



Stille Zweck Frei

Nummer 102
Juni 2014

Platznot und Engpässe

Städte und Agglomerationen leiden unter dem wachsenden Autoverkehr. Viele Probleme wären gelöst, wenn mehr Menschen ihr Auto stehen liessen und stattdessen den Bus nähmen.

Seiten 3, 6-7

$E = mc^2$

Wer kennt diese Formel nicht? Versteht jemand, was sie bedeutet? Eben. Gerne erkläre ich sie am Beispiel des Verkehrs in Agglomerationen und Städten.

Hier nimmt ja die Bevölkerungsdichte zu, d.h. die Anzahl Menschen (m) pro Fläche steigt. Die meisten von ihnen möchten immer schneller und möglichst komfortabel herumfahren bzw. herumgefahren werden, was man den Chauffierungsgrad (c) nennt: morgens von A nach B und abends von B nach A, also insgesamt c^2 . Multipliziert man beides (m und c^2), ist das Ergebnis Stau, überfüllte Busse, verspätete Züge und schlechte Laune. Man nennt die so erhaltene Zahl darum auch den Engpasskoeffizienten (E). Gemäss Einsteins Formel ist es somit gar nicht möglich, Engpässe zu beseitigen, wenn wir nicht endlich anfangen, an unserem Chauffierungsgrad zu arbeiten.

Sitzt eine Person in einem Auto, ist der Chauffierungsgrad gleich 1, während er in einem Bus nur rund 0,02 beträgt (bei 50 Passagieren) und bei einer S-Bahn nochmals viel kleiner ist. Dicht besiedelte Regionen (grosses m) können also nur mit Verkehrsmitteln mit einem tiefen Chauffierungsgrad (sehr kleines c) erschlossen werden, ohne dass automatisch grössere Engpässe (E) entstehen. Einstein hat das schon vor über hundert Jahren gewusst. Ich wünsche viel Spass beim Lesen 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** Christian Harb, Philippe de Rougemont, Philippe Koch, Hanspeter Kunz (hpk), Thomas Stahel (ts), Valery Fricker, Yvonne Gilli **Titelbild** Regina Kühne **Grafisches Konzept** typisch.ch **Layout** Hanspeter Kunz **Korrektur** Anja Cohen **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint FSC-Recyclingpapier mit FSC-Frischfaseranteil **Abonnementspreise** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr **Nächste Ausgabe** Oktober 2014

Wettrüsten in den Agglomerationen

Der Bund will den zeitlich befristeten Infrastrukturfonds durch eine unbefristete Lösung ersetzen. Damit würde auch die Beseitigung von Engpässen auf dem Autobahnnetz in Agglomerationen langfristig zementiert – was nicht nur aus verkehrspolitischer, sondern auch aus finanzpolitischer Sicht unsinnig ist. **Christian Harb**

Mit dem Infrastrukturfonds werden neben Strassenbauprojekten insbesondere auch Agglomerationsprojekte für ÖV, Fuss- und Veloverkehr vom Bund subventioniert. Diese Bundeshilfe bewirkt nicht zuletzt einen Anstoss für Vorhaben, die ansonsten von Kantonen und Gemeinden nicht realisiert würden, und ist deshalb sinnvoll.

Nun soll der in ein paar Jahren auslaufende Infrastrukturfonds durch einen unbefristeten «Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)» ersetzt werden.

Auf den ersten Blick erscheint es nur logisch, nach der Fondslösung für den Eisenbahnverkehr (FABI, Abstimmung vom 09.02.14) ein analoges Modell für den Strassenverkehr zu schaffen. Wer genauer hinschaut, stellt allerdings fest, dass mit dem Geld vor allem die Strassenkapazitäten in den Agglomerationen ausgebaut werden sollen, was ein verkehrspolitischer Unsinn ist.

Nationalstrassen haben nur regionale Bedeutung

Ein Ausbau der Nationalstrassen bringt den Agglomerationen jedenfalls keine Entlastung vom Durchgangsverkehr, denn dort ist der Verkehr überwiegend «hausgemacht»: So beträgt der Lokalverkehrsanteil auf der Basler Osttangente beispielsweise rund 70 Prozent (BaZ 27.03.12). Ähnlich hoch fällt der Anteil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs auf dem Autobahnnetz um Bern aus (BVE Bern, ZMB Bern, Gesamtsynthese, 28.05.08). Auch auf der A2/A14 in der Agglomeration Luzern handelt es sich nur bei einem Drittel des Verkehrsaufkommens um eigentlichen Durchgangsverkehr (Regierungsrat Luzern, a199/28.05.13) – die Beispiele liessen sich beliebig fortsetzen.

Eine Engpassbeseitigung brächte also für die Agglomerationen keine Entlastung und wäre schlimmstenfalls sogar kontra-

produktiv, da Kapazitätserhöhungen zu Mehrverkehr führen.

