



umkehr

Oktober 2012

ÖV-Test 2012

umkehr zeigt Glanzlichter und Schwachstellen beim öffentlichen Nahverkehr in der Schweiz. *Seiten 4-5*

Kostenwahrheit

Kosten = schlecht, Wahrheit = gut. Kostenwahrheit ist eine recht ambivalente Angelegenheit. Nichtsdestotrotz wird sie gerne angewendet, meistens jedoch etwa so: Kosten = Du, Wahrheit = Ich.

Zum Beispiel fordern typischerweise die Autoverbände und angegliederte Parteien, dass der ÖV kostendeckend sein müsse. Logisch, man verwendet ihn ja selber nicht und will daher keine Steuern dafür aufwenden. Dass Steuergelder genauso für den Strassenbau verwendet werden, tut der Logik keinen Abbruch, der ÖV benutzt die Strassen ja auch. Ähnlich, einfach mit umgekehrten Vorzeichen, tönt es natürlich aus dem grünen Kuchen, ja, wir sind keinen Dreck besser, wieso sollten wir auch.

Warum aber hat noch niemand gefordert, dass Kinder die Kindergärten selber finanzieren? Oder die Arbeitslosen die Arbeitslosenkasse? Oder die Verbrecher die Polizei? Oh, das würde zumindest zu fantastischen Geschwindigkeits- und Parkbussen führen.

Das Verursacherprinzip scheint also nicht immer die beste Lösung zu sein. Unsere Mobilität – sei es per ÖV oder per Auto – ist in hohem Masse vom Steuerzahler abhängig. Ist das schlecht? Müsste der ÖV kostendeckend sein, führen wohl bald alle Auto, weil sie sich den ÖV nicht mehr leisten wollten oder könnten. Die Verhältnisse auf den Strassen wären katastrophal, und die AutofahrerInnen darüber wohl am wenigsten erfreut.

«Die Geister die ich rief, werde ich nun nicht mehr los!» – Wer die Kostenwahrheit fordert, wird die Wahrheit kosten.

Viel Spass bei Lesen dieses umverkehRen,

Hanspeter Kunz
Vize-Präsident umverkehR



Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

Auflage 5900 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, Thomas Stahel, Romano Paganini **Beiträge** Remco Giovanoli, Christian Harb, Regina Michel, Thomas Stahel, Hanspeter Kunz **Grafisches Konzept** typisch.ch **Layout** Hanspeter Kunz **Foto Titelbild** Marcel Cavelti, mcphtodesign.ch **Korrektorat** Anja Cohen **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint FSC-Recyclingpapier mit FSC-Frischfaseranteil **Abonnementspreise** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4 bis 5 Mal im Jahr **Nächste Ausgabe** Dezember 2012

Sieben Zwerge untergraben ihre Berge

Der Bundesrat befürwortet den Bau einer zweiten Strassenröhre am Gotthard und ignoriert damit zwei Volksentscheide. Der Alpenschutzartikel wird so Stück für Stück zu Grabe getragen. [Remco Giovanoli](#)

Seit einigen Jahren ist bekannt, dass der Gotthard-Strassentunnel spätestens im Jahr 2025 saniert werden muss. Die Sanierung kostet etwa 700 Millionen Franken, und der Tunnel muss dafür während mindestens 900 Tagen für jeglichen Verkehr gesperrt werden.

Um den Verkehr während dieser Zeit zu bewältigen, wollte der Bundesrat ursprünglich zwei Bahnverlade einrichten: einen für Personenwagen durch den bestehenden SBB-Scheiteltunnel zwischen Airolo und Göschenen sowie einen für den Lastwagenverkehr durch den dann zumal eröffneten neuen Gotthard-Basistunnel zwischen Bodio und Erstfeld. Die zuständigen Bundesämter haben seit der Präsentation dieser Variante zahlreiche Studien durchgeführt, die alle zum selben Ergebnis gekommen sind: Eine Sanierung ohne vorgängigen Bau einer zweiten Röhre ist kostengünstiger, bezüglich Verkehrsbewältigung machbar, und nennenswerte wirtschaftliche Konsequenzen für die Anrainerkantone, insbesondere das Tessin, sind keine zu befürchten.

