



Parkieren

Nummer 113
April 2017

Das Parkplatzproblem

Parkieren geht nicht über studieren: neue Ideen und Fakten rund um eine der grössten Platzverschwendungen. *Seiten 2-5*

Wahrnehmungsverschiebung

Kürzlich habe ich gelesen, dass Parkplatzgebühren einfordern etwa so ist, wie von Kindern Eintritt für den Spielplatz zu verlangen. Interessanter Gedanke. In vieler Hinsicht. Und sehr entlarvend. So dumm, er könnte von Trump sein.

Was zuerst ins Auge sticht, ist der Vergleich: Autofahrer-Kind. Er spricht für sich, viel muss ich dazu gar nicht sagen, der Gemeinsamkeiten sind so viele (eine gewisse Unbedarftheit bis mangelndes Verantwortungsbewusstsein im Umgang mit der Umwelt inklusive der Mitmenschen; das ist MEIN Auto; sich nicht an Regeln halten respektive klönen, wenn die Strafe folgt; spielen [mit dem Telefon], statt sich zu konzentrieren; unflätige Sprache; Räuber und Poli etc.).

Dann der plumpe Versuch, einen Sympathieträger (die Kinder sind gemeint) für seine eigenen Anliegen vorzuschieben. Die Sachlichkeit geht hier gleich mehrfach flöten. Das beginnt damit, dass Kinder gar nicht bezahlen können, auch wenn sie wollten, ausser sie würden Kinderarbeit verrichten. Was sie bei uns zum Glück normalerweise nicht tun, also bezahlen sowieso die Eltern. Dann müssten also die Autolenkerinnen ihre Eltern fragen, ob sie die Parkplatzgebühren übernehmen könnten? Wahrscheinlich ist es so, dass Eltern sogar Eintritt für einen Kinderspielplatz zahlen würden, aber kaum den Parkplatz ihrer Kinder (wenn diese dann älter sind). Die Welt ist schon sehr ungerecht.

Zu guter Letzt ist es eigentlich eher so, dass die Autofahrer den Kindern Schadenersatz dafür zahlen müssten, dass die deren Freiheit so selbstverständlich wie einschneidend einschränken. Am besten sollten sie einfach still ihre Parkgebühren zahlen und froh sein, dass wir es noch akzeptieren, die Kinder auf den Spielplatz zu schicken, und sie nicht mit derselben Selbstverständlichkeit auf der Strasse spielen lassen. Viel Spass beim Lesen dieses umverkehRen!

Hanspeter Kunz
Vize-Präsident umverkehR



Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

Auflage 5000 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach 8214, 8036 Zürich, Postkonto: 80-67097-2, Tel: 044 242 72 76, E-Mail: info@umverkehr.ch, www.umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf www.umverkehr.ch **Redaktion** Kerngruppe umverkehR, Hanspeter Kunz **Beiträge** Philippe Koch (pk), Hanspeter Kunz (hpk), Daniel Costantino, Christian Harb, Aurelia Verdieri **Grafisches Konzept** typisch.ch **Layout** Hanspeter Kunz **Korrektorat** Birgit Roth **Titelbild** U.S. Navy, Shawn J. Stewart **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint FSC-Recyclingpapier mit FSC-Frischfaseranteil **Abonnementspreise** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr **Nächste Ausgabe** Juni 2017

Parkplatzpolitik: ein Gefühl für Tatsachen

Wir leben, will man den Zeitdiagnostikern Glauben schenken, in postfaktischen Zeiten. So werden verkehrspolitische Diskussionen, vor allem wenn es um Parkplätze geht, fast ausschliesslich von Ideologien gesteuert. Es ist dringend nötig, dass sich die Parkplatzpolitik an Tatsachen und Fakten orientiert. **Philippe Koch**

Die subjektive Wahrnehmung von Entwicklungen scheint heutzutage wichtiger als deren objektive Beschreibung und Analyse. Man müsse die Gefühle und Ängste der Bevölkerung ernst nehmen. Ach was: Wenn Ängste die Vernunft dominieren, müssen wir die Menschen mit den Tatsachen konfrontieren. Dies trifft besonders dort zu, wo seit Jahrzehnten Ideologie und blödsinnige Rechthaberei dominieren. Womit wir beim Thema wären: Parkplatzpolitik.

Gemäss Berechnung des Bundes haben die Flächen für Parkplätze in den letzten dreissig Jahren um rund 55 Prozent zugenommen. Und dies ist eine konservative Erhebung, da nur Parkplatzareale ab einer gewissen Grösse (ab ca. zehn Parkplätzen) erfasst werden. Die Anzahl Parkplätze hat selbst in rot-grünen Hochburgen mit ausgefeilter Parkplatzbewirtschaftung in den letzten zehn Jahren nicht abgenommen – im Gegenteil. Wieso? Weil es in allen Kantonen (ausser Basel-Stadt) eine Parkplatzerstellungspflicht gibt. Grob gesagt, muss pro 100 Quadratmetern neu erstellten Wohnraums ein privater Parkplatz geschaffen wer-

den – unabhängig davon, ob in der Wohnung jemand mit oder ohne Auto lebt. Und obwohl etwa die Stadt Zürich die Strategie verfolgt, neue private Parkplätze auf öffentlichem Grund zu kompensieren, ist davon kaum etwas zu sehen. Parkplätze aufzuheben, scheint immer noch ein Ding der Unmöglichkeit zu sein.

