

Über den Frei

Nummer 107
Oktober 2015

Platz da!

Was in der Badi absurd wirkt, ist auf der Strasse Realität: Autos beanspruchen auf Kosten der anderen Verkehrsmittel zu viel Platz. *Seiten 4-6*

Wenig Platz – richtige Prioritäten

Ein Tag hat 24 Stunden. Was kann man in dieser Zeit machen?

Vieles – aber nicht alles. «Ich habe keine Zeit» ist darum mehr als eine Floskel, sondern Ausdruck eines realen Dilemmas: Was soll ich machen in der Zeit, die mir zur Verfügung steht? Was ist mir wichtig, und worauf kann ich getrost verzichten?

Aber auch der Platz ist knapp. Nicht nur im Schwimmbad und am Strand wird es eng. Besonders auf den Strassen scheint der Platz an allen Ecken und Enden zu fehlen. Das gleiche Dilemma und darum die gleiche Lösung: Priorisierung! Effiziente Verkehrsformen müssen gefördert werden, sodass die knappe Fläche für alle reicht. Die Reihenfolge ist klar: Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr. Die Zufussgehenden benötigen am wenigsten Fläche, um sich fortzubewegen, die Autofahrenden am meisten. Was fehlt, ist eine entsprechende Gewichtung schon bei der Planung; dazu steht einiges in diesem Heft. Es braucht aber auch eine Priorisierung «im laufenden Betrieb». Das fängt bei Busspuren an und hört beim grundsätzlichen Vortrittsrecht für Fussgänger auf. Wussten Sie, dass Sie als Fussgängerin in einer Tempo-30-Zone weniger Rechte haben als auf einer Hauptstrasse? Da es im Normalfall in einer Tempo-30-Zone keine Fussgängerstreifen gibt, darf ich dort zwar überall die Strasse queren, habe aber nirgends Vortritt. Ganz im Gegensatz zum Fussgängerstreifen, wo die Autos warten müssen. Und Kinder dürfen zwar auf einer Tempo-30-Strasse spielen, aber nur so, dass sie den Verkehr nicht stören. Kann mir mal jemand sagen, wie das funktionieren soll?

Im Sinne der oben genannten Prioritäten müsste man das Strassenverkehrsgesetz wie folgt anpassen: «In einer Tempo-30-Zone ist das Autofahren zulässig, aber nur, solange es die anderen Verkehrsteilnehmer und Strassenbenutzerinnen nicht stört.»

Viel Spass bei der Lektüre dieses umverkehRen,

Hanspeter Kunz

Vize-Präsident umverkehR



Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

Auflage 5300 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), Andrea von Maltitz, Aline Trede, Regina Michel (rm), Katleen de Beukeleer **Grafisches Konzept** typisch.ch **Layout** Hanspeter Kunz **Korrektorat** Alexandra Bernoulli **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint FSC-Recyclingpapier mit FSC-Frischfaseranteil **Abonnementspreise** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr **Nächste Ausgabe** Dezember 2015

Städte-Initiativen-Halbzeit: Wie weiter?

Dieses Jahr in Basel und nächstes Jahr in Zürich werden die Halbzeit-Bilanzen zur Umsetzung der Städte-Initiativen gezogen. Um die Ziele der Städte-Initiativen zu erreichen, muss der Stadtverkehr nicht nur verwaltet, sondern grundlegend umgestaltet werden, und zwar vom ersten Planungsschritt bis hin zur Steuerung. Das ist allen Beteiligten klar. Viel Geld ist nicht nötig, dafür aber innovatives Denken und mutiges Handeln. Aber genau daran hapert es. **Philippe Koch**

Im Moment spielen die Stadtregierungen auf Zeit und führen Sachzwänge ins Feld, um schwierige Entscheidungen zu verzögern. In Basel zum Beispiel hat die Regierung ihr eigenes im Gegenvorschlag zur Städte-Initiative definiertes Ziel – nämlich die Reduktion des Autoverkehrs um 10 Prozent bis 2020 – im verkehrspolitischen Leitbild als politisch unerreichbar bezeichnet. Aus der Verwaltung ist denn auch zu hören, dass dem verantwortlichen Regierungsrat Hans-Peter Wessels schlicht der Mut fehle, politisch umstrittene Massnahmen umzusetzen. Ähnlich sieht die Situation in der Stadt Zürich aus. Auch dort beschwichtigt der Vorsteher, Filippo Leutenegger, und behauptet, man sei daran, die Ziele umzusetzen. Doch gleichzeitig werden Planungen umgesetzt, die keine Markierungen für den Veloverkehr vorsehen und für die FussgängerInnen keine Verbesserungen bringen, obwohl das dringend nötig wäre.

Umgestalten statt verwalten!

Es fehlen klare Prioritäten innerhalb der Verwaltung, und es fehlt der politische Wille, die von der Bevölkerung definierten Ziele zu erreichen. Brent Toderian, ein international tätiger Berater in Mobilitäts- und Stadtentwicklungsthemen, hat überzeugend dargelegt, dass wirkungsvolle Reformen im Stadtverkehr nur möglich sind, wenn das departementale Denken überwunden werden kann. Es braucht stattdessen gemeinsame Gremien, in denen ohne departementale Scheuklappen konkrete Projekte kritisch durchleuchtet werden können, damit umsetzbare Innovationen entstehen.

