

**Hopp
Städte-Initiative**

**Stadtrat macht
vorwärts!**

Umwelt Zweck Rein

Nummer 111
Oktober 2016

Gewonnen – und jetzt?

Mit dem Ja zur Städte-Initiative haben sich sechs Schweizer Städte für weniger Autoverkehr entschieden. Nun ist Zeit für eine Zwischenbilanz in Sachen stadtgerechter Mobilität.

Seiten 4–7, 10

«Into the wild» – ab ins Gelände

Ja, wir haben den Abstimmungskampf gewonnen und die Milchkuh zurück in den Saustall geschickt, wo sie herkam. Und das, obwohl das eigentlich schlagendste Argument gegen mehr Geld für den Strassenbau gar nicht ins Feld geführt wurde: Wieso eigentlich brauchen wir noch Strassen, wenn schon bald alle Schweizer Autofahrer mit Offroadern unterwegs sind? Vielleicht ist erst zu spät bekannt geworden, was «Offroader» eigentlich heisst, schliesslich ist das Englisch, und das verstehen nicht alle. Offroader kommt von «off-road», und das bedeutet: neben der Strasse, also eben im Gelände, wo es keine Strassen gibt. Darum auch das deutsche Wort «Geländewagen».

Mit einem Offroader auf der Strasse zu fahren, ist etwa so, wie mit Schwimmring, Flügel und Flossen ins Flugzeug zu steigen: in mehrerer Hinsicht sinnlos. Und ausserdem sehr rücksichtslos gegenüber den anderen, die da auch noch gerne sitzen beziehungsweise fahren würden.

Ich schlage nun also Folgendes vor: Die Strassenkapazität muss ab sofort proportional zum Prozentsatz der in Verkehr gesetzten Offroader reduziert werden. Denn die Offroader brauchen per Definition keine Strassen. Im Gegenteil, es müssen Strassen umgepflügt werden, damit wir wieder mehr Gelände haben für die Geländewagen. Freie Fahrt für alle, aber dorthin, wo sie hingehören – und da sollen sie bleiben.

Viel Spass bei der Lektüre 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** Bernhard Piller, Philippe Koch (pk), Daniel Costantino (dc), Aline Trede (at) **Grafisches Konzept** typisch.ch **Layout** Hanspeter Kunz **Korrektorat** Birgit Roth **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint FSC-Recyclingpapier mit FSC-Frischfaseranteil **Titelbild** Simon Wittwer **Abonnementspreise** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr **Nächste Ausgabe** Dezember 2016

Die Milchkuh durch die Hintertür

Die Milchkuh-Initiative wurde am 5. Juni an der Urne deutlich abgelehnt. Mit einer kreativen Kampagne hat umverkehR mitgeholfen, die Auto- und Strassenbaulobby auszubremsen. Trotzdem wollen nun National- und Ständerat dieselben alten Ideen mithilfe des Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds (NAF) durch die Hintertür doch noch einführen. **Bernhard Piller**

Das ursprüngliche Anliegen des Bundesrates war es, mit dem NAF eine Kasse zu schaffen, mit der die Finanzierung des Nationalstrassennetzes auf eine solide Basis gestellt werden kann. Die Auto-lobby wollte jedoch mittels der Milchkuh-Initiative sämtliches Geld aus der Mineralölsteuer in den Autobahnbau stecken. Am 5. Juni lehnte das Stimmvolk diese überrissene Forderung mit deutlichen 70 Prozent Neinstimmen ab. Kein einziger Kanton stützte die Autolobby. Nun würde man meinen, dass das Parlament einem solchen klaren Verdikt Nachachtung verschaffen würde. Im Gegenteil: Die sowie schon autolastige Schweizer Verkehrspolitik soll noch einseitiger werden.

Mehr Geld für den Autoverkehr

Schlug der Bundesrat ursprünglich als Hauptquelle für die weitere Finanzierung des Nationalstrassennetzes eine Erhöhung des Mineralölsteuerzugschlags – der notabene seit 1974(!) nicht mehr erhöht wurde – um 15 Rappen pro Liter vor, waren nach der Ständeratsdebatte im Frühling 2016 noch klägliche 4 Rap-

pen Erhöhung übrig. Ausserdem wurde vom Ständerat in einem Akt vorausseilenden Gehorsams vor der Automobil-Lobby die Forderung der Milchkuh-Initiative aufgenommen. So sollen gemäss NAF nicht mehr 50 Prozent, sondern 60 Prozent der Mineralölsteuereinnahmen in den Autoverkehr fliessen. Dies entspricht ca. 300 Millionen Franken mehr. Geld, das dann in der Bundeskasse für sinnvollere Zwecke fehlt. Unter anderem sollen rund 400 Kilometer Strassen neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen und somit auch vom Bund finanziert werden.

