



# Zurück zur Beruhigung

Nummer 114  
Juni 2017

## Verkehrsberuhigung

Was gibt es Schöneres als Fussgängerzonen? Strassencafés, Freiraum, Ruhe. Autoarme Innenstädte sind fast wie Ferien – und das zu Hause!

Seiten 2, 4–6

# Ferien zu Hause

Es gibt sie noch, die Leute, die nicht einfach an der Werbung vorbeigehen und sich passiv beeinflussen lassen. Und es gibt sie auch noch, die Werbung, die erfrischend plump ihre Unreflektiertheit präsentiert. So meint die Swiss (die neue deutsche Swissair): «Weit weg von zu Hause. Und trotzdem daheim.» Und in einer kleinen Sprechblase hat eine Passantin oder ein Passant mit Filzstift geschrieben: «Sinnlos RUMREISEN.» Exakt meine Meinung. Ja, es gibt sie noch, die Leute, die nicht nur denken, sondern auch handeln und so ihre (und unsere) Umwelt verbessern. Vielen Dank.

Doch erst einmal zurück zur Unreflektiertheit. Was will uns die Swiss eigentlich sagen? Dass es im Flugzeug so bequem ist wie zu Hause? Unglaublich, ausser man ist obdachlos. Dass es am Zielort (Hauptsache, weit weg; dazu später mehr) so ist wie zu Hause? Dann sagt «SINNLOS rumreisen» alles. Will man an jeder exotischen Destination dieselben Annehmlichkeiten vorfinden, die man von zu Hause kennt, dann bleibt man besser dort, wo man ist, und schaut sich ein schönes Bilderbuch an oder reist per Google Street View. Das ist einiges günstiger und ökologischer. Oder will uns die Swiss sagen: «Hauptsache, weit weg», und wenn es da dann auch noch komfortabel ist, umso besser? Denkt denn die Swiss, uns gefalle es zu Hause nicht beziehungsweise wir wollten einfach weg von hier? Hm, da ist vielleicht etwas Wahres dran, auch wenn das allerdings wohl nur Schweizerinnen und Schweizer je werden nachvollziehen können. Die Schweiz ist schön, idyllische Berge, lebenswerte Städte und der weltbeste ÖV. Was stresst uns dann an der Schweiz? Eventuell einfach der Stress (Alltag), und wenn das so ist, will man den einfach möglichst weit weg wissen.

Eine Möglichkeit, unsere Schweiz noch schöner zu machen, ist also sehr einfach: Beruhigen wir den Verkehr, dann beruhigen wir das Leben an sich und somit auch die meisten von uns. Für alles andere sind wir nicht zuständig. Viel Spass bei diesem umverkehRen.

Hanspeter Kunz  
Vizepräsident 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** Silas Hobi, Daniel Costantino, Andrea von Maltitz, Philippe Koch (pk), Hanspeter Kunz (hpk), **Grafisches Konzept** typisch.ch

**Layout** Hanspeter Kunz **Korrektur** Birgit Roth **Titelbild** Steinberggasse in Winterthur, Sam Bühler **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint FSC-Recyclingpapier mit FSC-Frischfaseranteil **Abonnementspreise** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr **Nächste Ausgabe** Oktober 2017

# Für eine vernünftige Verkehrspolitik

umverkehR sagt am 21. Mai Ja zur Energiestrategie 2050 und fordert gleichzeitig ergänzende und wirkungsvolle Massnahmen im Verkehrsbereich! [Silas Hobi](#)

Der Verkehr ist mit einem Anteil von über einem Drittel der grösste Energieverbraucher der Schweiz und dies bereits seit einigen Jahren. Davon entfallen weniger als vier Prozent auf den Schienenverkehr, aber knapp zwei Drittel auf den Strassenverkehr und ein guter Fünftel auf den Flugverkehr. Man sollte also annehmen, dass im ersten Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 griffige Massnahmen im Verkehrsbereich vorgesehen sind. Wer sich jedoch mit der Energiestrategie 2050 vertieft auseinandersetzt, wird leider eines Besseren belehrt.

Als einzige Massnahme werden die CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen bis in das Jahr 2020 auf 95 Gramm CO<sub>2</sub>-Ausstoss pro Kilometer verschärft und neu auf Lieferwagen ausgeweitet. Weil der motorisierte Individualverkehr (MIV) für fast drei Viertel des Energieverbrauchs des Verkehrs und damit für beinahe einen Fünftel des schweizerischen Gesamtenergieverbrauchs verantwortlich ist, ist es richtig, bei den Autos anzusetzen. Das Problem ist, dass die erhoffte Wirkung ausbleiben wird.