Doch bis anhin wird der Stadtverkehr in der Schweiz konfliktscheu verwaltet, einerlei ob die Ziele, die das Volk definiert hat, erreicht werden oder nicht. Es kommt noch schlimmer: Kreative Ideen aus den Fachstellen werden ignoriert

oder nicht umgesetzt. Und Planungsbüros, die ausserhalb der üblichen auf das Auto fixierten Parameter denken, erhalten von der Verwaltung keine Aufträge mehr. Unter diesen am Status quo orientierten Bedingungen ist ein Wandel, wie er von der Stadtbevölkerung gefordert wird, nicht möglich.

Relativierung der Ziele verhindern

Zahlreiche Städte rund um den Globus zeigen, wie der Stadtverkehr grundlegend und kostengünstig umgestaltet werden kann. Davon sind wir in der Schweiz aber weit entfernt. Anstatt über konkrete Umsetzungsmassnahmen zu diskutieren, muss umverkehR zurzeit vor allem verhindern, dass die Ziele der Städte-Initiative abgeschwächt werden.

So wird in Luzern noch dieses Jahr über eine SVP-Initiative abgestimmt, die im Wesentlichen den Gegenvorschlag zur Städte-Initiative rückgängig machen würde. Und in Basel kommt im November die Strassen-Initiative an die Urne. Die Strassen-Initiative sieht konkrete Verbesserungsmassnahmen für den Velo- und den Fussverkehr vor. Mit Blick auf die Städte-Initiative ist es entscheidend, dass diese Initiative oder zumindest der Gegenvorschlag eine Mehrheit findet. Gleichzeitig muss der politische Druck auf die Stadtregierungen hoch gehalten werden – besonders vor den Wahlen. Wir können nicht akzeptieren, dass Exekutivmitglieder wiedergewählt werden, die mehrfach geäusserte Bedürfnisse der Bevölkerung einfach nicht ausführen.



Bild: alibaba.com

Die Exekutive sollte endlich handeln, doch das Steuer scheint blockiert

Mehr Autobahnen für Zufussgehende!

Im März 2015 organisierte umverkehR einen runden Tisch über den Fussverkehr im Quartierzentrum der Pâquis, eines Genfer Stadtviertels, das sich seit 30 Jahren für Fussgängerzonen einsetzt. Die Hauptredner waren Derek Christie, wissenschaftlicher Mitarbeiter des Laboratoriums für städtische Soziologie der ETH Lausanne, und Laurent Duthel, Leiter öffentlicher Raum des Amts für Strassen und Mobilität der Stadt Lausanne. *Interview: Andrea von Maltitz*

Herr Christie, noch vor Kurzem wurden die Fussgängerinnen und Fussgänger bei Verkehrszählungen nicht mitgezählt. Sind sie tatsächlich so vernachlässigbar?
Ganz im Gegenteil, der Mikrozensus Verkehr 2010 zeigt auf, dass der Fussverkehr in der Stadt fast zwei Drittel der Entfernungen von weniger als 3 Kilometern umfasst. Übrigens: Beim Vergleich zwischen Genf und Zürich fällt auf, dass sich bei solchen Kurzdistanzen die GenferInnen mit 64,5% sogar noch etwas mehr zu Fuss bewegen als die ZürcherInnen mit 63,7%.

Wer sind diese Zufussgehenden?

Im Allgemeinen sind die Frauen weniger unterwegs als die Männer: In der Schweiz legen sie etwa 31 Kilometer pro Tag und die Männer 41 Kilometer zurück. Da beide Geschlechter pro Tag rund 3,3 Kilometer zu Fuss gehen, ist der Anteil der zu Fuss zurückgelegten Strecken bei den Frauen höher.

Frauen haben auch weniger leicht Zugang zu einem Auto. Erwiesenermassen besteht eine direkte Beziehung zwischen (Nicht-)Autoverfügbarkeit und Fortbewegung zu Fuss. Der Fussverkehr in den Städten sollte also eine rosige Zukunft

vor sich haben, da der Anteil der autofreien Haushalte in den grösseren Schweizer Städten ständig zunimmt.

Noch, aber nicht nur, ist das Zufussgehen das Fortbewegungsmittel der «Armen». Die Menschen mit einem monatlichen Einkommen von weniger als 2000 Franken und mit einer geringeren Ausbildung gehen häufiger zu Fuss; der Anteil des Zufussgehens nimmt dann bis zu einem monatlichen Einkommen von 10 000 Franken ab, wonach die Kurve für die hohen Einkommen wieder ansteigt. Liegt es daran, dass diese Personen über mehr Zeit verfügen, um spazieren zu gehen, oder sind sie sich der Wohltaten des Gehens mehr bewusst?

Die Gewohnheiten der Menschen unterscheiden sich stark. An einem normalen Werktag bewegt sich ein Drittel der Bevölkerung gar nicht zu Fuss im öffentlichen Raum. Die Mehrheit der restlichen Bevölkerung geht maximal 2 Kilometer pro Tag zu Fuss.

