

Zeitschrift: Schweizer Monat : die Autorenzeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Band: 94 (2014)
Heft: 1017

Artikel: Verkappte Verkehrspolitik
Autor: Teitler, Mirjam B.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-735909>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

Ask Mr
Sedláček

Kann man unser Wirtschaftssystem gegen Krisen «immunisieren»?

Nein. Abstürze sind systemimmanent. Es hat sie immer gegeben und wird sie immer geben. Selbst das perfekte System ist nur eine Art Computerprogramm, das rein rational, emotionslos, ohne Ödipus-Komplex oder Religion – mathematische Algorithmen, bestehend aus Nullen und Einsen – funktioniert. Und ja, sogar solche Systeme erleben den aus Windows-98-Zeiten bekannten «blauen Bildschirm», den Stillstand, Freeze, Absturz. Selbstregulierend, das müssen wir verstehen, kann auch gleichbedeutend mit selbstzerstörend sein.

Jedes System hat auch Zyklen, damit meine ich nicht nur Konjunkturzyklen, sondern philosophische oder systematische Zyklen. Es antwortet uns nicht immer gleich und absolut, es geht nicht zu hundert Prozent auf unsere Forderungen ein. Es hat ein eigenes Leben, das wir nicht gänzlich verstehen. Nehmen wir das hin, so sollte klar sein, dass ein grosser Teil unserer menschlichen Energie in die Erarbeitung von Lösungen gesteckt werden muss, die sich mit der Frage beschäftigen: «Wie starten wir das System bei einem Absturz neu – in einer friedlichen und gerechten Weise?» Diese Frage stellt sich neu, denn früher nahmen uns – zynisch gesprochen – regelmässige Kriege das Management des «Resets» ab. Europa und weite Teile der industrialisierten Welt leben aber nun schon vergleichsweise lang im Frieden, und dieser Frieden führt auch dazu, dass wir die ökonomischen Resets selbst managen müssen.

Aber: wie das? Das Alte Testament wartet mit einer interessanten Idee diesbezüglich auf: dort ist die Rede von einem wiederkehrenden Vergebungsjahr, einem grossen kollektiven Schuldenerlass also, im Abstand von jeweils 49 Jahren. Unsere Ahnen wussten bereits, was wir erst wieder lernen müssen: dass jedes noch so clevere System zu ungewollten Ergebnissen führen kann! Und sie hatten immerhin eine Idee, wie man es wieder zum Laufen bringt, wenn es mal stockt. Damit hat die Welt von gestern der unsrigen einiges voraus.

Tomáš Sedláček ist Ökonom und Hochschullehrer. Bekannt wurde er insbesondere durch sein Buch «Die Ökonomie von Gut und Böse» (Hanser, 2012). In seiner neuen Kolumne beantwortet der Freund der Redaktion Fragen aus Politik, Wirtschaft und Kultur.

Lex &
the City

Verkappte Verkehrspolitik

Das Morgental bildet mit seinen vielen Läden das Herz des öffentlichen Lebens von Zürich-Wollishofen. Der Stadtrat kam vor über zehn Jahren mit einem Plan, wie das Morgental «attraktiver» zu gestalten sei. «Attraktiver» bedeutet im links-grünen Zürich: eingeschränkter Individualverkehr. So auch hier: Die bisherige Tramhaltestelle sollte in beide Richtungen durch Kapphaltestellen (Streckenführung so, dass die Autos dem Tram folgen und wie dieses halten) ersetzt, die Fussgängerbereiche erweitert und die Zufahrten zu gewerblichen Grundstücken behindert werden.

Doch die Stadt machte den Plan ohne den Kanton. Dieser kappte kurzerhand die Kapphaltestelle, verweigerte also die Bewilligung. Wie viele Linien des öffentlichen Verkehrs sich dereinst durch das Morgental bewegen, ist also ungeklärt. Klar dagegen ist, dass bei einer übermässigen Behinderung des Individualverkehrs die Autofahrer auf Schleichwege im Quartier ausweichen.

Der lokale Gewerbeverband sowie die «bürgerlichen» Parteien haben eine Stellungnahme zum Plan abgegeben. Ziel der Einwendungen ist es, mit der Stadt in einen transparenten Dialog zu treten, genauer: einen angepassten Plan zu erstellen, der auch Anlieferungsmöglichkeiten für das Gewerbe und den Erhalt oberirdischer Parkplätze berücksichtigt. Nun ist der neue Verkehrsminister Filippo Leutenegger gefordert, genauer: sein «pragmatisches» Geschick, das er bei seinem Antritt so gern ins Feld führte. Seine konkrete Aufgabe besteht in der Berücksichtigung sämtlicher Interessen – ohne Voreingenommenheit gegenüber dem Gewerbe und dem Autoverkehr.

Sollte ihm dies nicht gelingen, ist eine juristische Auseinandersetzung vorprogrammiert. Zum Ergreifen von Rechtsmitteln gegen den Plan legitimiert sind nämlich alle direkt Betroffenen. Sollten die Zufahrts- und Parkmöglichkeiten des ansässigen Gewerbes gekappt werden, ist es ihr gutes Recht, dagegen bis vor Bundesgericht zu prozessieren. Das würde fürs Morgental bedeuten: Letzter Halt, Lausanne. Bitte alle aussteigen.

Mirjam B. Teitler ist Rechtsanwältin und Partnerin bei Teitler Legal and Media Consulting. Folgen Sie ihr bei Twitter: @MirjamTeitler.