## Emissionsvorschriften wirkungslos

Einerseits sind die Vorschriften löchrig wie ein Emmentaler, andererseits beruhen sie auf Herstellerangaben und nicht auf dem Verbrauch im Realbetrieb. Die Herstellerangaben werden in einem vordefinierten Test ermittelt, und spätestens seit «Dieselgate» weiss jedes Kind, wie «innovativ» die Autoindustrie bei der «Verbrauchsoptimierung» ist. Die Kluft zwischen Realverbrauch und Herstellerangabe wird stetig grösser, und unabhängige Tests belegen, dass der Realverbrauch seit 2012 gleich geblieben ist. Die Massnahme hat den Energieverbrauch also nicht gesenkt, sondern sie hat bestenfalls dessen Anstieg verhindert, wie das Bundesamt für Energie (BFE) bei der Berichterstattung an das Parlament selber konstatiert.

feststellt. Das ursprünglich angekündigte Ziel, den durchschnittlichen Verbrauch auf das Niveau der EU abzusenken, wurde ebenfalls deutlich verfehlt. Die Schweiz wird somit weiterhin mit überdimensionierten Boliden und Geländefahrzeugen mit Allradantrieb überschwemmt.

## Es braucht Lenkungsabgaben

Viel wirkungsvollere Massnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs führen über das Portemonnaie. Autofahren muss teurer werden. Die Lenkungsabgabe auf Treibstoff ist überfällig.

Mit ihrem Einsatz für die zweite Gotthardröhre und den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) hat Bundesrätin Doris Leuthard ihre eigenen Bemühungen zur Reduktion des Energieverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr torpediert. umverkehR fordert eine konsequente Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die energieeffiziente und mit erneuerbaren Energien betriebene Schiene, eine Raumplanung der kurzen Wege und eine Priorisierung des Velo- und Fussverkehrs. Nur so können die vorgesehenen Ziele der Energiestrategie 2050 erreicht werden.



**Der Kinderwagen für übermotorisierte Familien: die perfekte Spiegelung der Schweizer Autoflotte in ihrer ganzen Lächerlichkeit**

# Leben ohne Trottoir

Winterthur ist eine beispielhafte «Stadt der kurzen Wege». Seit gut sechzehn Jahren lebe ich in der autofreien Altstadt und schätze diesen Ort sehr. Ich kann mir kaum vorstellen, wie es hier früher war, als es noch Strassen, Verkehrslärm, Parkplätze und Trottoirs gab. **Daniel Costantino**

Das Modell der autofreien (Innen-)Stadt wird immer wieder als utopisch, geschäftsschädigend und als kaum umsetzbar angesehen. Vor allem bürgerliche Parteien und Gewerbeverbände setzen sich regelmässig gegen solche Vorhaben ein. Die Angst vor dem «Verlust der Freiheit» ist gross – doch geht wirklich etwas verloren?

In Winterthur befindet sich die grösste zusammenhängende Fussgängerzone der Schweiz. Seit 1987 bietet die Altstadt mit ihren vielen Bewohnern, Geschäften, Strassencafés, den Möglichkeiten zum Flanieren, Verweilen, den Brunnen, die zum Bade einladen, und den vielen zufriedenen Menschen einen ganz besonderen Lebensraum. Die (Gross-)Stadt beweist seit Jahren, dass die autofreie Innenstadt realisierbar ist und viele Vorteile bietet.

Nachdem am 20. Mai 1973 die Abstimmung über eine autofreie Innenstadt mit einer guten Zweidrittelmehrheit und einer Stimmbeteiligung von siebzig Prozent

gewonnen worden war, dauerte es noch volle vierzehn Jahre bis dem Volkswillen Rechnung getragen wurde. Die SVP bekämpfte die Initiative selbst nach ihrer Annahme mit aller Vehemenz. Argumentiert wurde hauptsächlich mit der Benachteiligung der Gewerbetreibenden aufgrund sinkender Umsätze, dem erschwerten Gütertransport und dem sich einstellenden Parkplatzsuchverkehr. Die Angstmacherei hat nicht funktioniert. 1987 wurde die Initiative umgesetzt. Allerdings wurde damals die Durchfahrt durch den Neumarktplatz ausgeklammert. Dieser wurde erst 1996 dem Sperrzonen-Regime unterstellt.

## Autofrei ist nicht gleich autofrei

Wer annimmt, in einer autofreien Innenstadt seien Autos absolut verboten, täuscht sich. Einerseits gibt es, in der Regel morgens bis elf Uhr, Anlieferungen für Geschäfte. Nicht selten befahren grosse LKWs die Fussgängerzone.

Auch Handwerker und Anwohner, die etwas Unhandliches transportieren müssen, sind immer wieder mal mit dem Auto unterwegs. Täglich sieht man die Paketpost, selten die Feuerwehr (zum Glück in der Regel übungshalber), die Ambulanz oder die Polizei. Doch selbst Letztere ist immer öfter auf dem Velo anzutreffen. Vor meiner Wohnung fahren täglich etwa zehn Autos – meistens im Schrittempo – vorbei. Was schnell auffällt, sind der generelle Respekt und die Toleranz zwischen Fussgängern, Velofahrerinnen und Autofahrenden.

