



# Über den Gotthard

Nummer 97  
März 2013

## Zweite Röhre am Gotthard

Endlich den Güterverkehr auf die Schiene umlagern, anstatt drei Milliarden für eine Zwischenlösung ausgeben. Unterschreiben auch Sie!

Seiten 6/7

# Halbe Sachen

Ja, wir von umverkehR sind Fachleute in Sachen Halbierung – schliesslich wollten wir dies schon vor Jahren mit dem Verkehr tun.

Also, liebes Parlament, liebe Bundesrätinnen und Bundesräte, lasst euch von uns ein paar Tipps geben. Nein, eine zweite Röhre bauen und dann beide halbieren, das bringt nichts ausser Spesen (mehr auf Seite 6). Besser wäre, nur halb so viel Mist zu erzählen («die Röhren werden dann nur einspurig benutzt») und dafür doppelt intelligent zu handeln, also: Röhre sperren und realisieren, dass die Welt trotzdem nicht untergeht.

Auch die Genfer Regierung braucht Halbierungsnachhilfe, versuchen ihre VertreterInnen doch, die Umsetzung der Städte-Initiative auf halbem Weg mit angezogener Handbremse zu blockieren. Warum ist davon abzuraten, auf halber Strecke die Handbremse anzuziehen? Richtig, man kommt ins Schleudern. Bleibt zu hoffen, dass die Genfer VolksvertreterInnen neben dem Fahrausweis auch einen Schleuderkurs gemacht haben. Also: Handbremse lösen und den Karren wieder in die eingeschlagene Richtung fahren lassen, bis sich die Lage stabilisiert hat und die Initiative umgesetzt ist. Alternativ bekommen wir halt Anschauungsunterricht in Sachen Pannepolitik. Und damit wäre Genf auch wieder ein Stück näher an den Gotthard gerückt.

Gemäss obigem Motto höre nun auch ich nach dem halben Editorial auf, indem nämlich nur der halbe Inhalt dieses umverkehRen angetönt wurde. Vielleicht macht Sie das ja doppelt neugierig. Viel Spass bei der Lektüre,

Hanspeter Kunz  
Vize-Präsident umverkehR



## Impressum **umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR**

**Auflage** 5500 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach 8214, 8036 Zürich, Postkonto: 80-67097-2, Tel: 044 242 72 76, E-Mail: [info@umverkehr.ch](mailto:info@umverkehr.ch), [www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch) **Newsletter** Anmelden auf [www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch) **Redaktion** Kerngruppe umverkehR, Thomas Stahel, Hanspeter Kunz **Beiträge** Andrea von Maltitz, Remco Giovanoli, Thomas Stahel, Claudio Büchel, Thibault Schneeberger, Christian Harb **Grafisches Konzept** typisch.ch **Layout** Hanspeter Kunz **Korrektorat** Anja Cohen **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint FSC-Recyclingpapier mit FSC-Frischfaseranteil **Abonnementspreise** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4 bis 5-mal im Jahr **Nächste Ausgabe** Juni 2013

# Die FussgängerInnen sind wir

Wir alle legen jeden Tag den einen oder anderen Weg zu Fuss zurück. Trotz seiner grossen Bedeutung wird der Fussverkehr sowohl auf der Strasse als auch in der Verkehrsplanung stiefmütterlich behandelt. Ein Plädoyer für die ursprünglichste aller Mobilitätsformen. *Andrea von Maltitz*

Denken wir an Mobilität, kommt uns der Zug, das Tram, der Bus, das Velo oder das Auto in den Sinn. Doch die meiste Zeit sind wir auf unseren zwei Füssen unterwegs. Daran denken wir selten. Bewusst wird uns unsere Situation als FussgängerIn, wenn das Trottoir von parkierten Autos blockiert ist, uns FahrradfahrerInnen um die Ohren pfeifen, Baustellen umrundet werden müssen und Kreuzungen in zwei bis vier Etappen zu überqueren sind.

