

Umfeld Zweck R

Nummer 115
Oktober 2017

Prioritäten gleich setzen

Messen wir dem Fuss- und Veloverkehr in unseren Köpfen und auf der Strasse den gleichen Stellenwert bei wie dem Autoverkehr, kommen wir der Lösung der Verkehrsprobleme einen grossen Schritt näher.

Seiten 4-6, 11

...wir sind gleich wieder weg...

...ich bin gleich wieder weg....

LIBRERIA ITALIANA

TABAK

Café to go

...mit kostenloser Grundmiete! Für die erste Stunde CHF 29.00
...je weitere angefragte halbe Stunde inkl. km CHF 11.00

Platz DA!

Autoverkehr
Zukunft inkl.

Stellenwert

Wo sein Auto hinstellen, wenn man gerade schnell was erledigen muss? Sachlich, nüchtern wäre die Antwort klar: am Strassenrand. Doch ausser den Profis (Lastwagenfahrer, Lieferantinnen) getraut sich das kaum jemand. Das Auto wird auf dem Trottoir und der Velospur abgestellt, Raum, in dem meines Erachtens Autos nichts zu suchen haben. Sind die Fussgänger toleranter, die Glocken der Velofahrerinnen zu harmlos, und so getraut man sich eher das Trottoir zu blockieren als die Strasse? Vielleicht. Der Hauptgrund aber ist ein anderer. Der Stellenwert, den Fuss- und Veloverkehr in unseren Köpfen hat, ist schlicht und ergreifend zu tief verglichen mit demjenigen des Autoverkehrs (Titelseite und Seite 11).

Dass dem nicht unbedingt so sein muss, zeigten, für mich überraschend, meine Veloferien in Slowenien. Nicht unbedingt als Veloland bekannt, gibt es dort auch nur vereinzelt längere Velorouten. Aber wo es gefährlich wird für die Radelnden (z. B. in Kreiseln und an grossen Kreuzungen), hat es relativ konsequent Velospuren und -wege. Und zwar so, dass man als Radler Vortritt hat. Vergleicht man dies mit der Schweiz (Achtung: Veloland!), dann beobachte ich: In Zürich (wo ich wohne) hören Velowege spontan auf, wenn sie in eine Hauptstrasse einmünden, und auf komplizierten Kreuzungen ist es offenbar nicht möglich (auf Deutsch: wichtig genug), genügend Raum für Velos zu finden. Auch erfahre ich, wenn ich einen Veloweg benutze, dass ich alle paar Meter keinen Vortritt habe (weil ich als Velofahrer nicht wichtig bin). Beides nicht sehr attraktiv, wenn man sicher und einigermaßen zügig unterwegs sein will. Dass wir den Tageszug nach Slowenien nehmen mussten, weil es im Nachtzug keine Veloabteile gibt (Seite 6), ist ein weiteres Teilchen im Stellenwert-Puzzle.

Dabei wären Fuss- und Veloverkehr dermassen effizient, ökologisch, infrastrukturell genügsam und erst noch gesund, dass es der Gesellschaft und den Einzelnen mehrfach dienen würde, wären mehr Leute auf dem Velo und den eigenen Füüssen unterwegs, gerade in den Städten (Seiten 4 und 5). 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, www.umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf www.umverkehr.ch **Redaktion** Kerngruppe umverkehR, Hanspeter Kunz

Beiträge Silas Hobi (sh), Andrea von Maltitz, Daniel Costantino (dc), Philippe Koch (pk) **Grafisches Konzept** typisch.ch

Layout Hanspeter Kunz **Korrektorat** Birgit Roth **Titelbild** Delia Frauenfelder **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint Recyclingpapier

Abonnementspreise Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** Dezember 2017

Tief hängende Früchte ernten

Der Fahrkostenabzug bei den Steuern stellt einen klassischen Fehlanreiz dar. Mit dem Ziel, Arbeitnehmenden mehr Flexibilität bei der Wahl des Arbeitsortes zu ermöglichen, sinken als Nebeneffekt die Kosten der Mobilität. Dadurch werden lange Pendlerwege begünstigt, was aus raumplanerischen, finanziellen und ökologischen Gründen unerwünscht ist. *Silas Hobi und Andrea von Maltitz*

Der Pendlerabzug führt nicht nur zu Mehrverkehr – besonders stossend ist auch die Benachteiligung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Während bei den Steuern für die Nutzung des ÖV maximal die Kosten eines GA der zweiten Klasse – somit 3860 Franken – abgezogen werden dürfen, sind bei Autofahrern Abzugsexzesse von über 50'000 Franken bekannt. Um mittelfristig Geld für Unterhalt und Verbesserung der Schweizer Bahninfrastruktur zu bekommen, wurde der Fahrkostenabzug bei den direkten Bundessteuern auf maximal 3000 Franken begrenzt. Die dadurch gewonnenen Mehreinnahmen kommen der Bahn zugute. Um sämtliche geplanten Bahninfrastrukturvorhaben zu realisieren, werden aber auch die Kantone in die Pflicht genommen: Der Bund empfiehlt den Kantonen, ebenfalls Obergrenzen beim Fahrkostenabzug einzuführen, um den finanziellen Anteil für den Bahnausbau auf dem jeweiligen Kantonsgebiet zu decken.

