

A detailed model of a mountainous landscape, likely a miniature railway or a model town. The scene features a large, multi-arched viaduct for a railway line, a winding road, a dam with a reservoir, and various buildings and trees. The background shows steep, rocky mountains under a blue sky. The entire scene is framed by a large red semi-circle on the left side.

# Umwelten Zukunft reisen

Nummer 101  
April 2014

## Welche Mobilität wollen wir?

Die Schweiz tänzelt zwischen der Förderung des ÖV und dem Ausbau der Strasse hin und her. Dabei wären autofreie Zonen und Verdichtung sinnvoller.

*Seiten 3-7, 10-11*



# Mobilitätsverhinderer

Welche Mobilität wollen wir eigentlich in der Schweiz? Denken Sie kurz über diese Frage nach, und beantworten Sie sie für sich selbst. Worauf sind Sie gekommen? Förderung des ÖV? Gut, da sind wir auf dem richtigen Weg, die FABI-Vorlage wurde ja angenommen. Aber hilft das wirklich weiter? Denn für den ÖV wie für die Strasse gilt: Bei einer Angebotserhöhung erhöht sich automatisch die Nachfrage, es wird also Mehrverkehr generiert. Das ist schlecht. Was nun?

Guter Rat ist unpopulär. Werden doch die BefürworterInnen des ÖV schon als autohassende Mobilitätsverhinderer bezeichnet, wenn sie nur den ÖV fördern wollen und gar nicht mal davon reden (nur insgeheim daran denken), den mobilisierten Individualverkehr zu reduzieren. Zwar bin ich kein Autohasser und sehe mich auch nicht direkt als Mobilitätsverhinderer, aber ich liebe es, als beides bezeichnet zu werden. Dass wir ÖV-BefürworterInnen solcherart betitelt werden, entlarvt doch vor allem jene, die uns betiteln und von sich selbst auf andere schliessen: «Ich bin AutofreundIn und will darum den ÖV nicht ausbauen.» Der Umkehrschluss davon ist: «Ich will den ÖV ausbauen, also bin ich einE AutohasserIn.» Der «Mobilitätsverhinderer» kommt dann noch als Nachbrenner dazu, weil Autohassen gesellschaftlich durchaus akzeptabel wäre, Mobilitätsverhinderung dagegen undenkbar. Mobilität verhindern, das wäre ja wie ... äh, hm, wo kämen wir denn da hin?! Ja, eben, nirgendwohin :).

Aber schalten wir doch mal einen Gang höher und werden so richtig unpopulär. Wenn unsere GegnerInnen von «Mobilität» reden, beziehen sie sich vor allem auf das Auto, denn im ÖV ist man ja nur halb mobil, darum heisst das Abo auch Halbtax. Versteht man Mobilität in einem solch engen Sinn, dann bin ich in der Tat bekennender Mobilitätsverhinderer.

Und somit wünsche ich viel Spass beim Lesen über Mobilitätswängerei (Raumplanung), exotische Mobilität (ÖV, Füsse und Velo) und Mobilitätsabstinenz (autofreies Wohnen)!

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** Christian Harb, Philippe Koch, Thibault Schneeberger, Thomas Stahel (ts), Valery Fricker, Nico van der Heiden **Titelbild** Holger Ellgaard **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 2014

# Verdichten, aber richtig

«Verdichtung» lautet das Patentrezept gegen die zunehmende Zersiedelung. Aber wie jedes Medikament hat die Verdichtung Nebenwirkungen. So muss bei einer Erhöhung der EinwohnerInnenzahl pro Fläche auch der Verkehr effizienter werden, und die Lebensqualität in der Stadt darf nicht darunter leiden. Das grösste Potenzial baulicher Verdichtung liegt freilich nicht in den Städten, sondern bei der «Hüslischweiz». **Christian Harb**

Vor einem Jahr sagten 63 Prozent der Stimmbewölkerung Ja zum neuen Raumplanungsgesetz und bestätigten damit die mit der zuvor angenommenen Zweitwohnungsinitiative eingeschlagene Stossrichtung: Die SchweizerInnen wünschen keine weitere Zersiedelung.

## Verdichtung à la bürgerlich

Eine Verdichtung in den bestehenden Siedlungsgebieten ist die logische Konsequenz, und überall taucht dieses Zauberwort auf. So wittert der Hauseigentümerverband Morgenluft, wenn er im Rahmen der neuen Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich eine flächendeckende Aufstockung der Innenstadtquartiere fordert. Allerdings bekommt man den Eindruck, dass sich seine Ziele in erster Linie auf eine Erhöhung der Bruttogeschossfläche bzw. die Renditemaximierung beschränken. Seelenlose Wohntürme mit übergrossen Wohnungen für gut betuchte Singles oder kinderlose Paare sind aber nicht der Weisheit letzter Schluss, führen sie doch nur zu einer Verdrängung der ansässigen Bevölkerung und damit auch zu mehr Pendelverkehr.