Der NAF atmet deutlich den Geist der Sechzigerjahre. Ginge es nur um den Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes, wäre das ja noch eine Sache, es findet aber ein schleicher Ausbau statt. Erstens soll das bestehende Netz Schritt für Schritt von vier auf sechs Spuren vergrössert werden – obwohl dies mit dem Nein des Stimmvolkes zur Avanti-Vorlage 2004 abgelehnt wurde. Und zweitens soll das Nationalstrassennetz nach und nach erweitert werden. Zum Beispiel um die Glattalautobahn, die Um-

fahrung von Morges und so weiter. Als ob die Schweiz nicht schon eines der dichtesten Autobahnnetze der Welt hätte. Das ist Salamitaktik, die dem Volkswillen diametral widerspricht.

Falsch geführte Debatte

Generell krankt die Debatte an Einseitigkeit. Anstatt einen ungehinderten Ausbau des Nationalstrassennetzes grundsätzlich zu hinterfragen, was aus klima- und siedlungspolitischen Gründen mehr als notwendig wäre, wird eine reine Finanzierungsdebatte geführt: Wie und auf welche Weise kommt man am besten zu mehr Geld für noch mehr Strassen?

So gesehen ist auch nicht mehr verwunderlich, dass immer mehr Fernbusse statt Nachtzüge von der Schweiz ins benachbarte Ausland fahren. Haben doch Strasse und Schiene nach wie vor ungleich lange Spiesse. Nun soll für die Fernbusse, die zu Billigtpreisen die umweltfreundliche Bahn konkurrenzieren, noch der Stau auf den Autobahnen weggeräumt werden – finanziert von der Allgemeinheit, versteht sich.



Wie viel Landschaft wollen wir verbauen? Und wo sollen die (echten) Milchkuhe noch grasen?

Bild: www.stbaba.bayern.de

Noch mutiger noch mehr gewinnen

Es ist Zeit für eine Zwischenbilanz der Städte-Initiativen. Erste Verkehrszählungen deuten zwar darauf hin, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) in den betroffenen Städten tatsächlich nicht zu- oder sogar abnimmt. Doch von einer Trendwende kann (noch) nicht die Rede sein. **Philippe Koch**

Vor rund sechs Jahren hat umverkehR in verschiedenen Städten mittels der Städte-Initiativen durchsetzen können, dass der Autoverkehr nicht mehr zunehmen darf (Luzern, St. Gallen, Genf) oder reduziert werden muss (Basel, Winterthur, Zürich). Sämtliche Initiativen (bzw. die Gegenvorschläge zu den Initiativen) hatten an der Urne Erfolg. Doch ist es damit bereits getan? Oder kann man erst von einem Erfolg sprechen, wenn die Ziele der Initiativen auch tatsächlich umgesetzt wurden? Eine rhetorische Frage auf den ersten Blick, doch die Sache ist etwas komplizierter. Auf den nächsten Zeilen versuche ich, Antworten zu formulieren und so etwas wie Schlussfolgerungen für die Zukunft zu ziehen.

Es gibt kein Zurück

Die Städte-Initiativen von umverkehR waren und sind ein Erfolg an der Urne

(siehe Kasten). Doch deren Erfolg geht über die Abstimmungssonntage hinaus, denn im Unterschied zu vielen anderen Initiativen sind sie in allen Städten im politischen Alltag immer noch relevant. Die meisten zuständigen Regierungsvorteilerinnen und -vertreter werden nicht müde zu betonen, dass sie die Absicht haben, die Städte-Initiativen auch umzusetzen.

Es scheint, als sei es in keiner Stadt möglich, das Rad der Zeit zurückzudrehen. In Luzern wurde im letzten Jahr eine SVP-Initiative, die explizit in diese Richtung ging, wuchtig abgelehnt. Im Nachgang zur Strassen-Initiative in Basel Ende 2015 hat der Gewerbeverband zwar zwei Initiativen lanciert, die die Zielausrichtung der Städte-Initiative (bzw. des damaligen Gegenvorschlags) rückgängig machen wollen, doch ich zweifle nicht daran, dass auch diese Initiativen

abgelehnt werden. Denn der Mehrheit der Stadtbevölkerung ist klar, dass nur weniger (und nicht mehr) Autoverkehr der Stadt zugutekommt.

Provokation «autogerechte Stadt»

Weltweit wird versucht, des Autoverkehrs in der Stadt Herr zu werden, um den knappen Platz in den Städten besser, sinnvoller und effizienter zu nutzen und um die Qualitäten zu fördern, die ein Leben in der Stadt tatsächlich wertvoll machen, nämlich kurze Wege, häufige Interaktionen, zugängliche öffentliche Räume, reges Wirtschaftsleben. Die politische Forderung, Städte für den Autoverkehr zugänglicher zu machen, kann nur als Provokation und nicht als ernsthafter Beitrag aufgefasst werden, Städte für die Zukunft lebenswert und erfolgreich zu machen. Oder anders formuliert: Gibt es eine demokratisch regierte Stadt,



umverkehR erinnert die Behörden an die Umsetzung der Städte-Initiative: Übergabe von Starterkits in Winterthur (Stadtrat Josef Lisibach) und Luzern (Stadtrat Adrian Borgula mit Karin Hess).

die immer noch auf eine ausschliesslich autogerechte Planung setzt und damit Erfolg hat?