Auto in der Agglomeration ineffizient

Wer in die Stadt fahren will, ist in der Regel nicht auf das Auto angewiesen, und tatsächlich lassen sich die grossen Verkehrsströme in Agglomerationen auch effizienter bewältigen als mit dem Auto. Wer per Bus oder mit dem Velo unterwegs ist, braucht gemäss Angaben des Umwelt- und Prognoseinstituts Heidelberg rund 10-mal weniger Platz, als wer mit einem Pkw fährt (siehe dazu auch das Titelbild). Fussgängerinnen und Bahnfahrer sind nochmals deutlich platzsparender unterwegs. Bildhaft ausgedrückt: Ein einziger, voll besetzter Doppelstock-S-Bahnzug mit 400 Sitzplätzen entlastet eine Strasse mit einer stehenden Autokolonne von 2 Kilometern Länge. Der Au-

toverkehr beansprucht viel zu viel des in den Agglomerationen ohnehin knappen Strassenraums. Ein Ausbau des Autobahnnetzes konkurrenziert zudem geleistete Investitionen in den ÖV und ist somit finanzpolitisch fragwürdig.

Ausbau ohne Ende

Bis heute wurde noch kein Stau durch den Ausbau eines Autobahnabschnitts nachhaltig beseitigt. So wurde etwa der Baregg-tunnel bei Baden vor gut 10 Jahren von vier auf sieben Spuren ausgebaut – er ist bei den Verkehrsprognosen des ASTRA für 2030 ebenso als Engpass aufgeführt wie die Zürcher Westumfahrung, die vor kaum vier Jahren fertiggestellt wurde. Würde die Politik der Engpassbeseitigung also konsequent fortgeführt, müssten zumindest in den Agglomerationen die Autobahnen alle 20 Jahre ausgebaut werden.



Abrüsten statt aufrüsten: Engpassbeseitigung durch Verkehrsverdichtung

Delhi geht die Luft aus

Wer in den letzten 10 Jahren keine asiatische Grosstadt besucht hat, wird sich die dortigen Verhältnisse kaum vorstellen können. Im indischen Delhi etwa stirbt stündlich eine Person an der Luftverschmutzung. Das sind rund 9000 Tote jährlich. [Philippe de Rougemont](#)

Als ich mich im Januar dieses Jahres nach Delhi begab, um Partnerorganisationen der Genfer NGO (Nichtregierungsorganisation) Noé21 zu treffen, sah ich während des Landeanflugs eine grau-braune Wolke über der Stadt liegen. Sie war so dicht, dass ich mich fragte, ob nicht einfach das Fenster schmutzig sei. Doch das gleiche Bild bot sich mir auch durch andere Fenster. Stammten die Wolken von einem Sandsturm oder einem winterlichen Nebel? Erst später las ich in der Zeitung, dass die Luftverschmutzung in den asiatischen Riesenstädten alle Rekorde schlägt.

Während der Fahrt vom Flughafen in die Stadt verdüsterte sich die Sicht immer mehr. Die Lokalzeitungen und alle Leute, die ich bei meinem Aufenthalt traf, bestätigten mir, dass die Luftverschmutzung in den letzten Jahren dramatische Ausmasse angenommen hat.

Erschreckende Werte

Einige Wochen später veröffentlichte die

Weltgesundheitsorganisation (WHO) ihren Bericht zur Luftqualität. Gemäss der UN-Organisation waren allein im Jahr 2012 weltweit 3,7 Millionen Todesfälle auf die «Luftverschmutzung äusseren Ursprungs» zurückzuführen. Dieser Begriff umfasst die Verschmutzungsarten, die nicht beim Kochen durch die Verwendung von Kohle und Holz in schlecht bis gar nicht belüfteten Küchen entstehen (und hauptsächlich Frauen und Kinder betreffen).

Warum ist die Luftverschmutzung so gefährlich? Die Mikropartikel (Russ) dringen beim Einatmen tief in die Lunge ein und führen zu tödlichen Lungen- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Die Menge solcher Partikel sollte $75 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht überschreiten. Auch in der Schweiz, insbesondere in Genf, wird dieser Wert zeitweise überschritten. Die Messstation am vielbefahrenen Wilson-Quai (Genf) wies bereits Werte bis zu $78 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf. In Delhi hingegen hat das Center for Science and Environment (CSE) von Novem-

ber 2013 bis Januar 2014 Mittelwerte von $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und Spitzenwerte bis zu $575 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgestellt!

