



# Unerkennbar

Nummer 110  
Mai 2016

## Der Verkehr steht kopf

Mehr Geld für den Strassenbau, mehr Freizeitverkehr, weniger Nachtzüge, und umverkehR nimmt am Automobilsalon teil. Sind wir von allen guten Geistern verlassen? *Seiten 3-7, 11*

# Flexibilität

Beweglich soll man sein, geistig und körperlich. Also ist Stretching angesagt. Um das geistige Stretching muss ich mir meist keine grossen Gedanken machen. Zum Beispiel: Dass die Autolobby aufbegehrt, ist ja nichts Neues, aber dass man puren Egoismus als «faire Verkehrsfinanzierung» bezeichnet (siehe nebenan), zwingt mein Gerechtigkeitsempfinden zur Kapitulation. Dass man das Gefühl hat, Nachtzüge klimaneutral abschaffen zu können (Seite 6), weil die resultierende Zunahme der Flugreisen in der Klimabilanz nicht berücksichtigt wird, verursacht in meinen Logikschaltkreisen Kurzschlüsse. Dass der Freizeitverkehr immer noch zunimmt, ist ja das eine. Dass aber vor allem die im Arbeitsverkehr vorbildlichen Stadtbewohner in der Freizeit sündigen (Seite 4), versetzt meiner Hoffnung, dass da doch eine kleines Umdenken in Sachen Mobilität stattgefunden hat, einen argen Dämpfer. Sind wir wirklich nur Egoistinnen und Egoisten, die ohne Rücksicht auf Verluste das uns vermeintlich zustehende Vergnügen einfordern?

Ist die Welt verkehrt, oder bin ich es? Um dies zu testen, habe ich auf [femininleben.ch](http://femininleben.ch) eine Reihe von Online-Fragebögen ausgefüllt. Nicht nur habe ich den falschen Beruf gewählt (ich hätte Ethik studieren sollen), auch meine Beziehung ist zwar nicht chancenlos, aber schwierig, und für Kinder bin ich noch nicht bereit (dieser Tipp kommt leider zu spät). Aber was mich wirklich aus dem Gleichgewicht bringt, ist, dass mein Traumauto offenbar ein SUV ist. Wenn ich das früher gewusst hätte, dann wäre ich mit an den Autosalon gegangen (Seite 11). Vielleicht hätte ich dort Leidensgenossen getroffen und hätte eine Selbsthilfegruppe gründen können. Vielleicht nächstes Jahr.

Bis dann kümmere ich mich ausschliesslich um meine körperliche Flexibilität. Das ist gesünder. Vergnügen bereitet es auch, wie hoffentlich (und trotzdem) auch dieses umverkehRen. Viel Spass!

Hanspeter Kunz  
Vize-Präsident umverkehR



## Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

**Auflage** 5000 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach 8214, 8036 Zürich, Postkonto: 80-67097-2, Tel: 044 242 72 76, E-Mail: [info@umverkehr.ch](mailto:info@umverkehr.ch), [www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch) **Newsletter** Anmelden auf [www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch) **Redaktion** Kerngruppe umverkehR, Hanspeter Kunz **Beiträge** Bernhard Piller, Andrea von Maltitz, Daniel Costantino, Remco Giovanoli, Aline Trede (at), Hanspeter Kunz (hpk), Christian Harb, Thibault Schneeberger **Grafisches Konzept** typisch.ch **Layout** Hanspeter Kunz **Korrektorat** Birgit Roth **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint FSC-Recyclingpapier mit FSC-Frischfaseranteil **Titelbild:** [motortorque.org](http://motortorque.org) (Künstler: Alex Chinneck) **Abonnementspreise** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr **Nächste Ausgabe** September 2016



# Bitte nicht füttern!

Am 5. Juni 2016 stimmen wir über die unsinnige und unfaire Verkehrsfinanzierungs-Initiative der Auto- und Strassenbaulobby ab. Diese möchte 1,5 Milliarden Franken mehr in den Strassenbau stecken. Dies ist weder nachhaltig noch zukunftsweisend. Darum engagiert sich umverkehR für ein klares NEIN zu dieser Initiative.

Bernhard Piller

Nicht nur, dass diese Initiative jeglicher finanzpolitischen Vernunft widerspricht, sie steht auch dem Grundprinzip unseres Steuersystems entgegen. Satt 1,5 Milliarden Franken würden bei Annahme der Initiative in der allgemeinen Bundeskasse fehlen. Leidtragende wären in erster Linie in den Bereichen Bildung und Forschung, öffentlicher Verkehr, Landwirtschaft und Entwicklungszusammenarbeit und bei den Kantonen zu finden. Verkehrspolitisch stellt die Forderung der Verkehrsfinanzierungs-Initiative einen Anachronismus per se dar. Die Forderung nach noch mehr Geld für noch mehr schnelle, sechsspurige Autobahnen quer durchs Land entspringt einem Denken der 1950er- und 1960er-Jahre.