Ohnehin geht oft vergessen, dass der Verkehrsraum in den Städten eng begrenzt ist. Bei steigender EinwohnerInnenzahl muss demnach auch der Verkehr effizienter, sprich «dichter» werden: ÖV, Fuss- und Veloverkehr müssen als platzsparende Verkehrsmittel konsequent gefördert werden. Autos, in denen nur eine Person sitzt, sind dann fehl am Platz.

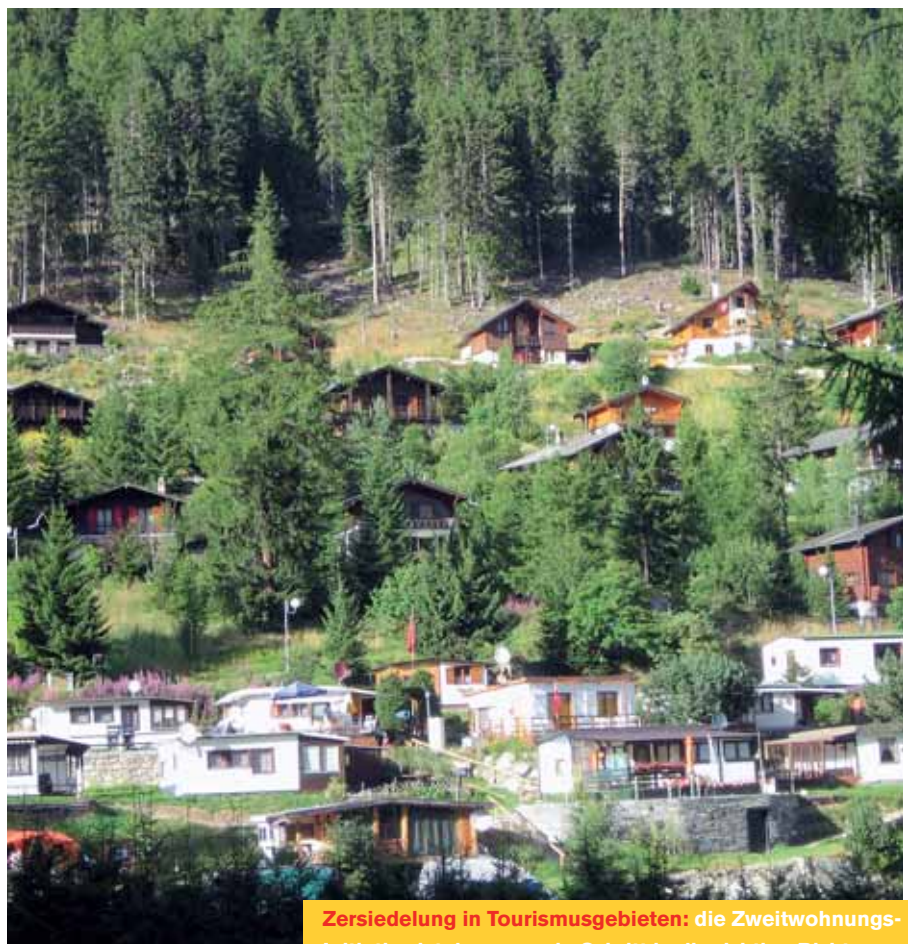
## Grösstes Potenzial in der Agglomeration

Die Kernstädte haben höchstens noch in Aussenquartieren mit Gartenstadtcharakter ein grösseres Verdichtungspotenzial. Dabei handelt es sich aber um sensible Gebiete: Wird die Verdichtung zu weit getrieben, droht eine Abwanderung von Familien.

Bleibt die Frage, wo denn überhaupt Verdichtung möglich ist. Führt man sich den durchschnittlichen Flächenbedarf der SchweizerInnen vor Augen, zeigen sich eklatante Unterschiede: BewohnerInnen der Kernstädte Basel oder Zürich brauchen ca. 140m<sup>2</sup> Siedlungsgebiet, inklusive Verkehrsfläche, Infrastruktur und Grünanlagen, aber ohne Industrie- und Gewerbebezonen (Quelle: eigene Abschätzung auf Grundlage der Arealstatistik sowie von EinwohnerInnenzahlen des Bundesamts für Statistik). In der Stadt Genf sind es gar nur 75m<sup>2</sup>. Für typische, von Einfamilienhaussiedlungen geprägte Agglomerationsgemeinden wie beispielsweise Brütten ZH, Bellach SO, Gossau

SG oder Lenzburg AG ergeben sich dagegen Werte von ca. 300m<sup>2</sup>!

Diese «Hüslischweiz», wie sie vom bekannten Stadtwanderer Benedikt Loderer genannt wird, ist nicht nur ein eigentlicher Platzfresser, sie lässt sich auch kaum sinnvoll erschliessen. So ist das KundInnenpotential für Läden oder den ÖV klein und eine Erschliessung somit weder wirtschaftlich noch sinnvoll. Durch bauliche Verdichtung solcher Einfamilienhausgemeinden wäre die Erschliessung mit der notwendigen Infrastruktur in allen Belangen effizienter und günstiger, so dass auch die autoorientierten Einkaufszentren auf der grünen Wiese mittelfristig obsolet würden.