Fakt: Es gibt genügend Parkplätze

Sogar die Credit Suisse kommt in einer kürzlich veröffentlichten Studie zum Schluss, dass in gut erschlossenen Gemeinden rund 30 Prozent der privaten Parkplätze leer stehen. Fakt ist aber auch, dass jede Autofahrerin oder jeder Autofahrer auf der erfolglosen Suche nach einem Parkplatz in der Innenstadt sagen würde: «Was kümmern mich die Parkplätze dort, wo ich nicht hinfahren will. Ich will einen Parkplatz hier und jetzt.» Nun, in einem einigermaßen demokratischen Gemeinwesen wie dem Stadtland Schweiz sollte das unmittelbare Bedürfnis einer Person zwar nicht egal, aber doch weniger wichtig sein als die Vorstellungen und Anliegen des Kollektivs. Und auch hierzu

gibt es interessante Fakten: Auf die Frage, was die Heimat bedrohe, sagen 35 Prozent der Befragten «Naturzerstörung» und 28 Prozent «Überbauungen» (siehe www.1001heimat.ch). In den Städten schwingt seitens der Bevölkerung bei Befragungen regelmässig der Verkehr als grösstes Problem obenaus: In Zürich haben 2015 56 Prozent der Befragten Verkehr als wichtigstes Problem genannt – Wohnungsprobleme landeten mit weniger als 30 Prozent an zweiter Stelle. In Bern waren es immerhin fast 40 Prozent, die den Verkehr als grösstes Problem bezeichnet haben – gefolgt von Dreck und Schmierereien mit 14 Prozent.

Faktenorientiertere Politik!

Was soll diese Auflistung von Zahlen? Mein Anliegen ist simpel und sollte jeder Politikerin und jedem Politiker einleuchten: Politisiert etwas zahlenbasierter, etwas mehr ausgerichtet an den Tatsachen, auch wenn dies nicht mehr in Mode zu sein scheint. Aber die Stadtregierung macht in Streitgesprächen eine viel bessere Falle, wenn sie Fakten von reinen Glaubenssätzen unterscheiden kann – auch wenn kurzzeitig die Wohlfühlatmosphäre in den auf Konsens getrimmten Gremien darunter leiden sollte. Niemand weiss beispielsweise, welchen Einfluss ein Parkplatzabbau auf das hiesige Gewerbe hat. Es gibt hierzu keine verlässliche Studie – keine! Gleichwohl werden immer wieder Zahlen herumgereicht und Szenarien beschworen, die noch auf die 1980er-Jahre zurückgehen. Zudem: Was in vielen Politikbereichen gang und gäbe ist, nämlich Pilotprojekte durchzuführen und deren Wirkung zu analysieren, wird in der Verkehrspolitik zu wenig gemacht. Wieso? Weil sich einige Verkehrsverbände mit Händen und Füssen, sprich: mit allen Rechtsmitteln, dagegen wehren. Mein Plädoyer lautet: Wir sollten wieder ein Gefühl für Tatsachen und Fakten entwickeln und die Parkplatzpolitik an diesen ausrichten. Politisch heisst dies: Aufhebung der Erstellungspflicht für Parkplätze, Förderung von autofreien Siedlungen, Parkieren ab der ersten Minute verrechnen, Firmenparkplätze im Lohnausweis als Ertrag berücksichtigen, Abbau von öffentlichen Parkplätzen bei Erstellung von privaten Parkplätzen et cetera pp.



Gratis parkieren ist zu teuer

Parkplätze sind teuer, das würden viele Automobilistinnen und Automobilisten bestätigen. Tatsache ist jedoch, dass die Gebühren zu niedrig sind. Hier beleuchten wir, zusammen mit Professor Donald Shoup, die Konsequenzen von günstigen Parkplätzen und die möglichen Auswege. [Interview Hanspeter Kunz](#)

Herr Shoup, Autos stehen typischerweise während 95 Prozent der Zeit nutzlos herum. Sie brauchen dann Platz, und viel Land wird verschwendet, nur um Autos abzustellen. Das ist alles nicht gratis. Trotzdem ist dies vielerorts gebührenfrei möglich. Wie konnte es dazu kommen? Warum erwarten wir, dass wir unsere Autos parkieren dürfen, ohne (direkt) etwas dafür zu bezahlen?

Bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts, als sich nur Reiche ein Auto leisten konnten, wurde einfach da geparkt, wo man früher die Pferde (mit oder ohne Wagen) angebunden hatte. Als dann ab circa 1920 der Autobesitz stark zunahm, verschärfte sich auch das Parkproblem. Das Parkieren entlang der Strassen blieb aber trotzdem gratis, weil die Parkuhr erst um 1935 entwickelt wurde. Aber zu dieser Zeit hatten sich die Autofahrer bereits daran gewöhnt, dass das Parkieren nichts kostet. Auch begann man, nach 1930 in den Städten Parkplatzerstellungspflichten einzuführen. Das daraus resultierende grosse Angebot an Parkplätzen hat dazu geführt, dass das Parkieren in vielen Städten weiterhin entweder günstig war oder sogar gratis blieb.