Eingeknickt vor der Strassenbaulobby

Wider besseres Wissen hat der Bundesrat nun anders entschieden und de-

savouiert somit nicht nur seine eigenen Experten, sondern ignoriert überdies, dass sich das Volk bereits zweimal (1994 und 2004) gegen eine zweite Strassenröhre am Gotthard ausgesprochen hat. Der Bundesrat scheint unter dem Druck der Strassenbau- und Wirtschaftslobby eingeknickt zu sein und beweist wenig Rückgrat, wenn es darum geht, den Gotthardkorridor künftig vor noch mehr Strassenverkehr zu bewahren.

umverkehR wird Referendum ergreifen

Denn Hand aufs Herz: Wer glaubt der Aussage von Bundesrätin Doris Leuthard, dass trotz baulicher Verdoppelung der Kapazitäten am Gotthard der einst nur zwei Fahrspuren (nämlich eine pro Tunnel) gebraucht würden? Da nützt es auch nichts, gesetzlich festzuhalten, dass jeweils nur eine Fahrspur pro Richtung zur Benützung freigegeben werden darf. Sind die für den Neubau aufgewendeten 2,8 Milliarden erst einmal in den Sand gesetzt, wird später auch das Gesetz aufgehoben – aufgrund «veränderter Ansprüche». Der heutige Bundesrat befindet sich bis dahin längst in Pension. Unter der künftigen Auto- und Lastwagenflut werden die AnwohnerInnen der

Transitachse am Gotthard leiden – falls dann noch jemand dort leben möchte. Dabei hat sich die Schweizer Bevölkerung 1994 mit der Annahme der Alpeninitiative dafür ausgesprochen, dass der alpenquerende Güterverkehr auf die Schiene verlagert wird und die Strassenkapazitäten nicht erhöht werden dürfen. Zu diesem Zweck wurden bzw. werden für ungefähr 20 Milliarden Franken die Neat-Tunnel am Lötschberg und am Gotthard gebaut.

Mit seinem Beschluss vom vergangenen Juni sabotiert der Bundesrat diese erfolgversprechende Politik aufs Gröbste. Darüber hinaus verschwendet er 2,8 Milliarden Franken, die in den Agglomerationen der Schweiz um ein Vielfaches wirkungsvoller eingesetzt werden könnten, um den ÖV, Fuss- und Veloverkehr auszubauen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Denn dort liegen die wahren Verkehrsprobleme der Schweiz – und nicht am Gotthardmassiv.

Bestätigt das Parlament den Entscheid des Bundesrates, so wird umverkehR zusammen mit weiteren Organisationen das Referendum dagegen ergreifen. Auf dass diese kurzsichtige Verkehrspolitik nicht Realität werde.



Aktion der Alpeninitiative gegen eine zweite Gotthardröhre

Gut, aber oft zu teuer

umverkehR hat zum dritten Mal die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs in der Schweiz geprüft. Am besten schnitten die grösseren Städte ab. Problematisch sind jedoch die Preiserhöhungen. Insbesondere in den Kleinstädten ist der ÖV preislich nicht mit dem Auto konkurrenzfähig. **Christian Harb**

Busse und Trams in den Städten sind die Visitenkarte des ÖVs. umverkehR hat nach 2003 und 2006 zum dritten Mal die Angebote im Nahverkehr anhand von zehn Kriterien auf Herz und Nieren geprüft (siehe Kasten). Dieses Jahr wurden 53 Städte und Agglomerationen unter die Lupe genommen. Am besten abgeschnitten haben dabei Zürich und überraschenderweise St. Gallen – vor sechs Jahren lagen die OstschweizerInnen noch auf Rang 21. Dank zwei neuen Buslinien, dem Ausbau des Fahrplanangebots und nicht zuletzt einer übersichtlicheren Gestaltung des Umsteigeknotens am Bahnhof sicherte sich das Angebot in St. Gallen die beste Bewertung. Die Annahme der Städte-Initiative 2010 dürfte ebenfalls zu diesem Resultat beigetragen haben.

Ortsbusse sind tagsüber leer

Die umfassende Analyse zeigt auf, dass die Unterschiede an der Spitze minim sind. So finden sich «sehr gute» Angebote auch im Glattal sowie in Genf, Bern, Baden-Wettingen, Biel, Chur, Zug, Luzern und Schaffhausen. Lediglich drei Angebote wurden als «ungenügend»

bewertet: Sion, Nyon, Bulle. Die beiden letztgenannten wurden zum ersten Mal bewertet; Sion hat im Vergleich zu früheren Bewertungen Fortschritte gemacht, wenn auch nur kleine. Dasselbe gilt für weitere Kleinagglomerationen wie Burgdorf, Grenchen, Zofingen-Wiggertal und vor allem Rapperswil-Jona.