## Nein zu noch mehr Autos

Die Zahl der Motorfahrzeuge (Personenwagen, Lastwagen und Motorräder) nimmt in der Schweiz Jahr für Jahr zu, und es werden immer mehr Wege und längere Distanzen damit zurückgelegt. Diese fortschreitende Automobilisierung zersiedelt das Land. Bereits heute wird rund ein Drittel der schweizerischen Siedlungsfläche von der Verkehrsinfrastruktur bean-

sprucht. 88 Prozent dieser Verkehrsflächen und damit 107 Quadratmeter pro Einwohner entfallen auf Strassen inklusive Autobahnen. Das ist mehr als doppelt so viel wie die durchschnittliche Wohnfläche pro Einwohner (45 Quadratmeter pro Person im Jahr 2014)! Innerhalb des letzten Vierteljahrhunderts haben die Verkehrsflächen um 16 Prozent respektive 121 Quadratkilometer zugenommen. Dieses Wachstum der Verkehrsflächen ist praktisch ausschliesslich dem Ausbau des Autobahnnetzes geschuldet. Im Vergleich dazu blieb die Fläche der Bahnareale beinahe unverändert.

Ausserdem läuft die Initiative den schweizerischen Klimazielen komplett zuwider. Zu deren Erreichung wie auch für weniger Luftverschmutzung und Lärm und somit für eine bessere Gesundheit braucht es eine Veränderung des Modalsplits, das heisst, der Anteil des motorisierten Individualverkehrs muss in den kommenden Jahren deutlich gesenkt werden.

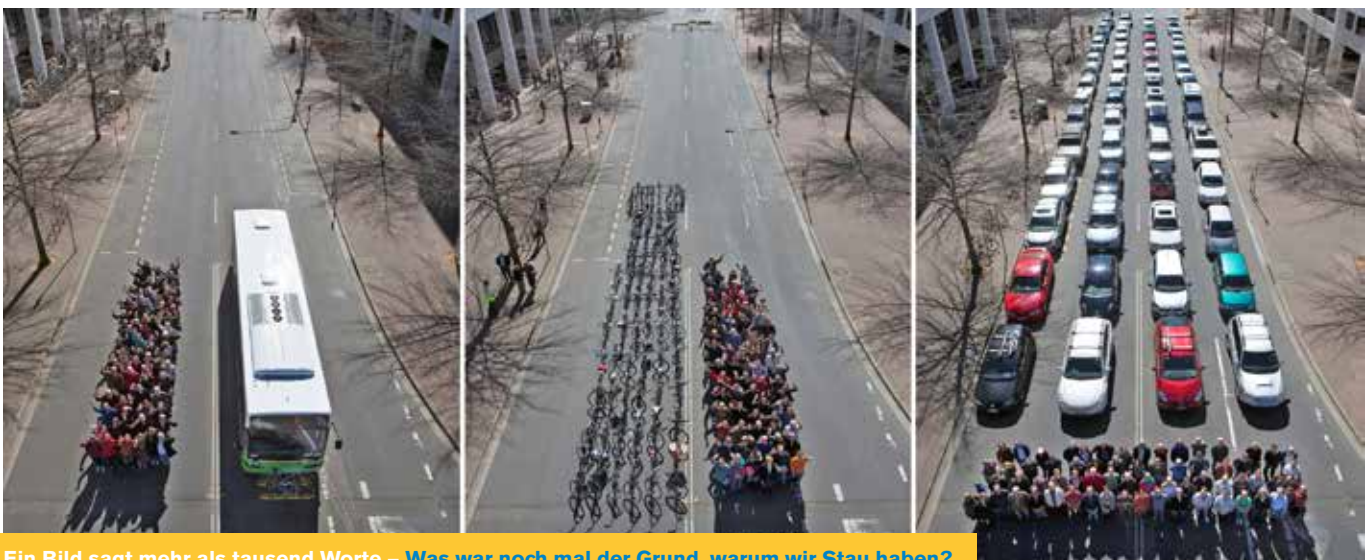
## Die Therapie

Eine wirksame Therapie muss dort ansetzen, wo die Ursachen liegen – in den Strukturen. Sprich, es braucht eine Ursa-

chen- und keine Symptombekämpfung. Nach wie vor herrscht jedoch die Meinung vor, dass Engstellen im Infrastruktursystem durch bauliche Massnahmen zu beseitigen seien. Das gilt für Strassen wie auch für die Schieneninfrastruktur und den Luftverkehr gleichermaßen. Es ist aber eine Binsenwahrheit, dass der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur Mehrverkehr generiert. Solche Massnahmen sind also reine Symptombekämpfung.

## Mehr Strassen – mehr Verkehr

Wir haben dies beim Autobahnbau in der Schweiz schon oft gesehen: gestern Stau am Baregg, heute am Gubrist und morgen? Der Ausbau an einem Ort generiert nur den nächsten Engpass woanders. Die Folgen der Engpassbeseitigung sind also: mehr Autos – mehr Stau – mehr Strassen – und wieder von vorne ... Also: Auf keinen Fall neue Strassen bauen, somit kein Geld für zusätzlichen Strassenbau zur Verfügung stellen und darum am 5. Juni zur Urne gehen und Nein bei dieser rückwärtsgewandten Initiative stimmen. Beachten Sie auch die Postkarte «Bitte nicht füttern», die diesem umverkehRen beiliegt.



Ein Bild sagt mehr als tausend Worte – Was war noch mal der Grund, warum wir Stau haben?