Im politischen Alltag relevant

Die Städte-Initiative ist, dies lässt sich durchaus mit Stolz sagen, nach den Abstimmungserfolgen nicht einfach von der Bildfläche verschwunden. Sie ist im politischen Alltag ein nützliches und oft gebrauchtes Instrument, um konkrete verkehrspolitische Forderungen zu begründen und demokratisch abzusichern. Zudem haben in verschiedenen Städten andere politische Gruppierungen und Organisationen die Idee der Städte-Initiativen aufgenommen und erfolgreich in der jeweiligen Stadt verankert. In Thun und in Biel ist dieser Prozess bereits abgeschlossen. In Aarau, Baden und Zug ist man auf dem Weg dahin. Auch als Inspirationsquelle war und bleibt die Städte-



Die Erfolgsstory der Städte-Initiativen von umverkehr

von Bernhard Piller

St. Gallen

Die erste der Städte-Initiativen kam 2010 in St. Gallen zur Abstimmung. Die Forderung war sehr moderat formuliert, dementsprechend deutlich wurde sie mit knapp 60 Prozent Jastimmen auch angenommen. Nun steht im St. Galler Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, dass der Autoverkehr nicht weiter zunehmen darf und ein allfälliges Wachstum des Gesamtverkehrsaufkommens durch den Ausbau des Angebots für ÖV, Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden muss. Neueste Verkehrszählungen aus dem Jahr 2014 zeigen, dass jedoch nicht einmal dieses Minimalziel erreicht wurde. Schaut man sich das St. Galler Mobilitätskonzept 2014 an, wird auch sofort klar, warum, lässt es doch Strassenkapazitätserhöhungen explizit zu, und mit einem Strassenausbau lässt sich keine Verkehrsplafonierung erreichen.

Luzern

In Luzern wurde der Gegenvorschlag mit 63 Prozent Jastimmen deutlich angenommen, und die Städte-Initiative erreichte immerhin 46 Prozent. Das war für eine Innerschweizer Stadt ein schöner Erfolg. In der Folge wurden dadurch eine Mobilitätsstrategie und ein darauf aufbauendes Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. So wurde zum Beispiel von Luzern nach Kriens/Horw eine Langsamverkehrsachse gebaut. Im Gesamtverkehrskonzept wurde das Ziel verankert, den motorisierten Individualverkehr (MIV) in den Stosszeiten mittels Dosierung um 5 Prozent zu reduzieren. In neuen Entwicklungsgebieten, wie zum Beispiel Luzern Süd, braucht es ein Mobilitätsmanagement, was andernorts jedoch schon lange Standard ist. Ob diese Massnahmen allein längerfristig wirksam sein werden, muss sich noch weisen. Nötig wären unter anderem eine Überarbeitung des Parkplatzreglements und eine Plafonierung der Strassenkapazität. Immerhin wurde im November 2015 die SVP-Initiative «Für einen flüssigen Verkehr», die das «Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung» wieder aus der Gemeindeordnung streichen wollte, an der Urne deutlich verworfen.

Zürich

Das Stadtzürcher Stimmvolk nahm sowohl die Initiative wie auch den Gegenvorschlag an. In der Stichfrage obsiegte die Initiative mit 50,6 Prozent. Der Anteil von ÖV, Fuss- und Veloverkehr am gesamten Verkehr muss also bis 2021 um 10 Prozentpunkte steigen. Neu- oder Ausbauten von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen sind nur dann zulässig, wenn sich die Kapazität für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Doch mit dem im Frühling 2016 von Stadt und Kanton Zürich vorgestellten Rosengartentunnel verstösst die Stadt gegen die eigene Gemeindeordnung. Denn mit diesem Tunnel wird die Gesamtkapazität auf dieser Achse von heute vier auf sechs Spuren erhöht. Bezüglich der Umsetzung der Städte-Initiative veröffentlicht der Zürcher Stadtrat jährlich ein Update des Berichts «Stadtverkehr 2025». Es zeigt sich, dass bei 16 der 17 definierten Indikatoren ein Fortschritt sichtbar ist. Das tönt gut; schade ist, dass es sich bei dem einen Indikator, dessen Zielwerte als «nicht erreichbar» klassifiziert wurden, um die Entwicklung des Modalsplits handelt. Wohlgermerkt: Dieser Indikator ist die zentrale Hauptforderung der Städte-Initiative.

Initiative also von Bedeutung. umverkehR hilft dabei aktiv mit und unterstützt interessierte Gruppen mit Infos, Erfahrungen und auch Ressourcen.