Während es in den Grossstädten darum geht, genügend Kapazitäten bereitzustellen und den notwendigen Platz im Strassenraum zu finden, stehen Kleinagglomerationen vor einer anderen Herausforderung: Hier funktioniert der öffentliche Personennahverkehr meist als Zubringer zur Bahn und ist damit vor allem für PendlerInnen interessant. Die Ortsbusse hingegen werden tagsüber nur selten frequentiert, vorwiegend von Alten, Arbeitslosen, AusländerInnen und Auszubildenden. Noch wird der ÖV in diesen Gebieten nicht als Selbstverständlichkeit wahrgenommen. Die Gratwanderung besteht nun darin, den ÖV attraktiver zu gestalten, ohne deshalb den Fuss- und Veloverkehr zu vernachlässigen. Schliesslich ist das Fahrrad oder ein Spaziergang in ländlichen Gegenden immer eine Option. Letztlich geht es darum, Autofahrende zum Umsteigen zu motivieren. Das Potenzial ist vorhanden: Bekanntlich ist jede dritte Autofahrt unter drei Kilometer lang.

Monatsabo 19 Prozent teurer

Die grösste Schwierigkeit liegt bei den Preisen. Während die Teuerung seit 2003 etwa sieben Prozent betrug, stiegen die Preise für Monatsabonnemente um durchschnittlich 19 Prozent teurer. Nicht immer ging diese Preissteigerung mit einer entsprechenden Angebotsverbesserung einher – auch wenn dies gerne so verkauft wird. Am meisten unter den hohen Preisen leiden die Angebote in Kleinstädten, wo das Potenzial ohnehin schon relativ gering ist. Wer nur innerhalb von Kleinagglomerationen wie Grenchen, Burgdorf, Yverdon oder Bulle verkehrt,

muss trotzdem im Minimum zwei Zonen lösen. Damit kostet der ÖV, umgerechnet auf Kilometerkosten, gleich viel, wie wenn man das Auto benutzen würde (Vollkostenrechnung). Dass es auch anders geht, zeigen der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und der Tarifverbund Arcobaleno im Tessin, wo auch Einzonnenabonnemente möglich sind. Im ZVV gibt es einen speziellen und günstigen Lokaltarif.

Die kleinen Freuden des ÖVs

Positiv aufgefallen sind die dynamischen Fahrgastinformationen in den Städten, Chur, Winterthur, Frauenfeld, Zug, Bern, Solothurn, Yverdon und Lausanne, die Umsteigende schon in der Bahnhofsunterführung oder kurz danach empfangen. In negativer Erinnerung bleibt hingegen die Umsteigesituation am Aeschenplatz in Basel: Sie ist nicht nur unübersichtlich, sie wird auch gefährlich, wenn man auf der Suche nach der richtigen Tramlinie die vielen Tramgeleise überqueren muss. Bleibende Eindrücke hinterliessen auch Busbahnhöfe mit Tiefgaragenatmosphäre wie in Baden (Postauto), Fribourg oder Bulle. Einen angenehmen Gegensatz dazu bilden die neuen Umsteigeknoten in Dornach SO und Wädenswil, die ebenso funktional wie ansprechend gestaltet sind – was man von den mit Auto-, Banken- und Einkaufszentren-Werbung übersäten Fenstern in Bus und Bahn leider nicht behaupten kann.

Klaustrophobie am Bahnhof

Während die Werbeflächen immer grösser werden, wird in verschiedenen Kleinstädten der Raum auf den Bahnhofsplätzen zunehmend enger. Wenn etwa nach Feierabend der RegioExpress aus Zürich in Lenzburg eintrifft und sich die PendlerInnen im engen Wartebereich der Bushaltestelle des Bahnhofs drängen, droht Klaustrophobie. Wo bis zu drei Busse dicht hintereinander einfahren, erfordert es zudem eine gehörige Portion Aufmerksamkeit, die richtige Linie zu erwischen.



Das Busangebot in Bellinzona muss noch aus seinem Dornröschenschlaf geweckt werden.

Biel – willkommen im Club

Biel ist bereits die siebte Stadt, in der die Städte-Initiative lanciert wird. umverkehR steht den InitiantInnen im Seeland Pate. Weitere Städte haben Interesse angemeldet. **Regina Michel**

Nicht lange gefackelt: Die Autobahnumfahrung der A5 gibt in Biel schon seit langem Anlass zu hitzigen Diskussionen. Das «Gstürm» um die A5 dürfte mitunter dafür verantwortlich gewesen sein, dass sich Urs Scheuss, Präsident der Grünen Biel, vor einem halben Jahr bei umverkehR meldete und sich über die Möglichkeiten einer Städte-Initiative für Biel informierte.