**Zersiedelung in Tourismusgebieten: die Zweitwohnungsinitiative ist dagegen ein Schritt in die richtige Richtung**

Bild: Jérôme Bon

# Realpolitik, Visionen und ein Porsche

umverkehR nahm im Januar 2014 an der Fachtagung «Städte-Initiativen: Lösung der Probleme oder Ende der Mobilität?» in Basel teil. Co-Präsidentin Yvonne Gilli referierte über die Motive und Erfolge der Initiativen und verteidigte die umverkehR-Ziele in einer lebhaften Podiumsdiskussion. [Philippe Koch](#)

Seit der letzten Städte-Initiative-Abstimmung sind 30 Monate vergangen. Der Erfolg in Zürich, Anfang September 2011, war die vorerst letzte Bestätigung, dass die umverkehR-Idee den Bedürfnissen der städtischen Bevölkerung nach weniger motorisiertem Verkehr entspricht.

So erfolgreich die Initiativen in den verschiedenen Städten waren, so ungewiss ist derzeit, ob die Stadtregierungen die Umsetzung mit der nötigen Überzeugungskraft und Entschlossenheit angehen, um die Ziele der Initiativen tatsächlich erreichen zu können. Die ersten zaghaften Versuche geben wenig Anlass zur Euphorie (siehe auch Artikel S. 11).

An der Tagung der Schweizerischen Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen (usic) machten die Referate und die Diskussion denn auch klar: Die Städte-Initiativen können zur Lösung der städtischen Verkehrsprobleme nur dann beitragen, wenn die Exekutiven tatsächlich bereit sind, Massnahmen zur Beschränkung des Autoverkehrs umzusetzen. Dies bedingt unpopuläre Entscheidungen, die, wie umverkehR-Co-Präsidentin Yvonne

Gilli in ihrem Referat treffend bemerkte, einige Exekutivmitglieder die Wiederwahl kosten könnte. Der anwesende Basler Regierungsrat Hanspeter Wessels lachte ob dieser Einschätzung zwar zustimmend, aber – wie mir schien – auch etwas gequält auf. Doch der Reihe nach.

## Perspektiven auf die Städte-Initiativen

An der usic-Fachtagung zum Thema Städte-Initiativen vom 16. Januar 2014 stellten sich drei Referenten und eine Referentin der Frage, ob diese die Lösung der Verkehrsprobleme brächten oder das Ende der Mobilität bedeuteten.

Regierungsrat Hanspeter Wessels brachte das Publikum auf den aktuellen Stand in Sachen Umsetzung des Gegenvorschlags zur Städte-Initiative in Basel: Drei Fachberichte und deren Vergleich liegen vor. Auf dieser Basis arbeitet nun der Regierungsrat in den nächsten Monaten einen Massnahmenplan aus – vierzig Monate nach der Annahme des Gegenvorschlags zur Städte-Initiative! Die Mühlen der Verwaltung mahlen langsam.

Danach übernahm Yvonne Gilli das Wort

und erläuterte, warum und mit welchen Zielen umverkehR die Städte-Initiativen seinerzeit lancierte. Die Städte seien einerseits am stärksten von Verkehrsproblemen betroffen, könnten andererseits aber auch Modelle für eine neue Verkehrspolitik entwickeln und so eine Wirkung über die Stadtgrenzen hinaus entfalten, so Yvonne Gilli.

Ihr folgte Peter Goetschi, Zentralpräsident des TCS, der sich – wenig überraschend – gegen die Ziele der Städte-Initiativen aussprach. Im abschliessenden Referat erklärte Michael Hermann die politische Geografie, die hinter dem Erfolg der Städte-Initiative steckt und auch dessen Grenzen markiert. Der «Mobilitätsgraben» zwischen Kernstadt und Umland zeige sich nicht nur im Mobilitätsverhalten, sondern auch in der Haltung gegenüber der Verkehrspolitik. «KernstädterInnen nehmen den MIV primär als Verursacher von Immissionen war. Für Suburbaniten hingegen bedeutet das Auto primär ein Zuwachs an Mobilität», erläuterte Hermann.

## Kaum Frauen in der Verkehrsplanung

Die gut besuchte Tagung im Basler Hilton Hotel verdeutlichte einmal mehr, dass der Ingenieurberuf weiterhin vor allem von Männern gewählt wird. Auf rund 45 Männer kamen sechs Frauen, die Referentin eingeschlossen.