Auch wer das Gefühl hat, in der autofreien Altstadt sei es ruhig, muss sich eines Besseren belehren lassen. Der nicht vorhandene Autoverkehr schafft nicht nur physischen Raum, sondern macht auch Platz für viele Geräusche: vom Singen der Amsel auf dem Hausdach über das Gemurmel der Menschen in den Cafés bis hin zum Lachen von spielenden Kindern. Vom Rattern der Putzmaschine



Steinberggasse, Winterthur 1975: im Prinzip ein grosser Parkplatz

am frühen Morgen bis zum lautstarken Planschen inklusive Gejohle mitten in der Nacht durch Badende in den Brunnen auf der Gasse ist alles möglich. Zweimal in der Woche ist Markt und von Frühling bis Herbst vierzehntägig Flohmarkt. Hinzu kommen diverse Feste und Anlässe – bezüglich der akustischen Belastung stehen die Musikfestwochen mit Abstand auf Platz eins. Wer in der Altstadt lebt, braucht eine hohe Lärmtoleranz. Und doch, Lärm ist eben nicht gleich Lärm. Sobald man zur stark befahrenen Technikumstrasse wechselt, wird einem schlagartig bewusst, dass der Lärm von Autos und Lastwagen eine ganz andere Belastung darstellt.

#### Gut für das Gewerbe

«Autofreie Städte sind schlecht für's Geschäft. Da die Kunden nicht in unmittelbarer Umgebung parkieren können, kaufen sie woanders ein.» Das ist ein Hauptargument der Gegner autofreier

(Innen-)Städte. Rückfragen beim Gewerbe in der Winterthurer Altstadt haben aber ergeben, dass niemand zurück zum alten Verkehrsregime möchte. So meint der Geschäftsführer der Winterthurer City-Vereinigung Junge Altstadt auf die Frage, ob die Winterthurer Altstadt wieder für den Verkehr geöffnet werden solle: «Auf gar keinen Fall. Die Zuständigen der Stadt stellen sogar zu viele Bewilligungen zum Befahren der Altstadt aus.» Als «nicht so toll» bezeichnet er Velofahrende, die sich nicht an Fahrverbote halten. Aber damit müsse man wohl einfach leben (es gibt einige Bereiche mit Fahrradfahrverbot, dieses gilt aber nicht für das ganze Altstadtgebiet, Anm. d. Red.). Für Tourismus Winterthur ist die autofreie Altstadt «ein Segen». Ein Zurück schlicht unvorstellbar.

Immer mehr Menschen in Städten leben ganz ohne Auto. Und trotzdem wird diesem immer noch ein grosser Teil des öffentlichen Raums zur Verfü-

gung gestellt. Dass sich ein beherztes Engagement für ein autofreies Leben lohnt, hat die Winterthurer Bevölkerung erfolgreich bewiesen. Es ist dringend notwendig, dass sich mehr Menschen für eine lebenswerte Zukunft mit weniger Verkehr engagieren. Mit der Initiative «Züri autofrei» gibt es in Zürich aktuell eine Möglichkeit. Den Gegnern solcher Initiativen sei nahegelegt, der grössten zusammenhängenden Fussgängerzone der Schweiz doch mal einen Besuch abzustatten, sich vor Ort ein Bild zu machen, mit Betroffenen das Gespräch zu suchen und ihre Ängste abzubauen. Es genügt, sich einfach in eines der vielen Strassencafés zu setzen und die wunderbare Atmosphäre zu geniessen. Für die ganz Mutigen gibt es sogar die Möglichkeit, dass sie ihr erhitztes Gemüt in einem der drei Badebrunnen abkühlen. Ein Getränk kann dann direkt vom Brunnen aus in der benachbarten Bar bestellt werden. Was will man mehr?



**Steinberggasse, Winterthur 2017: Aus dem Parkplatz wurden autofreie Zonen mit Strassencafés und Pools (Brunnen).**

*Bild: Daniel Costantino*

# Wien macht es vor

Die drei amerikanischen Forscher Ralph Buehler, John Pucher und Alan Altshuler untersuchten die Verkehrspolitik verschiedener europäischer Grossstädte. In Bezug auf die Reduktion des Autoverkehrs erzielte Wien die besten Resultate dank einer Kombination aus ÖV-Ausbau, Verkehrsberuhigung und Parkraumbewirtschaftung. **Andrea von Maltitz**

Die Deutschschweizer Städte-Initiativen verlangen eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) um 5 bis 10 Prozent. Ein Ding der Unmöglichkeit? Kaum, denn in einigen europäischen Städten nahm zwischen 1993 und 2014 der Autoanteil am Gesamtverkehr ab – in Wien beispielsweise um 13 Prozentpunkte. In der österreichischen Hauptstadt wird heute nur noch ein Viertel aller Wege mit dem Auto zurückgelegt.

## Drei Erfolgsfaktoren

Zum Erfolg in Wien trugen hauptsächlich drei Faktoren bei: der Bau der U-Bahn, die Verkehrsberuhigung und die Parkraumbewirtschaftung. Der Bau der U-Bahn hat den Anteil des öffentlichen Verkehrs stark ansteigen lassen, weil die Bevölkerung, insbesondere die Pendlerinnen und Pendler, so eine schnelle und bequeme Alternative zum eigenen Auto erhielten.

Schweizer Städte gehören zu den weltweit am besten mit S-Bahn, Tram und Bus erschlossenen Regionen. Eine günstigere Ausgangsposition für eine Politik mit dem Ziel eines Rückgangs des MIV lässt sich also kaum vorstellen.