Im Mai setzten sich dann verschiedene Organisationen und Parteien an einer Tagung mit Rahmenbedingungen und Inhalten auseinander. Fazit: Die Initiative soll dafür sorgen, dass Biel bei der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vorwärts macht und einzelne stark vom Autoverkehr belastete Stadtteile entlastet. Inhaltlich stehen die Förderung des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs sowie eine Änderung des Modalsplitts im Zentrum – ganz nach dem Vorbild der bisherigen Städte-Initiativen. Die Verhinderung des A5-Westastes war zwar einer der Initial-

zündler, ist allerdings nicht Inhalt der Initiative.

2500 Unterschriften sind nötig

Schon bald nach der Tagung waren Initiativtext und Argumentarium ausgearbeitet und die wichtigsten rechtlichen Fragen geklärt. Mitte August schliesslich initiierte ein breit abgestütztes Bündnis die Bieler Städte-Initiative. Die sechs VertreterInnen des Initiativkomitees fanden an der Medienkonferenz kaum Platz auf der Sitzbank. «Genauso eng wird's für VelofahrerInnen oder FussgängerInnen in Biel manchmal», kommentierte Salome Strobel von Pro Velo Biel-Seeland. Biel ist nach St.Gallen, Winterthur, Zürich, Basel, Luzern und Genf bereits die siebte Stadt, in der die Initiative von umverkehR zur Abstimmung kommen soll.

Die InitiantInnen aus Biel setzen sich mit sehr viel Energie und Motivation für eine umweltfreundlichere Verkehrspolitik und damit eine Verbesserung der Lebens-

qualität in der Region ein. In Eigenregie versuchen sie die Rezepte von umverkehR zu übernehmen und damit an die Erfolgsgeschichte der Städte-Initiative anzuknüpfen. Als erstes geht es nun darum, die benötigten 2500 Unterschriften zu sammeln. Die Initiative soll noch dieses Jahr eingereicht werden. Ob es zu einer Abstimmung kommt, ist ungewiss. Die Chancen stehen gut, dass das Parlament die Initiative unterstützt und so eine Abstimmung überflüssig wird.

Zweite Welle?

Neben Biel haben sich interessierte Kreise aus Thun, Baden und Schaffhausen gemeldet, die ebenfalls mit dem Gedanken spielen, eine Städte-Initiative zu lancieren. Erste Abklärungen haben bereits stattgefunden. Es wird sich zeigen, ob weitere Städte auf die von Biel ausgelöste zweite Welle der Städte-Initiativen aufspringen. umverkehR wird die Vorlagen auf jeden Fall so gut es geht unterstützen.



Fussgänger- und Velodemo: Lancierung der Städte-Initiative Biel

«Mit Kompromissen bewegt man nichts»

Ende Juni feierte umverkehR sein 20-Jahr-Jubiläum. Liedermacher Reto Zeller und eine Klezmerband sorgten für heitere Töne bzw. Klänge, die TeilnehmerInnen der Podiumsdiskussion für Gesprächsstoff. **Thomas Stahel**

Trotz hochsommerlichen Temperaturen fanden viele den Weg ans umverkehR-Geburtsstagsfest in Winterthur, der Geburtsstätte von umverkehR. Anregend und kontrovers verlief die Podiumsdiskussion.

Beat Ringger, Gründungsmitglied und langjähriger Präsident von umverkehR, wehrte sich gegen die Aussage, dass ein Mobilitätswandel nicht möglich sei: «Die Flexibilität im Strassenverkehr ist sehr gross, das sieht man bei jeder grösseren Strassensanierung.» umverkehR-Co-Präsidentin Yvonne Gilli ergänzte, dass die Verkehrshalbierungsinitiative der Zeit voraus war und es heute durchaus Anzeichen für eine verkehrspolitische Trendwende gebe. «Wir müssen es jedoch schaffen, Visionen für eine junge Generation zu entwickeln, die nicht mehr aufs Auto fokussiert ist.» Der Politologe Michael Hermann betonte, dass Umweltanliegen beim Volk zurzeit gute Chancen hätten. Für eine erfolgreiche Umweltpoli-

tik müsse man sich jedoch immer wieder neu erfinden.

Strassen zwei Wochen sperren

Diskussionen löste nicht zuletzt die Umsetzung der Städte-Initiativen aus. Pete Mijnsen, Herausgeber des Velojournals und Vorstandsmitglied von Pro Velo, forderte von umverkehR auch Knochenarbeit: «Zur Umsetzung der Städte-Initiativen braucht es einen langen Atem, und man muss auch bereit sein, Allianzen zu schmieden.» Beat Ringger vertrat die Ansicht, dass umverkehR für die Umsetzung der Städte-Initiative visionär wie in den Anfangsjahren politisieren müsse. «Mit lahmen Kompromissen bewegt man nichts», so sein Credo. Es sei wichtig, Visionen aufzuzeigen. «Damit der Veloverkehr verdoppelt werden kann, braucht es eine Maximalforderung. Und wenn in fünf Jahren nichts passiert ist, muss man halt mal einen Teil der Strassen für zwei Wochen sperren.»