Interessant ist die Frage, wie die Strassen in den Städten aussähen und genutzt würden, wären mehr Frauen in die Planung einbezogen. Die Verkehrsplanung ist auch zu Beginn des 21. Jahrhunderts auf den meist männlichen, vollzeitberufstätigen Berufspendler ausgerichtet. Frauen – und auch Teilzeit arbeitende Männer – haben andere Bedürfnisse an die städtische Mobilität. Studien zeigen, dass Frauen Verkehrsmittel ausgeprägter als Männer nicht nur für den Arbeitsweg, sondern auch für die Haus- und Versorgungsarbeit nutzen. Die Ausrichtung der Verkehrsplanung an Arbeitsmarkträumen und die schnelle Er-



**Keine Chance:** TCS-Zentralpräsident Goetschi scheint umverkehR-Co-Präsidentin Gilli nicht zu überzeugen



schliessung von Zentren ist zwar auch für Frauen wichtig, berücksichtigt aber nicht die oftmals kurzen, tangentialen Verbindungen, die für die Kombination von Erwerbs-, Haus- und Versorgungsarbeit gebraucht werden. Yvonne Gilli hat in der Diskussion überzeugend auf diesen Punkt aufmerksam gemacht.

### Realpolitik statt Visionen?

Das Podium mit Yvonne Gilli, Peter Goetschi, Michael Hermann sowie Benno Singer von der usic widmete sich dann der Zukunft des Stadtverkehrs. Während Gilli eine integrale Verkehrsplanung forderte, argumentierte Goetschi für mehr Pragmatismus und weniger Ideologie. Tatsächlich, meinte Singer von der usic, seien sachlich-objektive Beurteilungsgrundsätze notwendig, um den Stadtverkehr in nachhaltige Bahnen zu lenken. Realpolitik statt Visionen, lautete also der zwischenzeitliche Tenor des TCS und der IngenieurInnen.

Wortkarg fiel indes die Antwort aus, als der Moderator Dieter Kohler vom SRF Regionaljournal Basel die Frage an Peter Goetschi richtete, ob ein pragmatisches Vorgehen tatsächlich sinnvoll sei, hätten doch pragmatische Lösungen zum heutigen Zustand geführt, der jetzt von allen Seiten beklagt werde. Tatsächlich konstatierte Peter Goetschi am Ende der Debatte, zwar zögerlich und fragend, aber trotzdem eindeutig: «Vielleicht war die Verkehrspolitik in der Vergangenheit zu ideologisch auf die andere Seite.»

Welche Funktion haben Visionen in verkehrspolitischen Auseinandersetzungen? Führt der Pragmatismus von heute nicht einfach die Ideologie von gestern «sachlich-objektiv» weiter? Bestimmt nicht die in Stein und Beton gebaute Ideologie von gestern, was heute als pragmatische Lösung gilt? Und gilt dann nicht umgekehrt: Wer heute mehr Pragmatismus verlangt, verteidigt bloss die gestrige Ideologie?

### Porsche am kalten Buffet

Mit diesen Fragen im Kopf versuchte ich mich am Mittagsbuffet zu orientieren. Wahrlich kein leichtes Unterfangen. Die Stehlunchgespräche verliefen dann in unzählige Richtungen und zuweilen auch im Kreis. Doch einiges wurde mir im Austausch mit den Teilnehmenden klar: Mobility Pricing ist das Thema der Stunde, und die Zukunft der Verkehrspolitik liegt in der Agglomeration. Und dann noch dies: Grossrat Roland Lindner (SVP) meinte mir gegenüber spöttisch, aber durchaus freundschaftlich: «Als Urheber der Städte-Initiative fahren Sie wohl keinen Ferrari – dürfen Sie wohl auch nicht, oder!?» Nein, das täte ich nicht, stellte ich nüchtern fest. Ob er selber denn mit einem Ferrari Basels Strassen unsicher mache, fragte ich zurück. «Nein, sicher nicht», antwortete Lindner in leicht empörtem Ton, «mit einem Porsche!».



Yvonne Gilli, Co-Präsidentin von umverkehrR, präsentiert die **Erfolge der Städte-Initiativen**

# Es bleibt beim Nein!

Einmal mehr taucht die Seeüberquerung aus der Genfer Mottenkiste auf. Der Kantonsrat behandelt zurzeit die Initiative 152, die eine «kleine» Querung des unteren Genferseebeckens vorsieht. In diesem Rahmen erwacht die Diskussion über eine «grosse» Seeüberquerung wieder. umverkehR engagiert sich gegen die beiden kontraproduktiven, kostspieligen und unnötigen Vorhaben. *Thibault Schneeberger*

Nur eine Reduktion des Strassenverkehrs bewirkt eine Verringerung der zahlreichen durch diesen verursachten Belastungen – dies haben fast alle Städte, die die Städte-Initiative angenommen haben, erkannt und in entsprechende Handlungen umgesetzt. In Genf jedoch werden wir trotz Annahme unserer Initiative bald eine Kampagne führen müssen, um die Bevölkerung davon zu überzeugen, dass neue Strassen mehr Verkehr anziehen und daher keine Lösung sind.