Bild: [www.cyclingpromotion.com.au](http://www.cyclingpromotion.com.au)

# Raus aus der Stadt?

In Städten sinken die im Alltagsverkehr zurückgelegten Kilometer im Vergleich zum Umland. Doch führt die (zu) dichte Stadt zur Stadtflucht am Wochenende? Interview mit Sébastien Munafò, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Laboratorium für Stadtsoziologie der ETH Lausanne. Interview: Andrea von Maltitz

*Herr Munafò, die Stadtplanerinnen und Stadtplaner fordern seit Langem die verdichtete Stadt. Welche Vorteile weist eine solche Stadt auf?*

Die verdichtete Stadt ist eine Stadt der kurzen Wege im Alltag. Um den Arbeits-, den Studien-, den Einkaufsort zu erreichen, muss man nur wenige Kilometer fahren oder gehen, da sich alles in der Nähe befindet. Zudem ist der öffentliche Verkehr meistens gut ausgebaut, und die Orte mit starkem Publikumsverkehr können zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden. Die Grafiken, die die Dichte einer Stadt mit dem Energieverbrauch pro Einwohner koppeln, zeigen dieses klar auf: Die Einwohnerinnen und Einwohner dichter Städte, wie zum Beispiel Hongkong oder Singapur, benutzen das Auto weniger und fahren wochentags weniger lange Strecken als diejenigen von sehr weitläufigen Städten wie Phoenix oder Houston in den USA.

*Dank einer dichten Stadt können also Ressourcen beim Alltagsverkehr eingespart werden. Wie steht es mit dem Freizeitverkehr?*

Der Freizeitverkehr, der weniger Zwängen unterliegt, hat in den letzten Jahren stark zugenommen. In der Schweiz und in vielen anderen westlichen Ländern übertrifft der Freizeitverkehr inzwischen den Alltagsverkehr. Diese Verkehrsströme sind viel schwieriger in den Griff zu bekommen, da sie nicht zu voraussehbaren Spitzenzeiten erfolgen und weiter verstreute Ziele «im Grünen» ansteuern. Der Forscher Jean-Pierre Orfeuillat hat sogar einen «Barbecue-Effekt» postuliert: Die Bevölkerung zu dichten Städte würde am Wochenende aufs Land in eine grünere Umgebung flüchten.

*Die Menschen, die im Stadtzentrum wohnen, hätten also während der Woche ein ökologisch vorbildliches Verkehrsverhalten, würden aber am Wochenende ihre*

*Energiebilanz «versauen». Gilt das auch für die Schweiz?*

Um das zu überprüfen, habe ich das Verhalten der Bevölkerung im Stadtzentrum, in den Vorstädten und im weiteren Umland von Genf und Zürich verglichen. Man kann drei Arten von Mobilität unterscheiden: den Alltagsverkehr, die eintägigen Ausflüge und die mehrtägigen Reisen (mit Übernachtung).

In den Zentren der Agglomerationen sind die im Alltagsverkehr zurückgelegten Distanzen deutlich niedriger, während das weitere Umland die grössten Distanzen aufweist. Beim Vergleich der eintägigen Ausflüge stellt man fest, dass die zurückgelegten Distanzen vergleichbar sind, unabhängig vom Wohnort. Ganz anders stellt sich die Lage bei den mehrtägigen Reisen mit Übernachtung dar. Hier zeigt die Kurve in die entgegengesetzte Richtung. Je dichter das Wohnumfeld ist, desto grösser sind die zurückgelegten Distanzen, und zwar unabhängig davon, ob es sich um Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- oder Freizeitverkehr handelt.

Wenn man die drei Mobilitätsarten zusammenrechnet, bringen die Ergebnisse Erstaunliches zutage: In Genf «konsumieren» die Einwohnerinnen und Einwohner im Zentrum ungefähr gleich viele Kilometer wie jene des weiteren Umlands. In Zürich liegt die Gesamtmobilität der Zentrumsbevölkerung sogar höher als diejenige der Vorstädte und des weiteren Umlands.

*Der Zusammenhang zwischen dichter Stadt und kurzen Wegen stimmt also nicht?*

Man darf nicht nur die Intensität der jährlichen räumlichen Mobilität betrachten, sondern muss die Motivation dahinter analysieren, also Arbeit/Ausbildung, Einkauf, Freizeit. Freizeit ruft Verkehr hervor, der vom Alter, vom Geschlecht, von der Finanzlage und vom Lebensrahmen abhängt. Männliche Akademiker zwischen 30 und 44 Jahren, die in einer Paarbe-



Sébastien Munafò nach seiner Präsentation anlässlich des «Anderen Salons» in Genf



ziehung ohne Kinder leben und über ein hohes Einkommen verfügen, sind viel reisefreudiger als wenig vermögende Alleinerziehende. Die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadtzentren verbringen ihre Freizeit meistens ausserhalb der Wohnung; bei der Bevölkerung im weiteren Umland stehen hingegen Freiluftaktivitäten rund ums Haus und Familienbesuche hoch im Kurs. Anders ausgedrückt: Wer sich für eine Wohnung im Stadtzentrum entscheidet, dessen Lieblingshobby sind offenbar nicht Barbecues.

*Sie haben bei den Zentrumsbewohnerinnen und -bewohnern eine Tendenz zu mehr dichtekompatiblen Freizeitaktivitäten (Kunst, Kino usw.) festgestellt. Trotzdem sind sie aber während ihrer Freizeit sehr mobil. Wie erklären Sie das?*

Einen urbanen Lebensstil zu pflegen, Restaurants und Kultur zu mögen, heisst noch lange nicht, dass man diesen Tätig-

keiten nur in der eigenen Stadt nachgeht. Die kulturell Interessierten möchten vielleicht eine Ausstellung in London oder Paris besuchen. Um dorthin zu gelangen, fliegen sie oder nehmen sie den Zug. In der besuchten Stadt bleiben sie dann im Zentrum und erforschen nicht das umliegende Land. Insbesondere die Stadt-Genferinnen und -Genfer nutzen gerne Billigflüge für ihre Wochenendausflüge.