Grossflächige Tempo-30-Zonen und Begrenzungszonen tragen zur Verkehrsberuhigung bei, ebenso wie regelmässige Kontrollen und Ermahnungen der Verkehrspolizei in den einzelnen Stadtvierteln Wiens. Dies war der zweite wichtige Baustein, der zur erfolgreichen Reduktion des Autoverkehrs beitrug.

Die Autoren der Untersuchung räumen aber dem dritten Faktor, der Parkraumbewirtschaftung, den grössten Anteil am Erfolg ein. Viele Städte in der Schweiz, in Deutschland oder in den nordischen Ländern haben zwar sehr schnell alle Parkplatzzonen von gratis auf kostenpflichtig umgestellt. Doch Wien verfolgte einen längerfristigen, dafür

umfassenderen Ansatz. Die österreichische Hauptstadt entwarf Anfang der Neunzigerjahre ihre Strategie zur Verringerung des Autoverkehrs, die neben Verkehrsberuhigung und ÖV-Ausbau insbesondere eine stufenweise Parkraumbewirtschaftung und -verknappung vorsah und die sie seitdem konsequent umsetzt. Eine solch langfristige Politik lässt sich allerdings wohl nur in einer seit Jahrzehnten von der gleichen Partei regierten Stadt verfolgen.

## Langer Atem notwendig

Die Parkraumverknappung und die Verteuerung der Parkplätze wurden zuerst im innersten, ersten Bezirk im Jahre 1993 als Pilotprojekt unter Einbezug der Einwohnerinnen und Einwohner eingeführt, bevor das Projekt schrittweise auf alle 23 Wiener Bezirke ausgedehnt wurde und zur Dauer Einrichtung wurde. Die letzte Ausdehnung auf die äussersten Bezirke erfolgte übrigens erst im Jahr 2016!

Bei Umfragen gab eine überwältigende Mehrheit der Wohnbevölkerung ihre Zustimmung zu dieser Art von Parkraumbewirtschaftung und der Reduktion des Autoverkehrs in der Stadt Wien bekannt. Dieser Erfolg bedingte allerdings zähe Verhandlungen und zahlreiche Kompromisse in den ersten Phasen des Projekts, um die Ängste abzubauen und das Vertrauen der Bevölkerung in die Massnahmen der Behörden zu schaffen.

In der «reichen» Schweiz haben wir bisher vor allem in den Ausbau des ÖV UND des MIV investiert, sodass auch kein so signifikanter Umstieg vom Auto auf den ÖV wie in Wien stattfand. Der beschränkte Raum in unseren Städten lässt einen weiteren Parallelausbau von ÖV und MIV nicht mehr zu. Es ist an der Zeit, die «politisch schwierigeren» Verhandlungen zur Parkplatzbewirtschaftung aufzunehmen, wie Wien dies erfolgreich demonstriert hat.

Quelle: Buehler, R., Pucher, J., Altshuler, A., 2017 «Vienna's Path to Sustainable Transport» International Journal of Sustainable Transportation, Vol. 11, No. 4, pp. 257–271.



Bild: Orsamelot, wikimedia.org

**Wartende Fiaker in Wien: Pferdekutschentparkplätze werden nicht reduziert.**

# Nightjet auf Erfolgskurs

Seit Mitte Dezember 2016 betreiben die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) den Nightjet mit täglich fünf Verbindungen ab der Schweiz. umverkehR wollte wissen, wie das Geschäft läuft, ob die Reisenden zufrieden sind und ob der Nightjet langfristig Bestand haben wird. [Daniel Costantino](#)

Nachdem die Deutsche Bahn (DB) offiziell aufgrund mangelnder Rentabilität den Betrieb der CityNightLine per Dezember 2016 eingestellt hatte, war die Freude gross, dass die ÖBB die Chance wahrgenommen und einige der Nachtzuglinien übernommen haben. Die grosse Frage bleibt, ob es die ÖBB schaffen werden, den Nightjet wirtschaftlich zu betreiben und damit die Nachtzugverbindungen dauerhaft zu sichern.

## Gutes Feedback

Um uns ein Bild von der Auslastung zu machen, hat umverkehR bei den ÖBB und der SBB nachgefragt. Letztere hält sich bedeckt und will nach dieser kurzen Zeit noch keine Angaben machen. Die ÖBB liessen verlauten, dass die Auslastung die Erwartungen übertrifft. Besonders die Strecken in Deutschland laufen sehr gut. Die ÖBB haben im Januar eine Kundenumfrage bei über 600 Personen

durchgeführt. Die Resonanz war sehr positiv. 83 Prozent der Befragten beurteilen die Fahrt im Nightjet als gut, 37 Prozent sogar als sehr gut. 82 Prozent empfinden das Preis-Leistungs-Verhältnis als gut, 38 Prozent sogar als sehr gut. Reisende, die umverkehR direkt berichtet haben, sind ebenfalls zufrieden oder sehr zufrieden, auch wenn nicht immer alles geklappt hat, wie es sollte. So war von verschlafenen Zugbegleitern die Rede, sodass das Frühstück zu spät kam, sowie vom Mangel an Know-how in Bezug auf die Technik im Zug. Die sympathische Art der Bahnangestellten hätte das Malheur jedoch wieder wettgemacht.