## Fussverkehr hat zu wenig Gewicht

Manche VerkehrsplanerInnen betrachten die zu Fuss gehenden Menschen als «Restmasse», die sich noch irgendwie in den «normalen» Verkehr einzuordnen hat, als handle es sich um einen weniger ernst zu nehmenden Verkehrsfluss als den der Autos, Busse oder Velos. Dabei ist das Zufussgehen unsere natürlichste Fortbewegungsart, erlernen wir doch

das Gehen schon als Kleinkinder. Warum also genießt diese gesunde und deshalb von ÄrztInnen wärmstens empfohlene Fortbewegungsart so wenig Prestige? Weil sie keine fetten Gewinne abwirft? Es braucht dazu ja nur ein paar Schuhe. Der Fussverkehr ist leise und nimmt wenig Raum ein, verursacht keine Luftverschmutzung und erzeugt keine Gesundheitsprobleme. Trotz all dieser Vorteile geht er oft vergessen. Weshalb? Wahrscheinlich, weil die meisten von uns sich nicht als FussgängerInnen wahrnehmen. Es scheint uns natürlich, auf unseren zwei Füssen zu gehen und kein Aufhebens darum zu machen. Doch diese sympathische Bescheidenheit sollte uns nicht dazu verleiten, die FussgängerInnen überall an den Rand zu drängen.

## Die Stadt gehört dem Fussverkehr

Es ist an der Zeit, der schweigenden und leisen Mehrheit endlich den Raum zu-

rückzugeben, der ihr gebührt – und zwar überall in der Stadt, nicht nur in einigen privilegierten Wohnstrassen und Fussgängerzonen. Denn Urbanität entsteht durch spontanes Zusammentreffen mit anderen Menschen, durch Plaudereien in Cafés an ruhigen Plätzen, durch Auslagen betrachtende SpaziergängerInnen auf einer Flaniermeile – eben durch Zufussgehende. Denn alle diese Begegnungen sind nicht möglich bei einer zu hastigen Fortbewegung. Ohne Zufussgehende kann kein Stadtgefühl entstehen. Tragen wir den FussgängerInnen als Pfeilern der städtischen Gesellschaft also Sorge, hegen und pflegen wir sie, statt ihnen Hindernisse in den Weg zu legen.

## Petition eingereicht

**umverkehR hat am 30. Januar 2013 in Bern die Petition für einen sicheren Fuss- und Veloverkehr mit 7592 Unterschriften eingereicht.**

Die Petition fordert Bundesrat und Parlament dazu auf, mit klar getrennten Spuren für die unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen für mehr Sicherheit zu sorgen. Zudem sollen die Lücken in den Velowegnetzen endlich geschlossen werden.

Bei der Unterschriftenübergabe überreichte umverkehR auch eine selbst gebastelte Ampel, die auf Grün für FussgängerInnen und Velofahrende geschaltet ist. Der Bundesrat wird die Petition nun prüfen.

umverkehR wird sich weiterhin für einen sicheren Fuss- und Veloverkehr einsetzen – auf nationaler wie auch lokaler Ebene.



**Auch in der freien Natur flitzen eine andere VerkehrsteilnehmerInnen um die Ohren**

*Bild: mr.g2003*

# «Einfach entspannt Velo fahren»

Die Niederlande sind als Fahrrad-Eldorado berühmt. Worauf beruht dieser Erfolg? Tom Godefrooij von der Niederländischen Fahrradbotschaft hat uns Rede und Antwort gestanden. Fazit: Radfahren muss sicher sein, damit die Bevölkerung das Velo benutzt. Und je mehr Fahrräder unterwegs sind, desto sicherer ist der Veloverkehr. Interview: Andrea von Maltitz

*In der Schweiz beträgt der Anteil VelofahrerInnen am Gesamtverkehrsaufkommen in den Grossstädten 9 Prozent, in den Niederlanden 26 Prozent. Bedeutet dies, dass in Holland die meisten Leute zumindest gelegentlich das Fahrrad benutzen?*

Ja, in den Niederlanden fährt die ganze Gesellschaft Rad: die Reichen und die Armen, die Jungen und die Alten, Frauen und Männer. Das Fahrrad wird nicht als Fahrzeug der Jungen und der Unterschicht wahrgenommen. Viele wählen ihren fahrbaren Untersatz der Situation entsprechend, also ganz unideologisch. Je nach Umständen benutzt man «einmal das Fahrrad, das andere Mal das Auto». Verglichen mit der Schweiz ist dafür der Anteil des öffentlichen Verkehrs deutlich

tiefer. Übrigens weisen manche Städte wie Groningen und Zwolle mit 50 Prozent einen noch wesentlich höheren Fahrradanteil aus. Ein klares Zeichen, dass auch in den Niederlanden noch eine Steigerung möglich ist.

