



Nummer 105
April 2015

Umwelt Presse

Gute Nacht?

Im Tiefschlaf in die Bahnzukunft: Die Qualität im Schienenverkehr droht sanft zu entschlafen. Es braucht eine wache Politik mit klaren Forderungen.

Seiten 3-6

Schlaf, Kindlein, schlaf,

... aber wie lange noch im Schlafwagen? Womöglich ist das Verschwinden der Nachtzüge nur der nächstlogische in einer Reihe von Verlusten. Erst verstummte das einschläfernd-heimelige Tädam-Tädam, als in den 1980er Jahren für die ersten Hochgeschwindigkeitsstrecken die Schienen auf immer mehr Bahnabschnitten nahtlos zusammengeschweisst wurden. Dann wurde in den 1990er Jahren das Mobiltelefon zunehmend populär, was zu einer völlig neuartigen und keineswegs einschläfernden Geräuschkulisse führte, wenn auch zunächst nur in homöopathischen Dosen – doch wir alle kennen die überproportional potenzierte Störwirkung von inhaltslosen Telefongesprächen. Heute haben wir dank YouTube und Instant Messaging aller Formen ein Gepiepse und Gedröhne, dass für Normalsterbliche kaum noch an Schlaf zu denken ist. Und nun sollen noch die Nachtzüge abgeschafft werden, die letzte Bastion des Im-Zug-Schlafens?!

Ist das ein weiterer Auswuchs des allgemeinen Leistungsdrucks, des Immer-erreichbar-Seins (wer wagte da zu schlafen!), des Ich-nutze-meine-Zeit-optimal-auch-während-des-Pendelns?

Oder gar eine Sympathiebekundung gegenüber den Autofahrenden, die ja auch nicht schlafen dürfen am Steuer, obschon sie ihre Geräuschumgebung mehr oder weniger nach eigenem Gusto gestalten? Doch Obacht, selbstfahrende Autos sind keine Zukunftsmusik mehr! Die SBB müssen also auf der Hut sein, um den Zug nicht zu verpassen – denn was geschieht, wenn die Autofahrenden, die ja dann eher Autopassagiere sind, plötzlich schlafen können, und dies erst noch in Ruhe, ohne jeden störenden Pieps? Tja, daran hat wohl niemand gedacht, als entschieden wurde, die Nachtzüge einzustellen.

Hier endet das ganz persönliche Plädoyer eines überzeugten Tages-Zugfahrers für den Nachtzug. Viel Spass bei der Lektüre dieses umverkehRen,

Hanspeter Kunz
Vize-Präsident umverkehR



Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

Auflage 6600 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 (pk), Ueli Stückelberger, Andrea de Meuron, Urs Scheuss, Regina Michel (rm), Hanspeter Kunz (hpk) **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 2015

Das Ende der Klassengesellschaft?

In den Schweizer Zügen werden sich die 1. und die 2. Klasse immer ähnlicher. Es scheint, als wären sie bald nur noch durch die Preisdifferenz auseinanderzuhalten. Doch der Komfortunterschied dürfte in Zukunft wieder spürbarer werden. **Christian Harb**

Es ist Dienstagabend; ich lasse mich nach einem Einkaufsbummel auf einen leeren Sitz im Doppelstockwagen der Sihltalbahn fallen. Doch etwas irritiert mich: Die Rückenlehne fühlt sich ungewöhnlich schräg an, und der Abstand zum gegenüberliegenden Sitz ist auffallend gross. Bin ich im Erstklassenteil gelandet? Ich schaue mich um und realisiere, dass ich mich in einem von den SBB übernommenen S-Bahnwagen befinde, in dem die Mehrheit der Plätze ursprünglich für die 1. Klasse bestimmt war und den die Sihltalbahn kurzerhand in einen 2.-Klasse-Wagen umgewandelt hat. So oder so ist der Unterschied kaum auszumachen. Und offen gesagt konnte ich den Mehrkomfort ohnehin nur kurz geniessen, denn meine Fahrt dauerte lediglich vier Minuten!

Weniger Komfort für kurze Fahrzeiten

Die kurzen Fahrzeiten dienen denn auch als Begründung dafür, dass die SBB in Fahrzeugen des Regionalverkehrs bei der 1. Klasse eine engere 2+2-Bestuhlung wie in der 2. Klasse für zumutbar halten. Der Haken daran: Die neuen Doppelstockzüge, die ursprünglich für die Zürcher S-Bahn bestellt wurden, werden inzwischen auch als Interregio oder Regioexpress auf den Strecken Basel–Zürich Flughafen, Zürich–Chur oder Genf–Lausanne–Vevey eingesetzt. Auf diesen Strecken ist man über eine Stunde unterwegs – von kurzen Fahrzeiten kann also keine Rede mehr sein.

Bleibt die Frage, warum sich Erstklass-Reisende diese Komforteinbusse bei rund 70 Prozent höheren Fahrpreisen bieten lassen. Um überhaupt einen Sitzplatz zu bekommen, wäre eine mögliche Erklärung. Doch mit der steigenden Auslastung ist absehbar, dass auch dieses Privileg keineswegs langfristig gesichert ist.