*Und wie sieht das in Zürich aus? Anders als in Genf?*

Ja, die Zürcherinnen und Zürcher benutzen häufiger den öffentlichen Verkehr für ihre eintägigen Ausflüge. Sie sind auch stärker «naturverbunden». Sie verbringen ihre Freizeit eher in den Bergen oder auf dem Land. Ihre Wochenenddestinationen sind sehr gut mit dem Zug erschlossen (vor allem Graubünden), ganz im Gegensatz zu Hochsavoyen, dem «natürlichen» Hinterland der Genferinnen und

Genfer. Diese nehmen also «folgerichtig» das Auto für ihre Ausflüge in die Natur.

*Hat die öffentliche Hand keinen Hebel, um die Freizeitmobilität zu beeinflussen?*

Sie sollte sich insbesondere darum bemühen, die nachteiligen Auswirkungen der Mobilität zu verringern, indem sie die nachhaltigeren Fortbewegungsmittel fördert, die das Bedürfnis, sich «anderswo» umzusehen, einbezieht. Bereits der Besuch des interessant gestalteten Nachbarviertels kann ebenso viel Abwechslung in den Tageslauf bringen wie eine Reise nach Australien. In der Schweiz nimmt die Allgemeinheit das Angebot des öffentlichen Verkehrs gerne in Anspruch. Die neue, grenzüberschreitende S-Bahn in Genf könnte die Karten neu mischen. Aber es ist wichtig, nicht nur an die Pendlerinnen und Pendler, sondern auch an den Freizeitverkehr im grenznahen Frankreich zu denken.



Bild: Joimathan Gooding, www.svercycles.com

**Der «Forager» von Sven Cycles: die perfekte Lösung für die Re-Ökologisierung des Freizeitverkehrs**

# Aktionen aufgegleist

Um dem Sterben der Nachtzüge entgegenzuwirken, traf sich die internationale Koalition «Back on Track» zur Strategie- und Aktionsplanung in Hamburg. Entwickelt wurden unter anderem Ideen für Aktionen, die auch in der Schweiz stattfinden werden. **Daniel Costantino**

Die internationale Koalition zur Rettung der Nachtzüge «Back on Track» macht sich für den Erhalt der Nachtzüge stark. umverkehrR ist Teil der Koalition und war mit dem Kampagnenleiter vor Ort präsent, zusammen mit 19 Personen aus 10 europäischen Ländern.

## Funktionierende Nachtzuglinien

Ein wichtiges Traktandum des Treffens war die Aufarbeitung der spezifischen Situationen in den einzelnen Ländern, wie zum Beispiel mangelhafte Buchungssysteme oder Schwierigkeiten mit internationalen Bahntarifen. Ein Lichtblick war die Diskussion um die funktionierenden Nachtzuglinien in England, Schottland und Finnland. Danach ging es in Kleingruppen an die Erarbeitung von Kampagnenstrategien und Aktionen.

Eine Gruppe wird Visionen wie den «Nachtzug der Zukunft» entwickeln. Eine zweite Gruppe hat sich mit dem Thema internationale Zusammenarbeit befasst und will das Netzwerk erweitern, Studien initiieren und das politische Lobbying vorantreiben. Eine dritte Gruppe hat Aktionsideen erarbeitet. Ziel ist es, aufzuzeigen, wie vielen Menschen der Erhalt der Nachtzüge ein Anliegen ist. Damit soll der Druck für den Erhalt der Nachtzuglinien auf die Bahnunternehmen erhöht werden. umverkehrR wird sich an diesen Aktionen beteiligen.

## Abschlussaktion

Bevor sich die Teilnehmenden verabschiedeten, gab es eine gemeinsame Aktion: Der Nachtzug von Hamburg Altona nach Zürich wurde von innen her mit Plakaten verziert. Einige Fahrgäste packten spontan mit an, als sie erfuhren, worum es ging. Auch der Zugbegleiter stellte sich blind. Eine Passagierin entpuppte sich als Journalistin und machte auf der Stelle ein Interview. So soll es sein! Im Hamburger Hauptbahnhof wurde der Nachtzug von Menschen in Pyjama und

Schlafmütze, zum Teil auf Feldbetten liegend, empfangen (siehe Bild). Das Thema ist emotional, und entsprechend viele interessierte Passantinnen und Passanten fragten nach Informationen. Gut so, denn es ist wichtig, dass sich möglichst viele Leute bei der DB beschweren.

## Persönliche Schicksale

Der Kampagnenleiter blieb nach der Aktion gleich im Zug. Dieser brachte ihn durch die Nacht zurück nach Zürich. Berührend war während dieser Reise ein Gespräch mit einer Frau aus Freiburg, die fast jede Woche vom Freitag auf den Samstag nach Hamburg fährt, um ihre Enkelkinder zu besuchen, und vom Sonntag auf den Montag wieder zurück. Am Montag geht sie jeweils direkt zur Arbeit. Ohne Nachtzüge kann sie die Besuche vergessen, denn sie würde für die Reise mehr als zwei halbe Tage verlieren. Verloren wäre dann auch der liebevolle Kontakt zu ihren Enkelkindern. Nur haben solche Schicksale keinen Einfluss auf die Entscheide der Manager, denen es nur um die Kostenrechnung geht. Doch Geld alleine macht bekanntlich nicht glücklich. Ein Grund mehr, sich für den Erhalt der Nachtzüge einzusetzen.