*Wieso ist der Anteil des Velos in den Niederlanden so hoch? An der Topografie alleine kann es kaum liegen.*

Gewiss, die flache Topografie ist ideal, um Velo zu fahren. Andererseits macht der starke Gegenwind in Küstennähe das Radfahren nicht immer zum Vergnügen. Wieso also setzen die HolländerInnen so viel mehr auf das Stahlross? Unsere Städte sind sehr dicht gebaut und nicht zu gross. Das bedeutet, dass die zurückzulegenden Strecken kurz sind. Dies

trifft aber auf die meisten europäischen und Schweizer Städte ebenfalls zu, kann also den Unterschied nicht erklären. Ein wichtiger Grund für den Erfolg des Fahrrads ist sicher, dass die niederländische Bevölkerung sehr auf Gleichstellung aller achtet und die sozialen Unterschiede möglichst gering halten will. Selbst die Königin und ihre Familie fahren in aller Öffentlichkeit Fahrrad. Aber letzten Endes sind die HolländerInnen vor allem PragmatikerInnen und wählen deshalb das Velo aus ganz praktischen Gründen: Es ist effizient, kostengünstig, komfortabel und bringt einen ohne grosse Parkplatzsuche ans Ziel. Das Fahrrad ist in der Stadt «natürlicherweise» das Fahrzeug erster Wahl.

*Aber es kann ja kaum nur an der Mentalität liegen, es braucht auch Veloförderung. Welches sind die «Erfolgsrezepte» von Städten wie Groningen und Zwolle, wo der Fahrradanteil 50 Prozent erreicht?*

Das Grundrezept lautet immer gleich: eine Politik, die von Anfang an das Fahrrad gleichberechtigt mit einschliesst. Radfahren wird dabei als ein vollwertiges Mittel zur Fortbewegung mit dem entsprechenden Platzbedarf angesehen. Konkret bedeutet das, dass genügend gesicherte Parkplätze für Velos gebaut werden und das Angebot des öffentlichen Verkehrs auf die Fahrräder abgestimmt wird (zum Beispiel mit der Möglichkeit, das Fahrrad hinten am Bus aufzuhängen, nach einer Weile auszusteigen und weiterzuradeln). Zwolle hat ein separates, durchgehendes Spurensystem für die Fahrradfahrenenden neben den Hauptstrassen eingerichtet, damit diese nicht die Fahrspuren des Autoverkehrs queren müssen. Die konsequente Förderung des Velos erfolgt aber auch in den Niederlanden nicht immer widerspruchsfrei, bedeutet sie doch, dass andere Verkehrsmittel Geldmittel und Platz einbüßen.



**Fahradfahrende in Amsterdam: Je mehr, desto sicherer, desto mehr**

Bild: Bauke Karel

Es wird jedoch nicht nur Veloförderung betrieben. Einige Städte kennen auch Beschränkungen für den motorisierten Individualverkehr. So ist in Groningen die Innenstadt in vier Viertel aufgeteilt. Per Auto kann man nicht direkt von einem dieser Viertel in ein anderes fahren, sondern muss zuerst wieder hinaus auf eine Ringstrasse, von der aus man das nächste Viertel ansteuern kann. Per Bus oder Velo oder zu Fuss hingegen ist der Übergang gewährleistet, und die Fahrzeiten sind somit viel kürzer.

*In der Schweiz hören wir immer wieder, dass eigentlich viele Menschen gerne Rad fahren würden, aber um ihre Sicherheit fürchten. Wie wird der Veloverkehr sicherer?*

Die Sicherheit der Fahrradfahrenden ist desto grösser, je höher ihr Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ist. So werden sie besser von den anderen VerkehrsteilnehmerInnen wahrgenommen, insbesondere bei Kreuzungen mit Autospuren.

Sicherheit ist ein wesentliches Thema beim Fahrradfahren. Das Risiko, als FahrradfahrerIn in einen Unfall verwickelt zu werden, muss objektiv betrachtet sehr gering sein. Doch neben dieser tatsächlichen Sicherheit spielt auch die subjektive, gefühlte Sicherheit eine grosse Rolle. In vielen Ländern herrscht aber ein Klima der Angst bei Diskussionen zum Thema Fahrradfahren, übrigens oft trotz oder gerade wegen Bestrebungen, das Radfahren sicherer zu machen. Ich denke da zum Beispiel an die Diskussion über die Helmpflicht. SowaS löst bei den Menschen doch Angstgefühle aus. Und diese negativen Gefühle halten die Leute vom Fahrradfahren ab. Daher streben viele holländische Städte vom Autoverkehr getrennte Fahrradwege an, da diese das Sicherheitsgefühl erhöhen. Die meisten Menschen wollen nämlich entspannt Velo fahren und sich nicht dauernd auf den restlichen Verkehr konzentrieren müssen.