## Viele Anfragen aus der Schweiz

Gemäss Auskunft am SBB-Schalter besteht für Nachtzugreisen eine hohe Nachfrage. Die Züge seien oft bereits frühzeitig ausgebucht, sodass immer wieder Leute auf die Tagesverbindungen aus-

weichen müssen. Auch gibt es sehr viele Anfragen nach einer Verbindung nach Amsterdam. Entsprechend gross ist das Bedauern, dass auf dieser Strecke kein Nachtzug geführt wird. umverkehR gibt den ÖBB noch etwas Startzeit, wird sich aber zu einem späteren Zeitpunkt für eine Wiedereinführung dieser Strecke starkmachen.

Ein grosser Mangel besteht bei der Fahrradmitnahme. Gerade mal sechs Velos können pro Zug transportiert werden – und dies auch nur im Zeitraum zwischen dem 6. April und dem 13. Oktober. Erfahrungsberichte von Reisenden zeigen auch, dass die Reservation für Velos sehr zeitaufwendig ist. Hier gibt es sicher noch Raum für Verbesserungen. umverkehR will den Nachtzug weiter stärken – wir werden deshalb an der Forderung nach einer gerechten Besteuerung von internationalen Zug- und Flugverbindungen festhalten.



Bild: Nightjet © ÖBB - Wegscheider

**ÖBB Nightjet: nächtlich fünf Verbindungen ab der Schweiz**

## Freiheit I

*hpk* Wer denkt, dass der Verkehr für Kinder gefährlich ist und sie in ihrer Freiheit einschränkt? Ja, und er ist soeben noch viel gefährlicher geworden. Denn was passiert, wenn Eltern meinen, dass der Strassenverkehr zu gefährlich sei, um die Kinder selber zur Schule gehen zu lassen? Sie fahren sie mit dem Auto hin. Das hat viele, eigentlich nur schädliche Auswirkungen. Zunächst einmal generieren die Elterntaxis einen nicht unwesentlichen Zusatzverkehr. Es gibt Schulen, da fahren pro Tag hundert (!) Autos vor. Ironischerweise tritt dieser Verkehr naturgemäss genau dort auf, wo auch die zu Fuss gehenden Kinder anzutreffen sind: auf dem Schulweg. Die so auf die Sicherheit bedachten Taxi-Eltern gefährden also die Sicherheit der (anderen) Kinder und sind somit nicht nur ein Symptom des gefährlichen Autoverkehrs, sondern in einem gewissen Umfang auch dessen Ursache. Ein Teufelskreis. Dazu kommt, dass Kinder, die in die Schule gefahren werden, einen weiteren Freiraum verlieren und wichtige Erfahrungen nicht machen können. Sei dies die räumliche Orientierung, das Zurechtfinden im Verkehr oder die Interaktion mit anderen Kindern, die auch auf dem Weg zur Schule sind. Der Schulweg ist doch ungemein spannend, die Kinder sind dann im Schulzimmer wieder genügend eingespannt. Wer immer noch glaubt, seinem Kind einen Dienst zu tun, wenn es in die Schule gefahren wird, der soll doch mal sein Kind den Schulweg zeichnen lassen. In der Tat wurden solche Kinderzeichnungen schon analysiert. Der Unterschied zwischen Zeichnungen von zu Fuss gehenden Kindern und solchen, die gefahren werden, ist frappant und bedarf keiner zusätzlichen Erklärungen.

Wenn ich die beiden Bilder betrachte, dann drängen sich mir unweigerlich Analogschlüsse von den Kindern auf die Erwachsenen auf: Das eine Bild stammt von einem glücklichen Dorfbewohner, das andere von einem Insassen der Strafanstalt Pöschwies (ich habe mal dort gearbeitet, ich weiss, wie das aussieht). Die Zufussgehenden nehmen die Welt in ihren Details und Farben auf, die Welt der Autofahrenden ist trist, verengt und hoffnungslos. Sieht so Freiheit aus?