Dabei verursacht ein Parkplatz hohe Kosten, beispielsweise für Bau und Instandhaltung. Wenn die Autofahrerinnen dafür nicht aufkommen, dann muss das jemand anders bezahlen. Auf den ersten Blick mag dies fair erscheinen, weil sich so auch arme Leute einen Parkplatz leisten können. Was meinen Sie dazu?

Wenn das Parkieren gratis ist, heisst das keineswegs, dass die Kosten einfach verschwinden. Jemand muss das bezahlen, und dieser jemand sind dann alle, also die Gesellschaft. Also auch diejenigen, die zu arm sind, um sich überhaupt ein Auto leisten zu können. In unseren Städten sind die Wohnungen teuer und die Parkplätze billig bis gratis. Darum gibt es auch obdachlose Menschen, aber keine «obdachlosen» Autos. Wir haben unsere Prioritäten verkehrt herum gesetzt.

Wenn etwas gratis ist, dann wird es oft auf ineffiziente oder sinnlose Art gebraucht. Passiert das auch im Falle der Gratisparkplätze?

Parkplätze sind ein wichtiger Teil des Transportsystems, und sie generieren einen Nutzen. Aber das heisst weder, dass wir mehr Parkplätze brauchen, noch, dass sie gratis sein sollten. Nahrungsmittel spielen auch eine wichtige Rolle und generieren Nutzen, und daraus folgt nicht, dass wir mehr essen sollten oder dass Essen nicht kosten dürfte. Genau wie Menschen, die eine Diät machen, bei einem Buffet «à discrétion» hoffnungslos überbezahlen, so ist es auch ungerecht, dass Menschen, die kein Auto besitzen, zur Kasse gebeten werden, weil Parkplätze nichts kosten sollten.

Das heisst also, dass Gratisparkplätze in verschiedener Hinsicht sehr teuer sind. Es entstehen hohe Kosten für die Gesellschaft, sie werden nicht effizient gebraucht, was unter anderem auch Suchverkehr verursacht. Was wäre ein System, das solche Kosten minimieren könnte?

Autofahrer sollten für die von ihnen benutzten Parkplätze bezahlen, ganz einfach. Und die Städte sollten sich von der Pflicht zur Parkplatzerstellung verabschieden. Wenn jede und jeder für ihren beziehungsweise seinen Parkplatz bezahlt, dann müssen diejenigen, die kein Auto besitzen, auch keine Parkplatzkosten mittragen.

Gibt es schon Erfahrungen dazu?

Zürich ist ein gutes Beispiel, wie Parkplatzreformen die Situation verbessern können. 1996 beschloss die Stadt, dass im Zentrum keine zusätzlichen Parkplätze mehr gebaut werden sollen. Ausserhalb des Zentrums dürfen nur dann neue Parkplätze geschaffen werden, wenn die umliegenden Strassen den Zusatzverkehr auch aufnehmen können, ohne dass dies zu Stau führt und wenn damit die

Luftschadstoffe keine Grenzwerte überschreiten. Ich bin sicher, ich muss niemandem in der Schweiz erklären, dass das mit ein Grund ist, warum Zürich wiederholt zur lebenswertesten Stadt weltweit erkoren wurde.

Man könnte ja meinen, in Zürich sei darum alles in bester Ordnung, was Parkplätze betrifft. Oder sehen Sie noch Raum für Verbesserungen?

Sicher. Zürich könnte beispielsweise die Parkgebühren derart gestalten, dass immer ein oder zwei Parkplätze pro Strassenabschnitt frei sind. Das würde dazu führen, dass niemand in der Stadt herumfahren müsste, um einen Parkplatz zu finden. In San Francisco wendet man ein solches System bereits seit einiger Zeit erfolgreich an.



Wie viel müsste ein Parkplatz ungefähr kosten, damit er kostendeckend wäre? Sind die Parkgebühren, beispielsweise in San Francisco, im Durchschnitt kostendeckend?

Parkplätze am Strassenrand haben sehr geringe Kosten, darum sollten die Städte auch nicht versuchen, nur kostendeckende Gebühren zu verlangen. Die Parkgebühren sollten dazu dienen, das Parkplatzangebot wirkungsvoll zu bewirtschaften. Und die Städte können den Ertrag auch verwenden, um den Service public zu verbessern.

Die Diskussionen werden ja sehr schnell emotionsgeladen und unsachlich, wenn es um die Erhebung von Parkgebühren geht. Was sind Ihrer Meinung nach die

Hauptargumente, die für die Erhöhung von Parkgebühren sprechen?