Zufussgehen wird häufig mit der Freizeit in Verbindung gebracht. Zu Recht?

Nur teilweise. Tatsächlich gehen die Schweizerinnen und Schweizer am Wochenende mehr zu Fuss als während der

Woche, doch der Unterschied ist klein: 3 Kilometer täglich werktags, 3,5 am Samstag und 4 Kilometer am Sonntag. Zwei Drittel des Fussverkehrs erfolgt werktags und ein Drittel am Wochenende.

Am Sonntag gehen die Menschen weniger in der Stadt, sie wandern eher ausserhalb der Stadt. In der Stadt gehen wir zu Fuss zur Arbeit, zum Arzt, zur Schule, zum Einkaufen, bewegen uns also gezielt. Das zeigen auch die Streckenpläne Herkunft-Ziel: Die «Fussgängerautobahnen» konzentrieren sich auf die Arbeits- und Einkaufsorte, also genau auf die Stellen, wo sich auch die meisten Autos befinden.

Diese Verkehrsachsen sind lärmig und die Luft ist schlecht. Ist es moralisch vertretbar, die Mehrheit der BewohnerInnen (noch dazu die Schutzbedürftigsten) lange am Strassenrand auf engen Trottoirs auf eine Grünphase warten zu lassen?

Dies ist eher eine Frage der sozialen Gerechtigkeit. Wissenschaftlich gesehen lässt sich die Vereinnahmung des Strassenraums durch die Minderheit der Autofahrenden nicht begründen.

Herr Duthel, Lausanne scheint sich auf den ersten Blick nicht besonders für das Zufussgehen zu eignen. Wie fördert die Stadt diese Fortbewegungsart trotzdem?

Tatsächlich weist Lausanne ein grosses Gefälle auf, viele natürliche Hindernisse wie Wälder oder Gewässer trennen die einzelnen Stadtviertel. Wir haben uns aber nicht entmutigen lassen, und der Richtplan räumt den Zufussgehenden, dem öffentlichen Verkehr und den Velofahrenden vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) den Vortritt ein. Seit seiner Annahme im Jahr 1996 hat der Richtplan keine grosse Opposition hervorgerufen und war sehr erfolgreich: Betrug der Anteil der FussgängerInnen im Jahr 2000 noch 31%, so stieg er bis



Derek Christie (links) und Laurent Duthel

2005 auf 38% an, um im Jahr 2010 42% zu erreichen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs hat ebenfalls von 16% auf 21% zugenommen (v.a. dank der 2. U-Bahn-Linie). Der MIV seinerseits hat im gleichen Zeitraum um 13% abgenommen.

Sie haben die Stelle einer Fussverkehrsbeauftragten geschaffen. Welche Aufgaben übernimmt sie?

In Kürze: den Komfort und die Sicherheit der FussgängerInnen bei der Stadtentwicklung zu fördern. Sie wacht bei allen Projekten im öffentlichen Raum darüber, dass die Bedürfnisse der Zufussgehenden berücksichtigt werden (Tempo-30-Zonen, Umgestaltung des Strassenraums, angenehmes Gehen dank Inseln und Absenkungen bei Kreuzungen, gute Verbindungen mit den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs usw.). Sie ist auch für den Dialog mit den Verbänden, die die Anliegen der SeniorenInnen, der Behinderten und der «normalen» Fussgänger vertreten, zuständig.

500 Meter Luftlinie können in Lausanne mehrere Kilometer zu Fuss bedeuten,

wegen des grossen Höhenunterschieds oder Geländeeinschnitten. Wie können diese Hindernisse «umgangen» werden? Wir haben im kommunalen Richtplan die grössten Hindernisse in der Nähe von Anlagen mit hohem Publikumsverkehr (Unispital, SBB-Bahnhof, Schulen, Messegelände) eingezeichnet. Im Stadtzentrum sind mehr als 20 Fussgängerlifte vorgesehen, um die Höhenunterschiede leichter überwinden zu können. Wir beschränken uns nicht aufs Stadtzentrum, wir haben Passerellen vorgesehen, um «Schneisen» wie Bahnlinien, Täler, Gewässer oder die Autobahn zu überbrücken. Diese Projekte sind im Agglomerationsprojekt enthalten, das wir dem Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds vorgelegt haben, um so eine beträchtliche Co-Finanzierung für diese Projekte von regionaler Bedeutung zu erhalten.

Können Sie uns ein «aufseherregendes Beispiel» einer solchen Planung vorstellen?

In der Nähe von Vennes, auf der Autobahn-Nordumfahrung Laussannes, trennt ein Tal die Schule von dem Viertel auf der

anderen Seite und der U-Bahn-Haltestelle Fourmi. Die drei Punkte liegen nur ein paar Hundert Meter Luftlinie auseinander, aber wegen des Taleinschnitts gibt es keine direkte Verbindung zwischen ihnen, zumindest für den Velo- und den Fussverkehr. Hingegen überwindet eine Autobahnbrücke das Hindernis. Wir haben daher vorgeschlagen, eine Fussgänger- und Velofahrerinnen-Passerelle unter der Autobahnbrücke zu bauen. Die Kosten werden auf 2,3 Millionen Franken (siehe Bild unten) geschätzt. Der Gemeinderat hat sich grundsätzlich im Jahr 2011 für einen Rahmenkredit von 13,3 Millionen für derartige Projekte zugunsten des Langsamverkehrs ausgesprochen.