## Werden Sie aktiv!

Um der Forderung nach Erhalt der Nachtzuglinien auf humorvolle Art und Weise Nachdruck zu verleihen, startet die Koalition eine Online-Aktion. Helfen Sie mit! Machen Sie Fotos von schlafenden Menschen in Zügen und senden Sie diese mit dem Hashtag #NightTrainDreams auf die Social-Media-Portale Instagram und Flickr. Informieren Sie die Nachtzugfreunde in Ihrem Umfeld und motivieren Sie diese mitzumachen. Die Aktion läuft ab sofort und soll in der Woche vom 6. bis 12. Juni ihren Höhepunkt erreichen.

In derselben Woche wird umverkehrR Nachtzüge auf dem Peron empfangen. In Pyjamas, mit Nachtmützen, in Feldbetten – der Kreativität sind keine Grenzen gesetzt. Bitte melden Sie sich bei Daniel Costantino ([dcostantino@umverkehr.ch](mailto:dcostantino@umverkehr.ch)), wenn Sie an einer Aktion teilnehmen wollen.



Aktion im Hamburger Hauptbahnhof, bevor die Teilnehmenden des Treffens selber in den Zug einsteigen



## Jetzt verlagern!

Das Schweizer Stimmvolk hat entschieden: Zwischen Airolo und Göschenen wird eine zweite Strassenröhre gebaut – ein Projekt der Vergangenheit. In wenigen Tagen wird aber auch die Zukunft gefeiert: Der neue Basistunnel für die Eisenbahn wird eröffnet – die Chance, den Güterverkehr endlich auf die Schiene zu verlagern. **Remco Giovanoli**

Die Enttäuschung über das Abstimmungsergebnis vom 28. Februar über den Bau einer zweiten Strassenröhre am Gotthard war gross. Offenbar hatte die Mehrheit der Abstimmenden weniger Befürchtungen vor den langfristigen Konsequenzen eines Kapazitätsausbaus am Gotthard als vor den kurzfristigen Einschränkungen während der Sanierung des bestehenden Tunnels. Des Weiteren dürfte der psychologisch schwerwiegende Aspekt der Sicherheit manche Stimmbürgerinnen und Stimmbürger zu einem Ja bewogen haben. Es wird nun etwa 20 Jahre dauern, bis die beiden Strassenröhren vollständig zur Verfügung stehen. Bis dahin wird noch viel Wasser die Reuss hinunterfliessen, und es besteht noch die Möglichkeit, die Verkehrsströme am Gotthard derart zu verändern, dass die zweite Röhre dereinst als Bauruine in die Geschichte eingehen wird.

### Eröffnung der NEAT

Denn während das Stimmvolk mit einem Rezept des letzten Jahrhunderts Ja gesagt hat zur Sanierung des Strassentunnels, werden – ebenfalls am Gotthard – zwischen Bodio und Erstfeld die letzten Arbeiten an der neuen Eisenbahn-Alpen-transversale (NEAT) ausgeführt. Anfang Juni wird das wegweisende Bauwerk eröffnet, welches den Personen- und Güterverkehr auf der Nord-Süd-Route in die Zukunft führen wird.

Nach rund 20 Jahren Bauzeit wird damit die Flachbahn durch die Schweizer Alpen Realität. Die Kapazitäten auf der Eisenbahn werden nach der Eröffnung des Basistunnels am Ceneri so gross sein, dass der gesamte Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden kann. Ein grosser Schritt für die schweizerische und europäische Verkehrspolitik. Und ein nötiger.

Denn auch 20 Jahre nach Annahme des Alpenschutzartikels stehen noch immer beinahe 70 Prozent der Bevölkerung hinter

diesem Anliegen. Dies zeigt eine Umfrage, welche im vergangenen Winter im Vorfeld der Abstimmung durchgeführt wurde.

### Umsetzung Alpen-Initiative

Doch auch nach der Eröffnung des Basistunnels sind die Politiker noch nicht aus ihrer Verantwortung entlassen. Der Bundesrat geht selber davon aus, dass es mit den bestehenden Massnahmen nicht gelingen wird, das gesetzte Ziel von 650 000 Lastwagenfahrten durch die Schweizer Alpen zu erreichen. Bundesrat und Parlament bleiben also gefordert: Es ist unabdingbar, dass Massnahmen und Instrumente beziehungsweise Anreize eingeführt werden, um die NEAT auch vollständig auszulasten. Denn nur so werden sich die grossen Investitionen, welche dafür getätigt wurden, auch auszahlen.

Gefordert sind jedoch auch wir: Indem wir unsere Konsumgewohnheiten kritisch hinterfragen und damit unsinnige Transportfahrten reduzieren helfen, können wir, zugegebenermassen auf niedrigem Niveau, unseren Teil zum Alpenschutz beitragen.

### Velo-Initiative eingereicht

Nach der enttäuschenden Annahme der zweiten Gotthardröhre durch das Schweizer Stimmvolk gab es dafür am 1. März ein verkehrspolitisches Highlight. Die Velo-Initiative wurde mit 105 000 Unterschriften eingereicht, davon 2559 von umkehrR. Somit müssen sich Parlament und Bevölkerung in Bälde mit dem Veloverkehr beschäftigen, was der momentanen verkehrspolitischen Lage nur guttun kann.