Parkgebühren werden oft von den Bürgerinnen und Bürgern akzeptiert, wenn ihnen klar ist, dass sie etwas dafür bekommen. Zum Beispiel kann der Gewinn, der erwirtschaftet wird, direkt dazu verwendet werden, die Lebensqualität im Quartier zu verbessern. So wurden in Amerika mit Parkgebühren beispielsweise Gratis-Wi-Fi-Netzwerke finanziert. Müssen also in einem Quartier Parkgebühren bezahlt werden, dann bekommen alle im Quartier gratis Internetzugang – auch diejenigen, die kein Auto besitzen. Finanziert von denjenigen, die ihr Auto im Quartier abstellen, also nicht notwendigerweise nur von Quartierbewohnern.

Eine Erhöhung der Parkgebühren reduziert den Autoverkehr, was vor allem in Stadtzentren eine erwünschte Wirkung ist. Kann dasselbe Ziel auch erreicht werden, indem man die Zahl der Parkplätze reduziert? Oder indem man Parkplätze an die Peripherie verlegt (à la Park-and-ride-System)?

Zürich hat ja in der Vergangenheit mit der Reduktion von Parkplätzen schon gute Erfahrungen gemacht. Neue Parkplätze an der Peripherie zu bauen, ist teuer, und die Stadt hat wohl bessere Alternativen, um das Transportsystem zu verbessern.

In letzter Zeit häufen sich die Diskussionen um selbstfahrende Autos. Wie beeinflussen solche Fahrzeuge die Parkplatzdynamik oder die Parkplatzpolitik?

Selbstfahrende Autos verbunden mit «ridesharing» (also dem Teilen des Autos über einen Mitfahrtdienst) sind sehr vorteilhaft, wenn Parkplätze teuer sind (da man sich die Parkgebühren teilen kann [Anm. d. Red.]). Wenn man nicht mehr alleine, sondern mindestens zu zweit im Auto sitzt, dann reduziert das die Nachfrage nach Parkplätzen gewaltig. Und umgekehrt: Reduziert man die Zahl der Parkplätze, so wird dies die Nachfrage nach Mitfahrtdiensten und selbstfahrenden Fahrzeugen verstärken. Was aber viel wichtiger ist: Eine Reduktion der Zahl der Parkplätze wird die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auch motivieren, auf den öffentlichen Verkehr, das Velo oder auf die eigenen zwei Füße umzusteigen.

Donald Shoup ist Distinguished Professor für Städteplanung an der Universität Kalifornien, Los Angeles (UCLA). Er ist ein international anerkannter Experte für die Ökonomie von Parkplätzen («parking economics»). Im Jahre 2005 erschien sein Buch «The High Cost of Free Parking».

Weiterführende Links:

SF parking: www.accessmagazine.org/articles/fall-2013/sfpark-pricing-parking-demand/

Making parking meters popular: www.accessmagazine.org/articles/fall-2014/access-almanac-making-parking-meters-popular/



Nightjet statt Airbus

Am 11. Dezember 2016 um 20.40 Uhr setzte sich der erste «Nightjet» der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) von Zürich nach Hamburg via Berlin in Bewegung. Auf dem Perron stehen vierzig umverkehR-Aktive. Sie wünschen den ÖBB viel Erfolg mit dem «Nightjet» und feiern nach fast zweijähriger Kampagnenarbeit diesen Zwischenerfolg. [Daniel Costantino](#)

umverkehR hat sich intensiv für die Rettung der Nachtzüge eingesetzt und zwar mit einer Interpellation beim Bundesrat, Protestaktionen in verschiedenen Schweizer Städten und einer Petition, die mit über 11'000 Unterschriften dem UVEK übergeben wurde. umverkehR hat eine Umfrage zuhanden der SBB durchgeführt, die Schweizer «Allianz zur Rettung der Nachtzüge», bestehend aus acht Schweizer Organisationen, gegründet und hat eng mit der internationalen Koalition «back on track» zusammengearbeitet. Gemeinsam mit diesen Verbündeten wurden die EU-Verkehrsministerin Bulc sowie Bundesrätin Leuthard in einem offenen Brief aufgefordert, sich aktiv für den Erhalt der Nachtzüge einzusetzen. Das Thema Nachtzug fand bei Medien und Bevölke-

rung viel Beachtung und Unterstützung. Die Deutsche Bahn (DB) hat sich nicht beeindrucken lassen. Unter dem Vorwand «Nachtzüge rentieren nicht» hat die DB sämtliche Verbindungen der City Night Line (CNL) gestrichen. Am 10. Dezember 2016 fuhr die letzte CNL von Berlin nach Basel. Damit ging eine lange Ära des Nachtzugreisens ab der Schweiz fast zu Ende. Die DB hat auch den Autozug von Lörrach nach Hamburg eingestellt. Zum Glück betreibt die BahnTouristikExpress GmbH diese Strecke weiter.

ÖBB glauben an den Nachtzug

Die ÖBB haben die Chance genutzt und haben einen Teil des Rollmaterials und der Nachtzugstrecken von der DB übernommen. Aktuell gibt es ab der Schweiz

folgende Nachtzug-Destinationen: Zürich–Berlin–Hamburg, Zürich–Wien, Zürich–Budapest, Zürich–Prag via Österreich, Zürich–Graz, Zürich–Belgrad.