Halbherzig bis wegweisend

Von Genf bis St. Gallen haben die Kantone Vorlagen zur Begrenzung des Fahrkostenabzugs erarbeitet und teilweise umgesetzt. In Zürich wird am 24. September über die Einführung einer Obergrenze von 5000 Franken abgestimmt. Die Regierung hat 3000 Franken empfohlen, um trotz der Sparvorgaben der Bürgerlichen die nötigen Mittel für den dringend anstehenden Bahnausbau im Kanton zur Verfügung zu stellen. Die Erhöhung der Obergrenze durch SVP und FDP im Kantonsrat auf 5000 Franken führt zu jährlichen Steuerausfällen von rund 60 Millionen Franken. Dadurch werden wichtige und unbestrittene Verbesserungen am Eisenbahnnetz wie beispielsweise der Brüttener Tunnel und der Ausbau Stadelhofen gefährdet

und das bereits überlastete Verkehrssystem im Grossraum Zürich an den Rand des Kollapses geführt. Wegweisend ist die Einführung einer Obergrenze von 500 Franken in Genf, die letztes Jahr an der Urne klar angenommen wurde.

Abschaffung des Fahrkostenabzugs

Die indirekte Subvention entlastet ohnehin die Falschen, weil Menschen mit höheren Einkommen deutlich mehr unter-

wegs sind. Um die Benachteiligung jener aufzuheben, die mit kurzem Arbeitsweg zu Fuss oder auf dem Velo die Infrastruktur schonen, muss der Fahrkostenabzug abgeschafft werden. Dies hätte positive Auswirkungen auf die Raumplanung, die Verkehrsmenge und die Umwelt. Es handelt sich unbestritten um eine der wenigen tief hängenden Früchte der Verkehrspolitik, die eine hohe Wirkung erzielen und nichts kosten, sondern im Gegenteil noch Geld einbringen.



Bild: The Bike Tree by Matt Walter

Die besten Früchte für einen umweltfreundlichen Verkehr sind **Velos** und **die eigenen Füsse**.

Zwischenbilanz eines Erfolgsmodells

Dank der Städte-Initiativen von umverkehR haben sechs der acht grössten Schweizer Städte verbindliche Ziele zur Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel gesetzlich verankert. Aufgrund dieses Erfolges wurde in verschiedenen kleineren Städten das Vorgehen kopiert. Die SVP und der Gewerbeverband blasen unterdessen zum Gegenangriff und versuchen die zukunftsweisenden Verkehrsziele wieder aufzuheben. **Silas Hobi**

Vor zehn Jahren haben die Mitglieder von umverkehR an der Generalversammlung beschlossen, die Städte-Initiative (SI) zu lancieren. Dies war der Auftakt für die Erfolgsgeschichte der SI in sechs der acht grössten Schweizer Städte. Von 2010 bis 2011 wurde aufgrund der SI in den Städten Basel (BS), Genf (GE), Luzern (LU), St.Gallen (SG), Winterthur und Zürich (ZH) die Förderung und Priorisierung umweltfreundlicher Mobilität gesetzlich

verankert. Die Forderungen wurden stets den lokalen Gegebenheiten angepasst und unterscheiden sich teilweise stark. Deshalb ist auch der Wirkungsnachweis nicht trivial. Nachdem im ersten Halbjahr 2017 die meisten Städte ihre Berichterstattung publiziert haben, können wir Zwischenbilanz ziehen. Während die Umsetzung in SG, LU und ZH auf Kurs ist, müssen sich die Verantwortlichen in BS und GE kräftig anstrengen, um Gesetz

und Volkswillen einzuhalten. Die Berichterstattung von Winterthur liegt zurzeit leider noch nicht vor.

St. Gallen – Ziel annähernd erfüllt

Etwas überraschend wurde in SG im März 2010 die SI angenommen. Das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung hält fest, dass das Verkehrswachstum durch den Fuss-, Velo- oder öffentlichen Verkehr aufgefangen werden muss. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) darf nicht weiter zunehmen. Aus diesem Grund muss die Stadt jährlich auf der Basis der Verkehrsmessungen die Wirkung der getroffenen Massnahmen überprüfen. Die Messungen an den 20 Verkehrszählstellen zeigen gemäss dem Jahresbericht der Stadt SG, dass das Verkehrsvolumen einigermaßen stabil ist und seit 2010 um insgesamt moderate 0,8 Prozent zugenommen hat.