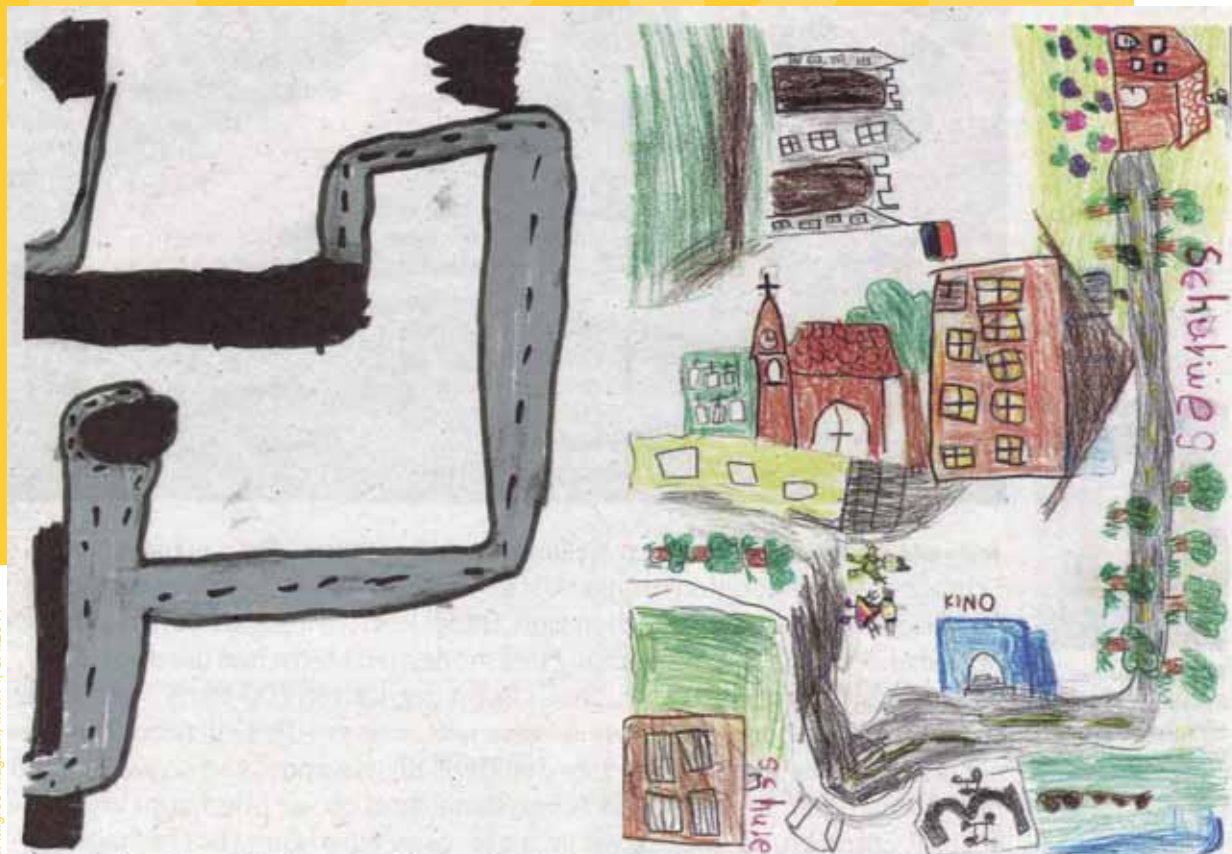


Bild: Migros Magazin, MM14, 3.4.2017

Sie haben beide ihren Schulweg gezeichnet: Andreas (7) wird zur Schule gefahren (Bild links), Lukas (7) geht zu Fuss.



## Viel Mehl um nichts

*pk* Autonome Autos sind ohne Frage die Zukunft urbaner Mobilität. Richtig betrieben und eingesetzt, können sie zahlreiche konventionelle Autos einsparen. Fast noch wichtiger: Wenn autonome Autos geteilt werden, müssen sie nicht mehr neunzig Prozent der Zeit einfach rumstehen, sondern können ohne Unterbruch eingesetzt



werden. Parkplätze werden praktisch obsolet. Die Stadt gewinnt Platz, der dann für gescheitere Nutzen frei bleibt. Jetzt hat ein englischer Künstler auf einen zusätzlichen Vorteil autonomer Autos aufmerksam gemacht: Eingeschlossen in einen Kreis aus etwas Mehl, können sie eingesperrt und fahrunfähig gemacht werden. Sollten sich also die Hoffnungen, die man in sie setzt, nicht erfüllen, haben wir ein wirksames Mittel in den Händen, um die autonome Blechlawine mit legalen Mitteln zu stoppen: Zwei Kilo Mehl pro umverkehR-Mitglied sollten reichen, um den Autoverkehr einer Kleinstadt lahmzulegen.

## Freiheit II

*hpk* Ja, es ist so eine Sache mit der Freiheit. Bedeutet es doch für jeden etwas anderes, und jede fühlt sich woanders eingeschränkt. Total spannend, weil zu einem grossen Teil unverständlich finde ich die Freiheit, die man weitläufig mit Autofahren verbindet. Gibt es doch kaum einen Lebensbereich, der stärker reguliert ist als das Autofahren. All diese anderen Autos, die Verkehrsregeln, Baustellen, Umleitungen, Rotlichter. Und neuerdings diese Fussgängerstreifen, vor denen man auch noch anhalten müsste. Und wenn man dann endlich meint, angekommen zu sein, da fährt man nochmals ein paar Runden, bis man endlich einen freien Parkplatz findet. Oder man muss sich zwischen all den anderen Elterntaxis durchmanövrieren. Und dann noch diese nervenaufreibenden, unberechenbaren Kinder, an denen man eigentlich sowieso nur im Schrittempo vorbeifahren dürfte. Ein Stress folgt auf den anderen. Kein Wunder, sind das Resultat triste, öde und deprimierende Zeichnungen, deren einziger Inhalt die Strasse und ein paar schwarze, aus dem Augenwinkel wahrgenommene Silhouetten sind. Gut, kommen bald die autonomen Fahrzeuge. Dann kann man endlich die Welt wieder einmal wahrnehmen und sich etwas freier fühlen. Richtig, finden wir vom planet umverkehR. Doch aufgepasst: Es genügt eine Handvoll Mehl, um diese neue Freiheit im Keim zu ersticken.