Während es bei der DB hiess, dass die Nachtzüge bei einem Jahresumsatz von 90 Millionen Euro zuletzt 31 Millionen Verlust eingefahren hätten, gaben die ÖBB nach zwei Monaten Betrieb bekannt, dass sie mit dem Nachtzugbetrieb schwarze Zahlen schreiben würden. Im Gegensatz zur DB glauben die ÖBB an die Zukunft des Nachtzugs und werden sich wahrscheinlich zukünftig zu einem prägenden Akteur im europäischen Nachtzugnetz entwickeln.

Gleiche Bedingungen für Zug und Flug

Obwohl sich die Welt am Pariser Klimagipfel zu mehr Massnahmen beim Klimaschutz verpflichtet hat, werden die viel ökologischeren Zugverbindungen gegenüber dem Flugzeug finanziell benachteiligt. Während bei Flugtickets (ins Ausland) keine Mehrwertsteuer anfällt, wird bei Bahntickets diese Steuer belastet. Ebenfalls zahlt die Bahn Steuern für Strom und Diesel, während das Flugbenzin steuerfrei ist. Der Flugverkehr wird also subventioniert. umverkehR fordert von der Politik, dass dieser Missstand aufgehoben wird und ein echter Wettbewerb stattfindet. umverkehR fordert ebenfalls die Wiederaufnahme der Linien nach Barcelona, Rom, Amsterdam, Kopenhagen, Moskau und Prag via Dresden – als echte Alternative zum Flugzeug. Es gibt noch viel zu tun!

Hinweis für Nachtzugfans

Am Dienstag, 20. Juni 2017, findet von 14.45 bis 16.30 Uhr bei Stadler eine geführte Besichtigung der Produktion der Nachtzugkompositionen für Aserbaidschan statt. Die Teilnehmerzahl ist limitiert. Eine Anmeldung ist zwingend notwendig ab sofort bis spätestens 11. Juni an dcostantino@umverkehr.ch oder via Website (Aktuell/umverkehR-Agenda).



Bild: Delia Frauenthalder

umverkehR grüsst den ersten Nightjet nach Berlin und Hamburg bei seiner Abfahrt in Zürich.

Personalwechsel in Zürich

Nach einer langen Phase der Kontinuität in der Geschäftsstelle in Zürich gab es letztes Jahr gleich mehrere Wechsel. Wir danken hier Alexandra Bernoulli, Aline Trede und Bernhard Piller für ihren tollen Einsatz und freuen uns auf die Zusammenarbeit mit René Huber und Silas Hobi. [Christian Harb](#)

Bereits 1995 sammelte Alexandra Bernoulli Unterschriften für die von umverkehR lancierte Verkehrshalbierungs-Initiative. Anschliessend sorgte sie viele Jahre als Korrektorin für ein fehlerfreies Magazin umverkehRen. Von Oktober 2011 bis November 2016 war Alexandra Administratorin in der Geschäftsstelle Zürich. Hier pflegte sie u. a. die Mitgliederkartei und führte eine einwandfreie Buchhaltung. Daneben engagierte sie sich auch bei diversen umverkehR-Aktionen (Bild unten links).

Aline Trede war bereits zwei Jahre Co-Präsidentin von umverkehR, bevor sie von Februar bis Oktober 2016 die Stelle als Geschäftsleiterin von umverkehR innehatte. Sie brachte viel Initiative und Spontaneität mit. So verdankt ihr umverkehR beispielsweise die Initiierung der Kampagne zur Rettung der Nachtzüge (Bild rechts). Nach ihrem Mutterschaftsurlaub entschied sie sich, nicht mehr in die Geschäftsstelle zurückzukehren.

Die Vertretung von Aline im Mutterschaftsurlaub übernahm Bernhard Piller. Mit seinen vielen Jahren Erfahrung bei NGO fand er sich schnell bei umverkehR zurecht und kümmerte sich beispielsweise um die Durchführung des Fussverkehrstests. In der kurzen Zeit zeigte er

grossen Einsatz und bewährte sich als Teamplayer (Bild unten Mitte, rechts neben dem Auto).

Geschäftsstelle wieder vollzählig

Seit 1. November 2016 führt René Huber das Sekretariat in Zürich mit einem Pensum von 30 Prozent (Bild Seite 6, mit roter Jacke). Für René ist das Thema einer zukunftsverträglichen Mobilität schon lange wichtig. In den 1990er-Jahren engagierte er sich beim Velo-Komitee in der Stadt Zürich, für das er Veranstaltungen organisierte und die Öffentlichkeitsarbeit betreute. Da er jeden Tag mit dem Velo in der Stadt Zürich unterwegs ist, weiss er, wie dringlich eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens ist. Deshalb setzt er sich nun engagiert und mit Freude für umverkehR ein.