Dabei ist Genf auf gutem Weg, nimmt doch der Motorisierungsgrad der Haushalte ab, und dank des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren sinkt auch der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrs-

aufkommen. So hat etwa der Verkehr auf der Mont-Blanc-Brücke in den letzten 30 Jahren um rund 30 Prozent abgenommen. Eine neue Strassenachse liefe dieser Entwicklung diametral entgegen.

## Ökologische ...

Eine Seeüberquerung hätte gewaltige Auswirkungen. Der «kleine» Tunnel unter dem Seebecken führte ins Stadzentrum auf bereits heute überfüllte Strassenzüge und wäre daher völlig nutzlos. Die «grosse» Seeüberquerung würde, sofern sie überirdisch geführt wird, eine der schönsten Schweizer Seelandschaften zerstören. Eine unterirdische Strasse wiederum würde grosse Gebiete, darunter ein Naturschutzreservat, entwerten (Lärm, Luft-

verschmutzung, Versiegelung).

Ein weiterer Knackpunkt sind die Kosten, die für die «kleine» Seeüberquerung auf 1,2 Milliarden und für die «grosse» Seeüberquerung auf 3 bis 5 Milliarden Franken geschätzt werden. Wie die soeben fertiggestellte überdeckte Galerie in Vézenaz einmal mehr zeigt, werden die Budgets für Strassenbauten kaum jemals eingehalten; die Schlussrechnung für die Querungen dürfte also noch um einiges höher ausfallen.

## ... und finanzielle Katastrophe

Dabei wäre es wichtig, die begrenzten Mittel gezielt einzusetzen. Die neue, im Bau befindliche regionale S-Bahn (CEVA = Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse)



**Hübsch:** So könnten die Portale einer unterseeischen Querung aussehen

*Bild: Jean-Jacques Kissling*

fördert den Umstieg und ist ein grosser Schritt in die richtige Richtung, aber noch kein Schlusspunkt: eine Verbindung nach St-Julien (Süden) und nach Gex (Norden) steht noch aus. Die vorhandenen finanziellen Mittel sind solchen ebenfalls kostspieligen, aber zukunftsweisenden Infrastrukturbauten vorzubehalten.

#### Schlechte Noten vom Bund

Auch der Bund hat letzthin die Genfer Seeüberquerung wegen eines ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses zurückgestellt. Von den drei untersuchten Varianten, um Genf von den Verkehrsströmen zu entlasten, erhielt die Seeüberquerung die schlechteste Note.

Als «Tauschobjekt», um Stimmen für eine Seeüberquerung zu gewinnen, stellen die Befürworter ihre Unterstützung für die teilweise Umwandlung des Stadtzentrums in eine Fussgängerzone in Aussicht. Der umgekehrte Ansatz scheint allerdings vielversprechender: Zuerst soll das Zentrum verkehrsberuhigt werden, und erst danach wird geprüft, ob sich eine Querung noch aufdrängt. So werden einerseits die dringend nötige Sanierung der Viertel im Stadtinneren (Luft,

Lärm) und andererseits die Umsetzung der schönen Versprechen sichergestellt.

#### Eine andere Mobilität ist möglich

Zum Zeitpunkt des Drucks dieses umverkehrs scheint die Mehrheit im Kantonsrat der «kleinen» Seeüberquerung den Gegenvorschlag einer «grossen» Seeüberquerung entgegenhalten zu wollen. Nur die linke Minderheit (34 von 100 Sitzen) dürfte sich den zwei Projekten widersetzen. Die Genfer Bevölkerung wird daher in absehbarer Zeit über beide abzustimmen haben. umverkehrs wird an vorderster Front diese ewiggestrigen Projekte bekämpfen und sich für eine zukunftsweisende Mobilität mit verschiedenen Schwerpunkten einsetzen:

##### • Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Verlängerung der Tramlinien, häufigerer Takt in den Randzeiten, Vortritt für den ÖV an den Kreuzungen, Ausbau der S-Bahn im Norden und im Süden des Kantons, bessere Bedienung der bisher schlechter erschlossenen Gebiete

##### • Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

Fast drei Jahre nach ihrer Annahme in der

Volksabstimmung ist unsere Initiative «für den Fuss- und Veloverkehr» noch immer nicht in die Praxis umgesetzt worden; dies unter dem Vorwand mangelnder Finanzen, obwohl die Seeüberquerung mindestens 35-mal mehr kosten würde. Ebenso hat der Kantonsrat die Einführung des Selbstbedienungs-Veloverleihsystems (rund 4000-mal billiger als die Seeüberquerung) aus finanziellen Gründen zurückgestellt.

##### • Eine echte Parkraumpolitik

Um eine Veränderung des Modalsplits zu bewirken und die Benutzung des Park&Ride in den Randgebieten (inklusive in Frankreich) zu fördern, muss die Anzahl Parkplätze (öffentliche und private) im Stadtzentrum drastisch reduziert werden.