Abkassieren dank abklassieren

Ein Blick in die Zukunft zeigt, dass die Rechnung für die SBB vielleicht doch

aufgeht. Die einfachste und günstigste Lösung, mehr Passagiere zu befördern, ohne längere Züge einsetzen zu müssen, besteht darin, die Sitzplätze der 2. Klasse zunehmend in Stehplatzzonen umzuwandeln. Damit wird über kurz oder lang auch die Klassengesellschaft wieder hergestellt – wenn auch auf einem wesentlich tieferen Komfortniveau!

Übrigens haben solche Abklassierungen bei den SBB durchaus Tradition. In den 1950er Jahren wurde das Angebot von drei auf zwei Klassen reduziert. Dabei wurde aber nicht etwa die 3. Klasse abgeschafft. Stattdessen wurde die 1. Klasse (die sogenannte Luxusklasse) gestrichen, und aus der vormaligen 2. die 1. Klasse, respektive aus der 3. die 2. Klasse!



Karikatur von Honoré Daumier aus dem 19. Jh.

Zugegeben: Früher war nicht alles besser

Rettet den Nachtzug!

In Deutschland steht das Verschwinden des Nachtzugs endlich auf der politischen Agenda. In der Schweiz tun SBB und UVEK so, als gäbe es keinen Handlungsbedarf. Darum haben umverkehR-Aktivistinnen und -Aktivisten Anfang Jahr mit einer Pyjama-Aktion am Hauptbahnhof Zürich auf das langsame Aussterben der Nachtzüge aufmerksam gemacht. Mit einer Petition fordert umverkehR Bundesrätin Doris Leuthard und SBB-CEO Andreas Meyer auf, den Nachtzug zu retten. [Philippe Koch](#)

Zugvögel stehen in der Schweiz zunehmend auf dem Abstellgleis. Während die ÖV-Verbindungen im Inland immer dichter werden, hat sich das Angebot für Reisen über Nacht ins europäische Ausland massiv verschlechtert.

In den letzten Jahren haben die SBB wichtige Nachtzugverbindungen nach Europa eingestellt oder zumindest nichts gegen die Einstellung unternommen: Bern–Brüssel (2003), Zürich–Rom (2009), Zürich–Barcelona (2012), Basel–Moskau (2013), Basel–Kopenhagen (2014). Mit einer Petition läutet umverkehR die Rettung des Nachtzugs ein.

Wer schon einmal mit dem Nachtzug gereist ist, kennt dessen Vorzüge: Auch mit viel Gepäck oder einem Velo kann das Reiseziel entspannt erreicht werden. Die Reise über Nacht spart zudem Zeit und Geld. Die Reisenden gelangen am nächsten Morgen am Zielort an und können den Tag ausgeschlafen geniessen.

Im «Hotel auf Schienen» reisend, spart man sich eine Hotelübernachtung und gewinnt einen vollen Urlaubstag.

Ein weiterer Vorteil der Nachtzugverbindungen besteht darin, dass sich lange Strecken ins Ausland ohne Umsteigen zurücklegen lassen – speziell für Familien mit Kindern ist dies sehr angenehm.

Glaubwürdige Klimapolitik?

Eine Befragung der Nachtzugpassagiere hat gezeigt, dass diese bei einem Wegfall der Verbindung nicht einfach auf den Tageszug ausweichen würden. Tatsächlich blieben nur 25 Prozent dem Zug treu. Die restlichen 75 Prozent wechselten auf das Flugzeug, Fernbusse oder würden auf die Reise verzichten.

Mit Blick auf die Klimapolitik des Bundes ist darum die Förderung der Nachtzugverbindungen ein Gebot der Stunde und nicht nur ein Nice-to-have. So verursacht etwa die Fahrt mit dem Zug von Zürich

nach Berlin, verglichen mit derselben Reiseroute per Flugzeug, nur ein Drittel des CO₂-Ausstosses, weniger als ein Zehntel der Stickoxid-Emissionen und verbraucht nicht einmal halb so viel Energie.

Nachtzug zu teuer?

In der «Sandwichposition» zwischen der wachsenden Zahl an Hochgeschwindigkeitsverbindungen (HGV) und dem Höhenflug der steuerlich begünstigten Billigfluglinien verlieren die Nachtzugverbindungen Marktanteile.

Dies hat aber vor allem damit zu tun, dass die tatsächlichen Kosten für die Reisenden nicht transparent sind. Zwar ist ein Flugticket oftmals günstiger als ein Bett in einem Nachtzug. Doch zur Flugreise kommen zusätzliche Kosten hinzu: die Anreise zum Flughafen, die Übernachtung vor Ort, der Verlust an produktiver Zeit durch die Reise tagsüber sowie die externen Kosten des Fluges. Addiert man



«Rettet den Nachtzug!»

Mit der Petition fordert umverkehr Bundesrätin Doris Leuthard und SBB-CEO Andreas Meyer auf, die sieben bestehenden Nachtzuglinien zu erhalten und die bereits gestrichenen Linien, namentlich die Verbindungen Zürich–Rom, Zürich–Barcelona, Basel–Moskau und Basel–Kopenhagen, wieder in Betrieb zu nehmen. Bundesrätin Doris Leuthard soll zudem eine Strategie für den internationalen Schienenpersonenverkehr ausarbeiten.

