Versunkenen Kosten“: nach diesem Denkfehler glaubt man in Anbetracht einer soeben getätigten Investition, dass danach erst mal keine Veränderung des Pfades mehr geschehen darf. Im städtischen Kontext berührt JEDE Veränderung aber „bereits Gemachtes“; nach dieser Regel dürfte man gar nichts mehr verändern. Jedoch: sobald es eine bessere Idee gibt, so soll man dieser immer folgen, auch wenn man schon „so viel“ investiert hat. Aus der vermeintlichen Wertvernichtung entsteht das Gegenteil: ein neuer Mehrwert für Mensch, Stadt und Natur! Also: Wenn man heute schon weiss, was morgen richtig und nötig ist, wieso Jahrzehnte warten bis der Asphalt „abgefahren“ ist, um dann das Richtige und Nötige zu machen? Wir meinen: Jetzt korrigierend handeln und all die damit verbundene Kommunikation durchstehen. Wir schlagen vor, begleitend ein Forschungsprojekt „Zukunftsfähig durch Fehlerkorrektur“ durchzuführen.



Haltstelle Kronenstrasse: Heute...



Werkleitungen



bepflanzbar    chaussierbar

(erstellt durch einen Algorithmus: durchschnittlich 1,1m Abstand zu Werkleitungen)



Haltestelle Kronenstrasse: ...Morgen!

Haltestelle Kronenstrasse: Heute...



Haltestelle Kronenstrasse: ... Morgen!