Viel Strom zur Kühlung

Hauptursache dafür sind Kohlekraftwerke und der motorisierte Verkehr. Der Strom stammt zu 90 Prozent aus Kohlekraftwerken, die bereits bei der Zuführung des Brennstoffs und dann erst recht bei der Stromerzeugung reinste Dreckschleudern sind. In Indien fliesst der grösste Anteil des Stroms in Klimaanlageanlagen. Energiesparende Bauweise steckt noch in den Kinderschuhen und wird an den Architekturschulen auch kaum unterrichtet. Die Provinzregierungen wenden die nationalen Bauvorschriften für energieeffizientere Gebäude nach ihrem Gutdünken an, und selbst in den zwei Staaten (von 28), in denen die Bauvorschriften theoretisch gesetzlich festgeschrieben wären, wird deren Einhaltung von den Behörden nicht überprüft. Dafür plant das Land, in den nächsten vier Jahren



Die Luftverschmutzung in Delhi hat katastrophale Ausmasse angenommen

jährlich 10 neue Kohlekraftwerke zu bauen. Für unbestimmte Zeit wird Indien also weiter kräftig zur Luftverschmutzung und Aufheizung der Atmosphäre beitragen.

Vorbildliche Verkehrspolitik?

Im Bereich Verkehr hat Indien im Jahr 2000 eine innovative Politik eingeführt. Taxis, Rikschas und Busse müssen seitdem mit Erdgas betrieben werden, das wenig Mikropartikel und 25 Prozent weniger CO₂ ausstösst als Benzin und Diesel. Zudem verursachen diese Fahrzeuge auch weniger Lärm. Leider ist die genannte Regelung nicht auf den grossen privaten Motorfahrzeugpark anwendbar: Hier kommen täglich 1400 neue Fahrzeuge zu der bestehenden Flotte von 7,5 Millionen hinzu, die die Strassen verstopfen und die Luft verpesten. Die Anzahl der Motorfahrzeuge hat sich in den letzten 10

Jahren verdoppelt, wobei Dieselmotoren bevorzugt werden. So stieg der Anteil der Dieselfahrzeuge am Gesamtaufkommen von 4 Prozent (vor 10 Jahren) auf heute rund die Hälfte an. Diesel wiederum belastet die Luft stärker als Benzin und trägt wesentlich zur Feinstaubbelastung bei.

Wie weiter?

Indische NGO verlangen eine Verdichtung der Stadt, um die zurückgelegten Wegstrecken zu verkürzen, und Strassen, die dem öffentlichen Verkehr sowie dem Velo- und Fussverkehr vorbehalten sind. Doch den Privatinteressen der Verkehrs- und Energielobby entgegenzutreten und den Traum des Privatwagens für die eigene Familie zu bekämpfen, ist nahezu aussichtslos.

Medien und öffentliche Meinung verbinden die Kohlekraft und den motorisierten

Verkehr vor allem mit dem CO₂-Ausstoss und damit dem Klimawandel. Dadurch geht aber die regionale und unmittelbare Bedrohung der Luftverschmutzung für unsere Gesundheit vergessen.

In Delhi wie auch in den Schweizer Städten sollten wir in Zukunft über alternative Fortbewegungsmöglichkeiten für Menschen und nicht über den optimalen Verkehrsfluss von Motorfahrzeugen nachdenken. Städte sind nicht Strassen, die von Gebäuden umgeben sind, sondern Lebensräume. Auch in der Schweiz hat die Liebe zum Auto eine lange Tradition, aber in Stein gemeisselt ist sie nicht. Selbst im autofreundlichen Genf hat die Anzahl autofreier Haushalte in der Stadt von 29 Prozent im Jahr 2000 auf 41 Prozent im Jahr 2013 zugenommen. Auch in Delhi dürfte eines Tages die Liebe zum Auto abflauen.



In anderen asiatischen Städten (hier Shanghai) ist die Situation oft **keinen Dreck besser**

Papier ist geduldig – umverkehR nicht!

Laut NZZ ist die Städte-Initiative mit ein Grund, warum neu Filippo Leutenegger (FDP) die Verantwortung über den Verkehr in der Stadt Zürich hat. Dies bleibt hoffentlich nicht ihre einzige Wirkung. Fest steht allerdings, dass sogar rot-grüne Stadtregierungen zaudern, die Städte-Initiativen umzusetzen. *Philippe Koch*

Die Städte-Initiativen oder Gegenvorschläge zu diesen wurden zwischen März 2010 und September 2011 in sechs Schweizer Städten angenommen. Während sie sich inhaltlich von Stadt zu Stadt unterscheiden, ist ihre Stossrichtung, nämlich die Verkehrsverlagerung vom Auto hin zu umweltverträglichen Verkehrsmitteln, überall dieselbe.

In vier Städten sind explizit quantitative Ziele festgelegt worden. So soll in Basel der Motorfahrzeugverkehr bis 2020 um 10 Prozent abnehmen; in Winterthur wird der Anteil des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2025 um 8 Prozent erhöht; in Zürich soll der prozentuale Anteil des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs bis 2021 um 10 Prozentpunkte steigen; in St. Gallen legt das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung fest, dass das Verkehrswachstum in der Stadt vom ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden soll.