Die Petition kann online unterzeichnet werden: www.umverkehr.ch/de/petition-nachtzug

diese Kosten, so schneidet der Nachtzug meist besser ab.

Schlechte Argumente

Im Zuge dieser Entwicklung ist es den Bahnunternehmen, allen voran den SBB, gelungen, der Öffentlichkeit glaubhaft zu machen, es gebe keine Nachfrage nach Nachtzugverbindungen mehr. In diese Richtung hat sich beispielsweise SBB-Sprecher Christian Ginsig gegenüber dem Tages-Anzeiger anlässlich der umverkehr-Petition geäußert: Die Erfahrung habe gezeigt, dass die Akzeptanz bei den Kunden laufend abgenommen habe. Doch stimmt das? Weder die SBB noch die Deutsche Bahn (DB) liefern die nötigen Zahlen, um diese Behauptung stützen oder widerlegen zu können. Jedoch hat im Januar dieses Jahres Ulrich Homburg, Vorstand der DB Personenverkehr, an einer öffentlichen Anhörung im Bundestag festgehalten, dass die Nachfragesituation sta-

bil sei. Und weiter: «Wir wissen, die Nachfragezahlen sind gut, das ist unbestritten. Das ist übrigens einer der wenigen Punkte, wo es breite Einigkeit gibt.» Einigkeit? Bis zu den SBB oder bis zu Bundesrätin Doris Leuthard ist diese Einsicht anscheinend noch nicht vorgedrungen.

Demgegenüber hat die deutsche Regierung die Tragweite des Problems erkannt. In einem Schreiben bestätigt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), dass die Aufhebung von Nachtzugverbindungen nicht mit den klimapolitischen Zielen zu vereinbaren ist. Öffentliche Anhörungen im Bundestag haben das Thema ins Parlament und in die Medien gebracht. Es regt sich geballter Widerstand gegen die Deutsche Bahn, die die Nachtzüge aufs Abstellgleis lenken will.

Und die SBB?

In der Schweiz stösst diese Entwicklung bei den Entscheidungstragenden auf Desinteresse. Dabei erwartet der Bundesrat gemäss den strategischen Zielen für die SBB, dass «die SBB über die Division Personenverkehr im internationalen Personenverkehr ihre Marktstellung durch Kooperationen stärkt. Sie stellt so [...] gute Verbindungen zu wichtigen Wirtschaftszentren sicher.» Wie soll dies ohne Nachtzugverbindungen gehen?

Trotz Widerstand ist zu erwarten, dass die DB weitere Nachtzugverbindungen streicht, und zwar unabhängig davon, wie profitabel die Strecken sind. Denn das Nachtzugeschäft passt nicht zur angestrebten Ertragssteigerung auf den Hochgeschwindigkeitsverbindungen. Und darum geht es, so scheint es zumindest, gegenwärtig im europäischen Schienenpersonenverkehr – zulasten von langsameren und günstigeren Verbindungen am Tag und in der Nacht. Es ist Zeit, dass sich das ändert. Unterschreiben darum auch Sie unsere Petition.



en der Nachtzüge aufmerksam

Grenzüberschreitende Herausforderung

Der Direktor des VöV (Verband öffentlicher Verkehr), Ueli Stückelberger, sorgt sich um die Zukunft des internationalen Schienenpersonenverkehrs und zeigt mögliche Massnahmen auf. Denn gute internationale Bahnverbindungen sind sowohl für Geschäftsreisende als auch für den Tourismus unverzichtbar. *Ueli Stückelberger*

Mit der klaren Annahme der FABI-Vorlage im Jahr 2014 (62 Prozent Ja-Stimmen) haben die Stimmberechtigten in der Schweiz ein klares Zeichen für einen starken öffentlichen Verkehr gesetzt. Die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Fernverkehrs ist nun langfristig gesichert, und das Angebot kann schrittweise erweitert werden. Viel schwieriger ist es, den internationalen Personenverkehr langfristig zu planen. Zwar wurden mit der Vorlage betreffend Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecken (HGV-Anschluss-Gesetz) punktuelle Ausbaumassnahmen in der Schweiz und im benachbarten Ausland beschlossen. Wie das Verkehrsangebot auf internationalen Linien aussehen soll, ist darin aber nicht geregelt. Heute legt dies auf Schweizer Seite die SBB mit den Transportunternehmen der Nachbarländer fest. Das führt zu einer starken Abhängigkeit vom Willen ausländischer Transportunternehmen – und der ist oft kleiner als derjenige der Schweiz.

Sinkendes Angebot

Nicht zuletzt darum besteht beim internationalen Schienenpersonenverkehr ein teilweise lückenhaftes Angebot. Zudem ist offensichtlich, dass Qualität und Anzahl der Direktverbindungen abnehmen

(Ausnahme: ICE und TGV; hier funktioniert die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn und Lyria). So sind zum Beispiel viele Direktverbindungen nach Italien und Brüssel gestrichen worden, darunter auch beliebte Nachtzüge.