Impressionen vom Fest 20 Jahre umverkehR: Spiel und Spass, Gesellschaft, Kultur und Politik (untere Reihe, von links: Michael Hermann, Yvonne Gilli, Beat Ringger, Pete Mijnsen)

Schirm, Charme und rote Nase

Thomas Stahel

AutostopperInnen sind eine rare Spezies geworden. Vor lauter Mobilität und Geschwindigkeit nimmt sich kaum noch jemand die Zeit, an den Strassenrand zu stehen und zu warten, bis ein Auto hält – zumal fast in jedes Kaff ein Nachtbus fährt, dessen Fahrplan man bequem per App abfragen kann. In Bern geht bekanntlich alles etwas gemääächlicher zu und her, so auch in der Gemeinde Rütshelen. Das Dorf ist noch nicht mal an den öffentlichen Verkehr angeschlossen – obwohl es keine drei Kilometer von Langenthal und Herzogenbuchsee entfernt liegt. Dafür machen die EinwohnerInnen hier Autostopp. «Rütsh-mit» heisst die von der Gemeinde initiierte Aktion, bei der alle GemeindebewohnerInnen einen Schirm geschenkt bekamen. Wer den Schirm an der Dorfstrasse aufspannt, teilt so den Autofahrenden mit, dass er/sie RütshelerIn ist und mitgenommen werden möchte. Zugegeben eine charmante Idee, doch drängt sich die Frage auf, wer denn nun an einem schönen Sommerabend mit dem Regenschirm in den Ausgang geht und überdies das Kunststück fertigbringt, diesen nicht schon in der ersten Bar liegen zu lassen? Besser als ein Schirm scheint da eine anschnallbare Clownnase – die passt in jede Hand- oder Hosentasche. Und wenn dann am Strassenrand einE autoloseR RütshelerIn mit roter Nase auf ein Auto wartet, wird auch schnell klar, wer hier zum Idioten gemacht wird.



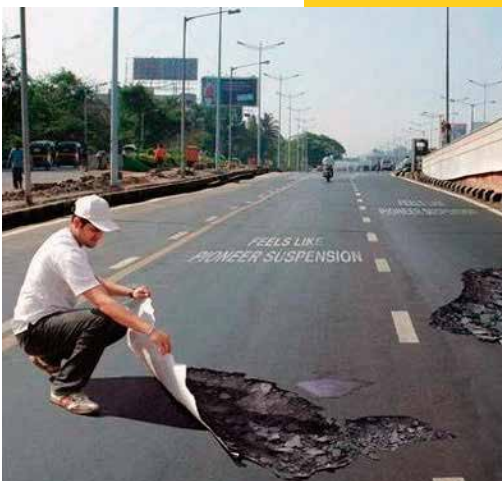
Bild: Emiliano Iko

Fata Morgana für Autos

Thomas Stahel

Vermutlich haben auch Sie schon mal eineN StrassenkünstlerIn ein dreidimensional wirkendes Bild auf den Asphalt malen sehen. Im Internet findet man davon tolle Fotos: Da tun sich mitten in Fussgängerpassagen Wasserfälle auf oder ein Baum wächst aus dem Beton (siehe www.streetartutopia.com/?p=881).