Wille zur Veränderung

Aber reicht das? Denn speziell das Beispiel Zürich zeigt, dass der neue Stadtrat Filippo Leutenegger in der Lage ist, Fortschritte und Planungen, die in die richtige Richtung gingen, in kurzer Zeit auf Eis zu legen – und dies ohne ersichtliche Opposition der anderen Stadträtinnen und -räte. Es braucht also eine willige Regierung, die alle Hebel in Bewegung setzt, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Nur in den wenigsten Fällen lässt sich der Stadtverkehr mit einer oder zwei grossen Entscheidungen verändern. Natürlich gibt es dann und wann Veränderungen in der Infrastruktur, die sich direkt und massiv auf die Verkehrsmittelwahl in der Stadt aus-

wirken (z. B. S-Bahn, Durchmesserlinien, Schliessung von Autobahnabschnitten/Schliessung von Hauptverkehrsachsen). Den Stadtverkehr zu verändern, bedeutet jedoch normalerweise, kleine, aber richtige Entscheidungen in grosser Zahl zu treffen. Und die gesamte politische Gemengelage kommt in diesen kleinen Entscheidungen zum Tragen: Es gibt selten nur eine beste Lösung, Interessen und Prioritäten müssen vielmehr vorsichtig, aber mit klarer Perspektive abgewogen werden. Der Wechsel im federführenden Verkehrsdepartement in Zürich hat in dieser Hinsicht fatale Folgen. In der täglichen Arbeit wird um jeden Parkplatz gerungen, das stadträtliche Ziel eines Abbaus an Parkplätzen auf öffentlichem Grund hat Leutenegger kurzerhand sistiert (wo waren eigentlich die Stadträte Daniel Leupi, Richard Wolff und die Stadtpräsidentin Corine Mauch bei die-

ser Entscheidung?). An Sitzungen wird klar, dass er keine Hand, sondern höchstens den kleinen Finger für eine offensive Velopolitik bieten wird. Viel lieber öffnet er den neuen Velotunnel unter dem HB Zürich für Elektromotorräder. Für eine tiefgehende Veränderung braucht es also Regierungsvertreterinnen und -vertreter, die tatsächlich eine solche wollen.

Parteiinterne Wahlen

Diese Einsicht hat mir letztthin ein Verkehrsplaner bestätigt, der bereits in drei grossen Schweizer Städten gearbeitet hat. Erst jetzt an seiner neuen Stelle, so meinte er mir gegenüber, spüre er politischen Willen seitens der Departementvorsteherin. Sie sei gewillt, die politischen Konflikte auf oberster Ebene auszutragen, um so für ihre Verkehrsplanerinnen und -planer den Raum für eine sinnvolle Entwicklung zu schaffen. In den Städten,



An umverkehRten Ideen hat es nicht gefehlt: Übergabe eines Sparschweins an den angeblich verarmten Kanton Genf und ein Umnutzungsvorschlag für Parkplätze in Zürich.

Die Erfolgsstory der Städte-Initiativen (Fortsetzung)

in denen er vorher gearbeitet habe, habe der Wille oder das Geld beziehungsweise beides gefehlt. Es braucht starke Persönlichkeiten mit einer klaren politischen Agenda, um die nötigen Schritte möglich zu machen. Dies ist einerseits entmutigend, da wir auf den Ausgang von Wahlen wenig Einfluss haben. Man kann sich ärgern und laut «Skandal!» schreien, aber solange diese Stadträte und Regierungsrätinnen wiedergewählt werden, ist es ein Aufbegehren ohne Effekt. Andererseits eröffnet uns diese Einsicht auch neue Möglichkeiten. Denn in Städten, in denen die von den roten und grünen Parteien nominierten Kandidierenden meist auch gewählt werden, müssen wir unser Augenmerk stärker auf den parteiinternen Selektionsprozess richten.

Ziele, aber keine Massnahmen

Der Teilerfolg der Städte-Initiative weist auf ein weiteres bekanntes und wiederkehrendes Problem in der Verkehrs- und generell der Umweltpolitik hin. Ziele finden oft eine grosse Mehrheit, konkrete Massnahmen bleiben aber dann auf der Strecke. Das ist zwar logisch, denn im Unterschied zu Zielen wirken Massnahmen direkt auf Personen ein. Dementsprechend sind die «Benachteiligten» der Massnahme daran interessiert, diese zu verhindern. Doch sollte uns dieses Dilemma auch achtsamer machen, wenn wir politische Vorstösse und Projekte entwickeln. Ziele können und sollen durchaus noch ambitionierter und visionärer formuliert werden. Bei den Massnahmen hingegen sind Kreativität und Fingerspitzengefühl gefragt – die immer gleichen Forderungen sind meist kein guter Nährboden für den Aufbau von breiten Koalitionen, die aber nötig wären, um Mehrheiten für eine progressive Verkehrspolitik zu schaffen. Also mehr Mut, aber auch mehr Kreativität: Mit diesen beiden Zutaten wollen wir den Städte-Initiativen und unserer Politik zu noch mehr Erfolg verhelfen.