Für die Schweizer Wohnbevölkerung ist ein guter grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr wichtig, sowohl für den geschäftlichen wie auch für den Freizeit- und Urlaubsverkehr – nicht zuletzt, weil in der Schweiz ein hoher Anteil der städtischen Haushalte über kein eigenes Auto verfügt. Geschätzt und entsprechend rege genutzt werden gute Angebote, etwa Direktzüge, wie sie heute Lyria mit den TGV-Verbindungen nach Paris anbietet, oder die direkten ICE von Zürich/Interlaken nach Basel–Frankfurt–Hamburg/Berlin. Die touristische Bedeutung solcher attraktiver internationaler Verbindungen ist nicht zu unterschätzen.

Billigfliegerei

Im internationalen Personenverkehr machen der Bahn vor allem zwei Konkurrenten zu schaffen. Wegen der Billigflugangebote sind den Bahnunternehmen grosse Kundensegmente weggebrochen. Denn mit den aktuellen Flugpreisen können die Bahnen (leider) nur auf Paradedrecken mithalten.

Eine europäische bzw. internationale Kerosinsteuer würde die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen verbessern.

Fernbusse

Auch Fernbusse konkurrenzieren den internationalen Bahnverkehr immer stärker. Der VöV steht dieser Entwicklung sehr kritisch gegenüber. Denn eine umfassende Liberalisierung des Busverkehrs würde das Gesamtsystem des Schweizer ÖVs gefährden. Die Schwierigkeit liegt darin, dass der ÖV eine flächendeckende Erschliessung in hohem Takt garantieren soll. Dagegen kann ein Busanbieter, der die profitabelsten Destinationen herauspickt und nur dann fährt, wenn die Nachfrage am höchsten ist, natürlich Billigpreise offerieren, mit denen der ÖV nicht mithalten kann. Es darf nicht sein, dass zwischen Zürich und Milano Fernbusse verkehren, wenn bald der Gotthard-Basistunnel eröffnet wird!

Die Herausforderungen im internationalen Schienenpersonenverkehr sind gross. Ich wünsche mir, dass die Rahmenbedingungen für die Bahnen durch erhöhte Flugpreise und restriktive Zulassung von Fernbussen wieder gerechter werden. Nur so wird es gelingen, den internationalen Schienenpersonenverkehr langfristig auf einem hohen Niveau zu halten.



Bild: Hoff1980, Wikimedia Commons

Biel und Thun – willkommen im Club!

Seit dem Dezember letzten Jahres haben auch Thun und Biel das verkehrspolitische Steuer herumergerissen und sind nun auf dem Kurs der Städte-Initiativen. Das gilt sowohl für den politischen Erfolg als auch für die Herausforderung, die nun ansteht: die Umsetzung. [Urs Scheuss \(Biel\)](#), [Andrea de Meuron \(Thun\)](#)

Die breite Allianz der Bieler Städte-Initiative konnte am vergangenen 18. Dezember einen durchschlagenden Erfolg feiern. Nicht nur hat das Bieler Stadtparlament die Initiative mit überwältigendem Mehr angenommen. Es hat auch gleich das von der Initiative verlangte Reglement beschlossen. Dieses trat noch am selben Tag in Kraft, weil das Referendum ausgeschlossen ist.

Durchschlagender Erfolg in Biel

Wir haben viel erreicht: Der Grundsatz, dass Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr Priorität haben, ist rechtlich und politisch verankert. Oder, wie es ein Sprecher im Stadtparlament ausdrückte: Gewonnen haben die Fussgängerinnen, die Velofahrer und der ÖV! Weiter müssen die Netzlücken beim Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr geschlossen werden, und die bereits heute vorhandenen Bestrebungen für Massnahmen zur Sensibilisierung der Bevölkerung und der Initiierung von Projekten zur Förderung der nachhaltigen Mobilität sind rechtlich verankert. Für die Stadtverwaltung wird neu ein Mobilitätsmanagement vorgeschrieben, und die bestehende Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist ebenfalls reglementarisch abgesichert

und kann nicht mehr mit einem einfachen Budgetbeschluss gestrichen werden. Besonders wichtig ist nun, dass regelmässig über getroffene und geplante Massnahmen sowie die Zielerreichung Bericht erstattet werden muss. Das hilft der Städteinitiative-Allianz, damit die Umsetzung nicht in der Schublade verschwindet.

Stau, zu wenig Veloabstellplätze, verkehrsbelastete Quartiere – die Verkehrsprobleme scheinen überall vergleichbar, trotzdem könnten die Verantwortlichen nicht unterschiedlicher damit umgehen. Anders als die Bieler Kollegen wählte nämlich die Thuner Exekutive einen mut- und kraftlosen Weg, was die im Herbst 2013 eingereichte Städte-Initiative anbelangt.

Der Gemeinderat benötigte über ein Jahr, um dem Stadtrat am 12.12.2014 die Initiative ohne Gegenvorschlag vorzulegen. Dies, nachdem er einen solchen in Aussicht gestellt und hierfür auch eine Fristverlängerung beantragt hatte.