Noch ist es zu früh, um vorherzusagen, ob die Städte hinsichtlich Zielerreichung auf dem richtigen Weg sind. Erste Indizien deuten darauf hin, dass in allen Städten

der motorisierte Individualverkehr nicht zu-, aber auch nicht abnimmt.

Massnahmen bekannt, der Mut fehlt

Was sich bereits sagen lässt, ist, dass allen Stadtregierungen der politische Mut fehlt, die Städte-Initiative mit griffigen Massnahmen umzusetzen. Lieber lässt die Exekutive Konzepte und Broschüren drucken und vorstellen, um sie dann jährlich zu aktualisieren. Auf dem Papier sieht vieles plausibel und überzeugend aus, doch Papier ist geduldig. Entscheidend – und harte Arbeit – ist die Übersetzung der Konzepte auf die städtischen Strassen. Hier sieht die Bilanz alles andere als rosig aus. Dabei sind die Massnahmen bekannt, die es braucht, um die Ziele zu erreichen. Die Anzahl Parkplätze in der Stadt muss reduziert und der Autoverkehr bei der Einfahrt in die Stadt umfassend dosiert und gesteuert werden. Zu diesem Schluss kommen nicht zuletzt die Verkehrsplanerinnen und -planer, die im Auftrag der Basler Regierung die Umsetzbarkeit der Städte-Initiative geprüft haben.

Auch in Winterthur stellt die Regierung

fest, dass eine Verkehrsverlagerung in der Stadt nur mit Massnahmen erreicht werden kann, die direkt auf den Autoverkehr wirken. Auf die Interpellation von Reto Diener (Grüne) vom 25. Februar 2013 antwortete der Stadtrat, dass die rund 11'000 Parkplätze im betrachteten Perimeter rund 46'000 MIV-Fahrten pro Tag erzeugen. Und dass eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit lenkungswirksamen Tarifen den heutigen Autoverkehr mittelfristig um 10 bis 20 Prozent reduzieren könnte. Die Regierungen anerkennen also die Umsetzbarkeit der Städte-Initiativen. Der Autoverkehr muss nicht einfach akzeptiert werden wie eine Naturgewalt: Er ist steuerbar und somit auch reduzierbar.

Angst vor der Konfrontation

Der Schritt von dieser Einsicht zur Tat fällt den Regierungen dann aber offensichtlich schwer. Massnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs stossen immer auf erbitterten Widerstand des Gewerbes und der Autolobby. Damit war und ist zu rechnen. Aber selbst in rot-grün dominierten Städten sind die Regierungen nicht be-



reit, sich auf die Konfrontation mit dieser Koalition einzulassen. Verhandlungen und die endlose Suche nach einem Konsens sind die Folge. Eben erst hat die Basler Regierung bekannt gegeben, dass sie das Verkehrsregime für die Innenstadt, das diese mehrheitlich vom MIV befreit hätte, auf Druck des Gewerbeverbandes bis auf Weiteres nicht umsetzen wird. Damit fehlt in Basel ein zentrales Puzzleteil, um den Autoverkehr nachhaltig zu reduzieren. In Zürich wurden kürzlich die Pläne für die Neugestaltung des Heimplatzes öffentlich aufgelegt. Erstaunt rieben sich Umweltverbände und links-grüne Parteivertreterinnen und -vertreter die Augen: Auf dem neuen Platz ist für den Veloverkehr kein Strassenraum vorgesehen. Dass ein solcher Plan den Weg an die Öffentlichkeit schafft, in einem Departement mit einer grünen Vorsteherin, ist erstaunlich bis erschreckend.

Veränderte politische Situation

Die politische Situation hat sich im letzten Jahr in einigen Städten verändert. In St. Gallen, Genf, Winterthur und nun auch in Zürich ging die Leitung des Verkehrs

von links-grünen in bürgerliche Hände über. Welche Folgen dieser Wechsel für die Umsetzung der Städte-Initiative hat, ist offen. Der erhoffte Kulturwandel innerhalb der Planungsämter ist sicher nicht zu erwarten. Das bürgerliche Mantra mit seinem Ruf nach pragmatischen Lösungen, einer Gesamtsicht und der Förderung des geeignetsten Verkehrsmittels lässt nichts Gutes ahnen – sind diese Begriffe doch nichts weiter als ein rhetorisches Mäntelchen, um die in den letzten Jahrzehnten baulich und mental forcierte Bevorzugung des Autoverkehrs fortzuführen.

In der Stadt kann das Auto nie (mit Ausnahme vielleicht beim Gewerbeverkehr) als das geeignetste Verkehrsmittel betrachtet werden: zu gross der Platzbedarf, zu schädlich die Emissionen, zu wenig effizient die Beförderungsleistung. Doch solange die Infrastruktur fehlt, damit Fuss- und Veloverkehr ihre Potenziale ausschöpfen können, solange wird der Autoverkehr in den städtischen Strassen dominieren.