Basel

Die Baslerinnen und Basler stimmten dem Gegenvorschlag zur Städte-Initiative mit 55 Prozent Ja-Stimmen zu. Der Kanton Basel-Stadt ist nun verpflichtet, den innerstädtischen Autoverkehr bis 2020 um 10 Prozent zu reduzieren. Gemäss den aktuellsten Zahlen (2016) fand auf Kantonsgebiet seit 2010 zwar eine Reduktion des MIV um 2,9 Prozent statt – die Entwicklung geht also in die richtige Richtung, aber sie ist zu langsam. Inzwischen ist mehr als die Hälfte der Frist verstrichen, und es ist noch kaum ein Drittel des Ziels erreicht. Es braucht nicht nur Fördermassnahmen bei ÖV, Fuss- und Veloverkehr, sondern auch Einschränkungen beim MIV. Zudem geriet die aktuelle Verkehrspolitik zusätzlich unter Druck. Der Basler Gewerbeverband hat zwei städtische Volksinitiativen lanciert, die die durch die Städte-Initiative ausgelösten positiven Impulse wieder rückgängig machen wollen.

Genf

Die kantonale Genfer Städte-Initiative wurde im Mai 2011 hauchdünn angenommen. Die Initiative fordert ein durchgehendes Velowegnetz auf allen grösseren Strassen, sichere Fussgängerübergänge und einen Richtplan für den Fuss- und den Veloverkehr. Letzterer wurde, wenn auch mit einigen Jahren Verspätung, vom Parlament verabschiedet. Ansonsten hat sich die Lage für die Fussgängerinnen und Radfahrer nicht grundlegend verändert, da die Erstellung von acht Fahrradzubringern in die Stadt und die Aufhebung von Problemstellen im Fahrradnetz durch das Parkplatzreglement, das verlangt, dass die Anzahl Parkplätze in der Stadt nicht verringert wird, stark behindert werden.

Winterthur

Der Gegenvorschlag zur Städte-Initiative Winterthur wurde 2011 vom Winterthurer Stadtparlament angenommen. Er verlangt, dass der Anteil von ÖV, Fuss- und Veloverkehr in der Stadt bis 2025 im Vergleich zu 2005 um 8 Prozentpunkte gesteigert wird. Die Umsetzung lässt jedoch auf sich warten. Die nur moderate Zunahme der Passagierfrequenzen zwischen 2010 und 2015 im ÖV lässt eher darauf schliessen, dass der Modalsplit schlechter geworden ist. Leider gibt es in Winterthur bis heute auch noch keine Massnahmen für die systematische Bevorzugung von Bus-, Fuss- und Veloverkehr an den Kreuzungen. Im Hinblick auf die bis 2025 zu erreichenden Ziele sind die bis heute getroffenen Massnahmen ungenügend. Seit dem Regierungs- und Mehrheitswechsel 2014 haben es verkehrspolitisch fortschrittliche Forderungen leider noch schwerer. Und im Herbst 2015 wurde eine fortschrittliche Parkplatzverordnung an der Urne abgelehnt.

Endlich Verlierer

pk Die Politik versucht den Eindruck zu erwecken, dass es keine Verliererinnen und Verlierer mehr gibt. Umstrittene politische Entscheidungen werden schwuppdiewupp zu Win-win-Situationen oder sogar Win-win-win-Situationen. Ein Spurabbau am Bellevue wird auf der Suche nach Win-win-Lösungen zum unverhofften Glück für die Autofahrer, können sie doch ihr neues Auto mehr Minuten pro Tag genießen und haben endlich genügend Zeit, um der Frage nachzugehen, ob das neue Kunstleder der Polsterung nur im Stau so unerträglich stinkt oder auch bei Tempo 20. Win! Ein Verzicht auf die Konsolidierung des Parkplatzangebots wird in diesem Fall plötzlich auch für die Fussgänger und Velofahrerinnen zum Gewinn. Immerhin wird dadurch die Möglichkeit, sich über den unsinnigen Platzverbrauch zu ärgern, erhöht, und seien wir ehrlich: Sich über andere ärgern ist doch das Tollste im Leben. Win! Dementsprechend erfrischend ist es, wenn wieder mal die Dinge beim Namen genannt werden, wie von diesem Parkplatzanbieter. Natürlich sind diejenigen, die auf einen Parkplatz in der Stadt angewiesen sind, die Verlierer. Logo. Endlich sagt das jemand deutsch und deutlich. Win!

PS: Und bevor jetzt die Englischlehrerinnen ihre Bleistifte spitzen und die Anglistikstudenten ihre Federn in die Tinte tunken, um uns mitzuteilen, dass man Verlierer auf Englisch nur mit einem o schreibt: Wir wissen das – aber der Parkplatzanbieter anscheinend nicht.



Eine kleine Nostalgie

at Früher war der Kunde noch König. Und das auch im Nachtzug. Nachtzug fahren war was. Es bedeutete Luxus. Wer sich das leisten konnte, gab damit an. Sponsoren stritten sich darum, wer Werbegeschenke mit in den Zug geben durfte.