## umverkehR-Fachtagung

### Von den Besten lernen – Europäische Musterstädte in der Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr

Montag, 22. April 2013,  
9.00–16.00

Hotel Bern, Zeughausgasse 9,  
3011 Bern

Das detaillierte Programm und Infos zur Anmeldung finden Sie auf [www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch); gerne können Sie sich auch telefonisch anmelden: 044 242 72 76

Falls Sie an die Tagung kommen möchten, empfehlen wir eine sofortige Anmeldung. Das Interesse ist sehr gross und die Platzzahl beschränkt.

Daher kennen wir in den Niederlanden keine solche Angstkultur, gerade weil Velofahren als etwas Alltägliches wahrgenommen wird. Wie erwähnt, je mehr Menschen Fahrrad fahren, desto sicherer wird es für den Einzelnen!



Der Architekt Tom Godefröoij ist einer der Referenten an der Tagung «Von den Besten lernen», die am 22. April 2013 in Bern stattfinden wird (der Flyer liegt dem Magazin bei). Berufliche Etappen: Redaktion einer Broschüre zur Verkehrsberuhigung für die holländische Radfahrer-Union, sodann Leiter Politik des Vereins, Präsident des Europäischen Radfahrer-Verbands, Programmleiter der Velo Mondial 2000 in Amsterdam, Projektmanager für den Gesamtverkehrsplan der Provinz Noord-Brabant/NL, Fachplaner bei Interface of Cycling Expertise mit Aufträgen in Indien, Afrika, Südamerika und Vorderasien. Seit 2011 ist er für die neu geschaffene Niederländische Fahrradbotschaft tätig.

# Zwei halbe Röhren?

Nach dem bundesrätlichen Ja zur zweiten Gotthardröhre sammelt eine Koalition unter Mitarbeit von umverkehR Unterschriften, um das «Nein zur 2. Röhre!» zu bekräftigen: Unterschreiben auch Sie mit Ihrer Familie das nebenstehende Formular! [Remco Giovanoli](#)

Im vergangenen Juni entschied der Bundesrat, einen zweiten Strassentunnel am Gotthard bauen zu wollen, um während der Sanierung der bestehenden Röhre eine Ersatzröhre bereit zu haben. Zwar hielt der Bundesrat fest, beide Röhren dürften künftig nur je einspurig befahren werden. Was zunächst wie ein schlechter Witz anmutet, scheint vielmehr ein hinterlistiges Buebetrickli zu sein, mit dem das Volk für dumm verkauft werden soll. Wer glaubt schon ernsthaft, dass die Schweiz am Gotthard eine zweite Röhre baut, beide dann aber nur zur Hälfte nutzt?

## Volkservernehmlassung gestartet

Bis zum 18. April läuft nun die Vernehmlassung der dafür notwendigen Gesetzesänderung. In deren Rahmen organisiert die Alpen-Initiative unter Mithilfe zahlreicher weiterer Organisationen, darunter auch umverkehR, eine sogenannte Volkservernehmlassung gegen diese Pläne. Das Schweizer Volk erhält damit die Möglichkeit, Bundesrat und Parlament

zu ermahnen, die Verfassung – insbesondere den Alpenschutzartikel – zu respektieren. Im vorliegenden Fall bedeutet dies, den bestehenden Tunnel massvoll zu sanieren, ohne die Anzahl der Röhren zu verdoppeln. Denn ein zweiter Tunnel schafft nur die baulichen Voraussetzungen, um noch mehr Transitlastwagen die Fahrt durch die Schweizer Alpen zu ermöglichen. Genau dies möchten die SchweizerInnen jedoch nicht – nicht umsonst verfolgen wir seit über 20 Jahren eine intelligente Güterverkehrspolitik und bauen mit der Neat Bahnkapazitäten, um die wachsenden Güterverkehrsströme auf die Schiene zu verlagern.