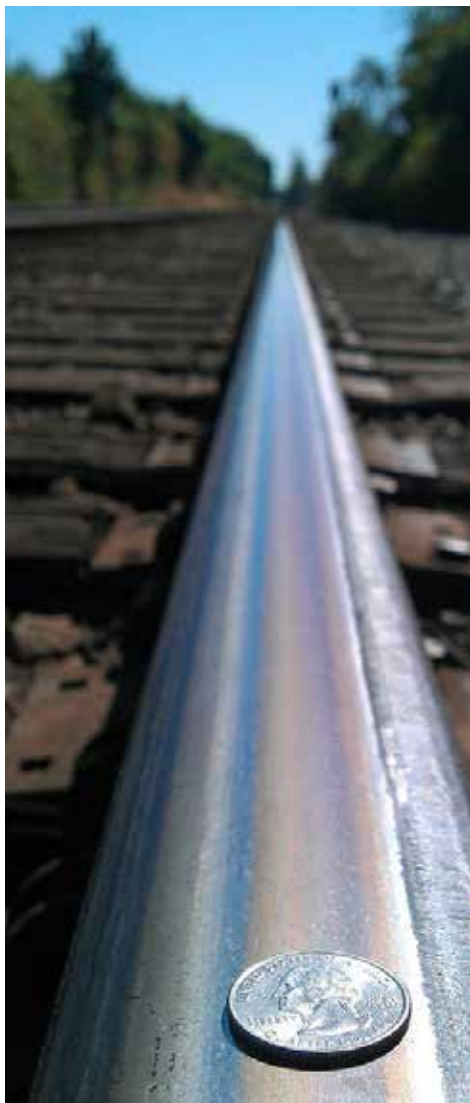
pl@net umverkehR fragt sich, ob solche optischen Täuschungen auch für unsere Anliegen genutzt werden könnten, etwa gegen RaserInnen. Und siehe da, wir sind fündig geworden: In Kanada werden zur Einhaltung von Tempolimiten grossflächige 3D-Kleber mit einem Loch auf die Autobahn geklebt. So steht es zumindest auf der Homepage der Kleberfirma «Cranky creative group». Die Sticker seien «kostengünstig und können auf verschiedenen Oberflächen verwendet werden» wirbt die Firma. Leider hat sich das Ganze als Ente herausgestellt. Klar, wir sehen auch die Schwierigkeiten, etwa wenn plötzlich einE AutofahrerIn dem Loch ausweicht. Aber es gibt sicher auch andere Möglichkeiten, damit RaserInnen ihr Tempo drosseln. Vielleicht könnte man einen Blitzkasten an den Strassenrand zeichnen. Oder die Miss Rütshelen mit dem «Rütsh-mit»-Regenschirm.



Werbung: 512 PS und Armaturen aus Wurzelholz

Thomas Stahel

Apropos Blitzkasten: Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) fällt wieder mal mit einer originellen Werbekampagne auf, die AutofahrerInnen zum Umsteigen bewegen möchte. «Billett weg? Hol dir ein neues», steht da auf dem Plakat mit einem Radarkasten. Oder «Wirf kein Münz ein, um stehen zu bleiben» vor einer Parkuhr. Auch der Radiospot hat es in sich: «512 PS, 34 Surroundboxen, gebürstete Titanpedale, Armaturen aus Wurzelholz, Mikroklimazonenautomatik, dreistufige Kopfstützenheizung und ein automatisches Reifendruckverlust-Warnsystem. Verzichteten Sie unterwegs auf Stau – ZVV.» Gibt es bessere Argumente für einen Verzicht aufs eigene Auto?



Velo überholt Cadillac

Christian Harb

Haben Sie sich auch schon darüber geärgert, dass in deutschen Fernsehkrisis alle Protagonisten grundsätzlich mit dem Auto unterwegs sind und die Detektive bar jeder Realität stets auf Anhieb einen Parkplatz finden? Dann führen Sie sich zur Abwechslung den Krimi «Shanghai Dinner» von Nury Vittachi zu Gemüte. Höhepunkt ist die Szene, in der die chinesische Polizistin auf einem Uraltfahrrad mit einem strahlenden Lächeln ihren US-amerikanischen Konkurrenten überholt, der in seinem protzigen Cadillac XLR hoffnungslos im Stau von Shanghai steckt.

Spenden für die SBB

Thomas Stahel

Im April 2011 liessen die SBB grossmundig verlauten, man könne an den SBB-Touchscreen-Automaten fortan auch Gutes tun: Die SBB-Automaten böten neu die Möglichkeit, zwischen 5 und 200 Franken an zwei ausgewählte Hilfswerke zu spenden. Mit bescheidenen 1300 Franken, die monatlich an den 1400 Automaten eingehen, hält sich der Erfolg der Aktion allerdings in Grenzen. Zum Vergleich: Das Rote Kreuz als eines der beteiligten Hilfswerke weist ein monatliches Spendenvolumen von 3 Millionen Franken aus.

Wieso nur, fragt sich die PR-Abteilung von pl@net umverkehR, wieso dieser mässige Erfolg? Sind die ÖV-BenutzerInnen immer knapp dran und haben schlicht keine Zeit zum Spenden? Oder sind die Automaten derart umständlich, dass man froh ist, wenn man sein Billett gelöst hat? Wahrscheinlich, so unser Schluss, liegt der wahre Grund woanders: Wer mit den stetig steigenden SBB-Tarifen konfrontiert ist, bei dem sinkt früher oder später auch die Spendierlaune.

PS: Die SBB haben die Aktion Ende Juli sang- und klanglos für beendet erklärt.

Das Auto ist out – es lebe das Outo!