Luzern – Anliegen bekräftigt

Im September 2010 hat die Bevölkerung der Stadt Luzern den Gegenvorschlag zur SI mit 63 Prozent Ja-Stimmen deutlich angenommen, und die SI hat mit 45,8 Prozent einen Achtungserfolg verbucht. Mit der SVP-Initiative «für einen flüssigen Verkehr» wurde im November 2015 ein rückständiger Angriff auf die SI mit 68 Prozent Nein-Stimmen weggefegt. Analog zu SG darf der MIV in LU seit 2010 nicht weiter zunehmen, und das Verkehrswachstum muss mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden. Das Monitoring des Gesamtverkehrs Luzern 2016 zeigt, dass das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität bisher eingehalten wird. Die Stadt plant den Ausbau sogenannter Dosierungsanlagen, um den Autoverkehr in der Innenstadt und insbesondere in Wohnquartieren zu senken.



Musik belebt die Stadt: wie zum Beispiel auf der St.-Leonard-Strasse in St. Gallen

Basel – zu wenig erreicht

Nach SG und LU wurde im November

2010 auch in Basel über die SI abgestimmt. Wie in Luzern wurde hier ebenfalls der Gegenvorschlag vom Souverän angenommen. Dadurch verpflichtete sich die Stadt Basel gemäss dem Artikel 13 des Umweltschutzgesetzes, den innerstädtischen Autoverkehr bis 2020 um 10 Prozent zu reduzieren. Nachdem die Umsetzung in den ersten Jahren auf Kurs war und der Autoverkehr jährlich leicht reduziert wurde, stagniert er seit einigen Jahren auf gleichem Niveau. Seit dem Referenzjahr 2010 ist er gemäss der Berichtserstattung der Stadt lediglich um knapp 3 Prozent zurückgegangen. Obwohl die Zunahmen des öffentlichen Verkehrs (+8%) sowie des Veloverkehrs (+23%) seit dem Referenzjahr erfreulich sind, ist die Abnahme des Autoverkehrs absolut ungenügend. Der Regierungsrat erachtet das gesetzlich verankerte Reduktionsziel unterdessen als unrealistisch und nicht durchsetzbar. Er unterstützt eine rückständige Initiative des Gewerbeverbandes teilweise, um das Ziel wieder aus dem Gesetz zu streichen. umverkehrR fordert die Regierung auf, das Gesetz einzuhalten und wirkungsvolle Massnahmen umzusetzen, um den Autoverkehr bis 2020 gegenüber dem Referenzjahr um 10 Prozent zu reduzieren.

Genf – Ansätze erkennbar

Die SI in GE strebt eine Stärkung des Fuss- und des Veloverkehrs an und sorgt für die gesetzliche Verankerung der «sanften Mobilität» (mobilité douce). Mit der Annahme der SI im Mai 2011 wurde der Kanton beauftragt, innerhalb von acht Jahren ein Netz von Velostreifen und Fussgängerwegen zu erstellen. Zwei Jahre vor Ablauf der Frist ist davon noch nicht viel zu erkennen. Nachdem mit zwei Jahren Verspätung der Richtplan Fuss- und Veloverkehr angenommen worden war, erarbeitete das kantonale Verkehrsdepartement einen Plan für acht sogenannte «pénétrantes». Diese durchgehenden Veloachsen auf beiden

Seeseiten wurden bisher aber nur teilweise gebaut. Mit dem «Loi sur une mobilité équilibrée» (ausgewogenes Mobilitätsgesetz) wurde die SI leicht abgeschwächt, dafür erlaubt es bei Bauten im Stadtzentrum eine Einsparung von rund 20 Prozent bei den oberirdischen Parkplätzen. Dadurch entsteht Platz für breitere Fusswege und durchgehende Veloachsen. umverkehrR fordert – wie im Gesetz vorgesehen – bis 2019 die Umsetzung eines flächendeckenden und durchgehenden Fuss- und Velowegnetzes. Ausserdem müssen der Kanton und die Gemeinden endlich genügend finanzielle Mittel für den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung stellen, statt Steuergelder für eine unsinnige Seequerung im wahrsten Sinne des Wortes im Genfersee zu versenken.

Winterthur – Auswertung ausstehend

In Winterthur kam es zu keiner Volksabstimmung, weil kein Referendum gegen den Gegenvorschlag zur SI ergriffen und die Initiative zurückgezogen wurde. Das Stadtparlament hat im August 2011 die Förderung der umweltfreundlichen Mobilität im regionalen Richtplan verankert. Bis 2025 muss der Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs gegenüber dem Referenzjahr 2005 um 8 Prozentpunkte erhöht werden. Die Erhebung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) 2015 ermöglicht erstmals seit Inkrafttreten des Gegenvorschlags einen Wirkungsnachweis. Der MZMV wurde diesen Frühling publiziert. Winterthur hat die lokalen Detailauswertungen bisher aber noch nicht veröffentlicht. Eine Annahme des Gegenvorschlags zur SVP-Anti-Stau-Initiative am 24. September dürfte die Zielerreichung erschweren, weil beispielsweise separate Busspuren faktisch verunmöglicht würden.

