

umkehr Rer

Nummer 116
Dezember 2017

Achtung: heiss!

umkehrR – seit 25 Jahren mit Feuer
und Flamme für eine neue, zukunftsfähige
Verkehrspolitik im Einsatz.

Seiten 3-7

Zündende Ideen

Am Burning-Man-Festival treffen sich im Spätsommer im Nordwesten von Nevada Zehntausende Menschen, um mit gemeinsamer Arbeit etwas auf die Beine zu stellen und dabei Spass zu haben. Nicht ohne die Verantwortung für ihr Tun zu übernehmen und die Wüste so zu verlassen, wie sie sie vorgefunden haben. Alle steuern ihre Talente zu den gemeinsamen Projekten bei, sodass am Ende unter anderem solch fantastische Vehikel entstehen, wie auf der Titelseite abgebildet.

Was auf den ersten Blick wie ein Ungeheuer aus einem Endzeitszenario aussieht, ist also in Wirklichkeit ein Ergebnis blühender Fantasie, lustvollen Humors und nicht zuletzt harter Arbeit, die nur dank vielen freiwillig Engagierten möglich wird.

Ist das bei umverkehR nicht genau gleich? So wurden im Rahmen der Verkehrshalbierungs-Initiative, die den motorisierten Individualverkehr reduzieren wollte, von unseren Gegnern auch Endzeitszenarien heraufbeschworen. Und doch war die ganze Arbeit von umverkehR in den vergangenen 25 Jahren geprägt von blühenden Visionen und Ideen, die in lustvollen Aktionen mündeten. Humor und Fantasie wecken auch bei umverkehR das Engagement, sei es im Vorstand, bei den Aktiven, bei der Geschäftsstelle und, nicht zu vergessen, bei den Mitgliedern. Ohne diesen persönlichen Einsatz wäre umverkehR als kleine Organisation nie derart erfolgreich.

Wir blicken hier also zurück auf 25 Jahre, in denen sich unzählige Aktive bei umverkehR mit Feuer und Flamme für ihre persönliche Vision einer sinnvolleren Mobilität eingesetzt haben. Aber auch in den kommenden 25 Jahren werden wir alles daran setzen, dass uns die zündenden Ideen nicht ausgehen.

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** Christian Harb, Hanspeter Kunz, Silas Hobi (sh) **Grafisches Konzept** typisch.ch **Layout** Hanspeter Kunz **Korrektorat** Birgit Roth **Titelbild** NK Guy, aus dem Buch «The Art at the Heart of Burning Man» **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresso, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** April 2018

Die Herausforderungen der Zukunft

Seit der Gründung von umverkehR vor 25 Jahren haben sich auch die verkehrspolitischen Herausforderungen verändert. Der öffentliche Verkehr (ÖV) ist nicht mehr nur ein Unschuldslamm, Elektromobile bieten lediglich Scheinlösungen, und autonome Fahrzeuge können sowohl Segen als auch Fluch sein. **Christian Harb**

umverkehR setzt sich seit 25 Jahren für eine umweltfreundliche Verkehrspolitik ein. Dabei erlauben wir uns, auch unbequeme Fragen zu stellen. Gut möglich, dass umverkehR einmal Position gegen ein ÖV-Projekt einnimmt oder den Sinn von Elektromobilen infrage stellt.

ÖV: Nicht alles ist Gold, was glänzt

In den letzten 25 Jahren wurde das ÖV-Angebot in der Schweiz massiv ausgebaut und das Pendeln mit dem ÖV zur Selbstverständlichkeit. Die Zunahme der GA-Verkäufe spricht Bände: Allein zwischen 2006 und 2016 stiegen die Verkaufszahlen des GA um über 50 Prozent auf 470'000 Stück. Hier zeigt sich die Kehrseite der Medaille: Wegen der längeren Pendeldistanzen lohnt sich der Kauf eines GA immer mehr.

Längst ist klar, dass der Ausbau des ÖV auch zu einer unerwünschten Zersiedelung führt.

Aus ökologischen Gründen sollte der ÖV nur noch dort ausgebaut werden, wo ein grösseres Umsteigepotenzial vorhanden ist, zum Beispiel in den Agglomerationsgürteln, vorab in den Entwicklungsgebieten, die besser mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) erschlossen sind als mit dem ÖV. Eine Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Zentren – wo der Anteil der Bahnfahrenden bereits sehr hoch ist – führt dagegen nur zu unerwünschtem Mehrverkehr.

Kühlschrank oder Elektromobil?

Der MIV ist in der Schweiz für einen Anteil von 40 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich. Folgerichtig fordert ein im Nationalrat eingereichter Vorstoss ab 2025 ein Verbot von Neuwagen mit Verbrennungsmotor. Die Umsetzung dieser Forderung würde den CO₂-Ausstoss massiv senken. Und wegen des viel höheren Wirkungsgrades von Elektromobilen würde mit einer vollständigen

Elektrifizierung der Fahrzeugflotte der Endenergieverbrauch halbiert.

So weit, so gut. Sind aber einmal alle Autos elektrisch unterwegs, wird eine zusätzliche Stromproduktion notwendig, die der Leistung zweier AKW entspricht. Auch wenn andernorts Sparpotenzial vorhanden ist, wird sich bei Engpässen die Frage stellen, wo die Priorität beim Stromverbrauch gesetzt werden soll. Ohnehin verursacht eine flächendeckende Versorgung von Millionen von Elektromobilen mit Ladestationen enorme Kosten. Wer dafür aufkommen soll, ist völlig unklar.