Alles scheint wie geschmiert zu laufen. Gibt es keinen Widerstand in Lausanne? Stimmt der Kanton Waadt allen Ihren Projekten zu?

In Lausanne stehen der Gemeinde aufgrund der Strassensignalisationsverordnung Befugnisse für die Geschwindigkeitsbeschränkung, die Parkierung, den Vortritt, Tempo 20 oder 30 oder die Bodenmarkierung zu. Der Kanton führt die Oberaufsicht und veröffentlicht alle vom Stadtrat beschlossenen Massnahmen. Die Gestaltung der Kantonsstrassen bei Ortsdurchfahrten ist Aufgabe der Gemeinden (auch finanziell). Lausanne geniesst somit eine grosse Unabhängigkeit. Doch Probleme gibt es sehr wohl: Unsere Finanzmittel sind wegen der schlechten Finanzlage der Stadt beschränkt, die Verfahren zeitaufwendig, und es ist nicht immer einfach, den Langsamverkehr zuungunsten der anderen Verteilnehmenden zu fördern, da der städtische Strassenraum nicht ausdehnbar ist. Doch ich bin optimistisch: Indem man mehr in den Komfort der Zufussgehenden investiert, ändern sich die Gewohnheiten schrittweise, und die Menschen sind eher bereit, ihr Auto aufzugeben.



Eine findige Lösung, um die Vennes-Kluft zu überbrücken: Fussgängerpasserelle unter der Autobahn

14 zu 1 für umverkehR

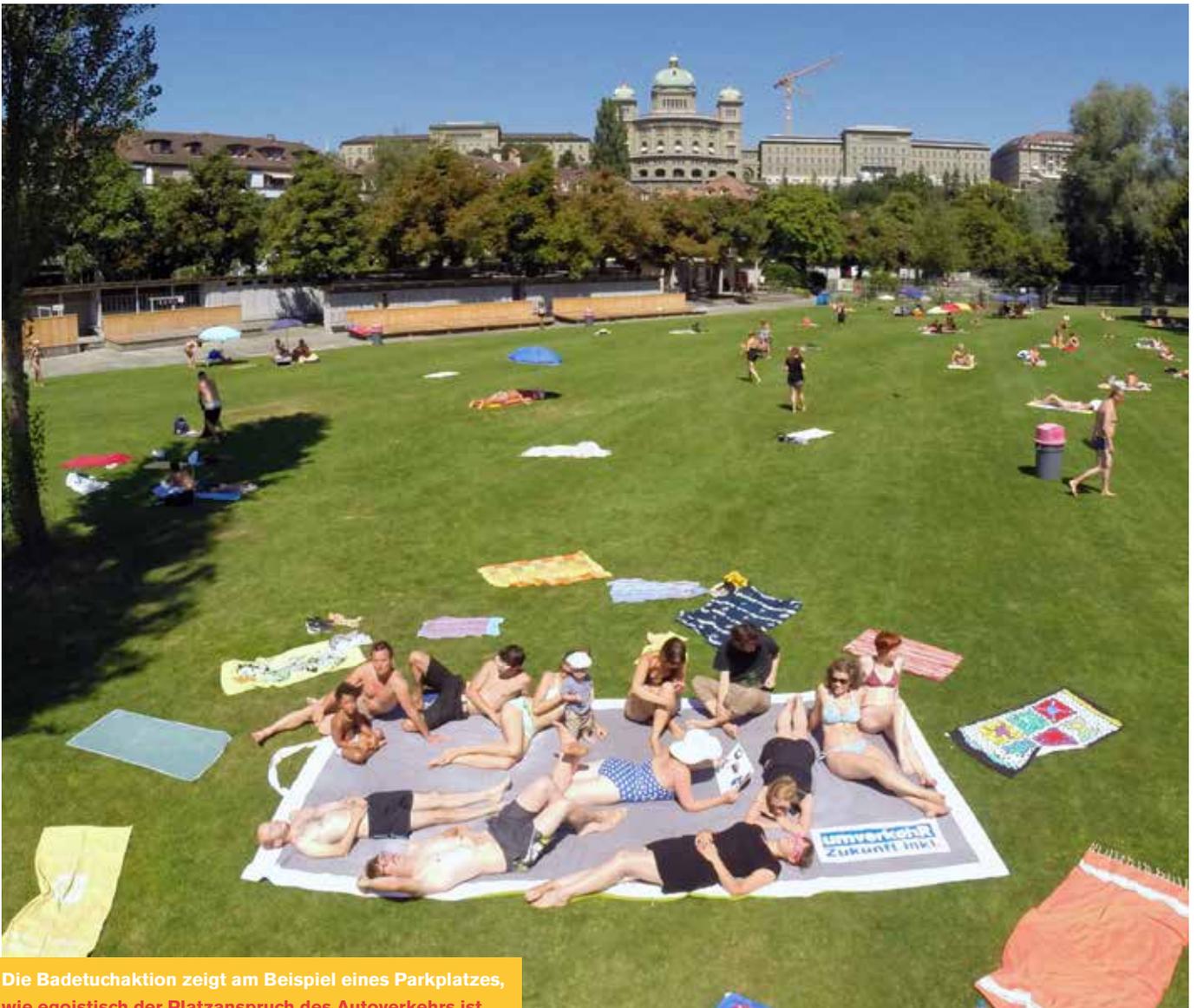
umverkehR hat Anfang August im Berner Freibad Marzili für klare Dimensionen gesorgt. Mit einem Badetuch, gross wie ein Parkplatz, wurde direkt ersichtlich, wie viel Platz so ein Parkplatz täglich braucht, ohne dass dieser Platzverschleiss gross hinterfragt würde. [Aline Trede](#)