Die Befürchtung des Komitees war gross, dass die Städte-Initiative im bürgerlich dominierten Stadtrat keine Mehrheit finden würde. Denn KMU- und Geschäftsverbandvertreter sowie bürgerliche Stadträte haben die Initiative im

Vorfeld als gefährlich und überflüssig bezeichnet.

Knappes Ja in Thun

Umso grösser war die Freude auf unserer Seite und die Überraschung bei den Gegnern, als das Parlament mit nur einer Stimme Differenz zugunsten der Initiative entschied. Ein historischer Moment für die Thuner Verkehrspolitik! Es zeigte sich, dass dank der überparteilichen Zusammenarbeit und einer sachlichen Auseinandersetzung mit dem Thema auch einige bürgerliche Stadträtinnen und -räte überzeugt werden konnten.

Das Etappenziel ist erreicht. Die Stadt hat nun den verbindlichen Auftrag, ein Reglement zu erarbeiten, das quantitative und terminierte Ziele sowie ein Controlling vorgibt. Dass in Thun zwischenzeitlich Wahlen stattfanden und das Parlament ein wenig «urbaner» wurde, dürfte dem Anliegen einer menschen- und umweltfreundlichen Verkehrspolitik entgegenkommen.

Urs Scheuss von den Grünen Biel und der Regionalgruppe Biel des VCS hat die Städte-Initiative in Biel koordiniert.

Andrea de Meuron ist Co-Präsidentin des Vereins Städte-Initiative Thun, Grossrätin und Stadträtin (Grüne).



Pressekonferenz anlässlich der Lancierung in Thun und Event zum Sammelstart in Biel

It's the Schneepflug, stupid!

pk Wie viele Leitbilder, Masterpläne, Strategien müssen noch entwickelt werden, bis der Fuss- und Veloverkehr den Platz erhält, der ihm zusteht? Unendlich viele. Warum? Weil sich das Problem nicht mit Ideen, Vorschriften und einer Brise politischen Willens lösen lässt. Denn ein Schneepflug lässt sich von der Politik nicht beeindruckt! Absichtserklärungen, Studien und Verkehrspläne macht er mit der ihm eigenen normativen Kraft des Faktischen platt. Ein breiteres Trottoir entlang einer Ortsdurchfahrt? Tolle Idee für alle Beteiligten, ausser eben für den Schneepflug. Denn der braucht mindestens 3,80 Meter ebene Strassenfläche, sonst ... , ja, sonst muss er zwangsstillgelegt werden. Und das lässt sich ein wahrer Schneepflug nicht gefallen! Erst, wenn er rausfahren und seiner Berufung, die Strassen vom Schnee zu befreien, nachkommen kann, dürfen die Autofahrenden aufatmen. Bloss für Fussgängerinnen und Velofahrer wird dadurch alles noch viel schlimmer. Nicht nur müssen sie sich durch den zusätzlichen Schnee kämpfen, den der Schneepflug auf ihre Wege gespuckt hat. Ihnen wird zudem mit aller Deutlichkeit vor Augen geführt, dass er nicht ihr Freund und Helfer ist. Auch etwas anderes zeigt der Schneepflug unmissverständlich auf: nämlich, wie wenig Platz die Autos eigentlich brauchten (siehe Bild). Wir sollten also endlich die Gottgleichheit des Schneepflugs akzeptieren, ihm huldigen und ihm die Opfer darbringen, die er verlangt. Aber den ganzen Rest, den er dem Schnee überlässt, den vermachen wir den Velos, den Fussgängern und den Kinderwagen.



Bild: Joe Linton (Twitter)



Bild: Marni Brewster (Twitter)





Verkehr à la Schleimpilz

rm Mit dem Ig-Nobelpreis für absurde Forschungsergebnisse werden kuriose Arbeiten honoriert, die einen erst zum Lachen und dann zum Nachdenken bringen. Schon zweifach ausgezeichnet wurden japanische Wissenschaftler um Atsushi Tero, und zwar im Bereich Verkehrsplanung. Sie experimentierten mit gelben Schleimpilzen und zeigten, dass *Physarum polycephalum* innert kürzester Zeit schafft, was Ingenieure mit grossem Aufwand oft vergeblich versuchen: Er baut effiziente und optimal an die Umwelt angepasste Verkehrssysteme. Mit Haferflocken bildeten die Forscher die Lage japanischer Ortschaften im Grossraum Tokio nach. Um sich mit Nahrung zu versorgen, breitete sich der Schleimpilz von der Haferflocke Tokio City in alle Richtungen aus, bis auch die letzte Agglomerationshaferflocke optimal vernetzt war. Dazu bildete er ein Geflecht, das dem Tokioter Bahnnetz gar nicht mal so unähnlich war. Das Erstaunliche ist, dass der Schleimpilz dies schafft, ohne Modellrechnungen anzustellen oder sich auf unsichere Wachstumsprognosen abzustützen. Unabhängig von Parteiprogrammen und ohne ideologische Scheuklappen sucht er nach der optimalen Lösung – das ist sein Geheimnis.