## Jetzt unterschreiben!

Mit Ihrer Unterschrift fordern Sie den Bundesrat auf, vom Bau einer zweiten Röhre abzusehen. Er soll stattdessen seine ebenfalls erwogene und für tauglich befundene Variante vorantreiben und für den Verkehr während der Sanierungszeit einen Verlad einrichten: für Autos zwi-

schen Airolo und Göschenen, für Lastwagen durch den Gotthard-Basistunnel, der 2016 eröffnet wird. Die Machbarkeit dieser Variante wurde vom Bund selbst nachgewiesen, und die Kapazitäten der Bahn reichen aus, ohne dass der normale Personen- oder Güterverkehr eingeschränkt werden muss. Das Tessin bleibt dabei stets gut an die übrige Schweiz angeschlossen – per Strasse, Bahnverlad oder Eisenbahn. Diese Variante kostet langfristig immerhin zwei bis drei Milliarden Franken weniger als eine zweite Strassenröhre. Sie verhindert auch, dass mit einer allfälligen zweiten Röhre die Transitlastwagen die Schweiz vollständig überschwemmen und die von der Bevölkerung gewünschte Verlagerung auf die Bahn – und damit die Investitionen in die Neat – hintertrieben werden.

Unterschreiben Sie deshalb die Petition, geben Sie sie weiter oder schicken Sie den auch nur teilweise ausgefüllten Bogen bis spätestens 8. April zurück an umverkehR. Besten Dank!



# Nein zur 2. Röhre am Gotthard



- ▶ Eine zweite Röhre öffnet die Schleusen für noch mehr Lastwagen aus dem EU-Raum und verhindert die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.
- ▶ Der Bevölkerung droht eine noch stärkere Gesundheitsbelastung durch Lärm und Abgase.
- ▶ Ein Auto- und Lastwagenverlad während der Sanierung kostet 2 bis 3 Milliarden (!) Franken weniger.
- ▶ Diese Bundesmilliarden braucht es dringend für Projekte in anderen Landesteilen.
- ▶ Das Tessin bleibt auch ohne zweite Röhre stets bestens erreichbar.

Die unterzeichneten Personen fordern den Bundesrat auf, die Verfassung zu respektieren und auf den Bau eines zweiten Strassentunnels am Gotthard zu verzichten.

Name	Vorname	Unterschrift
Strasse/Nr.	PLZ/Ort	
Geburtsdatum	E-Mail	Infos erwünscht* <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Name	Vorname	Unterschrift
Strasse/Nr.	PLZ/Ort	
Geburtsdatum	E-Mail	Infos erwünscht* <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Name	Vorname	Unterschrift
Strasse/Nr.	PLZ/Ort	
Geburtsdatum	E-Mail	Infos erwünscht* <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Name	Vorname	Unterschrift
Strasse/Nr.	PLZ/Ort	
Geburtsdatum	E-Mail	Infos erwünscht* <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

\* Bitte halten Sie mich über die Kampagnen von umverkehR auf dem Laufenden

Petitionen dürfen alle – unabhängig von Alter, Nationalität und Wohnort – auf demselben Bogen unterschreiben.

Bitte senden Sie diesen Bogen (voll oder teilweise ausgefüllt) spätestens bis zum 8. April 2013 an: **umverkehR, Postfach, 8036 Zürich**

## Albtraum statt Wunderbaum Thomas Stahel

Lange haben wir vom p@net umverkehR darüber sinniert, wieso manche AutofahrerInnen einen derart aggressiven Fahrstil haben: Ist es die Enge dieses Blechgefängnisses? Macht sie das Staustehen stinkig, oder ist es der Neid auf die VelofahrerInnen, die nicht mühsam einen Parkplatz suchen müssen? Alles falsch. Die Konsumentenzeitschrift K-Tipp zeigt des Rätsels Lösung, nachdem sie parfümierte Duftprodukte fürs Auto getestet hat. Die Lufterfrischer am Rückspiegel – oft mit wohlklingenden Namen wie «Wunderbaum», «Meeresbrise» oder «Beach Girls» – können der Gesundheit schaden. Wer am Rückspiegel einen Autobe-dufter aufhängt, atmet Lösungsmittel und andere bedenkliche Stoffe ein. Und mit Kopfweh im Stau kann man schon mal die Nerven verlieren.