Bild: Hannes Ortleib, Wikipedia

Schon bald wird die NEAT eröffnet – Kabelarbeiten bei der Multifunktionsstelle Faido



## Vision Zero

at Ja, diese Velofahrerin oder dieser Velofahrer sieht richtig. Wer Velo fährt, braucht für die Fahrt kein Geld. Null Franken (oder in unserer globalisierten Welt Euro) pro Liter. Sowieso gibt es nur Vorteile beim Velofahren. Velofahren heisst Bewegung, das ist gut für die Gesundheit. Velofahren ist leise, das ist gut für die Ohren und die Nerven. Velofahren ist ökologisch, das ist gut für die Umwelt. Und wie heisst es so schön: lieber Fett statt Öl verbrennen. Das sollten wir auch bei der Abstimmung am 5. Juni bedenken. Nein zur unfairen Verkehrsfinanzierungsinitiative.

## Schildbürgerstreich?

at Der Frühling kommt, das Velo wird aus dem Keller geholt, geputzt, aufgepumpt, Bremsen werden nachgezogen, und ab auf den Sattel. Und dann so was.

Was will uns dieses Schild genau sagen? Achtung vor Dieben? Die klauen Ihnen nämlich Räder und Sattel glatt vom Rahmen weg. Oder genau umgekehrt? Nehmen Sie bitte die Räder und den Sattel mit ins Café, damit sie nicht gestohlen werden? Aber halt, nehme ich dann wirklich besser die Räder mit oder doch eher den Rahmen?

Oder meint das eine Schild: Geh lieber zu Fuss? Dann bist du langsamer, und es ist weniger gefährlich. Und das andere: Verkauf deinen Rahmen, es gibt bestimmt irgendwo'nen besseren?

Oder ist das einfach der verunglückte Versuch der Signalisation eines Fuss- und eines Velowegs? Wurde es am 1. April montiert?

Irgendwie macht das alles keinen Sinn. Aber es ist doch bemerkenswert, dass auch mal ein Strassenschild den Rahmen sprengen kann. Lassen Sie sich davon nicht abhalten, Ihr Fahrrad weiterhin zu benutzen – und zwar ganz.





## «Ritter der Landstrasse»

*hpk* Mittwoch, 13. April, Schlagzeile in «20 Minuten»: «Velos sollen auch am Tag mit Licht fahren.» Wow, ja, warum nicht, aber mal ehrlich, ich wäre schon froh, wenn nur die Hälfte der Velofahrer wenigstens nachts mit Licht unterwegs wäre.

Worum geht es überhaupt? Aha, offenbar werden zu viele Velofahrende im Verkehr übersehen und darum angefahren und schwer verletzt oder sogar getötet. Und dafür werden verschiedene Massnahmen vorgeschlagen wie «Velofahrer sollen besser aufpassen, weil Autofahrer sie oft zu spät sehen». Aha, und warum bitte werden die Velos zu spät gesehen? Etwa weil man im Auto am Telefonieren ist, am Radio oder sonst wo herumschraubt oder weil man

gerade eine SMS bekommen hat? Tatsache ist, dass viele Autofahrer und Lenkerinnen dem Verkehr nicht die ihm gebührende Aufmerksamkeit schenken. Und darum müssen nun die Velofahrenden besser aufpassen, sich auffällig kleiden und auch tagsüber das Licht einschalten. Klar, der Leidtragende ist immer der Schwächere, auch wenn die Schuld beim Stärkeren liegt. Aber darum auf den Selbsterhaltungstrieb zu setzen, anstatt die effektiven Sünder in die Mangel zu nehmen, das ist doch etwas gar billig.

Aber drehen wir doch den Spiess einfach um. Das Wettrüsten auf der Strasse gibt es ja schon lange, heutzutage sind schon die kleinsten Neuwagen auf die Grösse eines guten alten VW-Busses aufgeblasen. Je schwerer, desto sicherer. Und die Velos? Schwerer geht leider nicht, weil dann der Akku beziehungsweise die Kondition ziemlich schnell am Ende ist. Die Lösung finden wir im Mittelalter. Wer anno dazumal das Verletzungsrisiko bei Kollisionen minimieren wollte, stieg in die Rüstung. Und um seinem Vortrittsrecht zum Durchschlag zu verhelfen, nahm man dann noch die Lanze mit. Der Aufprall ist dann nur noch halb so schlimm und hinterlässt zudem auf dem Auto auch schöne Spuren. Und mit der Lanze elegant das Handy weggepickt, und schon geniesst man wieder die ganze Aufmerksamkeit, die man eigentlich verdient.



Bild: Feanor, the cyclist crusade

# Grosses Potenzial

umverkehR nimmt in diesem Jahr im Rahmen eines Städtevergleichs die Fussverkehrswege unter die Lupe. Auf einem Stadtrundgang in Zürich wurde das Auge geschult, um die kleinen und grossen Probleme der Zufussgehenden besser zu erkennen. **Daniel Costantino und Christian Harb**

Gut 25 Personen versammeln sich an diesem frühen Samstagnachmittag am Gruppentreffpunkt des Zürcher Hauptbahnhofs. Mitten unter ihnen ist Klaus Zweibrücken, Professor für Verkehrsplanung an der Hochschule Rapperswil, Raum- und Umweltplaner sowie Präsident des Fussgängervereins Zürich. Nach kurzer Einleitung führt uns Klaus über eine Fusswegstrecke vom Hauptbahnhof über die Löwen- und Bahnhofstrasse bis zum Schindlergut. Punctuell machen wir Stopps, um Problemstellen und Vorzeigelösungen für den Fussverkehr zu erleben und zu diskutieren.