Bewegbar Obstakel

hpk Bewegbares Hindernis – oder: Ein Verkehrsschild bringt es auf den Punkt. Oder vielmehr stellt es die richtigen Fragen: Wer ist hier bewegbar, das Auto oder der Poller? Und wer ist das Hindernis, der Poller oder das Auto?

Bevor wir uns alle darüber den Kopf zerbrechen, schicke ich die Antwort gleich voraus: Alle vier Varianten sind richtig! Darum auch das Ausrufezeichen. Natürlich ist das Ansichtssache. Durch die Windschutzscheibe betrachtet, scheint das böse Obstakel eindeutig identifizierbar, zumal es nicht selten im dümmsten Augenblick unerwartet und heimtückisch aus den Untiefen des Asphalts hervorbricht und der Bewegbarkeit des Autos ein abruptes Ende bereitet. Derart aufgebockt, ist das seiner Natur nach bewegbare Automobil selbst nur mehr ein Hindernis.

Wir, aus umverkehRter Optik, brauchen nicht erst die subversive Inspiration eines Pollers, um im Automobil ein Hindernis ausmachen zu können – im Gegenteil. Mit bedrückender Regelmässigkeit sehen wir uns mit derart rücksichts- oder umsichtslos Fahrenden konfrontiert, dass es uns nicht schwerfällt, uns von der augenscheinlichen Bewegbarkeit nicht täuschen zu lassen und die fatale Essenz des Autos, nämlich die einschränkende Wirkung seiner Mobilität auf die unsere, mühelos zu erkennen.

Und die Moral von der Geschicht': Die Mobilität der einen ist das Hindernis der anderen, und umgekehRt. Das schleckt auch ein Schleimpilz nicht weg.



Bild: Fabian Jeker

Hefe im verkehrspolitischen Teig

Vor ziemlich genau 15 Jahren haben die Stimmberechtigten die Verkehrshalberungs-Initiative von umverkehR deutlich abgelehnt. Christa Markwalder und Beat Ringger haben sich damals bei der Unterschriftensammlung und Abstimmungskampagne für die umverkehR-Vision einer Verkehrsreduktion eingesetzt. Wie denken sie heute über Sinn und Unsinn von politischen Visionen? Und welche verkehrspolitischen Weichen gilt es heute und in Zukunft zu stellen? *Interview: Philippe Koch*

Philippe Koch: Wir verstehen uns als visionäre Umweltorganisation. Mit Visionen wollen wir das Denken und Handeln in der Gegenwart verändern. Gleichzeitig erleiden Visionen immer wieder Schiffbruch im politischen Alltag der Schweiz. Was ist der Sinn oder Unsinn von politischen Visionen?

Beat Ringger: Die Frage muss anders gestellt werden: Was zerstören wir mit einer aktuellen gesellschaftlichen Praxis, die mit der Natur und Lebensräumen nicht sorgfältig umgeht? Denn das ist die reale Utopie, die wir nicht aufrechterhalten können und wollen. Darum finde ich es auch falsch, die Verkehrshalberung als Vision zu bezeichnen, die wir ohnehin nie ganz erreichen werden. Denn die Verkehrshalberung ist das weitaus realistischere Programm für die Zukunft als die Realität, mit der wir hier und jetzt konfrontiert sind und die uns ins Gesicht schlägt – zum Beispiel in Form des Klimawandels. Das Prob-

lem ist also nicht, dass wir einer idealistischen Utopie nachrennen, sondern dass unsere Gegner, die an der fatalen Utopie grenzenloser Automobilität festhalten, noch zu stark sind.

Christa Markwalder: Visionen sind enorm wichtig für mein politisches Engagement. Die Verkehrshalberungs-Initiative hat mitgeholfen, meine politische Neugier zu wecken, indem ich nach der Matur Unterschriften gesammelt habe und fünf Jahre später im Abstimmungskampf sehr aktiv war. Aber Visionen werden in den politischen Debatten immer wieder herausgefordert und geprüft.

PK: Wie geht ihr denn damit um, wenn eure Visionen vom realpolitischen Alltag aufgegeben werden?

CM: Wichtig ist, dass man sich immer wieder bewusst macht, dass man nicht von seinen eigenen Werten und Idealen auf andere schliessen kann. Nur weil ich zum Beispiel keinen Führerschein habe, heisst das noch lange nicht, dass ich von anderen verlangen kann, ebenfalls auf das Autofahren zu verzichten. Mein Ansatz war immer konstruktiv: Ich orientiere mich nicht an einem Weg, der verbaut werden kann, sondern an demjenigen, der Möglichkeiten für Verbesserungen verspricht. Und auch wenn sich die öffentliche Meinung ändert, darf man sich davon nicht in seinen Überzeugungen verunsichern lassen.

BR: Stellen wir uns die Welt in hundert Jahren vor: Es ist klar, dass sich einiges verändern wird. Es wird zudem Sprünge und Brüche geben, die neue Möglichkeiten eröffnen. Nehmen wir als Beispiel die Wahl in Griechenland: Plötzlich gelangen Handlungsoptionen wieder auf den Tisch, die noch vor der

Wahl undenkbar waren. Ich möchte einen Beitrag dazu leisten, dass bei kommenden Brüchen positive Handlungsoptionen verfügbar sind: in Form von Ideen und Konzepten, und in Form von vernetzten Menschen, die hinter diesen Ideen und Konzepten stehen.