Ein Parkplatz beansprucht typischerweise 12,5 Quadratmeter. Mit Flyern wurden die Badegäste informiert, was sonst noch auf einem Parkplatz Platz hätte. Beispielsweise 10 Velos, 30 Tanzende oder, wie vor Ort gezeigt wurde, mindestens 14 Badegäste (siehe auch Titelbild).

Tatsächlich ist der Platz auf der Strasse unfair verteilt: Diejenigen Verkehrsteilnehmenden, die sparsam mit dem Platz umgehen, und diejenigen, die im Stras-

senverkehr am gefährdetsten sind, werden an den Rand gedrängt. Und dem Auto wird grundlos viel Platz zugesprochen. In der Stadt, wo der Platz knapp und der Verkehr dicht ist, sollte es aber genau umgekehrt sein. So benötigt eine Autofahrerin, die allein im Auto mit 30 km/h unterwegs ist, rund 100 Quadratmeter – ein Velofahrer hingegen nur knapp 41 und eine Passagierin im Bus gar nur 9.

Mit dem Parkplatzbadetuch wollen wir das scheinbar selbstverständliche Privileg der Autofahrenden in den Städten zur Schau stellen und damit hinterfragen. Die Badetuchaktionen stehen am Anfang unserer Kampagne «Platz da!». Das Parkplatzbadetuch befindet sich zurzeit auf der Reise in andere Städte und an andere Orte, an denen ein Parkplatz stören oder eine Parkplatzaufhebung viel Freiraum schaffen würde.



Die Badetuchaktion zeigt am Beispiel eines Parkplatzes, wie egoistisch der Platzanspruch des Autoverkehrs ist

Rettet das Klima, rettet den Nachtzug

Gegen die Streichung der klimafreundlichen Nachtzüge hat sich in ganz Europa Widerstand formiert. Das europäische Netzwerk «Back on Track», bei dem auch umverkehR aktiv ist, hat Ende Juni 2015 ein erstes internationales Protestwochenende durchgeführt. *Regina Michel*

Europa mit dem Zug zu bereisen, das könnte eine entspannte, umweltfreundliche und praktische Alternative zur Flugreise sein. Doch die internationalen Zugverbindungen werden immer schlechter und kundenunfreundlicher. Verschiedene Nachtzugverbindungen sind in den letzten Jahren sogar ganz aus dem Verkehr gezogen worden. Dies hat Protestbewegungen u.a. in Dänemark, Frankreich, Schweden, Spanien und Deutschland auf den Plan gerufen. In Deutschland beispielsweise setzt sich Joachim Holstein, Betriebsrat bei der Deutschen Bahn (DB), seit Jahren an vorderster Front gegen die auf dem Buckel der Nachtzüge betriebene Sparpolitik der DB ein: «Die DB behauptet, die Nachfrage im Nachtzugbereich sei gesunken. Interne Zahlen und die stets ausgebuchten Züge sprechen eine deutlich andere Sprache. Es werden absichtlich Falschbehauptungen in die Welt gesetzt, die die Nachtzüge in ein schlechtes Licht rücken.»

Nachtzug Back on Track

Um auf europäischer Ebene stärkeres

Gewicht zu erhalten, haben sich die länderspezifischen Initiativen zu einem Netzwerk «Back on Track» zusammengesetzt. Dieses verlangt, dass der Abbau grenzüberschreitender Zugverbindungen gestoppt und ein Programm ausgearbeitet wird, das attraktive Zugverbindungen zwischen bedeutenden europäischen Städten und Regionen sicherstellt. Hierfür braucht es natürlich auf nationaler und europäischer Ebene den politischen Willen, klimafreundliche Reisemöglichkeiten zu fördern. Nach einem Treffen Ende Mai in Paris – auch umverkehR war dabei – startete das Netzwerk die Kampagne zur Rettung der Nachtzüge mit einem europaweiten Aktionswochenende: Vom 19. bis 21. Juni wurde in den Bahnhöfen von Kopenhagen, Odense, Madrid, Hamburg, Dortmund, Berlin, Wien, Paris, Genf und Bern in Pyjamas protestiert.