## Fusswege mit Hindernissen

Immer wieder wird der Doppelmeter aufgeklappt, und es wird aufgezeigt, wie selten die notwendigen 2,5 Meter Breite für ein Trottoir eingehalten werden. Die Bewegungsfreiheit der Zufussgehenden wird durch eine Vielzahl an Hindernissen immer wieder eingeschränkt. Zum Beispiel mit Werbetafeln oder Menükarten (sogenannte Kundenstopper). Würde die gleiche Tafel auf die Strasse gestellt, wäre dies inakzeptabel. Damit sind wir bei einem Grundproblem angelangt: Der Fussverkehr ist in der Gesellschaft noch nicht als anerkannte Mobilitätsform an-

gekommen. Zu normal ist es, dass wir zu Fuss unterwegs sind. Zudem wird die Verkehrsleistung des Fussverkehrs massiv unterschätzt: An einem schönen Samstag wird zum Beispiel die Zürcher Bahnhofstrasse von bis zu 120 000 Personen frequentiert.

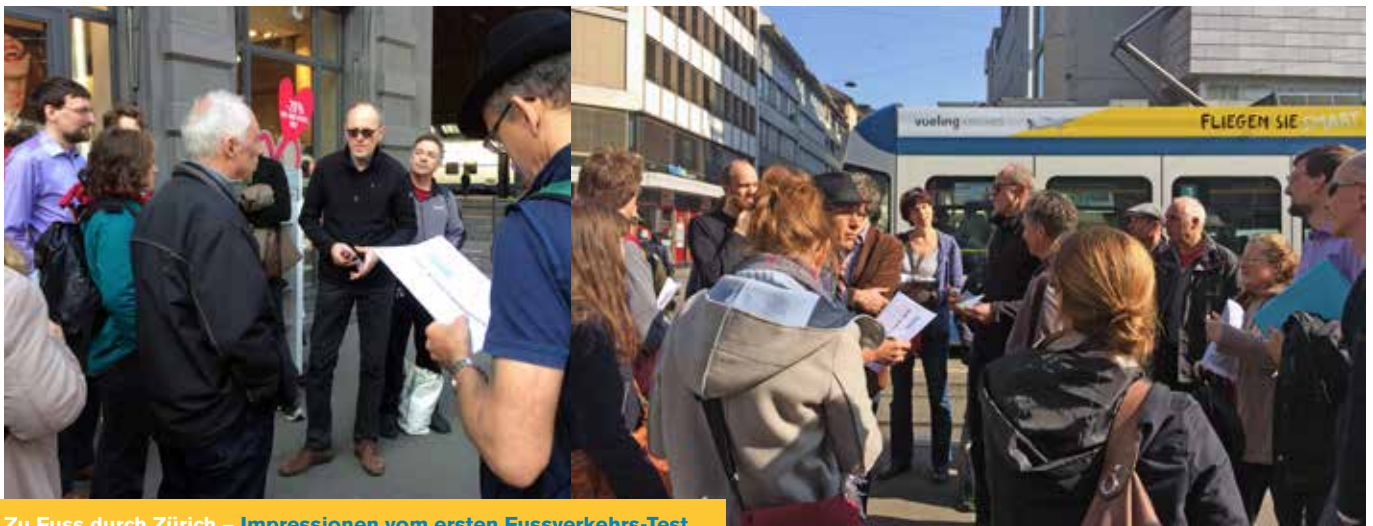
## Ökologisch, gesund und effizient

Gleichzeitig ist der Fussverkehr nicht nur die ökologischste und gesündeste Fortbewegungsart, sondern auch jene, welche am wenigsten Platz beansprucht. Darum sollte er auch entsprechend gefördert werden.

Zurück zum Test: Die Diskussion der Teilnehmerinnen und Teilnehmer wird immer lebhafter, der Blick für die Beurteilung der Fusswegstrecken immer schärfer. Es fällt immer schneller auf, was gut ist, was schlecht, wo die Rechte des Fussverkehrs beschnitten werden, wo es Wohlfühlstrecken gibt und wo Konflikte mit Autos oder mit Velos auftreten. Einig sind sich am Schluss alle: Der Fussverkehr hat (noch) grosses Potenzial, sowohl quantitativ als auch qualitativ. umverkehR will dieses mit dem Fussverkehrs-Test fördern und viele Leute auch sprichwörtlich bewegen.

## umverkehR-GV

Nach dem Fussverkehrs-Check versammelten sich die Teilnehmenden zur umverkehR-Generalversammlung. Neben den üblichen Themen wie Jahresrückblick, Rechnung, Budget und Ausblick auf die Aktivitäten 2016 wurde die erste Erhöhung der Mitgliederbeiträge seit 1995 befürwortet. Änderungen gab es auch in der Kerngruppe (Vorstand): Für ihr jahrelanges Engagement verdankt wurden Sabine Santer und Anna Gunsch. Neu gewählt wurde Philippe Koch, der im Dezember als Geschäftsleiter zurückgetreten ist. Mit Léonore Porchet aus Lausanne hat umverkehR wieder eine Vertreterin der Romandie im Vorstand. Die neue Geschäftsleiterin Aline Trede und der neue Kampagnenleiter Daniel Costantino stellen sich kurz vor.