Aber mal ehrlich, unser Mitleid hält sich in Grenzen. Man könnte gar zynisch sagen: Diese Wunderbäume sorgen für ausgleichende Gerechtigkeit. Wir, die wir uns ausserhalb des Autos befinden, müssen ja auch bedenkliche Mengen an Schadstoffen einatmen.

*Bild: Benjamin S. Tone*



## Gift oder GC?

Thomas Stahel

Patrick Lüthi ist Fan des Grasshopper Clubs Zürich und hat statt eines Wunderbaums einen Wimpel seiner Lieblingsmannschaft am Rückspiegel hängen. Lüthi sagt sich: Das ist gut für die Gesundheit. Ich sage: Lieber einen giftigen Wunderbaum im Auto als einen GC-Wimpel. Doch meine Meinung tut hier nichts zur Sache, denn das letzte Wort hatte die Polizei. Bei einer Kontrolle wurde der GC-Fan zu einer Busse von 254.50 Franken verdonnert. Wimpel schränken die Sicht ein und sind verboten.

Nun macht sich die Autolobby für eine Aufhebung des Wimpelverbots stark. Der Präsident des «Auto Tuning- und Design Verband Schweiz / Liechtenstein», Gerry Meyer, meint: «Ein Foto der Liebsten oder ein Glücksbringer können helfen, Aggressionen abzubauen und im Strassenverkehr Ruhe zu bewahren.» Diese Aussage wiederum bestätigt unsere Vorurteile. Meyer findet offenbar auch, dass AutofahrerInnen genervt und gehetzt sind. Woher diese Aggressionen auch immer kommen mögen – sie werden uns noch lange Zeit Kopfschmerzen bereiten.



## Blindes Vertrauen in die Technik Claudio Büchel

AutofahrerInnen können nicht mehr ohne ihr Navigationssystem leben, obwohl es sie oft auf dem direktesten Weg zum überfüllten Parkhaus oder in den Stau dirigiert. Viele LenkerInnen schauen gar nur noch auf den Bildschirm ihres «Navis». Sie fahren dann ins Wasser (die Fähre ist noch nicht da) oder über steile Waldwege (die kürzeste Verbindung von Chur auf die Lenzerheide). Unübertrefflich aber war die Irrfahrt der Sabine Moreau: Die Belgierin will einen Freund am 75 Kilometer entfernten Bahnhof in Brüssel abholen – und weil sie den Weg nicht kennt, vertraut sie auf ihr Navi. Doch dieses führt die 67-Jährige durch fünf Länder bis nach Kroatien, das mehr als 1300 Kilometer vom eigentlichen Zielort entfernt ist. «In Zagreb realisierte ich plötzlich, dass ich nicht mehr in Belgien bin», erzählt Moreau später der Zeitung «Nouvelle Gazette». Doch aufgepasst, liebe ÖV-FreundInnen: Auch die SBB-Fahrplan-App birgt ihre Tücken! So muss die Verkäuferin vom Bahnkiosk in Altstätten regelmässig Fussballfans beruhigen, die sich nach zweistündiger Fahrt ins ferne Rheintal nach dem Weg zum Letzigrund-Stadion (Altstetten) erkundigen.

Bild: kintired



## Riesenstaubsauger Thomas Stahel

Immer im Winter, wenn viele Städte im Mittelland unter einer dicken Wolken- oder Nebeldecke verschwinden, steigt die Feinstaubbelastung. Italienische WissenschaftlerInnen haben nun einen Staubsauger entwickelt, der die Luft von Feinstaub und anderen Schadstoffen befreien soll. Das zwei Meter hohe Konstrukt kann rund 90 Prozent der Schadstoffe aus der Luft filtern. Dumm nur, dass die Reichweite des Filters mit 25 Metern enttäuschend gering ist. Allein um die Innenstadt von Rom zu reinigen, müssten deshalb rund 10'000 solcher Ungetüme entlang der Strassen installiert werden.

Reine Symptombekämpfung, sagen wir. Doch für einmal liegen hier die Symptombekämpfung und das

«Packen des Problems an der Wurzel» erstaunlich nahe beieinander: Mit einer kleinen Leistungssteigerung könnten die Staubsauger nicht nur Feinstaub und Schadstoffe verschwinden lassen, sondern auch gleich den Hauptverursacher des Miefs, den MIV.