In der Schweiz und Deutschland mehren sich die Anzeichen, dass weniger Auto gefahren wird. Nun geht es darum, diese Entwicklung aufzunehmen und neu darüber nachzudenken, welche Infrastrukturen wir in Zukunft brauchen werden. [Hanspeter Kunz](#)

Herr und Frau Schweizer legen pro Tag durchschnittlich fast 37 Kilometer zurück und brauchen dafür 92 Minuten. Dies geht aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr aus dem Jahr 2010 hervor. Im Vergleich zu 2005 ist die Tagesdistanz damit um 4,1 Prozent gestiegen, sprich: Die SchweizerInnen werden immer mobiler. Dieses Wachstum entfällt in erster Linie auf die Bahn. Sie ist Teil eines im Vergleich zu anderen Ländern ausgesprochen dichten Mobilitätsangebotes; dieses führt dazu, dass die EinwohnerInnen vermehrt pendeln und die täglich zurückgelegten Distanzen grösser werden.

Die Folgen der Zersiedelung

Stabil geblieben sind dagegen die mit dem Auto zurückgelegten Distanzen – was im ersten Moment paradox anmutet.

Schliesslich ist die Zahl der Haushalte, die ein Auto besitzen, zwischen 2005 und 2010 um zwei Prozent auf 79 Prozent zurückgegangen. In der Stadt Zürich ist laut Statistischem Jahrbuch 2010 auch der absolute Motorfahrzeugbestand gesunken, und dies trotz Bevölkerungswachstum.

Doch sowohl die Autofahrenden als auch die ÖV-PendlerInnen sind Teil eines landesweiten Phänomens: der Zersiedelung. Sie führt dazu, dass nicht nur die Wege zwischen Arbeitsort, Ausbildungsstätte und Einkaufsmöglichkeiten wachsen, sondern auch die täglich zurückgelegte Kilometerzahl. Egal ob per Velo oder im Auto.

Jugendliche fahren weniger Auto

Mobilität dürfte unseren Alltag weiterhin

prägen – offen ist jedoch, welche Rolle dabei dem Auto zukommt. Zumindest bei den jungen Erwachsenen hat es anscheinend an Attraktivität eingebüsst: 2010 besaßen nur 59 Prozent der bis 24-Jährigen einen Führerschein; 1994 waren es noch 71 Prozent. Die Gründe mögen vielschichtig sein: Machen die Jungen den Führerschein später, weil sie länger in Ausbildung sind oder sich die teure Prüfung nicht leisten können? Oder entsagen sie dem Auto ganz? Der Mikrozensus sagt leider nichts darüber aus. Es scheint allerdings, dass die heutigen Jungen die Möglichkeiten des Mobil-Seins nüchtern betrachten und sachlich gegeneinander abwägen. Dank des dichten ÖV-Netzes, vor allem in den Städten, ist man mit Bus, Tram und Bahn ebenso flexibel unterwegs wie mit dem eigenen



Outo: Wir müssen uns bald überlegen, wie wir die nicht mehr gebrauchten Autos nutzen – z.B. als Ghettoblaster.

Auto – mit den zusätzlichen Vorteilen, dass sich die Parkplatzsuche erübrigt, man nicht im Stau steckt und die Fahrt erst noch günstiger zu stehen kommt.

Weg vom Besitzdenken

Ähnliches zeigt sich in Deutschland. Nach den Ergebnissen des Deutschen Mobilitätspanels nutzt die Generation der unter 30-Jährigen das Auto in geringerem Mass als früher und macht den Führerschein oft später. Wie in der Schweiz, übernehmen auch in Deutschland die älteren Generationen ihre intensive Autonutzung in ihre eigentlich ruhigere Lebensphase.

Bereits ein paar Schritte weiter denkt das Fraunhofer-Institut Darmstadt in seiner Vision «Mobilität 2050». Ihr zufolge werden die Energiepreise wegen der zuneh-



Nutzen wir die Chance

Um neun Prozentpunkte hat der Anteil des Autoverkehrs am Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich zwischen 2000 und 2010 abgenommen. Die im September 2011 vom Stimmvolk angenommene Städte-Initiative von umverkehrR verlangt, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen innert 10 Jahren um 10 Prozentpunkte reduziert wird.