##### • Wohnen und Arbeiten näher bringen

Der Bau immer neuer Strasseninfrastrukturen stellt langfristig keine Lösung für die PendlerInnen dar, die immer längere Strecken zwischen Wohn- und Arbeitsort in Kauf nehmen müssen. Nur eine wirksame Raumplanungspolitik kann die rasante Zunahme der motorisierten Fortbewegung langfristig bremsen.



Fügt sich «harmonisch» in das Landschaftsbild ein: mögliche Seeüberquerung

Bild: Jean-Jacques Kissling



## Air London

ts Der Homo mobilis ist ein seltsames Wesen. Während die einen kaum aus ihrem Dorf herauskommen und eine einmalige Zugfahrt in die nächste Grosstadt schon als kleine Weltreise empfinden, sind für andere gar seltsame «Umwege» alltäglich. Wie im letzten Dezember in den Medien zu lesen war, ist der neuste «Hype» das Pendeln mit dem Flugzeug. Das lohnt sich zumindest finanziell, wie der englische Blogger Sam Cookney in einem viel beachteten Beitrag vorrechnet: Wer vier Tage die Woche mit einer Billig-Airline von Barcelona nach London jettet, statt dort zu wohnen, spart monatlich 387 Euro. Das Beispiel vergleicht eine Londoner 2-Zimmer-Wohnung mit einer 3-Zimmer-Wohnung in Barcelona, beide in vornehmen Vierteln gelegen.

Wir von pl@net umverkehR sehen in dieser Pendelform durchaus Potenzial. Einerseits haben wir dann wieder genügend Platz im Zug. Andererseits wird die Abdunkelung der Sonne durch die astronomische Zahl von Flugzeugen vielleicht die Klimaerwärmung abschwächen. Und mit etwas Glück holt im Himmel über London den einen oder die andere der in der Warteschlange Kreisenden sogar die Vernunft wieder ein.



Bild: rich\_f28@flickr.com



## Platz für Neues

ts Einfach haben es die LondonerInnen in der Tat nicht – Road Pricing macht das Autofahren zum Luxus, teure Mieten zwingen die BewohnerInnen zum Flugzeugpendeln. Nun sind in der englischen Hauptstadt nicht nur die Grundstückpreise in die Höhe gestiegen, sondern auch die Bauwerke. Der neueste Wolkenkratzer mit dem Namen «Walkie Talkie» im Bankenviertel glänzt mit seiner verglasten Fassade. Das 37-stöckige Gebäude bündelt durch seine gerundete Architektur das Sonnenlicht derart, dass die reflektierten Strahlen förmlich zur Waffe werden. Pech für AutofahrerInnen, die ihren Wagen an der falschen Strassenecke parken. So schmolz der Jaguar eines Unternehmers während eines Meetings: Aussenspiegel, das Armaturenbrett und sogar das Jaguarzeichen waren beschädigt.

Was lernen wir aus der Geschichte: Ein paar gekrümmte Glasfassaden an der richtigen Stelle lösen so manches (Parkplatz-)Problem. Und da sich in Londons Auktionen fast alles verkaufen lässt, könnten wir den geschmolzenen Jaguar als eine Art Car-Art (Autokunst) verscherbeln.



## Einbahn-PendlerInnen

ts Wir hielten Pendeln von Barcelona nach London für ziemlich «abgefahren». Das war gestern. Heute wissen wir: Air-Pendeln über den Kanal ist Kindergarten. Wahre Langstrecken-Trendies fliegen zum Mars. Das geht dann so: «Mars One» ist eine Stiftung, die 2025 die ersten vier AstronautInnen auf den Mars schicken will, um dort eine Kolonie aufzubauen – falls sie denn jemals dort ankommen. Das Ganze ist als riesiger TV-Event geplant, sozusagen Big Brother im Weltall. Mehr als 200'000 Menschen haben sich weltweit um ein Flugticket zum Mars beworben, trotz des Risikos.

Nach einer ersten Selektion sind noch 1058 AnwärterInnen im Rennen. Darunter der Potsdamer Student Denis Newiak: «Ich gehe auch ein Risiko ein, wenn ich jeden Tag ins Auto steige. Bisher sind 100 Millionen Menschen bei Autounfällen ums Leben gekommen.» Wie könnten wir da widersprechen? Und falls Newiak tatsächlich zum Mars fliegt, ist immerhin ein Auto weniger unterwegs. Aber wahrscheinlich wäre es einfacher, den Mars auf die Erde zu holen. Die 200'000 InteressentInnen schicken wir derweil in eine 0-Watt-Kolonie in die Antarktis. Dort überwachen wir das Grüppchen nach Big-Brother-Manier und setzen die Millionen aus den TV-Rechten für etwas Sinnvolleres ein, z.B. für ein Gratis-Mars für alle TeilnehmerInnen. Der Schoggi-Riegel macht ja bekanntlich auch mobil.