Ein kleines Musterchen dieser glorreichen Zeit überlebte bis heute, in der Tasche eines 97-jährigen Mannes, meines Grossvaters. Es ist ein Schuhputztuch, gesponsert von Martell. Und dieses Tüchlein verrät uns auch, dass früher die internationale Zusammenarbeit besser funktioniert hat als heute – trotz Globalisierung. Die Compagnie Internationale des Wagons-Lits hat die Nachtzüge wirklich betrieben, anders als die heutigen Bundesbahnen, die ihre Nachtzüge als Stiefkinder betrachten. Vielleicht kommen die Nachtzüge ja auch wieder in Mode, wie die alten Möbel, Brillen und Kleider, und werden von jemandem adoptiert, der ihnen den alten Glanz zurückgeben kann. Wer weiss, vielleicht funktioniert es mit österreichischer Gastfreundschaft besser.



Velo_1

dc Verkehrsplanung darf und soll durchaus unorthodox sein. Uns vom PI@net ist aber nicht ganz klar, was die Planerin oder der Planer hier vor Augen hatte. Geht es um die Reduktion von unerwünschten Velofahrern oder Fussgängerinnen, die den Blick, hypnotisiert durch den Pfeil, brav nach oben richten und in den Baum prallen? Oder gilt der Pfeil etwa nur für Velo fahrende Eichhörnchen?



Velo_2

dc «Wir tun alles für unsere Velofahrenden» – hört man oft von den verantwortlichen Städteplanern. In der Praxis ist oft eher das Motto «Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg» nötig, wenn man weiterkommen will. Auf dieser Velostrecke ist jedenfalls garantiert, dass man die Orientierung nicht verliert und nicht allzu stark ausser Atem kommt. Auch wird die Kommunikation mit Gleichgesinnten, aber entgegengesetzt Fahrenden gefördert. Durch den Einbau der Metallstange werden zusätzlich die Feinmotorik und der Gleichgewichtssinn trainiert. Und dies alles gebührenfrei – bravo! Oder haben wir etwas nicht verstanden? Vielleicht ist dieser Veloweg als Kontrapunkt zum obigen gedacht. Hier geht es nicht über den Baum drüber (das Eichhörnchen lässt grüssen), sondern vielleicht unter der Stange durch. Eine künstlerische Interpretation der konkreten Velopolitik? Velofahrende müssen untendurch? Das wäre eine in ihrer Ehrlichkeit kaum zu überbietende Installation. Schön wärs, finden wir vom PI@net. Die Wirklichkeit ist leider, wie auch schon im obigen Fall, bedeutend banaler: Die Veloförderung braucht selber Förderung.



Spendenaufruf!

dc Für die umverkehR-Kampagne «Platz da!» sind wir auf der Suche nach Mitteln und Ideen, um nicht nur eine Sensibilisierungskampagne zu fahren, sondern auch gleich effektive Zeichen zu setzen, die eine konkrete Veränderung herbeiführen. Eine Massnahme hat uns auf Antrieb gefallen: In Litauen wird derzeit die «Falschpark-Nulltoleranz-Erziehungsmethode» getestet, und das ziemlich erfolgreich. Wir freuen uns schon jetzt auf die ersten Testfahrten in Zürich, Bern und Basel! Interessierte Testfahrerinnen und -fahrer können sich unverbindlich bei uns melden.



Bild: SWNS

Lernen von New York

Es scheint, als rege sich Widerstand gegen eine Verkehrspolitik, die sich für weniger Autoverkehr einsetzt. Neben dem Gewerbe wehren sich nun auch diejenigen gegen verkehrsberuhigende Massnahmen, die befürchten, dass sich in solchen aufgewerteten Quartieren nur noch Reiche Wohnungen leisten könnten. Ein Blick nach New York zeigt, dass Massnahmen, die die Lebensqualität steigern, aber in jedem Fall sinnvoll sind. *Philippe Koch*

Die Argumentation der innerstädtischen Gewerbeverbände gegen Projekte, die sich für weniger Autoverkehr einsetzen, ist altbekannt. Das wirtschaftliche Wohl von Läden, Handwerkern und Dienstleisterinnen sei davon abhängig, dass die Kundinnen und Kunden die Innenstadt mit dem Auto problemlos erreichen könnten. Ansonsten zögen die Einkaufenden weiter in die Agglomeration und gäben dort ihr Geld aus. Fakt ist: Es gibt keine Studie über Schweizer (oder europäische) Städte, die diesen Zusammenhang belegt. Im Gegenteil, in New York wurden einige Hauptverkehrsadern für den Autoverkehr unattraktiver gemacht (Spurabbau, Verengung der Spur, Parkplatzabbau etc.) und die Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets evaluiert. Das Resultat ist eindeutig: Der Umsatz des lokalen Gewerbes ist an den verkehrsberuhigten im Vergleich zu den nicht verkehrsberuhigten Strassen gestiegen, und zwar unabhängig davon, in welchem Quartier die Verkehrsberuhi-

gung stattgefunden hat. Stadtgerechter, autoarmer Verkehr ist also in jedem Fall besser für das lokale Gewerbe.