Zu Fuss durch Zürich – Impressionen vom ersten Fussverkehrs-Test



# Ein Programm für den Bundesrat

Anfang März fand zum siebten Mal der nunmehr traditionelle «Andere Salon» in Genf statt. Die Alternative zum Automobilsalon bot wiederum ein bunt gemischtes Menü: Velofilme, Vortragsabend, Aktionen und einen Abstecher in den «richtigen» Salon. [Thibault Schneeberger](#)

Der Anlass fing gleich mit einem Paukenschlag an: Die Zeitung «Courier» hatte vier Mitglieder des Organisationskomitees des «Anderen Salons» zur öffentlichen Einweihung und einer Führung durch den «richtigen» Automobilsalon eingeladen – für uns eine Premiere!

## Zu Besuch im Automobilsalon

Das führte zu einigen interessanten Begegnungen und Gesprächen, zum Beispiel über Elektroautos. Tatsächlich sind solche Autos im Vergleich zu den Benzinern sehr teuer, und ihre begrenzte Reichweite erlaubt ihnen nur Kurzstrecken im Stadtverkehr. Genau in der Stadt kann aber das Auto leicht durch andere Verkehrsmittel ersetzt werden, die weniger Platz des ohnehin knappen Stadtraums beanspruchen.

Ein kleiner Umweg über den VW-Stand ermöglichte uns eine Diskussion über die Vertrauenswürdigkeit der Abgastests kurz nach dem Skandal, der den Autoher-

steller letztlich erschütterte. Und durch einen glücklichen Zufall kreuzte unser Weg auch noch denjenigen der offiziellen Delegation. So konnten wir dem lächelnden Bundesrat Alain Berset ein Programm des «Anderen Salons» überreichen. Der ihn begleitende Direktor des Automobilsalons lehnte das Programm jedoch mit bitterböser Miene ab.

Das Bemerkenswerteste an diesem Morgen waren allerdings die Shuttle-Busse, die in auffällig häufigem Takt die Anreisenden in Rekordzeit zum Automobilsalon brachten, dies in krassem Kontrast zum Fahrplan des öffentlichen Verkehrs, der im Kanton Genf in den letzten zwei Jahren sogar ausgedünnt wurde.

## Reiches Angebot am «Anderen Salon»

Am selben Abend wurde der «Andere Salon» vor dem Seebad Pâquis eingeweiht. Es gab Reden fast aller Parteien insbesondere über den «grossen Genfer Verkehrskompromiss», über den am 5. Juni

abgestimmt wird. Während der Dauer des «Anderen Salons» wurden in Veloläden «Abenteuer»-Filme gezeigt, Velo- und Fussgängerspaziergänge unter kundiger Führung im Genfer Umland angeboten, und es fand eine Konferenz statt (siehe auch Bild Seite 4).

Am letzten Freitag wurde ein «Kreuzungsrennen» durchgeführt. Dabei wurde gemessen, wie lange die Umrundung verschiedener Kreuzungen dauert. Bei der Servette mit neun Ampeln brauchten wir fast vier Minuten in der einen Richtung und sogar fast sechs Minuten in der anderen. Man sieht, in Genf wird ein zügiges Vorwärtkommen der Fussgängerinnen und Fussgänger nicht gerade gefördert.

Dass der Staatsrat jetzt vorsieht, die grünen Wellen für die Autos zu vervielfachen, wird da wohl auch nicht helfen – im Gegenteil. umverkehR wird im Rahmen des Fussverkehrs-Tests darauf zurückkommen.



Dorian Vaucher übergibt Bundesrat Berset ein Programm des «Anderen Salons»

Bild: Eric Roset



## Dorian Vaucher über- gibt Bundesrat Berset ein Programm des «Anderen Salons»

### Fokus

#### Fussverkehrs-Test

Wir alle sind irgendwann am Tag zu Fuss unterwegs. Ob zur Arbeit, zum Einkaufen, ins Kino oder auch nur vom Tram zum Bahnhof. Aber der Mensch ist heutzutage weniger oft zu Fuss unterwegs als noch vor dem automobilisierten Zeitalter. Woran liegt das? An zu unattraktiven Fusswegen in den Städten? An einer zu hohen Unfallwahrscheinlichkeit? Überproportionale 14 Prozent der im Jahr 2008 im Strassenverkehr schwer verletzten und getöteten Personen waren Fussgängerinnen und Fussgänger.

Der von umverkehR geplante Fussverkehrs-Test möchte diesen Fragen nachgehen und Schwachstellen im Fusswegnetz der Städte aufzeigen. Er soll aber vor allem auch zeigen, wie schnell man sich zu Fuss in der Stadt bewegen kann und wie attraktiv die Fussverkehrsverbindungen sein können.

### Agenda

**Mi, 22. Juni 2016, 16.15 Uhr**  
**Fussverkehrs-Test Zürich**  
SBB-Treffpunkt HB Zürich

**Mi, 29. Juni 2016, 16.15 Uhr**  
**Fussverkehrs-Test Bern**  
SBB-Treffpunkt Bahnhof Bern

**Mi, 6. Juli 2016, 16.15 Uhr**  
**Fussverkehrs-Test Basel**  
SBB-Treffpunkt Bahnhof Basel

Dauer: max. 2 Stunden.  
Anmeldung unter: <http://www.umverkehr.ch/umverkehr-agenda>

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