Neue Strategien sind nötig

Kritik am bisher Geleisteten ist darum

nur ein Weg, der Städte-Initiative Schub zu verleihen. Viel wichtiger ist, dass umverkehR und andere links-grüne Gruppierungen aufzeigen, welche Projekte sinnvoll sind, um die gesteckten Ziele zu erreichen.

So sind in den wenigsten Städten autofreie Quartiere ein relevantes politisches Thema. Dabei kommt bereits knapp die Hälfte der städtischen Haushalte ohne Auto aus.

Auch ist die bürgerliche und autofokussierte Sichtweise, dass der Autoverkehr zwangsläufig immer weiter zunimmt, nicht mehr haltbar.

Und gerade wenn die Städte wieder wachsen und die Verdichtung nach innen auch in Agglomerationsräumen gefordert wird, ist es Zeit, Strategien zu entwickeln, um den Verkehr den dichteren Verhältnissen anzupassen. Autofreie Quartiere sind ein Element einer solchen Strategie, die Kontingentierung des Autoverkehrs, wie in anderen Städten üblich, ein weiteres. Gewiss ist, dass wir die Forderungen der Städte-Initiative auf die Agglomeration ausweiten müssen, damit sie weiterhin Erfolg hat.



umverkehR erinnert an die fehlende Umsetzung der Städte-Initiative: Übergabe von Starterkits (an Stadtrat Borgula, Luzern, und Stadträtin Adam-Allenspach, St. Gallen), Schnecken- und Velowegaktionen (Zürich)

Es darf gelacht werden

hpk In der letzten Ausgabe des pl@net hatten wir uns darüber «beklagt», dass die Sexboxen nicht mit dem Velo, zu Fuss oder mit dem ÖV zugänglich sind. Und, wer hätte das gedacht, der «Blick am Abend» nimmt das «Problem» ernst und recherchiert in journalistisch vorbildlicher Weise bei den Zuständigen der Stadt. Unter der an sich stimmigen und gerade in Zürich bitter nötigen Schlagzeile «Auch Velofahrer wollen «verkehren»» erklärt uns der «Blick am Abend», warum die städtischen Behörden die umweltfreundlichen Verkehrsmittel diskriminieren.

Allerdings sind die Argumente der Stadtbehörden nicht stichhaltig. Am ehesten könnten wir uns noch von praktischen Erwägungen überzeugen lassen. Abgesehen davon, dass es verkehrstechnisch ohnehin verboten ist, ein Fahrrad zu zweit zu besteigen, würden wir die ganze Prozedur nur akrobatisch Versierten empfehlen. Anders sieht die Sache bei Tandems und Liegevelos aus, da sollte es problemlos möglich sein, z. B., indem zuerst die Frau ... aber lassen wir das, sonst geraten wir erneut in ein schräges Licht. Ich halte darum nochmals explizit fest: Das war nicht ernst gemeint! Aber geehrt fühlen wir uns trotzdem, denn siehe da: Wenn auch unsere Initiativen und anderen politischen Anliegen nicht immer ernst genommen werden, so doch wenigstens unsere Satire. Das ist schon mal ein Anfang.



Bild: en.wikipedia.org

Pleiten, Pech und Pannen

ts Mit einer Plakatkampagne bewirbt der Touring Club Schweiz (TCS) seinen Pannendienst und die Notfallhilfe. Dabei liegt das potenzielle Neumitglied auf der Bahre statt am Strand oder wartet in der Kälte, bis das Auto repariert worden ist. Die Botschaft: «Eine TCS-Mitgliedschaft lohnt sich auch dann, wenn Ihr Motor noch anspringt.»

Diese Werbung lässt sich auch anders deuten: der TCS als Synonym für Pleiten, Pech und Pannen? Keine gänzlich irrite Annahme. Wie letzten Februar in den Printmedien zu lesen war, ist die Buchhaltung des TCS arg ins Schleudern geraten. Zahlreiche TCS-Mitglieder warteten vergebens auf ihre Mitgliederausweise, obwohl sie ihre Rechnungen fristgerecht bezahlt hatten. Andere hatten eine Mahnung im Briefkasten, ohne zuvor eine Rechnung erhalten zu haben. Gegen 30'000 Mitglieder sollen sich beschwert haben. Lieber TCS, ihr habt da etwas grundlegend falsch verstanden: Unter dem Begriff «Pannendienst» versteht man das Reparieren und Abschleppen von Autos und nicht das Generieren von buchhalterischen Pannen.

Eine TCS Mitgliedschaft lohnt sich auch dann, wenn im Urlaub einmal nichts passiert.