Seit 1. März 2017 ist Silas Hobi der neue Geschäftsleiter von umverkehR (Bild unten rechts). Vorher war er beim Bundesamt für Energie unter anderem Programmleiter der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität und verantwortlich für den Schwerpunkt Langsamverkehr. Am liebsten ist er auf dem Velo unterwegs und könnte mehr Platz und frischere Luft gut gebrauchen. Er ist überzeugt, dass die Mobilitätsbedürfnisse mit we-

niger Verkehr abgewickelt werden können und die Arbeit von umverkehR einen wichtigen Beitrag für den Klimaschutz und eine intakte Umwelt leistet. 2011 hat Silas mit umverkehR eine «Gehzeug-Aktion» durchgeführt und freut sich auf viele weitere witzige und aufsehenerregende Kampagnen, damit die Anliegen von umverkehR weiter Fahrt aufnehmen.

umverkehR heisst die neuen Kräfte herzlich willkommen! Zusammen mit Daniel Costantino (seit Februar 2016 Kampagnenleiter, Bild unten Mitte, links neben dem Auto) ist die Geschäftsstelle nun wieder vollzählig.



Autodada



pk «Spaghetti-Junction» ist die englische umgangssprachliche Bezeichnung für das Wirrwarr an Fahrbahnen, das Auf- und Abfahrten von Schnellstrassen oftmals mit sich bringt. Diese unterschiedlich gekrümmten und auf Stelzen stehenden Strassenbänder haben ja durchaus ihren ästhetischen Reiz und sind wohl die sinnfälligsten Zeichen dafür, dass der Geist und der Tatendrang der Ingenieurszunft die Landschaft im 20. Jahrhundert prägend verändert (Sie dürfen durchaus auch «verschandelt» denken, liebe Leserin, lieber Leser) hat. In Louisville, an der Grenze von Kentucky und Indiana, wurde im letzten Jahr eine solche Spaghetti-Junction eröffnet. Und wäre dies nicht schon absurd genug, haben sich die Verantwortlichen eine Finanzierung ausgedacht, die es in sich hat. Pro Fahrt werden 2 Dollar verrechnet und Ende Monat jeweils in Rechnung gestellt. Aber nur, und jetzt halten Sie sich bitte fest, bis zur 39. Fahrt. Ab der 40. Fahrt kostet jede Fahrt – also auch die 1. bis 39. – nur noch einen Dollar. Bis zur 39. Fahrt werden 78 Dollar verrechnet; fahren Sie jetzt nochmals über die Spaghetti, dann reduziert sich die Rechnung auf 40 Dollar. Man muss jetzt kein Ökonom sein, um den eher zweifelhaften Anreiz

zu erkennen, der hier geschaffen wird: mehr fahren, weniger bezahlen. Die spinnen halt, die Amerikaner, wäre jetzt wohl die naheliegendste Reaktion. Aber halt: Wie sieht denn das bei uns aus? Während viele Mobility-Pricing als Lösung für alle Verkehrsprobleme anpreisen, wäre ich froh, die fiskalische Belastung des Autoverkehrs wäre wenigstens im Ansatz leistungsabhängig. Aber NAF, Vignette und Pendlerabzug zeigen: Autodada ist überall und nicht nur in Amerika.

Das Parkplatzproblem originell gelöst

hpk Die Autos werden immer grösser, die Parkplätze jedoch nicht (sie waren eigentlich schon immer zu gross). Trotzdem, so scheint es zumindest, wird der Raum in der Garage eng. Zum Glück gibt es Lösungen, die schnell und unbürokratisch umgesetzt werden können. Einmal entschieden rückwärts gefahren, und schon ist da ein Meter mehr Platz. Einziger kleiner Nachteil: Der Hintern hängt im Freien. Doch wen stört's? Radikaler und etwas unpraktischer, dafür um ein Vielfaches flächeneffizienter ist der Auto-Turm. Die Aussicht von oben ist rosig, die Aussichten, da noch ausparken zu können, sind es leider weniger.

Aber es gibt ja zum Glück immer Alternativen. Jene, denen der Kragen betreffend Parkplatz geplatzt ist, die dürfen ihren Wagen gerne im Heimathafen verrotten lassen, wie der ZVV schlaumeierisch, aber sachlich richtig vorschlägt. Denn rechnet man sich das genau durch, dann ist es meist günstiger, das Auto in der Garage stehen zu lassen und den Bus, das Tram zu nehmen, aller Fixkosten zum Trotz.

Wir vom pl@net sind vollkommen einig: Die einzig sinnvolle Garage ist für die Katz!





Mad Max

hpk Ja, wer kennt die Filme nicht, in denen die Welt eigentlich nur noch von Autos und Lastwagen und allem, was man aus Schrott sonst noch zusammenbauen kann, bevölkert ist – Hauptsache, es hat einen Motor und braucht viel Benzin und sieht gefürchtig aus. Science-Fiction? Ja, noch. Auch in unserem realen Universum ist die Gesellschaft ja bereits seit Jahrzehnten daran, komplett aufs Auto umzusteigen. Das fing mit dem Bierdosenhalter vor über 30 Jahren an, und schon heute hat das mobile Büro im Auto seinen festen Platz. Auch die Hippies in ihren VW-Bussen haben das Ihre zu dieser Entwicklung beigetragen. Nicht, dass das nur schlecht wäre, keineswegs, wir waren genetisch gesehen alle mal Jäger und Sammler, und das Nomadisieren liegt uns im Blut.