Zürich – Umsetzung auf Kurs

Die Publikation des MZMV ermöglicht es erstmals, Zwischenbilanz zu ziehen. Die

SI wurde von der Stadtbevölkerung im September 2011 dem Gegenvorschlag vorgezogen, und die Stadt wurde beauftragt, den MIV bis 2021 um 10 Prozent zu reduzieren. Dieses Jahr im Mai informierte die Stadt, dass die Umsetzung der SI auf Kurs sei und der Anteil des MIV seit 2010 um 5 Prozent zurückgegangen sei. Diese erfreuliche Entwicklung entspricht einem Trend, welcher seit dem Jahr 2000 unaufhaltsam voranschreitet. Seit der Jahrtausendwende ist der MIV in Zürich von 40 auf 25 Prozent gesunken. Bisher ist unklar, welche Massnahmen zur Abnahme geführt haben. Die Passivität der Stadtbehörden lassen den Schluss zu, dass die Bevölkerung aus Eigenverantwortung das Verhalten ändert und auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel umsteigt. Dies ist erfreulich und eine klare Aufforderung an die Verantwortlichen der Stadt, das Volksanliegen endlich ernst zu nehmen und wirkungsvolle Massnahmen umzusetzen, um die Ziele bis 2021 zu erreichen.

Selbstläufer

Nachdem die SI in den grösseren Städten erfolgreich war, ist eine zweite Welle angelaufen. In einem ersten Schritt wurde die SI in Thun und Biel eingereicht und erfolgreich umgesetzt. In Baden und Aarau wurde die SI eingereicht, ein definitiver Entscheid steht aber noch aus. Wir sind gespannt, welche weiteren Städte folgen.

Rauer Gegenwind

Nach dem Angriff in Luzern blasen SVP und Gewerbeverband auch in SG und BS zum Angriff auf die SI. Die Ziele der Mobilitätsinitiative (SG) sowie der Initiative «Zämme fahre mir besser» stammen aus den autowütigen Sechzigerjahren und werfen die Verkehrspolitik in die Steinzeit zurück. umverkehrR wird sich starkmachen, dass die beiden Vorstösse sang- und klanglos versenkt werden.

Mehr Velotransportplätze

Für umverkehR bleibt der Nachtzug ein Thema. Nachdem die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) einen Teil der Nachtzuglinien übernommen hatten, erreichten uns bereits Nachrichten von Reisenden mit dem Wunsch, wir möchten uns doch bitte für mehr Velotransportplätze im Nachtzug und für ein besseres Buchungssystem einsetzen. Dies zeigt, dass das Nachtzugangebot auf reges Interesse stösst. **Daniel Costantino**

Grundsätzlich sind wir sehr froh darüber, dass die ÖBB einen Teil der Nachtzugverbindungen ab der Schweiz in den Norden weiterführen. Trotzdem finden wir, dass die Angebote noch kundenorientierter sein müssen. Wir lancierten daher eine Petition, begleitet von einer fröhlichen Aktion im Hauptbahnhof Zürich.

Zum Glück nur eine Aktion

Entsetzt sah mir ein Schaffner des Nightjets in die Augen, als ich mit einer Gruppe von 25 Personen, alle mit Velos, auf dem Perron in Richtung Velotransportwagen unterwegs war. «Wir haben nicht Platz für so viele Fahrräder, das gibt ein Problem.» Ich beruhigte den Schaffner, indem ich ihm mitteilte, dass wir mit den Velos nicht in den Zug einsteigen wollten, sondern lediglich eine Aktion machen würden – für mehr Velotransportplätze im Nightjet.

Innerhalb weniger Wochen haben über tausend Menschen die Petition unterschrieben. Die ÖBB erklärten sich bereit, den umverkehR-Geschäftsleiter

Silas Hobi und mich als Kampagnenleiter zu einem Gespräch und zur Petitionsübergabe am ÖBB-Hauptquartier in Wien zu empfangen.

ÖBB haben Bedarf erkannt

Bei diesem Gespräch hat sich gezeigt, dass nach gut einem halben Jahr Nachtzugbetrieb die ÖBB den Bedarf für mehr Velotransportplätze erkannt haben. Viele Menschen haben sich denn auch mit dem Anliegen direkt bei den ÖBB gemeldet. Um mehr Velos transportieren zu können, fehlt allerdings das Rollmaterial. Geplant sind sogenannte Multifunktionswagen. Diese sollen Platz für Familien, Veloreisende und Personen mit eingeschränkter Mobilität bieten. Diese Wagen müssen jedoch erst noch gebaut werden. Ab Ende 2018 sollen sie bereitstehen und den Velotransport nicht nur in den Norden, sondern auch nach Prag ermöglichen. Im Zug nach Prag gibt es derzeit gar keine Velotransportplätze. Um den wichtigen Bahnhof Hannover wieder zu bedienen und für eine ange-

nehmere Ankunftszeit in Berlin wird der Nachtzug ab Zürich ab Ende 2017 unterwegs geteilt. Aufgrund logistischer Gegebenheiten kann ab dann bis zur Einführung der Multifunktionswagen das Velo nach Berlin nur in der Tasche im Abteil mittransportiert werden. Auch an einem neuen Buchungssystem wird gearbeitet, eine Erneuerung ist überfällig. Es soll insbesondere den Velofahrenden in Zukunft das Zugreisen erleichtern.