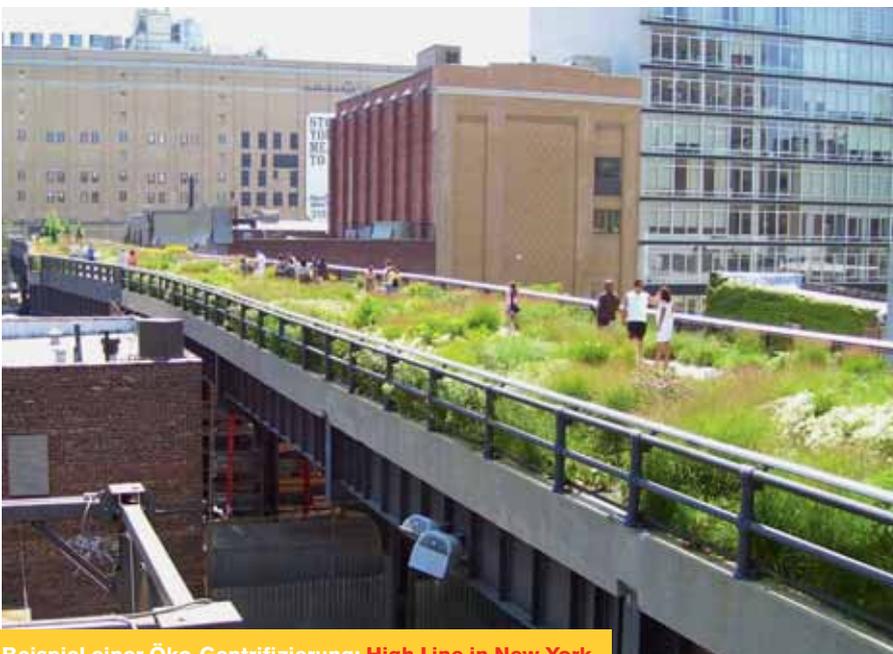
Weniger Autos gleich höhere Mieten

Aber wie sieht es mit der Befürchtung hinsichtlich Gentrifizierung – sprich: einer Abwanderung derjenigen Mieterinnen und Mieter, die sich die teureren Wohnungen nicht mehr leisten können – aus? Tatsächlich ist es so, dass die Bodenpreise an Strassen, die verkehrsberuhigt werden, steigen. Massnahmen, die also Strassen ruhiger und für den Velo- und Fussverkehr attraktiver machen, produzieren einen Mehrwert, den die Liegenschaftseigentümer über Mieterhöhungen oder Neubauten abschöpfen können. Prominentes Beispiel in New York ist die 2009 eröffnete High Line, ein postindustrieller Garten und ein Touristenmagnet. Die Umwandlung des Eisenbahntrassees in eine Fussgängerbrücke hat die Liegenschafts- und Wohnungspreise in der Nachbarschaft in die

Höhe schiessen lassen und zu einer kompletten Veränderung der Atmosphäre in dieser Gegend geführt. Ähnlich hat sich die Transformation der Weststrasse in Zürich auf das Quartier ausgewirkt: Unzählige Neubauten wurden erstellt, alte Wohnhäuser totalsaniert mit dem Effekt, dass die Wohnungspreise rund um den ehemaligen Autobahnzubringer rasant gestiegen sind und die soziodemografische Zusammensetzung sich markant verändert hat.

Keine zynische Verkehrspolitik

Doch die Angelegenheit ist etwas komplizierter: Unbestritten ist, dass die Lebensqualität durch verkehrsberuhigende Massnahmen steigt und damit auch die Attraktivität der Wohnlage. Inwiefern sich diese Attraktivitätssteigerung auf die Miet- oder Kaufpreise auswirkt, ist einerseits vom Miet- und Bodenrecht und andererseits von der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt abhängig. Das heisst also, die negativen Folgen von verkehrlichen Eingriffen müssen auf dem Terrain der Wohnpolitik bekämpft werden. Und gerade hierfür schafft eine Verbesserung der Lebensqualität gute Voraussetzungen, denn sie führt, wie wiederum das Beispiel New York zeigt, zu einer Intensivierung des Quartierlebens, des sozialen Austauschs und der Organisation in der Nachbarschaft. Die Gefahr einer Öko-Gentrifizierung durch verkehrs- und umweltpolitische Massnahmen ist real. Trotzdem sollte auf diese nicht verzichtet werden, denn erstens wäre der Verzicht mit dem Argument der Gentrifizierungsvermeidung zynisch gegenüber denjenigen, die hier und heute an unwirtlicher Lage wohnen. Und zweitens ist die Anpassung des Verkehrs an die Bedürfnisse der Stadt die Grundvoraussetzung dafür, dass die Stadt ihre urbanen Qualitäten bewahren beziehungsweise weiterentwickeln kann.