# Ausgangsverkehr

Der Freizeitverkehr ist mit über 40 Prozent der zurückgelegten Distanzen der bei weitem bedeutendste Verkehrszweck in der Schweiz. Zwei Drittel davon werden mit dem Auto gefahren. Man mag sich wundern, wie diese zahllosen Kilometer zustande kommen. Neulich brachte uns unfreiwillige Feldforschung des Rätsels Lösung ein Stück näher. **Christian Harb**

Es ist 20 Uhr an einem Freitagabend im Intercity von Zürich nach Bern. Zwei junge Frauen sitzen sich in einem Abteil gegenüber. Der Schaffner kontrolliert die Fahrkarten. Die Jüngere zeigt ihr Gleis 7, die etwas Ältere ein Billett und ein Halbtaxabo. Der Schaffner geht weiter, die beiden Frauen versorgen ihre Fahrausweise. Im gegenüberliegenden Abteil sitzt ein unfreiwilliger Zuhörer, mehr oder weniger in eine Arbeit vertieft.

## Gleis 7 oder GA?

«Bis zu welchem Alter ist das Gleis 7 eigentlich gültig?», fragt die Ältere ihr Gegenüber. Die Jüngere zuckt mit den Schultern. Unbeirrt fährt die Ältere fort, dass sie in einem Pflegeheim in Rapperswil arbeite und am Wochenende jeweils nach Hause

fahre, in der Nähe von Thun. Es sei halt viel zu weit, den Weg jeden Tag zu machen, weshalb sie in Rapperswil ein Zimmer habe. Das GA sei viel zu teuer und sie frage sich, ob sie mit ihren 25 Jahren noch ein Gleis 7 benutzen könne.

Nach einer kurzen, stillen Pause fragt die Ältere: «Kennst du Rappi?» Die Jüngere zieht schliesslich ihre Stöpsel aus den Ohren und meint: «Klar, vom Ausgang.» Daraufhin werden verschiedene mögliche Ausgangsziele erörtert, von denen der zerstreute Zuhörer nicht alle aufschnappt. Ihm kommt aber eine Maturaarbeit in den Sinn, in der die Veränderung des Nachtlebens in Uster untersucht wurde, gute zehn Bahnminuten von Zürich entfernt. Seit der Einführung der S-Bahn und insbesondere seit der Einführung

des Nachtnetzes sei das Nachtleben von Uster vollständig ausgestorben, war das Fazit der Arbeit. Die Ausgangsszene habe sich nach Zürich verlagert. Das ist aber offenbar auch nicht mehr aktuell ...

## Beizentour durchs Mittelland

«Zürich ist genial», meint die Ältere. Bern sei dafür im Ausgang wesentlich ruhiger und angenehmer, entgegnet die Jüngere. Und Aarau? Auch nicht schlecht. Sie ist vor kurzem 18 Jahre alt geworden und nun dabei, die Fahrprüfung zu machen. Es sei viel praktischer, wenn man nach dem Ausgang mit dem Auto nach Hause fahren könne.

«Ist die Fahrprüfung nicht teuer?», fragt die eine. «Nun ja», kommt es zurück, «mein Vater ist Fahrlehrer.»



**Erschöpft nach dem Ausgang in Rappi: Vier Chinesen auf dem Heimweg nach Peking**

Bild: Harald Groven

# In Genf regiert der Rotstift

Fast zwei Jahre nach ihrer Annahme durch das Volk harzt es mit der Umsetzung der Städte-Initiative in Genf: Alle Projekte der nachhaltigen Mobilität drohen dem Rotstift zum Opfer zu fallen. *Thibault Schneeberger*

Im Dezember 2012 erklärte die für den Verkehr zuständige Regierungsrätin vor dem Kantonsrat, dass es «in den nächsten zwei Jahren kein Geld für Velostreifen geben wird». Und tatsächlich weist der Posten «Velostreifen» im von der Kantonsregierung vorgelegten Budget 2013 einen Betrag von 0.- Franken auf!

## Steuersenkungen statt Velowege

Nach einer grosszügigen Steuersenkung im Jahr 2009 (mit über 400 Millionen Franken weniger Einnahmen pro Jahr) «muss» der Kanton jetzt die Bremse bei den Ausgaben ziehen. Dabei hatten die Behörden noch 2011, nach Inkrafttreten des Gesetzes nach Annahme der Initiative, ihren guten Willen gezeigt. Acht

durchgehende Velospuren waren geplant, von den Aussengemeinden bis ins Stadtzentrum. Heute jedoch sieht alles anders aus: Die Regierung und die Abgeordneten setzen auf strikte Budgetdisziplin; was 2011 noch möglich schien, wird zur Utopie erklärt.