Für viel Blut im Auto sorgt nun die schwedische Stadt Sollefteå. Hier wird nämlich die letzte Geburtsklinik im Umkreis von 100 Kilometern aus Spargründen geschlossen. Man kann sich ausrechnen, wie lange man im Geburtsfall fährt, wenn die Klinik am anderen Ende der Pampa liegt. Darum lernen angehende Eltern, wie man das Kind selber im Auto zur Welt bringt. Wozu brauchen wir also noch Spitäler? Im Auto wird ja seit seiner Erfindung regelmässig gestorben, aber auch nicht fatale Operationen liessen sich sicher darin durchführen. So ist ein Zahnarztstuhl auch nicht anders als ein Autositz. Anschnallen kann man sich ebenfalls, vielleicht liesse sich darum sogar die Narkose einsparen.

Konsequent weitergedacht, müssen wir uns ernsthaft überlegen, ob wir überhaupt noch Wohnungen brauchen, wenn wir nahezu alles Lebensnotwendige im oder ums Auto erledigen können. Endlich hätten wir genügend Platz für Parkplätze in unseren Städten, wenn dann die Wohnquartiere erst mal plafoniert sind. Was geschieht, wenn unsere Kinder nicht nur im Auto zur Welt kommen, sondern auch darin aufwachsen, sehen wir im Bild. Oder in «Mad Max».



«umverkehRt & abgefahren»

Fünf Visionäre präsentierten am 1. Dezember 2016 im Cabaret Voltaire ihre Vorstellungen für die urbane Verkehrszukunft 2050. Der Mix aus ernsthaften und humorvollen Beiträgen sorgte nicht nur für angeregte Diskussionen, sondern auch für einige herzhaft Lacher. [Daniel Costantino](#) und [Aurelia Verdieri](#)

Der Verkehr stösst immer mehr an seine Grenzen. Damit wir auch in Zukunft mobil bleiben, braucht es Visionen. Darum hat umverkehR den Wettbewerb «wer – was – wo – wie – warum – verkehR 2050?» ausgeschrieben. Gesucht wurden überraschende, abgefahrene, kreative, gescheite, tiefgründige Ideen zur zukünftigen Mobilität. Egal, ob realpolitisch umsetzbar oder abgehoben und träumerisch. Hauptsache, auf den Punkt gebracht und direkt, und darum mussten die Ideen auf einer halben A4-Seite skizziert und später am «umverkehRt & abgefahren» innerhalb von maximal zehn Minuten präsentiert werden.

Neunzehn Ideen

Die Jury bestand aus dem Verkehrsplaner Klaus Zweibrücken, den beiden umverkehR-Vorstandsmitgliedern Aurelia Verdieri und Philippe Koch sowie dem Kampagnenleiter Daniel Costantino. Sie pickte aus den neunzehn eingegangenen Ideen die fünf originellsten heraus. Keine einfache Aufga-

be, es waren ausnahmslos Ideen mit sehr guten Ansätzen.

Mit 65 Personen war der Saal des Cabaret Voltaire im Zürcher Niederdorf bis fast auf den letzten Platz besetzt. Das Publikum wartete mit Spannung auf die Ideen, Flausen und Spinnereien der fünf Nominierten. Nach einer Begrüssung durch umverkehR-Kampagnenleiter Daniel Costantino führte die Moderatorin Sabine von Stockar schwungvoll durch den Anlass.

Fünf Präsentationen

Mit dem ersten Beitrag «Nur noch autonome Fahrzeuge» stellte Benedikt Galliker eine Verkehrszukunft vor, in welcher in den Städten nur noch autonome Fahrzeuge unterwegs sind. Diese gehören allen und niemandem, sind dadurch andauernd unterwegs, sodass praktisch keine Parkplätze mehr benötigt werden. Wie Projekte von Google und Uber zeigen, stellte die Präsentation nicht nur eine utopische, sondern eine möglicherweise bald sehr reale Vision vor.

Im zweiten Beitrag von Lilian Caprez ging es um «Gepäcktransportsysteme der Zukunft». Lilian kam dazu mit dem Fahrrad angerauscht und zeigte, dass dank dem als Seitenwagen angekoppelten Rollkoffer Velos auch im Jahre 2050 immer noch sehr hip und besser für den Gepäcktransport geeignet sind als heute. Das zweite Warentransportkonzept ist für Zufussgehende gedacht. Statt schwere Lasten beschwerlich tragen zu müssen, können sie diese, dank einem Spezial-Hebeballon, schwebend hinter sich herziehen. Bei so vielen Flausen entsprang nicht wenigen der eine oder andere Lacher. Beitrag Nummer drei folgte von der Juso Zürich. In einer herzhaften Stammtischdiskussion lieferten Claire und Sario Argumente für ihre Initiative «Zürich autofrei». Sie zeigten auf, wie es sich mit wenigen Ausnahmen, wie Krankenwagen, Feuerwehr, Behinderten- und Warentransporte, durchaus ohne Auto leben lässt. Die Juso will mit ihrer Idee für eine zukunftsfreundli-



Bilder: Delia Frauenfelder

Impressionen vom «umverkehrt & abgefahren»: Beni Galliker und Lilian Caprez bei der Präsentation ihrer Visionen und die Preisverleihung (gegenüberliegende Seite)

che Mobilität jedoch nicht bis zum Jahr 2050 warten, sondern in diesem Jahr diese Initiative lancieren.