Beispiel einer Öko-Gentrifizierung: High Line in New York

Bild: Beyond My Ken, Wikipedia

Hope for the Night Train

The German Rail (DB) will in December cancel all routes of the Night Trains of the CityNightLine for cost reasons. The Austrian Federal Railways (ÖBB) see potential in night train operation and plan to expand them. How the concrete future of night trains will look like, both companies are silent. [Daniel Costantino](#)

With the timetable change in December the DB will cancel all CityNightLine offers. Against these plans there is protest in Europe. Right: Night trains are not only practical and correspond to a long-standing travel culture, they are also significantly less environmentally friendly than air travel, on which the people are reluctant to change when night trains are cancelled. In addition, there is a social component, because for many railway employees the cancellation of night train lines means dismissal.

Night Trains are being dismantled

Critics say that the CityNightLine is being dismantled. So, for example, reservation costs for routes of the night train department burden another segment of the company's business. Also, the passenger numbers of the DB have been reduced: Travelers in night train companion cars with normal seats were not counted. The attractiveness of night train travel has been reduced and reduced. For example,

the dining car was replaced by a bar car and this will also be abolished. Currently, drinks and snacks are served in the respective cars and consumed in the compartment. With a dining car this is in no way comparable.

Also, the marketing of night trains was influenced. In an online brochure from Swiss Tourism for travelers from Germany, IC and ICE, but no night train connections were listed. Bookings for night train connections were made more difficult, the connections in the online timetable were partially not listed.

Further, the DB with the IC long-distance buses a competing product from its own home introduced. This is a reaction to the many new long-distance bus offers, which are more attractive, but the long-distance buses are more expensive and in comparison with the sleep quality of the night train no real alternative.

Also, the long-distance trains from Lörrach to Hamburg will be cancelled by the DB at the end of the year.

Here, however, with the company BahnTouristikExpress (BTE) already an alternative provider can be found. BTE has in the meantime a portal for online bookings from December set up.

Hope from Austria

For the ÖBB the night train is a niche business. Already now, this represents 17 percent of the company's turnover. In May, the ÖBB board of directors approved the purchase of up to 60 used sleeping and lounge cars and 15 motor coaches within the framework of 31 million euros. By mid-2019, in addition to 20 ÖBB Intercity cars, lounge cars will be converted. In how far the ÖBB also want to revive the auto train traffic in Germany, is still open. It would be possible to attach some of the night trains to motor coaches. The reservation of routes has already been approved and is being communicated to the public. The ÖBB take no position on this yet. In September, details should be known. Also, the SBB are being covered. They signal, however, the willingness to cooperate with a provider, as was the case in the past with CityNightLine.

Equal long journeys demanded

In order to maintain the operation of night trains and other cross-border offers on the rail, it must be changed on an international level. There are still some changes. There is still no tax on air travel, therefore, night train and air travel with long journeys are unequal.

In order to reach the climate goals set in Paris in 2015, appropriate fares and taxes are needed, so that air travel is not indirectly subsidized and that international rail traffic is competitive again.



umverkehR-Aktion zur Rettung der Nachtzuglinien in Zürich



Der Mehrheit der Stadtbevölkerung ist klar, dass nur weniger (und nicht mehr) Autoverkehr der Stadt zugutekommt.

Fokus

«umverkehRt & abgefahren» – Wettbewerb

Schon bald ist Halbzeit der Städte-Initiative in Zürich. Die Umsetzung – eine Verschiebung des Modalsplits um 10 Prozent, weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu ÖV, Velo- und Fussverkehr – geht eher schleppend voran. Wir nehmen dies zum Anlass, um unseren Horizont zu erweitern, uns von der Realpolitik zu lösen und ins Jahr 2050 zu blicken: und zwar mit einem Wettbewerb für Ideen, Flausen, Spinnereien und Visionen zur urbanen Verkehrszukunft. Gesucht werden überraschende, abgefahrne, kreative, gescheite, tiefgründige Ideen zur zukünftigen Mobilität. Egal, ob realpolitisch direkt umsetzbar oder abgehoben und träumerisch: Hauptsache, auf den Punkt gebracht und direkt.

Wir laden dazu ein, beim Wettbewerb mitzumachen oder einfach an den Präsentationen im Cabaret Voltaire teilzunehmen. Anforderungen und Rahmenbedingungen für die Teilnahme am Wettbewerb unter: www.umverkehr.ch.

Einsendeschluss: 31. Oktober

Agenda

1. Dezember 2016, 19.30 Uhr
«umverkehRt & abgefahren»
im Cabaret Voltaire im Zürcher Niederdorf. Die Platzzahl ist beschränkt. First come, first served. Melden Sie sich jetzt an.
www.umverkehr.ch

umverkehR
Zukunft inkl.