# Segen oder Fluch?

Anlässlich des «Anderen Salons», der Alternativveranstaltung zum Automobilsalon in Genf, stellte Vincent Kaufmann seine Überlegungen zu den politischen und gesellschaftlichen Fragen, die autonome Fahrzeuge (also fahrerlose, sich selbst lenkende Autos) aufwerfen, vor. Die Rolle der politischen Instanzen und der Konzerne bei der Umsetzung der neuen Technologie steht dabei im Mittelpunkt. *Interview: Andrea von Maltitz*

*Die Organisation unserer Städte beruht auf einer Trennung der verschiedenen Tätigkeitsbereiche: Arbeit, Wohnen, Einkaufen, Freizeit. Um von einer Tätigkeit zu einer anderen zu wechseln, muss man «verkehren». Entspricht dieses Schema noch der heutigen Wirklichkeit, und entsprechen Autos (autonom oder nicht) einem Bedürfnis?*

Nein, unsere Umfragen in den Jahren 2007 und 2011 bei Menschen, die viel unterwegs sind, zeigen, dass sich die verschiedenen Tätigkeiten heute vermischen. Die Pendlerinnen und Pendler senden beruflich bedingte Mails vom Zug aus; die Angestellten bestellen ein Theaterbillet bei der Arbeit, werden im Büro durch private SMS und Anrufe auf ihrem Mobiltelefon unterbrochen oder arbeiten von zu Hause aus. All dies verändert die Nutzung des Raums und hebt die räumliche Trennung auf.

*Die Automatisierung nimmt zu, immer mehr Arbeiten werden von Maschinen ausgeführt. Fahrzeuge, die auf Schie-*

*nen fahren oder durch Leitungen geführt werden (Busse, Trams, Züge), lassen sich sehr viel einfacher zu autonomen, führerlosen Fahrzeugen umrüsten als konventionelle Autos. Werden so nicht Tausende von Arbeitsplätzen im öffentlichen Verkehr verschwinden?*

Die autonomen Fahrzeuge dienen der Rationalisierung und damit einem Stellenabbau. Doch die Entwicklung ist zwiespältig. Einerseits handelt es sich nicht um hochwertige Arbeitsplätze, andererseits stellt sich die Frage nach dem Wert der Arbeit in unserer Gesellschaft. Heute geniesst die bezahlte Arbeit einen hohen Stellenwert und ermöglicht die gesellschaftliche Integration. Wird es uns gelingen, die Arbeit gerecht zu verteilen? Sollte ein bedingungsloses Grundeinkommen zustande kommen, werden wir dann gemeinsam die Lösung finden, um unserem «arbeitslosen» Leben einen Sinn zu geben?

*Die autonomen Fahrzeuge können aus Sicherheitsgründen nicht ohne grosse*

*Datenmengen fahren. Wird das Ausspielen unserer Verkehrswege in Zukunft zur Routine?*

Bereits heute hinterlassen wir überall Spuren – im Internet, auf unseren Smartphones oder in den sozialen Medien usw. Die tatsächliche Frage ist doch eher, zu entscheiden, wem wir diese Daten anvertrauen: Konzernen, die daraus einen maximalen Profit ziehen wollen, ohne für den Markteintritt zahlen zu müssen, oder demokratisch verwalteten Einheiten wie unseren Kantonen und Gemeinden?

*Es geht also weniger um die technischen Aspekte als vielmehr um die politischen und gesellschaftlichen Auswirkungen?*

Genau. Ich sehe drei wesentliche gesellschaftliche Herausforderungen bei den autonomen Fahrzeugen: Besitz, Interoperabilität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Governance. Falls die autonomen Fahrzeuge wie die heutigen Autos Privateigentum bleiben, könnte ihre Einführung sogar zu einer Verkehrsverdoppelung führen, da Menschen, die



**Arbeiten in voller Fahrt: im Zug – und bald auch in autonomen Fahrzeugen?**

Bild: za.pinterest.com/explore/swiss-rail

heute kein Auto besitzen (Jugendliche und Senioren), Zugang zu einem Auto hätten. Jede Zunahme des «mechanisierten» Verkehrsangebots zieht jedoch eine erhöhte Nachfrage nach sich, zum Nachteil der viel gesünderen Bewegung zu Fuss oder mit dem Velo. Falls die autonomen Fahrzeuge hingegen als öffentliches Verkehrsmittel dienen, könnte der Besetzungsgrad schnell von heute 1,1 auf 3 Personen pro Auto dank einer zentralisierten Bewirtschaftung ansteigen, wodurch viel Strassenraum für andere Aktivitäten frei würde. Es könnten auch abgelegene Gebiete mit wenigen Einwohnerinnen und Einwohnern erschlossen werden, denn ohne Chauffeur würden die Betriebskosten stark sinken. Doch damit stiege auch das Risiko der Zersiedlung bisher «verschonter» abgelegener Bergtäler, da sie plötzlich für Pendlerinnen und Pendler attraktiv würden.