Unfaire Bevorzugung des Flugverkehrs

Das Gespräch mit den ÖBB hat aber auch aufs Neue gezeigt, dass die unfaire Besteuerung der internationalen Zugverbindungen im Vergleich zum Flugverkehr einen gewichtigen Nachteil für die Nachtzugbetreiber darstellt. Neben umverkehR fordern immer mehr Stimmen eine Anpassung dieser Politik. Das Umsteigen vom Flugzeug auf den viel umweltfreundlicheren (Nacht)zug muss erleichtert werden. So, dass bald auch wieder Nachtzüge nach Amsterdam, Barcelona und Kopenhagen verkehren.



Bild: Daniel Costantino

Lancierung der Petition für mehr Velotransportplätze im Nachtzug am 12. Juni im Zürcher Hauptbahnhof

Wie man einen Nachtzug baut

Am 20. Juni besuchte umverkehR die Stadler-Produktionsstätte im Industriepark Altenrhein. Hier werden neben den Doppelstockkomponenten KISS auch Strassenbahnen und Triebwagen gebaut. Der Fokus unseres Besuches lag aber auf dem Stadler-Nachtzug für Aserbaidschan. [Text und Interview Daniel Costantino](#)

In der Stadler-Produktionsstätte Altenrhein arbeiten 950 Menschen auf über 49'000 Quadratmetern Produktions- und Lagerflächen. Beeindruckt waren wir von der Ordnung und dem Elan, mit denen an den Eisenbahnkomponenten gearbeitet wird. Alle Züge werden grösstenteils in Handarbeit hergestellt – es gibt keine Roboter auf dem Gelände. Einzig Fertigungskomponenten wie zum Beispiel Toiletten werden eingekauft und komplett eingebaut. In Spitzenzeiten werden bis zu drei Wagen pro Woche produziert.

Nachtzug für Aserbaidschan

Highlight der Führung war die Begehung der Nachtzugkomponenten für Aserbaidschan. Es gibt verschiedene Abteile, Toiletten, Duschen. Die Wagen werden auf der Linie Baku – Tiflis – Istanbul zum Einsatz kommen. Sie werden über Spurwechseldrehgestelle für den durchgehenden Betrieb zwischen Georgien und der Türkei verfügen. Wegen ausstehender Zahlungen des türkischen Bestellers stehen die Wagen derzeit herum und beanspruchen viel Platz. Wir meinten mit einem Augenzwinkern zu Peter Zwicker

von Stadler, die Wagen könnten derweilen ja zwischen Zürich und Amsterdam eine Lücke füllen.

Nach der Führung hatte umverkehR die Gelegenheit, Herbert Welte, dem Experten für Produktentwicklung, ein paar Fragen zu stellen.

umverkehR: Herr Welte, was braucht es Ihrer Meinung nach, um den Nachtzug wieder salonfähiger zu machen?

Herbert Welte: Für Europa, salopp gesagt, eine Verteuerung der Flugtickets.

Wie sehen Sie die Entwicklung des Nachtzugsegmentes in Europa (inklusive Schweiz)?

In Europa gibt es nur wenige Bahnunternehmen, die auf dieses Segment setzen. In Europa gibt es neben den Bemühungen der ÖBB vor allem immer wieder Initiativen privater Anbieter (im Hoch- wie auch im Niedrigpreissegment). Meist legt sich aber deren Euphorie nach den ersten Gesprächen aufgrund der zu erwartenden Investitions- und Betriebskosten.

Hat Stadler durch die Fertigung der Türkei-Aserbaidschan-Schlafwagen das

Know-how für weitere Schlafwagenbestellungen gewonnen?

Für uns war der Aserbaidschan-Auftrag die Chance, die Basis für eine Stadler-Reisezugwagenfamilie zu legen. Mit Stadler Valencia als Lokomotiv-Kompetenzzentrum sind wir nun in der Lage, lokbespannte Züge für Tag- und Nachtverkehr anzubieten (in verschiedenen Spurbreiten).

Es ist bekannt, dass die ÖBB für das Nightjet-Angebot neue Schlafwagen bestellen wollen. Wird sich Stadler auf die Ausschreibung hin um diesen Auftrag bewerben?

Dieser Entscheid ist noch offen.

Was halten Sie von Hochgeschwindigkeits-Nachtzügen?