## Total verkehrt

ts Schon länger versuchen wir vom pl@net umverkehR, den Zürcher Stadtrat zu umweltfreundlicher Mobilität zu bewegen. Seit der Annahme der Städte-Initiative steht nun sogar in der Gemeindeordnung: ÖV, Fuss- und Veloverkehr haben Vortritt. Und dann sowas:



Die Stadt baut einen Park, wo man nur mit dem Auto reinfahren kann, mehr als eine Person darf nicht ins Auto, FussgängerInnen haben keinen Zutritt, Bäume werden durchgestrichen, und das Tram wird nicht mal erwähnt. Nun ja, es handelt sich «nur» um die neuen Sexboxen. Aber wieso darf ich mich mit dem Velo nicht horizontal vergnügen? Da wird eindeutig ein falsches Zeichen gesetzt: Es ziemt sich nicht für eine moderne Stadt wie Zürich, den öffentlichen Verkehr vom öffentlichen Verkehr auszuschliessen.



# Baden macht vorwärts

In den letzten Jahren sind in der Schweiz immer mehr autofreie Siedlungen entstanden. Bald kann hoffentlich auch der Kanton Aargau eines oder sogar mehrere autofreie Quartiere vorweisen. In der Stadt Baden wurden im Dezember letzten Jahres zumindest die Weichen dafür gestellt. *Valery Fricker*

Der Aargau ist bekanntlich ein Kanton der Autobahnen und Atomkraftwerke. Den ersteren verdankt er auch eine Reihe von Verkehrsproblemen; man denke zum Beispiel an den Baregg Tunnel. Der Autobahnanschluss Baden-West direkt beim Baregg beschert der Stadt Baden viel Verkehr, der direkt ins Zentrum strömt. Das ist schade, denn in Baden hat der öffentliche Verkehr eigentlich gute Voraussetzungen (siehe auch Bild unten). Mit dem Bau einer autofreien Siedlung könnten diese noch besser genutzt werden.

## Keine Pflichtparkplätze

Der Einwohnerrat von Baden hat sich am 10. Dezember 2013 für autofreies Wohnen ausgesprochen, indem er einer Revision der Bau- und Nutzungsordnung zustimmte, die in Zukunft Wohnbauten ohne Parkplätze erlaubt. Zwar war autoreduziertes Wohnen in Baden schon vorher möglich, aber eine Mindestanzahl

an Parkplätzen war vorgeschrieben. Wo diese nicht vorhanden waren, musste der Bauherr Ersatzabgaben leisten. Der Anstoss zur nun vorliegenden Änderung ist Hannes Streif und der kommunalen Partei «team baden» zu verdanken.

Pflichtparkplätze bilden ein entscheidendes Hindernis für die Erstellung autofreier Wohnareale. Kommunale Vorgaben sehen solche vor, während der Kanton Aargau autofreies Wohnen grundsätzlich zulässt. Deshalb ist es Sache der einzelnen Gemeinden, etwas für die vom Individualverkehr unabhängigen BewohnerInnen zu tun und entsprechende Wohngebiete zu ermöglichen.

## Fortschrittliches Baden

In Baden könnte dies schon bald das Müllerbräu-Areal sein, das sich heute zum Bahnhof hin sehr unattraktiv präsentiert. Das Areal der Brauerei hinter dem Bahnhof soll offener gestaltet und für Wohnen,

Gewerbe und Dienstleistungen genutzt werden. Auch andere Gebiete kämen als autofreie Quartiere in Frage – allerdings hat das Müllerbräu-Areal durch die Bahnhofsnähe sicherlich die besten Voraussetzungen. Ein Verzicht aufs Auto fiele da leichter. Die nicht benötigten Parkplätze würden Kosten und Raum sparen, die Lebensqualität und die Sicherheit wären höher und der öffentliche Verkehr könnte sein Potenzial voll ausspielen.

Noch ist in Baden allerdings nichts entschieden, geschweige denn gebaut, doch die Chancen stehen gut. Baden ist eine fortschrittliche Stadt und könnte von einem kleinen autofreien Quartier profitieren.

Und wer weiss, vielleicht würden bald andere Städte wie Aarau oder Wettingen diesem Vorbild folgen. Der Kanton Aargau als Hochburg der Autolosen? Eine Vorstellung, die zumindest in den Bereich des Möglichen gerückt ist.



Der Busbahnhof in Baden gewann 2008 den FLUX-Preis



# Pflästerlipolitik

Die Städte-Initiative zeigt auch in Luzern Wirkung. Bei jedem aktuellen verkehrspolitischen Projekt wird daran erinnert, dass entsprechende Massnahmen zugunsten von ÖV, Fuss- und Veloverkehr notwendig sind. Im Kleinen passiert so viel Sinnvolles. Der Mut für grössere und radikalere Schritte fehlt allerdings, und langfristig droht mit einem gigantischen Autobahnprojekt der Super-GAU. Nico van der Heiden

Derzeit werden in Luzern viele kleine Massnahmen zugunsten des öffentlichen, des Fuss- und des Veloverkehrs umgesetzt. In der Pilatusstrasse entsteht eine durchgehende Busspur, der unfallträchtige Doppelspurkreislauf beim Bundesplatz wird saniert, und im Bruchquartier werden Einbahnstrassen signalisiert, sodass AutomobilistInnen die Quartierstrassen nicht mehr als Umfahrung missbrauchen können und attraktive Veloverbindungen entstehen.