Der TCS ist der grösste Automobilclub der Schweiz. Eine Mitgliedschaft bietet mehr als nur die Gewissheit, Hilfe in der Not zu bekommen. Durch unsere Experten sind Ihre besonderen Reiseanforderungen und Wünsche zum Beispiel der TCS ETZ Service bereit, und durch die Erfahrung im Ausland Ihre weiteren Rückfahrungsfragen und durch unsere Servicecenter jederzeit leicht lösbar (Sonderfahrten).

Wollen Sie mehr erfahren? www.tcs.ch

Neue Wappen braucht das Land

ts Bern hat nach dem zweifachen Bärl-Drama im Tierpark Dählhölzli ein Wappenproblem. «Wenn ein Tier schon symbolhaft für einen Kanton oder eine Stadt steht, sollte man mit ihm auch respektvoller umgehen», klagte der «Blick am Abend» und startete eine Umfrage für ein neues Wappentier. Wenig überraschend wünscht sich eine deutliche Mehrheit der Blick-Leserschaft die Schnecke als neues Wappentier für die Bundeshauptstadt. Gar nicht so unsympathisch, Langsamkeit hat ja auch ihren Reiz. Vielleicht könnte Bern mit der Schnecke im Wappen zur Vorbildstadt für den Langsamverkehr werden.

Zürich hingegen ist nicht gerade als Slow City bekannt. In der Bankenstadt rennen selbst die Fussgängerinnen und Fussgänger. Solange die Veloförderung stockt, ist man rennend zu Fuss offenbar schneller als auf dem Rad. Vielleicht würde ein neues Wappen hier frischen Wind bringen? Den Löwen durch die Wespe zu ersetzen – der neue Vorsteher des Tiefbaudepartements, Filippo Leutenegger, ist ja bekanntlich mit der Vespa unterwegs – scheint jedoch wenig erfolgversprechend. Den Wolf(f) hätten wir uns eher vorstellen können, aber der AL-Politiker wollte das Tiefbaudepartement nicht übernehmen. Einen Vorschlag haben wir noch: den Kopfsalat; der ist nochmals deutlich langsamer als die Schnecke (und wird deshalb von ihr gefressen). Ja, wenn Zürich mit der Umsetzung der Städte-Initiative weiter einen solchen Salat anrichtet wie bisher, wird die Limmatstadt von den Berner Schnecken glatt überholt.



Bild: Patrick Lüthy & Thomas Ledergerber/IMAGOpress.com

Verkehrte Welt

hpk Vor seiner Wahl hatte Filippo Leutenegger dem «Tagi» erklärt, dass er die Städte-Initiative «sehr ernst» nehme und zu deren Erfüllung den ÖV und Veloverkehr fördern werde. Das freut uns natürlich, umso mehr, als solche Töne selten aus den Reihen der FDP zu vernehmen sind. Dazu kommt, dass von seiner grünen Amtsvorgängerin eher das Gegenteil zu hören war – eine verkehrte Welt ist das. Filippo ist also grüner als grün? Das hat unser Misstrauen geweckt, aber vorläufig können wir Entwarnung geben. Haben wir doch fotografische Beweise gefunden, die Filippo Leutenegger zeigen, wie er in jungen Jahren gegen das AKW Gösgen demonstriert. Ein grünes Herz im dunkelblauen Anzug? Wäre das nun ein Wolf im Schafspelz oder ein Schaf im Wolfspelz? Jedenfalls werden wir die weitere Entwicklung dieser Geschichte genauestens beobachten. Und sollte Leutenegger die Städte-Initiative tatsächlich umsetzen, werden wir uns für die Wespe im Zürcher Wappen stark machen.

Weniger Auto = weniger Sorgen

Der Stadtverkehr der Zukunft war das Thema der Podiumsdiskussion, die am 19. März im Rahmen der Veranstaltungsreihe umverkehrt & abgefahren im Volkshaus Zürich stattfand. Gesprächspartner waren der Psychoanalytiker Peter Schneider und die Stadtentwicklerin Anna Schindler, moderiert wurde die Diskussion von der Journalistin Karin Landolt. *Valery Fricker*

Die Veranstaltung umverkehrt & abgefahren startete mit der Frage, was Mobilität bedeute und wie wichtig sie sei. Peter Schneider betonte, Mobilität sei für ihn zentral. So könne er sich nicht vorstellen, sein ganzes Leben an dem Ort zu verbringen, an dem er geboren wurde. Anna Schindler meinte, sie sei vor allem «alltagsmobil», nie mobil um des Mobilseins willen. Beide gaben – wenn auch etwas zögernd – zu, ein Auto zu besitzen.

Schneider outete sich sogar als Besitzer eines Jaguars, den er allerdings nicht sehr oft benutze, da es ihm schlicht zu mühsam sei, sich mit dem Auto von Stadt zu Stadt zu bewegen. Was ihn am meisten belaste, sei die Parkplatzsuche, weshalb er seinen Wagen, sei einmal ein Parkplatz gefunden, auch mal einige Wochen dort stehen lasse. In der folgenden Parkplattdiskussion sprachen sich Schneider und Schindler für mehr Flexibilität seitens der Autofahrer und eine bessere Verkehrsplanung aus.