Ein Hochgeschwindigkeits-Nachtzug wäre nur für Destinationen sinnvoll, die sehr weit voneinander entfernt liegen.

Wie geht es bei Stadler mit den Nachtzügen weiter?

Wir stehen bereit. Den Markt sehen und bearbeiten wir zurzeit vor allem in den Staaten der ehemaligen Sowjetunion und des Mittleren Ostens.



Eine Stadler-KISS-Doppelstockkomposition wird im Stadler-Werk in Altenrhein zusammengebaut.

Fussgänger und «Andere Gefahren»

sh Auf den Hinweis eines umverkehR-Mitgliedes hin haben wir beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) nachgefragt, worum es sich bei nebenstehender Signalisation beim Shoppingcenter A3 im Fricktal handele. Die Antwort ist so selbsterklärend, dass wir uns gar nicht vorstellen möchten, welche Überlegungen die Automobilistin beziehungsweise der Lastwagenfahrer anstellt, die oder der mit 60 km/h an diesem Schild vorbeifährt. Hier also die Antwort des ASTRA: «Wir vermuten, dass mit dem Signal angezeigt werden soll, dass in diesem Bereich häufig mit Fussgängern auf der Fahrbahn zu rechnen ist beziehungsweise Fussgänger hier häufig die Strasse überqueren. Für Radfahrer besteht ein spezifisches Signal (1.32), nicht aber für Fussgänger, da ein entsprechender Bedarf bislang nicht bejaht wurde. Vorliegend wird das Gefahrensignal «Andere Gefahren» (1.30)

verwendet. Es warnt vor Gefahren auf der Fahrbahn, für die kein besonderes Signal besteht. Die Art der Gefahr wird nötigenfalls auf beigefügter Zusatztafel angegeben (Art. 15 Abs. 1 SSV). Die hier verwendete Zusatztafel enthält das Symbol «Fussgänger» (5.34) und Querpfeile. In der SSV werden Querpfeile als Richtungstafel (5.07) verwendet. Richtungstafeln mit Pfeil nach links oder rechts weisen auf die Stelle hin, wo eine Gefahr besteht. Insofern könnte man diese Zusatztafel in Kombination mit dem Signal «Andere Gefahren» dahingehend interpretieren, dass hier die Gefahr «Fussgänger auf beiden Seiten der Fahrbahn» besteht. Vorliegend besteht allerdings ein Trottoir entlang der Fahrbahn, weshalb Fussgänger hier keine Gefahr darstellen sollten.» Alles klar?!

Wie sollen wir das interpretieren? Dass Fussgängerinnen und Fussgänger für Autofahrende offenbar eine Gefahr darstellen? Schön wäre es – aber ist es nicht eher umgekehrt? Wir vom pl@net umverkehR empfehlen dringend, hier eine grosse Fussgängerzone anzulegen, um die Autofahrenden nachhaltig zu erschrecken. Buh!



Bild: Ubo



Achtung: richtig umsteigen!

sh umverkehR hat erfreut zur Kenntnis genommen, dass gemäss der neuen Verkehrsstatistik der Schienenverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr weiter Boden gutgemacht hat. Ein Lenker hat sich den Trend zu Herzen genommen und wollte gleich mit dem Auto auf der Schiene weiterfahren. Der Versuch scheiterte grandios. umverkehR überlegt sich nun, eine Anleitung für willige Umsteigende zu erstellen. 1. Sie brauchen keinen Schlüssel, um den Wagen aufzusperren. 2. Die Tankstelle ist kein geeigneter Ort, um ein Ticket zu kaufen. 3. Es gibt weder ein Steuerrad noch einen Schalthebel. Und noch ein wichtiger Hinweis: Ihr Auto ist nicht geeignet, um auf der Schiene zu fahren. Sie müssen in einen sogenannten «Zug» einsteigen, welcher extra für den Schienenverkehr gebaut wurde.



Staupannendienst

dc Weil in den Städten Genf und Zürich die Autos zu oft im Stau stecken, setzt der TCS jetzt innovativ auf einen E-Bike-mit-Anhänger-Pannendienst. So sind die Mitarbeiter über Velowege und -streifen viel schneller bei den Pannenfahrzeugen, um sie wieder flottzumachen – und sie helfen gleichzeitig, den Stau zu vergrössern. Wir vom pl@net meinen, dass dies zwar eine gute Idee ist, doch es ginge sicher noch besser: Wenn der TCS zum Beispiel dafür werben würde, das Auto gar nicht erst zu kaufen, gäbe es schon gar keine Stauproblematik, mehr Platz für alle – und gratis dazu weniger Lärm und bessere Luft. TCS – wir warten auf den nächsten Innovationsschub! Okay, ist vielleicht etwas blauäugig. Aber wenn die Velowege und -streifen als Zugangsstrecken für den Pannenservice benötigt werden, dann erwarten wir zumindest eine konsequente Velo-Förderungspolitik, gerade vom TCS.