Die Unterstützung der Nachtzugaktivisten und -aktivistinnen an den umverkehR-Aktionen in Genf und Bern war beeindruckend. Über 60 Personen aus der ganzen Schweiz nahmen mit selbstgemalten Schildern und Requisiten im Pyjama an

der Aktion teil. Viele Engagierte, die nicht nach Genf oder Bern kommen konnten, zogen auf eigene Faust los, um an ihrem Bahnhof Fotos zu knipsen. An dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank an alle für das Engagement! Eine umfangreiche Bilderserie zur Aktion werden wir im nächsten Heft veröffentlichen.

Klimagipfel

Eine Umfrage von umverkehR im April 2015 hat gezeigt, dass der Abbau der Nachtzugverbindungen den Billigfliegern Vorschub leistet. Sogar umweltbewusste Kunden wählen als erste Ausweichmöglichkeit die bis zu 50 Mal klimaschädlicheren Flugverbindungen. Der vermeintliche Einsatz für den Klimaschutz seitens des Bundesrats ist heuchlerisch, wenn gleichzeitig der klima- und umweltfreundlichsten Art, sich innerhalb des europäischen Kontinents fortzubewegen, jegliche Attraktivität genommen wird. Darum trifft sich das europäische Netzwerk erneut im Oktober, um gemeinsame Aktionen im Hinblick auf den Klimagipfel in Paris zu besprechen.



Für einmal im Pyjama und gähnend auf dem Bahnhofplatz: Nachtzugaktion in Bern

Parkplatz grotesk

pk Eine dänische Werbeagentur hat die Mentalität der Offroad-Fahrer und -Fahrerinnen, wenn auch unfreiwillig, so doch sehr präzise auf den Punkt gebracht: Sie betrachten das städtische Gelände als ihren privaten Rallyspielplatz. Mit den für Jeeps markierten Parkfeldern sollte wohl humoristisch auf die Geländegängigkeit der Blechkolosse hingewiesen werden. Die kommunikative Wirkung aber ist grotesk. Jeep-Fahrerinnen und -Lenker, so verstehen zumindest wir die Message, können a) nicht parkieren und brauchen darum eigene Parkfelder, sind b) zu arrogant, um auf andere Rücksicht zu nehmen, oder haben c) eine narzisstische Störung und müssen

darum immer dort stehen, wo sie sicher auffallen bzw. jemandem auf die Nerven gehen – oder d) alle drei Möglichkeiten treffen zu: Im Jeep fahren Menschen, die des Parkierens nicht mächtig sind, denen alle anderen Menschen egal sind und die immer und überall jemandem auf die Nerven gehen. Leider kenne ich keine Jeep-Fahrer oder -Lenkerinnen, um den Wahrheitsgehalt unserer Interpretation abschätzen zu können.

PS: Und schliesslich, damit es wiedermal gesagt ist: Angesichts der im urbanen Terrain endemischen Sanddünen, der dschungelartigen Hecken an allen Ecken und rückenbrechenden Schotterpisten in die Zentren sind Geländewagen im Stadtverkehr ein MUST! Dies nur zur Info für alle, die sich bis anhin gefragt haben, was geländegängige Autos in der Stadt überhaupt verloren haben.



Von der Strasse auf die Schiene

rm Neben der Alpeninitiative macht sich jüngst auch Smart für die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene stark. Auf die Bahn gekommen ist Smart mit dem Modell Forrail, das von den Briten für den Einsatz auf Bahngleisen umgebaut wurde. Am diesjährigen «Festival of Speed» in Goodwood wurde das ungewöhnliche Gefährt erstmals vorgeführt: Abgesehen von den Stahlrädern unterscheidet es sich von Auge kaum von seinem konventionellen Strassenkollegen. Der Fahrer bietet es aber offensichtliche Vorteile: gemütlich zurücklehnen und weder Gas, Blinker noch Lenkrad bedienen müssen. Ein Novum ist auch, dass man für diesen Smart keinen Führerschein braucht, sondern ein SBB-Generalabonnement. Ein noch ungelöstes Problem zeigt sich allerdings beim Ein- und Aussteigen:

Die Kante des Perrons liegt fast auf der Höhe der Dachkante des Kleinwagens. Die Gefahr, dass man sich zwischen Auto und Perron verklemmt oder beim Runterklettern den Knöchel staucht, ist gross. Ob die SBB ihr Repertoire an Verspätungsmeldungen bald um smarte Störungen ergänzen müssen?



Halb voll? Eher: Flasche leer!