Auto als Statussymbol ablösen

Schneider brachte den interessanten Gedanken ein, dass das Auto als Statussymbol abgelöst werden könnte, wenn in einem anderen Bereich Luxus geschaffen würde. Aber im Zusammenhang mit

der Mobilität gebe es halt nicht nur eine Schraube, an der man drehen könne. Und es reiche auch nicht, nur an einer einzigen Schraube zu drehen.

Im Laufe des Abends ging die Moderatorin dann konkret auf die Vision einer autofreien Stadt Zürich ein. Die Stadtentwicklerin Anna Schindler gab sich zu dem Thema leider nicht gerade visionär. Visionen seien ihr zwar wichtig, um die generelle Richtung der politischen Arbeit zu bestimmen, doch die Übersetzung einer Vision in den Alltag sei schwierig. Ein Zuschauer aus dem Publikum wies darauf hin, dass die Regierung mit der Annahme der Städteinitiative den Auftrag erhalten habe, eine verkehrsräumlere Stadt zu gestalten. Er kritisierte, dass die autoarme Stadt immer noch als Vision bezeichnet werde. Schindler meinte, es werde sehr wohl etwas unternommen, schob aber die Verantwortung auch ein wenig ab auf andere Departemente.

Zürich als Velo-Problem-Stadt

Peter Schneider kritisierte die Situation in Zürich ebenfalls. Er sei als junger Mann in seiner deutschen Heimatstadt immer Fahrrad gefahren, was ihm in Zürich nicht mehr möglich sei. Hier seien sowohl Auto- als auch Velofahrende zu

wenig «gemütlich» unterwegs, und es habe eindeutig zu wenig Raum für das Velo im Verkehr.

Selbst wenn die Diskussion eher oberflächlich und manchmal anekdotisch blieb, war sie amüsant und erfrischend. Am besten hat wohl ein Zuschauer auf den Punkt gebracht, welche Faktoren verkehrstechnisch entscheidend sind. Schneiders Metaphorik aufgreifend, nannte er die drei wichtigsten «Mobilitätsschrauben», die zu einer Reduktion des Autoverkehrs führen: den Abbau der Parkplätze, die Verringerung der Strassenkapazität und eine substanzielle Erhöhung des Benzinpreises. Abgerundet wurde die Diskussion von der Frage, wie es den beiden Teilnehmenden ohne ihr Auto erginge. Beide waren sie der Meinung, dass sie ohne das Auto weniger Sorgen hätten.

umverkehr-GV

Am gleichen Abend, unmittelbar vor dem umverkehrt & abgefahren, fand die umverkehr-GV-Generalversammlung statt. Nach dem Jahresrückblick 2013 und einem Ausblick auf zukünftige Aktionen und Tätigkeiten wurden die Wahlen abgehalten. Yvonne Gilli ist als Co-Präsidentin zurückgetreten, an ihrer Stelle wurde die ebenfalls als Nationalrätin tätige Aline Trede in die Kerngruppe gewählt.

Thomas Stahel ist nach acht Jahren als Geschäftsleiter zurückgetreten. Der neue Geschäftsleiter Philippe Koch stellte sich kurz vor. Ausserdem ist Sibylle Berger aus der KG ausgetreten. Alle Zurücktretenden wurden für ihr Engagement verdankt.



Diskussionsrunde mit Peter Schneider, Karin Landolt und Anna Schindler

«Stillstand ist nicht mein Ding»

Die neue umverkehR-Co-Präsidentin Aline Trede erklärt im Gespräch mit Yvonne Gilli (der abtretenden Co-Präsidentin), wie sie umverkehR wahrnimmt, wozu es Visionen braucht und warum sie sich auf ihr neues Amt bei umverkehR freut. *Interview: Yvonne Gilli*

Yvonne Gilli: Liebe Aline, zuerst einen herzlichen Dank, dass du dich für das Co-Präsidium von umverkehR zur Verfügung stellst, und Gratulation zur einstimmigen Wahl! Was bedeutet diese Wahl für dich?

Aline Trede: Es ist schön, ein neues Amt anzutreten und auf viele motivierte Leute zu treffen. Im Nationalrat bin ich oftmals zu ungeduldig, weil alles so langsam vorwärts geht; deshalb ist es gut, in einer aktiven Gruppe zu sein und zu handeln – und nicht nur zu reden.

Was assoziiert du mit umverkehR?

Mein bald zweijähriger Sohn sagt für «verdreht» «umverkehrt», das finde ich sehr passend für umverkehR: ein bisschen anders, unkonventionell, gegen den Strom und mit einer unverkrampften Sicht auf die Dinge.