Gelbe Gefahr in Zürich?

pk Mir war die Hysterie um die Neophyten, Neozoen und Neomyceten nie ganz geheuer. Braucht es tatsächlich auch für Flora und Fauna Grenzen und eine Ausweisungspflicht? Und wer sollte diese definieren: wir Menschen oder nicht eher ein Parlament der Tiere, Pflanzen und Dinge? Nach den Sommerferien war ich aber mit Neobiota anderer Art konfrontiert: Farblich gelb-grau gehalten und wenig einladend in der Erscheinung, haben sie sich auf den Strassen der Stadt Zürich eingemischt oder besser: auf den Trottoirs und Abstellanlagen. Das O-Bike aus Singapur. Das Unbehagen am Neuankömmling kann ich nicht nachvollziehen. Die schlechte Qualität der gebietsfremden Fahrräder lässt doch die hiesige Veloindustrie umso heller erstrahlen. Und da diese Neobiota keine einheimische Art verdrängen, wirft ihre zugegebenermassen penetrante Präsenz ein umso schlechteres Licht auf die Fahrradpolitik: Nicht einmal der Zürcher Stadtrat Filippo «Tausendsassa» Leutenegger war bislang in der Lage, das schon lange versprochene Fahrradverleihsystem in Zürich einzuführen. Glaubt man anonymen Quellen, wird es denn auch noch lange dauern, bis der unförmige und instabile Eingänger hiesige Konkurrenz zu fürchten hätte.



Bild: Tzuhsu Hsu

Tempo 30 stösst auf taube Ohren

Der Bund hat den Auftrag erteilt, die Schweizer Bevölkerung vor Verkehrslärm zu schützen. Dies muss durch Verkehrs- oder Temporeduktionen umgesetzt werden. Lediglich bei Unverhältnismässigkeit kann auf Symptombekämpfung mit Lärmschutzwänden oder -fenstern gesetzt werden. Leider nehmen die Städte die Chance nicht wahr und riskieren hohe Schadenersatzzahlungen. **Silas Hobi**

Der Strassenverkehr ist die grösste Lärmquelle der Schweiz: Tagsüber ist jeder fünfte Einwohner schädlichem oder lästigem Strassenverkehrslärm ausgesetzt, während der Nacht jeder sechste. Insbesondere in der Nacht nehmen viele Anwohner Strassenlärm als spürbare Verminderung der Lebensqualität wahr. Viele Studien zeigen, dass Verkehrslärm den Schlaf stört und die Schlafqualität beeinträchtigt, auch wenn der Lärm subjektiv nicht als Belästigung wahrgenommen wird. Das Bundesamt für Raumentwicklung hat die Lärmkosten des Strassenverkehrs auf jährlich 1,5 Milliarden Franken geschätzt.

Tempo 30: kostengünstig, hohe Wirkung

Der Bundesrat schreibt in der eidgenössischen Lärmschutzverordnung vor, dass bis zum 31. März 2018 die Massnahmen umgesetzt sein müssen, welche die Schweizer Bevölkerung vor übermässigem Lärm schützen. Dies soll in erster Linie durch Massnahmen an der

Quelle erfolgen. Dazu zählen Verkehrs- und Temporeduktionen sowie lärmarme Beläge. Ersatzmassnahmen wie Lärmschutzwände oder -fenster sind nur in Ausnahmefällen zulässig. Das Bundesgericht äussert sich hier unmissverständlich: «Die Erteilung von Erleichterungen, die zur Folge haben, dass die Anwohner auch künftig, auf unabsehbare Zeit hinaus, mit gesundheitsschädlichem Lärm leben müssen, ist Ultima Ratio. Sie setzt voraus, dass alle möglichen und zumutbaren Sanierungsmassnahmen ausgeschöpft sind.» Weil die Wirkung lärmarmen Beläges wissenschaftlich nicht erhärtet ist, stellen Temporeduktionen die beste und kostengünstigste Lärmschutzmassnahme dar.

Entschädigungen in Milliardenhöhe

Diverse Untersuchungen belegen, dass Tempo 30 statt 50 den Strassenlärm wahrnehmbar reduziert. Das gilt nicht nur für den Mittelungspegel (Reduktion um ca. 3 dB), sondern auch für die Reduktion der besonders störenden Maximalpegel

(um ca. 5 dB). Zurzeit kann davon ausgegangen werden, dass die Lärmschutzziele vielerorts bis Ende März 2018 nicht erreicht werden. Nach Ablauf der Frist sind Hauseigentümer klageberechtigt, deren Liegenschaften grösserem Strassenlärm ausgesetzt sind, als maximal zulässig ist. Sie können finanzielle Entschädigungen verlangen. Das Bundesamt für Umwelt (Bafu) schätzte, dass maximal Kosten von über 19 Milliarden Franken anfallen könnten.