CM: Immerhin wurde der ÖV in den letzten 15 Jahren systematisch und sinnvoll ausgebaut. Damit wurde eines der Ziele der Verkehrshalberung – ein attraktiverer ÖV – durchaus erreicht.

PK: Das bringt uns zu einem anderen realpolitischen Dilemma: In den letzten fünfzehn Jahren wurde sowohl das Strassennetz als auch der ÖV stark ausgebaut. Und natürlich kann man – realpolitisch – nicht gegen einen Ausbau des ÖV sein, solange auch die Strassen ausgebaut werden. Aber ist dies wirklich sinnvoll, wenn eigentlich Verkehrsreduktion das Ziel ist?

CM: FABI wurde in der Volksabstimmung mit grosser Mehrheit angenommen, was beweist, dass die Bevölkerung gute öffentliche Verkehrsnetze will. Aber es werden immer wieder auch sinnvolle ÖV-Projekte abgelehnt, wie zum Beispiel letzten Herbst das Tram Region Bern. Auf eidgenössischer Ebene sind wir nun mit der Milchkuh-Initiative konfrontiert, mit der die Autoverbände eine Zweckbindung aller Mittel aus dem Strassenverkehr fordern. Dann gab es auch noch die Autobahnvignetten-Abstimmung, die gezeigt hat, dass die Autofahrer und Autofahrerinnen nicht bereit sind, einen vernünftigen Mehrbeitrag an die Verkehrsfinanzierung zu leisten. Natürlich hat bei vielen Stimmenden auch die Befürchtung zu einem Nein beigetragen, dass mit den zusätzlichen Mitteln einfach noch mehr Strassen gebaut werden. Viele Ver-



Christa Markwalder unterwegs für die Verkehrshalberung

kehrsdiskussionen verlaufen teilweise ziemlich irrational. Und trotz alledem ist das politische Resultat dieser irrationalen Debatten nicht allzu schlecht.

BR: Es kann natürlich nicht sein, dass alle Verkehrssysteme laufend ausgebaut werden. Das ist sicher der falsche Weg. Und dies ist auch mein Wunsch an umverkehR: den Faden wieder aufzunehmen gegen diese reale negative Vision. Die Städte-Initiativen haben leider gezeigt, dass «bescheidene» Forderungen vielleicht an der Urne Erfolg haben, aber letztlich dann doch nicht umgesetzt werden. Man ist also auch mit sogenannten realpolitischen Forderungen Machtverhältnissen ausgesetzt, die man nicht so ohne Weiteres ändern kann. Nicht immer, aber manchmal ist es so, dass man mit auf den ersten Blick utopischen Forderungen mehr bewegen kann als mit vermeintlich angepassten, pragmatischen.

Dabei muss man in der Verkehrspolitik den Mut haben, Strassen zurückzubauen. Massnahmen, die nur das individuelle Verkehrsverhalten adressieren, bringen keine Verkehrswende. Zum Beispiel haben in der Schweiz in den 1990er Jahren Hunderttausende ihre Mobilität umgestellt und weitgehend aufs Auto verzichtet. Der Effekt war aber nicht messbar. Weil es auf den Strassen wieder mehr Platz hatte, sind die verbleibenden Autofahrenden ganz einfach mehr Auto gefahren. Ohne zeitliche oder örtliche Beschränkungen der Verkehrsflächen wird es keine Verkehrswende geben. Warum also nicht die autofreie Stadt fordern?

CM: Aus meiner Sicht hat das Auto als Statussymbol und Lifestyle-Objekt in den letzten Jahren stetig an Attraktivität verloren. Viele Automobilistinnen und Automobilisten setzen vermehrt auf

Technologie und Umwelt statt allein auf PS und Design. Ich glaube, in dieser Richtung wird es in Zukunft noch viele Veränderungen geben, die hinsichtlich ihrer Systemwirkung noch nicht abzusehen sind. Auch die Digitalisierung wird zu vielen Mobilitätsinnovationen führen, die tatsächlich die bestehenden Verhältnisse grundlegend verändern können.

PK: Was sind eure aktuellen verkehrspolitischen Visionen?

CM: Meine Vision ist, dass unsere Mobilität viel effizienter wird. Einerseits erlaubt uns die Digitalisierung, dass zum Beispiel Pendlerautos besser ausgelastet werden können. Auch die Züge sind nur in den Stosszeiten (über)voll. Wenn wir mehr Flexibilität in die Präsenzzeiten am Arbeitsplatz bringen, entlastet das sowohl Schiene wie Strasse. Kreativität ausserhalb der klassischen Verkehrspolitik ist gefragt!