Mit dem Präsidiumswechsel verbunden ist ein Generationenwechsel. Uns verbindet beide das Nationalratsmandat der Grünen. Während meine Kinder ins Erwachsenenalter kommen, ist dein Sohn gerade mal zwei Jahre alt. Das prägt deinen verkehrspolitischen Blickwinkel sicher mit. Wie mobil möchtest du das Lebensumfeld deines Sohnes gestalten?

Er darf jegliche Verkehrsmittel benutzen, die er möchte – ja nicht zu früh einzwängen. Er fährt Velo, Bobby Car, Bus und Zug und manchmal auch Auto. Da wir in der Stadt leben, sind wir oft mit dem Velo unterwegs; er liebt den Veloanhänger – auch zum Schlafen.

Du hast zumindest politisch umverkehR bereits beim Wort genommen und unkonventionelle Forderungen gestellt. In bestimmten Zügen soll es am Wochenende keine Erstklasswagen mehr geben...

Ich finde, wir sollten offen sein für neue Lösungen. Jedes System kommt an seine Grenzen, so auch das System des öffentlichen Verkehrs. Irgendwann können wir

nicht noch mehr Schienen, Strassen etc. bauen, da es einfach keinen Platz mehr hat. Und wir tun dies ja vor allem für die Spitzenzeiten, dann sind viele Leute unterwegs, alle gleichzeitig. Mit flexibleren Klassen könnte das Potenzial des bereits rollenden Materials besser ausgenützt werden. Natürlich gibt es noch viele andere Ansätze, aber die Diskussion, die mein Vorschlag ausgelöst hat, hat schon geholfen, Denkschranken zu öffnen.

umverkehR hat in der Vergangenheit immer wieder Mut zur Vision bewiesen und damit die schweizerische Verkehrspolitik auch real mitgeprägt (Verkehrshalbierungsinitiative, Städte-Initiativen). Welche Forderungen braucht es heute für umverkehR von morgen?

Auch heute braucht es mutige Forde-

rungen, sonst erreichen wir nichts. Mir persönlich gefallen Visionen wie komplett autofreie Städte, da bereits heute in vielen Städten 50 Prozent der Haushalte kein Auto mehr besitzen, oder ganz neue Formen der Fortbewegung und im Gebrauch von Verkehrsmitteln. Aber auch dem Flugverkehr sollten wir uns stärker annehmen, weil er die Infrastruktur des internationalen Schienenpersonenverkehrs abtötet und dem Klima somit zusätzlich schadet. Oft ist es doch so: Ohne extreme und visionäre Forderungen bewegen wir uns nicht weiter – und Stillstand ist gar nicht mein Ding.

Yvonne Gilli (Grüne, Nationalrätin SG) war bis März 2014 Co-Präsidentin von umverkehR

Aline Trede (Grüne, Nationalrätin BE) ist die amtierende Co-Präsidentin von umverkehR



Yvonne Gilli bei einer Skitour im Frühling und Aline Trede beim Segeln

Fokus

aktiv werden

Aussenstehende sind immer wieder erstaunt, dass umverkehR mit nur zwei Vollzeitstellen derart viele Aktivitäten durchführen kann. Ohne das grosse Engagement der Aktiven, die im Vorstand, in Arbeitsgruppen sowie in den Regionalgruppen in Basel, Luzern und Zürich mithelfen, wäre dies nicht möglich. Falls Sie bei umverkehR aktiv werden wollen, sind Sie herzlich eingeladen – auch und speziell, wenn Sie nicht an einem der oben genannten Orte wohnen. Frische Ideen sind immer willkommen! Die Arbeit wird uns auch in Zukunft nicht ausgehen.

Kontakt: 044 242 72 76
oder info@umverkehr.ch

Agenda

Do, 19. Juni 2014


Fachseminar: autoarm/auto-frei planen und wohnen

Autoarmes und autofreies Wohnen in Neubausiedlungen wird vermehrt zum Thema. Das Fachseminar vermittelt den aktuellen Stand und gibt Einblick in die spezifischen Problemstellungen. Ort: Quartierzentrum Aussersihl, Hohlstrasse 67, Zürich. Anmeldung bis 13. Juni 2014. Kontakt: Club der Autofreien, Samuel Bernhard, info@clubderautofreien.ch

Fr, 19. September 2014

Park(ing) Day

Park(ing) Day ist ein jährlicher Anlass, der auf der ganzen Welt gefeiert wird. Aktivistinnen, Künstler, Bürgerinnen und Bürger verwandeln an diesem Tag Parkplätze temporär in lauschige, skurrile oder einfach schöne öffentliche Räume. In diesem Jahr soll der Park(ing) Day in verschiedenen Schweizer Städten durchgeführt werden. Mehr Informationen gibt es im Verlauf des Sommers. Impressionen vergangener Events finden sich hier: parkingday.org



«Wo wäre ich ohne Auto? Ich hätte weniger Sorgen.»

umverkehR
Zukunft inkl.