Im Vergleich der Deutschschweizer Städte wird in Zürich mit Abstand der höchste Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner durch Lärm belastet. Ein Drittel der Personen ist in der Stadt Zürich von Strassenlärm betroffen. Die Stadt Zürich hat Massnahmen zur Umsetzung des Bundesauftrags geprüft und publiziert. Das Resultat ist lausig: Über 80 Prozent der Betroffenen sollen keine bundesrechtskonforme Lärmsanierung mit Massnahmen an der Quelle erhalten. Als Begründung wird meistens der öffentliche Verkehr (ÖV) als Sündenbock präsentiert. Mit Tempo 30 gäbe es zu grosse Zeitverluste für den ÖV, was zu hohen Kosten führe, weil mehr Busse beschafft werden müssten. In der Tat wäre die Stadt besser beraten, Millionen in den Ausbau der Busflotte zu investieren, statt Schadenersatz oder Lärmschutzfenster zu zahlen. Ausserdem stehen Busse auf einigen betroffenen Strassenabschnitten heute regelmässig im Stau. Eine Temporeduktion könnte dazu beitragen, dass der Verkehr weniger ins Stocken gerät. Die Stadt hat ausserdem noch Optimierungspotenzial bei der Steuerung der Lichtsignalanlagen, um den Busverkehr zu beschleunigen. Die Argumente der Stadt sind also nicht nachvollziehbar.

umverkehR fordert deshalb Tempo 30 auf allen Strassenabschnitten, an welchen die Lärmgrenzwerte überschritten werden.



umverkehR fordert am 29. Juni in Zürich Tempo 30 – Stadtrat Filippo Leutenegger (rechts) hält wenig von dieser Idee (links im Bild: Silas Hobi, Geschäftsleiter umverkehR)

Heisser Sommer

Vom Nachtzug zum Fussverkehr und vom Platzverbrauch durch Parkplätze zurück zum Nachtzug. Mit viel Charme, Witz und Kreativität – aber durchaus ernsthaft – war umverkehR während des Sommers zu verschiedenen Themen aktiv. *Daniel Costantino*



25 Aktivistinnen und Aktivisten von umverkehR lancieren am 12. Juni mit einer Aktion im Zürcher Hauptbahnhof die **Petition für mehr Velotransportplätze im Nachtzug**.



umverkehRte setzen sich am 12. Juli in Zürich mit einer humorvollen Aktion nach dem Motto «Weile mit Eile» für die Rechte der Fussgängerinnen und Fussgänger ein: **Das Trottoir gehört dem Fuss- und nicht dem Autoverkehr!**

Bild: Delia Frauenfelder



Parkplatzbadetuch «on tour»: Wird ein Parkplatz aus seinem Kontext gerissen und woanders platziert, wird klar wie viel Raum durch Parkplätze verloren geht (19. Juli im Gartenbad St. Jakob in Basel).

Bild: ÖBB, Rudolf Lehner



1000 Menschen fordern mehr Transportplätze für Velos im Nachtzug – die Petition wird den Verantwortlichen der ÖBB am 8. August in Wien übergeben.



Seit der Jahrtausendwende ist der MIV in Zürich von 40 auf 25 Prozent gesunken. Bisher ist unklar, welche Massnahmen zur Abnahme geführt haben. Die Passivität der Stadtbehörden lassen den Schluss zu, dass die Bevölkerung aus Eigenverantwortung das Verhalten ändert.

Fokus

25 Jahre umverkehR

25 Jahre und kein bisschen müde. Wer hätte 1992 geahnt, wie sich umverkehR entwickeln würde? Eines ist klar: Der Tatendrang ist ungebremst. Und doch ist es Zeit, um kurz zu verweilen und zu feiern.

Das Fest findet am 11. November in der ESSE-Musikbar in Winterthur statt. Geboten werden Poesie und Theater, Musik, sowohl frisch gekocht als auch aus der Konserve, geschmeichelt wird dem Gaumen und dem Magen, und vielleicht wird es ein Abend, den wir die nächsten 25 Jahre mit einem Lächeln in Erinnerung behalten.

Agenda

Di, 24. Oktober, 8.30 – 16.15 Uhr
Der ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung
Metron-Tagung, Campussaal
Brugg-Windisch, Bahnhofstrasse 6,
5210 Windisch

Fr, 10. November, 9.10 – 17.10 Uhr
Energiestrategie 2.0 – jetzt nachlegen
SES-Fachtagung, X-TRA Limmatstrasse 118, 8005 Zürich (als Tagungspartner profitieren Mitglieder von umverkehR von 100.- Rabatt)

Sa, 11. November, ab 17.30 Uhr
25-Jahr-Jubiläumfest umverkehR
ESSE-Musikbar, Rudolfstrasse 24,
8400 Winterthur (5 Gehminuten vom Bahnhof Winterthur)
www.umverkehr.ch/event/2017-11-11-25-jahre-umverkehr-fest

umverkehR
Zukunft inkl.