*Autonome Fahrzeuge stellen eine starke Konkurrenz für den öffentlichen Verkehr dar. Wie kann dieser Konflikt vermieden werden?*

Grundsätzlich sollten die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden, schon alleine um die vorhandenen Finanzen möglichst intelligent einzusetzen. In der Vergangenheit hat die Schweiz 250 Millionen Franken im Ausland für den Bau des TGV Genf – Paris ausgegeben, nur um einige Jahre später Easyjet zu erlauben, die Fluglinie Genf – Paris zu betreiben. Seitdem macht der Marktanteil des TGV weniger als 50 Prozent aus. (Anm. d. Red.: Die Schweiz würde den gleichen Fehler wiederholen, falls sie Langstreckenbusse auf den rentablen Streckenabschnitten zuliesse und somit die von aus Steuergeldern bezahlte Schieneninfrastruktur konkurrenzierte.)

*Es wird befürchtet, dass grosse internationale Betreiber den Markt der autonomen Fahrzeuge beherrschen wollen.*

*Wie können sich die Schweizerinnen und Schweizer dieser «Uberisierung» widersetzen?*

Man muss ein Kräfteverhältnis zugunsten der Verfechter des Gemeinwohls gegenüber den «big players» wie zum Beispiel der Automobilwirtschaft herstellen. Über welche Druckmittel verfügen die Behörden, um die öffentlichen Interessen durchzusetzen? Die Antwort ist einfach: Damit die autonomen Fahrzeuge ohne Staus fahren können, braucht es kolossale Investitionen. Die Fahrpläne müssen dauernd angepasst werden (Unfälle, Bauarbeiten, Umfahrungen usw.); der Zugriff auf die Datenbanken muss also zu jedem Zeitpunkt gewährleistet sein. Ohne grosszügige öffentliche Investitionen werden die autonomen Fahrzeuge nicht in Fahrt kommen. Das zeigt das Beispiel der Elektromobile: Da eine aus-

gedehnte, flächendeckende Abdeckung mit Ladestationen fehlt, ist ihr Marktanteil verschwindend gering.

*Die Herausforderungen bei den autonomen Fahrzeugen sind also eher politischer als technischer Natur?*

In der Tat, und daher ist es so wichtig, dass sich die Zivilgesellschaft, die politischen Parteien und die NGOs des Themas annehmen und ihre Zukunftsvision vorlegen. Diesen Kampf auszufechten, lohnt sich!

Vincent Kaufmann ist Professor für städtische Soziologie und Mobilität. Er leitet das Labor für städtische Soziologie (LASUR) an der ETH Lausanne. Das LASUR untersucht die Mobilitäts- und Mobilisierungsfähigkeiten der verschiedenen Akteure in den Städten und forscht zur Alltagsmobilität, zur Entwicklungsdynamik in den grossstadtnahen Gemeinden, zur Gentrifizierung sowie zum öffentlichen Raum und zum Netzmanagement.





Immer mehr Menschen in Städten leben ganz ohne Auto. Und trotzdem wird diesem immer noch ein grosser Teil des öffentlichen Raums zur Verfügung gestellt. Dass sich ein beherztes Engagement für ein autofreies Leben lohnt, hat die Winterthurer Bevölkerung erfolgreich bewiesen.

## Fokus

### Jubiläumsfeier 25 Jahre umverkehrR

Save the Date: Am Sa, 11. November 2017, feiert umverkehrR sein 25-jähriges Bestehen in der ESSE Bar in Winterthur (direkt beim Bahnhof).

Mit zahlreichen Überraschungen und einem abendfüllenden Programm werden wir unser Jubiläum begehen, und wir freuen uns jetzt schon sehr, mit Ihnen bei Speis und Trank anzustossen und am späteren Abend noch das Tanzbein zu schwingen.

## Agenda

**Di, 20. Juni 2017, 14.45–16.30**

### Führung bei Stadler

Besichtigung der Produktion der Nachtzugkompositionen für Aserbaidschan. Teilnehmerzahl limitiert. Anmeldung zwingend notwendig, ab sofort bis spätestens 11. Juni an [dcostantino@umverkehr.ch](mailto:dcostantino@umverkehr.ch), Betreff: Stadler [www.umverkehr.ch/event/2017-06-20-fuehrung-bei-stadler](http://www.umverkehr.ch/event/2017-06-20-fuehrung-bei-stadler)

**Di, 24. Oktober 2017**

### Metron-Tagung «Neue Wege durch die 10-Millionen-Schweiz»

Strategien für ein enges Zusammenspiel von Raum und öffentlichem Verkehr. Weitere Informationen: [www.metron.ch](http://www.metron.ch)

**Sa, 11. November 2017**

### 25 Jahre umverkehrR

Fest in der ESSE in Winterthur  
Start um 17.30 Uhr. Speis und Trank, Musik und Theater, gemütliches Beisammensein, angeregtes Diskutieren – Feiern!  
[www.umverkehr.ch/event/2017-11-11-25-jahre-umverkehr-fest](http://www.umverkehr.ch/event/2017-11-11-25-jahre-umverkehr-fest)

**umverkehrR**  
**Zukunft inkl.**