pk Metaphern mit Wasser werden in der Politik oft zur Rutschpartie, Aquaplaning inklusive. Wie oft werden etwa Parteien als kommunizierende Röhren bezeichnet. Gemeint ist: Verliert die eine Partei Wähleranteile, gewinnt eine ihr nahestehende Partei solche in gleichem Umfang dazu. Eine solche Beziehung hat aber ganz und gar nichts mit kommunizierenden Röhren zu tun – im Gegenteil: Bei kommunizierenden Röhren ist der Pegel in allen Teilen immer gleich hoch. Ähnlich glitschig verlief das letzte Mediengespräch des Zürcher Stadtrats zur Velopolitik. Filippo Leutenegger meinte, als er über den geplanten Ausbau des Radwegnetzes sprach, das Glas sei halb voll und werde in den nächsten Jahren weiter gefüllt. Angekündigt hat er notabene den Ausbau von 3 Kilometern Radwegen in den nächsten 3 Jahren. Dazu muss man aber wissen, dass alle Strassen in der Stadt Zürich gesamthaft eine Länge von 740 Kilometern haben. Davon sind bis anhin lediglich 170 Kilometer für Velos ausgeschildert, und man kommt, gemäss Leuteneggers Direktion, «heute mit dem Velo auf 340 Strassenkilometern gut und sicher voran». Sprich: Auf 400 Kilometern Strasse in der Stadt Zürich ist Velofahren suboptimal und gefährlich. Das trifft sich zwar mit unserer Einschätzung, aber dies bereits als halb volles Glas zu bezeichnen, ist nicht freisinniger Optimismus, sondern Realitätsverweigerung neoliberaler Prägung. Um in der Wassermetaphorik zu bleiben: Nur 3 Kilometer zusätzliche Radwege machen das Glas nicht halb voll, sondern bringen das Fass zum Überlaufen. Oder in der Fussballsprache Giovanni Trapattonis: 3 Kilometer, das ist schwach wie Flasche leer!



Sozialer Druck zwingt in die Ferne

Wer die Anerkennung anderer will, scheint möglichst weit in der Welt herumreisen zu müssen. Ohne diesen sozialen Druck würden wohl viele auf Flugreisen verzichten und in der Schweiz oder dem benachbarten Ausland Ferien machen und damit die Umwelt, insbesondere das Klima, viel weniger stark belasten. *Katleen De Beukeleer*

Schweizer reisen gerne, oft und möglichst weit weg. Fast zwei Drittel unserer Reisen führen uns ins Ausland.

Christina Marent hingegen bleibt lieber in der Schweiz. Die 38-jährige Aargauer Kindergärtnerin könnte sich sowohl finanziell als auch zeitlich erlauben, weit weg zu reisen. Ihr schöner brauner Teint stammt jedoch vom Regibad in Bad Zurzach. Marent erzählt, wie sie deswegen nach den Ferien immer in die Defensive gerät: «Jeder will wissen, wo ich war, und erzählt, wie weit er selber gereist ist. Die Leute haben Mitleid mit mir, denken, ich könne mir keine Fernreisen leisten.»

Wir setzen uns gegenseitig unter Druck, in die Ferne zu reisen. «Weite Reisen bringen irgendwie Status», bestätigt Christian Ritz, Reiseberater bei Globetrotter in Baden.

Wer weit reist, nimmt in der Regel das Flugzeug, Meister im Schadstoffausstoss. Sechzehn Prozent der Klimabelastungen in der Schweiz gehen aufs Konto des Flugverkehrs. Der soziale Druck, in die Ferne reisen zu müssen, hat somit erhebliche negative Auswirkungen für die Umwelt und vergrössert unseren ökologischen Fussabdruck wesentlich. Wer eine All-inclusive-Woche in Antalya verbringt und per Flugzeug reist, verursacht fast zwei Tonnen CO₂-Ausstoss (wie das Beratungsunternehmen ESU-Services berechnet). Das sind vierzig Prozent des Jahresdurchschnittes, der in der Schweiz bei fünf Tonnen pro Kopf liegt.

2000-Watt-Gesellschaft?

Wenn wir auch in Zukunft so viel und weit reisen, bleibt die 2000-Watt-Ge-

sellschaft ein noch weiter entferntes Ziel als die abgelegensten Winkel der Erde. Eine 2000-Watt-Gesellschaft strebt einen durchschnittlichen Pro-Kopf-Ausstoss von einer Tonne CO₂ pro Jahr an. Eine Woche Sonnenurlaub in Antalya, und die angestrebten CO₂-Emissionen zweier Jahre schweben bereits in der Erdatmosphäre.

Dubai zwischen plump und chic

Es gibt jedoch Hoffnung. Karin Frick, Trendforscherin am Zürcher Gottlieb Duttweiler Institut, stellt fest, dass Schweizer und Schweizerinnen ihren Status nicht mehr nur materiell definieren, sondern vermehrt auch durch Eigenleistungen. «Wer einen Meditationskurs in der Innerschweiz besucht, zeigt, dass er sich nicht dem Konsum hingibt, und erlangt Ansehen. In Dubai in einem teuren Hotel die Ferien zu verbringen, gilt als plump.»

Doch ist dieser Trend wirklich schon in weiten Teilen der Bevölkerung angekommen, oder gilt er nur für gewisse Kreise? WWF Schweiz glaubt eher Letzteres. Tatsächlich fliegt die Schweizer Bevölkerung doppelt so häufig wie die deutsche, französische oder italienische. Die WWF-Kommunikationsverantwortliche Corina Gyssler ist überzeugt: «Die Feriendestination hat immer noch eine wichtige Funktion als Statussymbol, auch wenn Kriterien wie Kosten und Wetter eine Rolle spielen.» Unbewusst zeige man: «Ich kann es mir leisten, ich gehöre zu einer bestimmten Gruppe dazu.» Für viele ist es weiterhin wichtig, die ganze Welt gesehen zu haben.