## Rotes Licht für grünen Verkehr

Die Folgen? Die Ausführungskredite für Velostreifen oder Verbesserungen für FussgängerInnen finden sich im Stand-by-Modus wieder. Die Verlängerung des Trams bis Bernex wird warten müssen, die Mietvelos in Selbstbedienung werden auf den Sankt-Nimmerleinstag verschoben. In der Stadt Genf sieht es nicht viel besser aus: Millionen fielen aus dem

Investitionskredit 2013, darunter auch Kredite für zwei Tempo-30-Zonen. Zum Zeitpunkt des Drucks dieser umverkehRen-Ausgabe ist das kantonale Budget noch immer nicht unter Dach und Fach, und so wissen wir nicht, wie der Vorschlag einiger Abgeordneter, auf die Kürzungen zurückzukommen, aufgenommen wurde. Eines scheint allerdings gewiss: Die Annahme der Städte-Initiative war leider nicht das Schlussbouquet, sondern erst der Anfang des langen Kampfs für deren Umsetzung.

## Städte-Initiative Biel

Am 18. Dezember 2012 hat in Biel ein breites Bündnis 2517 Unterschriften für die Städte-Initiative eingereicht. Die Volksinitiative verlangt, dass der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs in Biel in zehn Jahren um zehn Prozent erhöht wird. Dass diese Forderung realistisch ist und Biel den Anteil des umweltfreundlichen Verkehrs weiter ausbauen kann, zeigt eine aktuelle Auswertung des Verkehrsverhaltens im Kanton Bern. Demnach weist Biel, verglichen mit anderen Schweizer Städten, einen auffallend tiefen ÖV-Anteil auf.

Das Stadtparlament muss nun innert zwei Jahren entscheiden, wie es weiter gehen soll. Nach den Wahlen vom letzten Jahr bilden die Parteien, die die Initiative unterstützen, im Stadtparlament eine Mehrheit. Laut Urs Scheuss von den Grünen ist daher ein Umsetzungsvorschlag der Städte-Initiative oder ein Gegenvorschlag denkbar.



Kundgebung für die Velib' am 25. Januar vor einer Sitzung des Kantonsrates in Genf

Bild: RLE/20minutes.ch

## Fokus

### umverkehR GV 2013 mit Quartierpuzzle

An der diesjährigen Generalversammlung ist kreativer Planungsgeist gefragt: Mit Schere, Stift und Leim und unter der fachlichen Begleitung eines Verkehrsplaners gestalten wir ein Quartier um – hier ein Fussgängerstreifen, da ein Veloweg statt Parkplätze. Die entworfenen Ideen werden von unserem «Cutter» laufend fotografiert und am Schluss der GV als Kurzfilm präsentiert.

Im zweiten Teil der offiziellen Generalversammlung blicken wir auf das letzte Jahr zurück. Zudem wagen wir einen Ausblick ins Jahr 2013 und stellen die Pläne der Arbeitsgruppe autofreie Quartiere und weitere Aktivitäten vor.

Traktandenliste der GV:

1. Genehmigung Protokoll GV 2012
2. Rechenschaftsbericht, Rückblick, Rechnung 2012 und Revision
3. Vorschau aufs aktuelle Jahr
4. Budget 2013
5. Wahlen und Verdankungen
6. Varia
7. Präsentation  
anschliessend Apéro

**Sa, 23. März 2013**

**16.15 Workshop; 17.30 offizielle GV  
Sentitreff, Baselstrasse 21, Luzern**

Wir freuen uns, Sie zahlreich zu begrüßen. **Bitte melden Sie sich so schnell wie möglich an, spätestens bis zum 19. März.** Merci! Tel. 044 242 72 76 oder [info@umverkehr.ch](mailto:info@umverkehr.ch)

## Agenda

**Sa, 23. März, ab 16.15**

**umverkehR GV 2013**

siehe oben

**Mo, 22. April, 9.00–16.00**

**umverkehR-Tagung «Von den Besten lernen»**

Hotel Bern, Zeughausgasse 9,  
3011 Bern



**«Je mehr Menschen Fahrrad fahren, desto sicherer wird es für den Einzelnen!»**

**umverkehR  
Zukunft inkl.**