Die Reduktion des Autoverkehrs erklärt sich teilweise durch die Realisierung der flankierenden Massnahmen nach der Fertigstellung des Üetlibergtunnels; der Stadt Zürich ist es mit verkehrsberuhigenden Massnahmen an der ehemaligen Durchgangssache Weststrasse gelungen, das Quartier stark vom Autoverkehr zu entlasten. Doch mit dem Bau der Durchmesserlinie wird 2014 ein ähnliches Jahrhundertprojekt realisiert, das die Kapazitäten der S-Bahn um ein Drittel erhöht. Es gilt nun, den Autoverkehr mit gezielten Massnahmen auf dieses zusätzliche Angebot umzulagern. Gross ist das Potenzial auch beim Veloverkehr, der in den letzten zehn Jahren stagnierte. In Basel oder Bern ist der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr um 11,5 Prozent beziehungsweise 8 Prozent höher als in Zürich.

Zweifel an der Umsetzbarkeit der Städte-Initiative sind somit unbegründet. Vielmehr hat Zürich mit dem notwendigen Effort die einmalige Gelegenheit, zum verkehrspolitischen Vorzeigebispiel in ganz Europa zu werden. Nutzen wir diese Chance!

Dies ist eine leicht gekürzte Version eines Gastkommentars von umverkehrR-Geschäftsleiter Thomas Stahel, der am 19. Juli 2012 im «Tages-Anzeiger» erschienen ist.

menden Erdölknappheit bis 2025 enorm steigen und dadurch viele Leute zum Umstieg vom Auto auf den ÖV animieren oder sogar zwingen. Ausserdem verschiebe sich der Schwerpunkt vom Besitz hin zur Nutzung; ein Trend zu Carsharing ist schon heute vielerorts feststellbar. Weiter prognostiziert die Darmstädter Vision einen Bevölkerungsrückgang in Deutschland, der alleine schon dazu führen werde, dass die Anzahl der Autos sinke. Laut Studie gäbe es dann nur noch 250 Autos pro 1000 EinwohnerInnen – im Vergleich zu heute also weniger als die Hälfte.

Priorität hat der ÖV

Angesichts solcher Zukunftsszenarien und der aktuell feststellbaren Tendenzen, dass ganze Bevölkerungsteile auf das Auto verzichten, müssen wir uns bereits heute überlegen, welche Verkehrsinfrastrukturen wir in Zukunft wollen. Einerseits ist das eine Kostenfrage, denn Infrastrukturen sind teuer. Ein Grossteil der Schweizer Bevölkerung ist dafür, dass sowohl der ÖV gefördert als auch das Strassennetz ausgebaut wird. Genauso einig ist man sich, wenn's ums Geld geht: Die Mehrheit ist sowohl gegen höhere Benzinpreise als auch gegen Parkplatzzgebühren oder Roadpricing. In Anbetracht der steigenden Umweltbelastung liegen die Prioritäten allerdings offensichtlich beim ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Andererseits bestimmen die Infrastrukturen, die wir heute aufbauen, unser Mobilitätsverhalten von morgen. Es gilt also zu verhindern, dass wir heute Strassen bauen, die wir in zwanzig Jahren nicht mehr brauchen.

Dasselbe gilt für die Parkplätze. So sind vielerorts die Parkhäuser teils nur schlecht ausgelastet. Eine Aufhebung von Parkplätzen an der Oberfläche würde den Quartieren gut tun. So entstünden nicht nur neue Freiräume, die Strassen könnten auch für Kinder sicherer gestaltet und der Suchverkehr eingeschränkt werden.



«*Wo beginnt der Bus ...
... und wo die Werbung?»*»

Fokus

umverkehr-Tagung «Von den Besten lernen»

Montag, 22. April 2013
(neuer Termin!)
Hotel Bern, Bern

Ein Höhepunkt im kommenden Jahr 2013 wird die Tagung «Von den Besten lernen» sein. umverkehr lädt dafür verkehrspolitische VordenkerInnen aus Europa nach Bern. Am Vormittag gibt es je ein Referat darüber, wie eine erfolgreiche Förderung von Tram-, Fuss- und Veloverkehr in Europa aussieht. Am Nachmittag werden wir den Fokus in die Schweiz verschieben. In fünf Workshops stellen wir die Frage, wie die Alternativen zum Autoverkehr in der Schweiz ähnlich erfolgreich sein können.

Mehr Infos auf www.umverkehr.ch oder im nächsten Magazin Ende November.

Agenda

Do, 4. Oktober 2012

Tagung Wohnen und Mobilität: Mobilitätsplanung – Ansätze für die 2000-Watt-Gesellschaft
HSR Hochschule für Technik, Rapperswil

Fr, 23. November 2012

Tagung Fussgänger- und Veloverkehr – Was sagen uns laufende Forschungsarbeiten und neue Normen zum Thema?

Kongresshaus Biel
www.fussverkehr.ch

Mi, 28. November 2012

2. Jahrestag der Städte-Initiative Basel

umverkehr
Zukunft inkl.