Erwartungen widerstehen

Wie entzieht man sich diesem sozialen Druck? Der Soziologe Tobias Werron von der Universität Luzern rät, die Erwartungen der anderen zu reflektieren und aktiv zu entscheiden, ob man sich diesen anpasst oder nicht. Ausserdem weist er darauf hin, dass dieser Druck oft gar nicht

Bild: Tugungato / Fotolia.com



Viel und weit reisen: Statussymbol Stempelsammlung

so real sei, wie man denke. «Wir sehen im Fernsehen Reportagen über exotische Orte und gehen dann automatisch davon aus, dass unser Umfeld findet, man müsse an diesen Orten gewesen sein. Das ist vielleicht aber gar nicht der Fall.»

Vielleicht wird Fliegen irgendwann die grosse Ausnahme. Was bei umweltbewussten Schweizerinnen und Schweizern langsam selbstverständlich wird, könnte irgendwann auch die breite Masse erreichen. Trendforscherin Karin Frick hält es für möglich, dass die Anzahl Langstreckenreisen in Zukunft von selber abnimmt, weil diese als ökologisch unverträglich gelten würden. «Lange Flugreisen müsste man dann verteidigen, wie wenn man einen Pelz tragen würde. Sie würden zu Imageverlust führen.»

Privilegierter Flugverkehr

Das wird aber noch einige Zeit Zukunftsmusik bleiben, denn der Flugverkehr wird kräftig subventioniert, und Flüge werden damit gefördert. Erstens müssen Fluggesellschaften auf internationale Flüge keine Mehrwertsteuer bezahlen. Zweitens legt eine internationale Vereinbarung von 1944 fest, dass der grenzüberschreitende Flugverkehr keine Mineralölsteuer zahlen muss. Busse, Züge und Autos hingegen zahlen pro Liter Diesel oder Benzin beispielsweise um die 75 Rappen in die Staatskasse. Eine solche Steuer auf Kerosin würde die Flugtickets massiv verteuern. Drittens bezahlen Verbraucher auf fossilen Brennstoffen wie Heizöl oder Erdgas CO₂-Abgaben – ausser auf Treibstoff-

fen, die von dieser Abgabe befreit sind. Solche falschen wirtschaftlichen Anreize haben enorme Konsequenzen. Solange eine Flugreise in den entfernten Süden günstiger ausfällt als etwa ein Zugticket Richtung Provence, werden die exotischen Destinationen aus den Fernsehreportagen noch lange salonfähig bleiben.

Für Christina Marent gibt es aber noch viel praktischere Gründe, ohne Flugzeug Ferien zu machen. «Ich bin einfach happy, wenn ich hier Ferien mache», sagt sie. «Es gibt so viele schöne Orte in der Schweiz und in den Nachbarländern.» Sie hat schon ein Zimmer für sich und ihre Kinder in einer Jugendherberge in Graubünden gebucht. Alle freuen sie sich auf die Herbstferien.



Bild: Crookeddig

Taucher in der Verzasca im Tessin:
Es muss nicht immer Ägypten sein



Wissenschaftlich gesehen lässt sich die Vereinnahmung des Strassenraums durch die Minderheit der Autofahrenden nicht begründen.

Fokus

Die Kampagne «Platz da!» braucht Ihre Unterstützung

Mit unserer Kampagne «Platz da!» wollen wir auf die unfaire Verteilung des Strassenraums hinweisen und mehr Freiraum für Fussgänger und Velofahrerinnen schaffen. Drei Themen stehen im Zentrum: Die Gestaltung und die Qualität von Quartierstrassen, die Parkplatzerstellungspflicht und die Umnutzung von Parkfeldern. Der Strassenraum in der Stadt soll wieder als öffentlicher Raum wahrgenommen und genutzt werden kann.

Mit dem diesjährigen «umverkehRt & abgefahren» und der Parkplatzaktion in Bern (siehe S. 6) ist die Kampagne gut angelaufen. Um unseren Forderungen noch mehr Schub zu verleihen, soll die Kampagnenstelle von 50 auf ein 80 Prozent aufgestockt werden. Hierfür sind wir aber auf zusätzliche Unterstützung angewiesen. Spenden Sie umverkehR und werden Sie Wegweiserin oder Wegweiser. Mehr Infos zur Kampagne finden Sie auf unserer Website: www.umverkehr.ch/de/kampagne-platz-da.

Agenda

Do, 22. Oktober, ab 17.30 Uhr umverkehR-Podium zur Zukunft des Nachtzugs in Bern

Das Angebot an Nachtzügen nimmt stetig ab. Mit unserer Petition (www.umverkehr.ch/de/petition-nachtzug) fordern wir den Bundesrat auf, sich aktiv für die Rettung der Nachtzugverbindungen einzusetzen. Am 22. Oktober werden wir mit Vertretern der SBB, der DB und weiteren Fachpersonen über die Zukunft der Nachtzüge in Europa diskutieren und den politischen Handlungsspielraum abstecken. Infos und Anmeldung: www.umverkehr.ch/de/umverkehr-agenda.

Fr, 13. November, ab 9.30 Uhr Tagung für weniger Strassenlärm in Zürich. Mehr Infos und Anmeldung: www.laermliga.ch

**umverkehR
Zukunft inkl.**