## Abwehr von Mehrverkehr

Der vom Volk angenommene Gegenvorschlag zur Städteinitiative hilft auch bei der Abwehr unglücklicher neuer Projekte: In Luzern-Nord wird gegenwärtig der Seetalplatz saniert (mit geplanten Mehrkapazitäten von 30 Prozent für den motorisierten Individualverkehr). Die Stadt wehrt sich nun gegen den Ausbau der entsprechenden Zufahrtsstrasse auf

ihrem Gebiet. In Luzern-Süd entsteht ein neuer Stadtteil – mit vielen Parkplätzen, obwohl die S-Bahn alle 15 Minuten direkt durchs Quartier fährt. Auch hier verlangt die Stadt Nachbesserungen im Mobilitätsmanagement.

Die beiden Beispiele zeigen zugleich ein Problem der Städte-Initiative auf: deren Wirkung macht an der Stadtgrenze halt. Die Agglomerationsgemeinden rund um Luzern verfolgen weiterhin eine Mobilitäts politik, die stark auf das Automobil setzt. Leider fehlt nach wie vor der Mut zu radikalen Ideen. So ist eine dringend benötigte, durchgehende Busspur im Zentrum noch immer nicht vorgesehen. Und bei der aktuell geplanten Sanierung des Hirschmatt-Neustadtquartiers werden zwar Parkplätze abgebaut, aber die Idee, ein Quartier gleich vollständig vom Autoverkehr zu befreien, wurde nicht einmal angedacht. Auch die Bahnhofstrasse wird nur dank einer angenommenen Initiative autofrei.

Ob es der gut gemeinten Pflästerlipolitik der Stadt Luzern ohne radikale Eingriffe zulasten des motorisierten Individualverkehrs gelingt, das Verkehrswachstum zu bremsen, ist fraglich. Durch gezielte Verdichtung sollen bald deutlich mehr Personen in und um Luzern wohnen können; der Umgang mit der dabei zwangsläufig entstehenden Mobilität ist jedoch verbesserungswürdig.

## Langfristiger Super-GAU?

So sieht der Kanton Luzern die langfristige Lösung der Verkehrsprobleme in einem Autobahnring rund um die Stadt Luzern – inklusive zweier direkt ins Zentrum führender Autobahnzubringer. Dieses rund 2 Milliarden Franken teure Projekt ist Teil des Agglomerationsprogramms und wird leider weiterhin auch seitens der Stadt offiziell unterstützt. Es ist jedoch mit einer nachhaltigen Mobilität, wie sie die Städte-Initiative fordert, absolut unvereinbar.



umverkehR-Protestaktion gegen die Luxussanierung der Seetalstrasse



«Der Bau immer neuer Strasseninfrastrukturen stellt langfristig keine Lösung für die PendlerInnen dar. Nur eine wirksame Raumplanungspolitik kann die rasante Zunahme der motorisierten Fortbewegung langfristig bremsen.»

## Fokus

### PraktikantIn gesucht

In den nächsten Monaten wollen wir die Idee der Städte-Initiative für die zukünftige politische Arbeit weiterentwickeln. Um die Grundlagen aufzuarbeiten und die politischen Möglichkeiten abzuklären, sucht umverkehR eineN PraktikantIn. Neben dieser Hauptaufgabe kann die/der PraktikantIn Erfahrungen in der Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit sammeln.

Mehr Informationen zur Stelle auf der Website ([www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch)) oder direkt beim Geschäftsleiter Philippe Koch (044 242 72 41, [pkoch@umverkehr.ch](mailto:pkoch@umverkehr.ch)).

## Agenda

### Mi, 19. März 2014, 19.30 umverkehRt & abgefahren

Ist die Stadt der Zukunft autofrei, oder ist der autofreie Lebensstil mehr Wahn als Vision? Über diese und andere Fragen sprechen in der Gesprächsreihe umverkehRt & abgefahren Anna Schindler (Direktorin Stadtentwicklung Zürich) und Peter Schneider (Psychoanalytiker). Das Gespräch wird von Karin Landolt moderiert und findet im Anschluss an die umverkehR-GV im Volkshaus Zürich (Stauffacherstrasse 60) im Gelben Saal statt. Der Anlass ist öffentlich. Danach lädt umverkehR zum Apéro.

### Mi, 19. März 2014, 18.15–19.15 umverkehR-GV

Die diesjährige umverkehR-Generalversammlung findet im Volkshaus Zürich (Stauffacherstrasse 60) im Gelben Saal statt. Zwischen 18.15 und 19.15 blicken wir gemeinsam mit den Mitgliedern auf das Jahr 2013 zurück und stellen das Jahresprogramm für 2014 vor.

**umverkehR**  
**Zukunft inkl.**