Mit ihrem Kurzfilm «Eine Pferderennbahn mitten durch die Stadt» zeigte die Architektin Doris Haller, wie die Zukunft 2050 ohne Auto aussieht. Endlich gibt es Platz in der Stadt, um Getreide anzubauen. Einkäufe werden durch Drohnen an ihren Bestimmungsort geflogen, während die Kinder in der Schule sind. Statt Autos nutzen die Menschen Pferde, deren Dung auch gleich den Rosengarten zum Blühen bringt und zum Düngen des lokal angebauten Gemüses verwendet werden kann. Statt die alten, ungenutzten Strassen abzureissen, werden diese gleich zur Pferderennbahn umgenutzt.

Last, but not least gab der Verkehrs-

planer Thomas Sauter-Servaes seine Vision eines «Jolly Jumper 4.0» mit einer Multivisions-Powerpoint-Präsentation zum Besten. Er zeigte die Vorteile auf, welche der autonome Verkehr bringen könnte, und erläuterte, welche Risiken er birgt. Im Zentrum stand aber Jolly Jumper 4.0, das Upgrade von Lucky Lukes Pferd, ein hundeähnlicher Roboter, der Einkäufe tätigt und diese auch gleich die Treppe hochträgt. Jolly Jumper 4.0, der das Pferd und das Auto für den Nahverkehr ersetzt und zu einem guten Freund des Menschen wird.

Nach Ablauf der Präsentationen gab Sabine von Stockar dem Publikum das Wort, und die Ideen wurden kritisch unter die Lupe genommen. Nach der Frage- runde hatten die Präsentierenden die

Gelegenheit, ihr Projekt nochmals mit einem kurzen Slogan zu bewerben.

Eine Gewinnerin

Schliesslich wählte das Publikum das beste Projekt; je origineller das Projekt, desto mehr Applaus gab es. Mit nur 0,2 Dezibel Vorsprung gewann Lilian Caprez eine Nachtzugreise nach Wahl mit einer Übernachtung für zwei Personen. Herzliche Gratulation! Die übrigen Teilnehmenden erhielten eine Tasche gefüllt mit frisch geerntetem Gemüse der lokalen Gemüsekooperative ortoloco, dazu eine Flasche Biowein aus der Region. Nach dem offiziellen Teil blieb Zeit für Gespräche und Diskussionen bei lockerem Barbetrieb – «umverkehrt & abgefahren» 2016: ein rundum gelungener Anlass.





Reduziert man die Zahl der Parkplätze, so wird dies die Nachfrage nach Mitfahrdiensten und selbstfahrenden Fahrzeugen verstärken. Was aber viel wichtiger ist: Eine Reduktion der Zahl der Parkplätze wird die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auch motivieren, auf den öffentlichen Verkehr, das Velo oder auf die eigenen zwei Füße umzusteigen.

Fokus

Selbstfahrende Autos und umverkehr-GV

Autonomer Verkehr, selbstfahrende Fahrzeuge, Roboter-Autos – was heute noch wie Science-Fiction klingt, soll in 15 bis 25 Jahren Realität sein. umverkehr macht sich in diesem Jahr vertieft Gedanken über Chancen und Risiken des autonomen Verkehrs. Als öffentlichen Auftakt organisiert umverkehr einen **Vortrag mit anschliessender Diskussion** (siehe Agenda).

Im Anschluss findet die **Generalversammlung** statt (siehe Agenda). Die Traktanden sind: Genehmigung Protokoll, Rechenschaftsbericht, Rückblick 2016, Rechnung 2016, Ausblick 2017, Budget 2017, Wahlen und Verdankungen, Varia.

Agenda

Mi, 3. Mai 2017, 18.15–19.00 Automatisierter Verkehr

Vortrag von Dr.-Ing. Thomas Sauter-Servaes, Dozent und Studienlehrgangsführer «Verkehrssysteme» an der ZHAW in Winterthur. Kulturpark, Saal, Pfingstweidstrasse 16, 8005 Zürich. Anmeldung: dcostantino@umverkehr.ch. www.umverkehr.ch/event/2017-05-03-vortrag-zu-autonomen-fahrzeugen

Mi, 3. Mai 2017, 19.15–20.30 umverkehr-GV (selber Ort)

Wir bitten um Anmeldung bis 30. April an info@umverkehr.ch. www.umverkehr.ch/event/2017-05-03-umverkehr-gv

Di, 20. Juni 2017, 14.45–16.30 Führung bei Stadler

Besichtigung der Produktion der Nachtzugkompositionen für Aserbaidschan. Teilnehmerzahl limitiert. Anmeldung zwingend bis spätestens 11. Juni: dcostantino@umverkehr.ch. www.umverkehr.ch/event/2017-06-20-fuehrung-bei-stadler

umverkehr
Zukunft inkl.