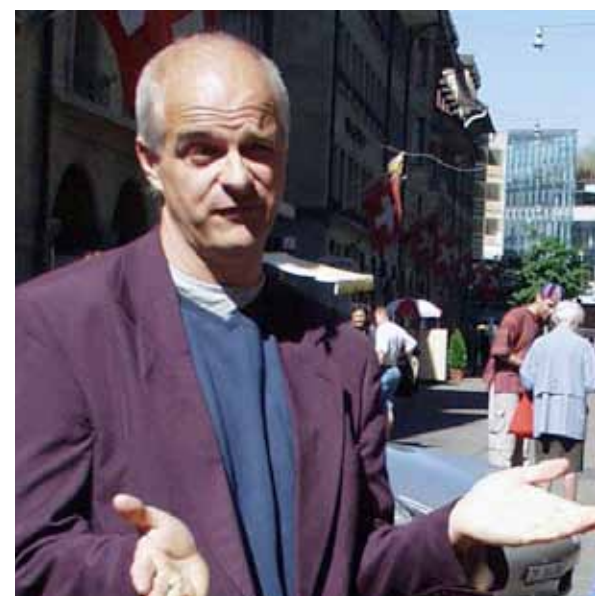
BR: Meine Vision ist immer noch die Verkehrshalbierung. Die Probleme sind ja auch immer noch dieselben wie vor 15 Jahren. Die Frage ist aber: Wie bringen wir diese Idee wieder in die gesellschaftliche Diskussion?

PK: Wäre denn eine neue Initiative sinnvoll?

CM: Natürlich kann man mit einer Initiative immer die politischen Auseinandersetzungen beeinflussen. Die letzten Jahre haben dies eindrücklich gezeigt, wenn auch nicht so, wie ich mir das gewünscht hätte. Viele Initiativen sprechen gegenwärtig vor allem Wutbürgerinnen und -bürger an und sind selten konstruktiv, sondern heizen ein populistisches Klima im Land an. Zudem können Initiativen auch kontraproduktiv

sein, wenn sie an der Urne sang- und klanglos durchfallen. Deshalb sollten Initiativen nicht zu leichtfertig ergriffen werden.

BR: Vielleicht. Nach 15 Jahren kann man das Thema aber wieder aufnehmen. Gerade umverkehR hat gezeigt, dass man mit Initiativen Staub aufwirbeln und für Bewegung sorgen kann. Andere Verkehrsorganisationen sind ja ziemlich etabliert und auch träge geworden. umverkehR ist immer noch die Hefe im verkehrspolitischen Teig. Vielleicht geht es aber zuerst nicht um die Frage nach einer Initiative, sondern um einen Suchprozess: Können wir Bilder erzeugen, die zünden, und mit Leuten über den engen verkehrspolitischen Kuchen in Diskussion kommen. Nochmals der spontane Gedanke: Vielleicht wäre die Forderung nach autofreien Städten eine gute Sache – auch als eine Antwort auf die Nichtumsetzung der Städteinitiativen.



Beat Ringger argumentiert für die Verkehrsverdoppelung (Espresso-Aktion)



«Rettet den Nachtzug!»
 Die Petition kann online
 unterzeichnet werden:
[www.umverkehr.ch/de/
 petition-nachtzug](http://www.umverkehr.ch/de/petition-nachtzug)

Fokus

Veloinitiative

Das Velo ist in vielerlei Hinsicht die Lösung für Verkehrsprobleme in den Städten, aber auch für Pendlerströme zwischen Städten und Agglomerationen. Es ist umweltfreundlich, platzsparend, leise und gesund. Trotzdem geht der Veloverkehr bei der Projektplanung und Umsetzung oft unter. Um dies zu verhindern, will die Veloinitiative das Velofahren in der Bundesverfassung ebenso verankern wie das Wandern und das Zufussgehen. Der Bund soll Grundsätze für sichere Veloverkehrsnetze festlegen, deren Umsetzung in den Kantonen fördern und koordinieren und den Städten und Agglomerationen bei der Bewältigung ihrer Verkehrsprobleme zur Seite stehen. Denn im internationalen Vergleich ist keine Schweizer Stadt eine richtige Velostadt, was uns zu denken geben sollte. Unterschreiben Sie bitte, der Unterschriftenbogen liegt bei.

Agenda

Mi, 25. März 2015, 19.45 **umverkehRt & abgefahren** **Suche PARK, biete PLATZ!**

Wie wenig Strassen verträgt die Stadt? Peter de Haan (Gruppenleiter Energiepolitik und Mobilität Ernst Basler + Partner), Christa Markwalder (FDP-Nationalrätin) und Fritz Kobi (Experte für Verkehrs- und Strassenplanung) sprechen über den Platzverbrauch verschiedener Verkehrsträger und über Visionen im städtischen Strassenraum. Aline Trede (Nationalrätin Grüne und Co-Präsidentin von umverkehR) moderiert das Gespräch, das anschliessend an die umverkehR-GV (siehe unten) stattfindet. Der Anlass ist öffentlich. Danach lädt umverkehR zum Apéro.

Mi, 25. März 2015, 18.15–19.15 **umverkehR-GV**

Die diesjährige umverkehR-GV findet im Hodlersaal des Alpinen Museums Bern (Helvetiaplatz 4) statt. Gemeinsam mit den Mitgliedern blicken wir auf das Jahr 2014 zurück und stellen unser Programm für 2015 vor.

umverkehR
Zukunft inkl.