Da Elektromobile genauso im Stau stehen werden wie Benziner, kann letztendlich nur eine Verhaltensänderung zur Reduktion von Staus führen, beispielsweise eine bessere Auslastung der Fahrzeuge. Auch müsste nicht jede Person ein eigenes Auto haben, das dann ohnehin die meiste Zeit auf einem Parkplatz steht. Künftig könnten unbenutzte Fahrzeuge durch Drittpersonen genutzt werden (Sharing Economy). Solche halb öffentlichen Systeme sind

aus ökologischen Gründen nicht ohne Reiz und böten ein Mehrfaches der Kapazitäten des konventionellen ÖV. Besonders effektiv funktioniert ein solches System mit autonomen Fahrzeugen, die selbstständig dorthin fahren können, wo sie gebraucht werden.

In welche Richtung die Entwicklung gehen wird, ist noch nicht absehbar. Autonome Fahrzeuge haben den Vorteil, dass die Insassen während der Fahrt zumindest zeitweise anderen Tätigkeiten nachgehen können. Somit können längere Fahrten attraktiver werden, was zu Mehrverkehr führt und die Zersiedelung weiter ankurbelt. Tatsache ist, dass Google und viele Autofirmen zurzeit Milliarden in die Entwicklung autonomer Fahrzeuge investieren. Der Erfolgsdruck, dass sich diese Investitionen auch einmal auszahlen, ist entsprechend riesig. Dabei ist dieses Interesse vorab wirtschaftlicher und weder verkehrs- noch umweltpolitischer Natur. Hier die dringend notwendigen umweltpolitischen Rahmenbedingungen zu schaffen, ist die grösste Herausforderung.



Mobilität der Zukunft: Da wohnen, wo man pendelt. Wer braucht noch autofreie Quartiere? Es lebe der wohnungsfreie Parkplatz.

GründungsjahRe

Seit 25 Jahren existiert umverkehR. Was hat zur Gründung von umverkehR geführt? Und was waren die Visionen und die Motivation, damals mitzumachen? Antworten auf diese Fragen und persönliche Geschichten erfahren wir von vier Personen, die am Anfang mit dabei waren. **Hanspeter Kunz**

Lange ist es her, und trotzdem scheint es, dass den frühen Mitstreitern und Aktivistinnen von umverkehR diese Zeit immer noch in sehr lebendiger Erinnerung ist. Die Idee der Verkehrshalbierungs-Initiative und damit von umverkehR, der als Trägerverein dieser Initiative gegründet wurde, wuchs auf einem Boden, der auch für radikalste gesellschaftliche Veränderungen reif war. Alles schien möglich, sogar eine Halbierung des motorisierten Individualverkehrs. Doch lassen wir gleich die umverkehRler der alten Garde zu Wort kommen.

Martin Bühler aus Trimbach

Wer es nicht selber erlebt hat, kann es fast nicht nachvollziehen. Ende der Achtziger- und Anfang der Neunzigerjahre des letzten Jahrhunderts schien plötzlich vieles möglich zu sein, was nur wenige Jahre zuvor politisch unmöglich war. Der Fall der Berliner Mauer war das Symbol dieser Veränderung. Der real existierende Sozialismus löste sich innerhalb we-

niger Jahre auf – mehrheitlich friedlich. Erstaunlich für ein System, das so sehr auf Gewalt und Unterdrückung aufgebaut war. In der Schweiz erschütterten die Armeeabschaffungs-Initiative und der Fichen-Skandal die politische Landschaft. Eine andere Schweiz schien nicht nur denkbar, sondern auch machbar, und während ich noch aktiv war für die Armeeabschaffung, tüftelten wir spasseshalber an neuen Ideen herum. Eine Idee faszinierte mich und blieb in meinen Hirnwindungen hängen. Was wäre, wenn Mobilität anders stattfinden würde: ökologischer, intelligenter? Die Städte würden anders aussehen. Gras statt Beton, bunt statt grau. Das Zusammenleben in den Gemeinden wäre ein anderes. Deshalb schloss ich mich der kleinen Gruppe von «Spinnern» an, die daran ging, einen Verein zu gründen mit dem Ziel, des Schweizers letzte heilige Kuh zu schlachten: das Auto. Bevor wir 1994 die Volksinitiative lancierten, veranstalteten wir in Baden eine Strassenaktion. Unter

dem Motto «Wir haben einen Vogel – wir brüten etwas aus» sprachen wir als Vögel verkleidet Passanten auf unsere Idee für eine eidgenössische Verkehrshalbierungs-Initiative an. Zu meinem eigenen Erstaunen stiessen wir auf ein positiveres Echo, als wir erhofft hatten. Wer weiss: Ohne diese erstaunlichen Reaktionen wäre die Idee vielleicht im Sande verlaufen. So aber wurde umverkehR Realität und ein wichtiger Teil der Schweizer Verkehrspolitik – bis heute!

Dieter Steiner aus Witikon

In meiner Kindheit war im Dorf, in dem ich aufwuchs, nur ab und zu ein Auto zu sehen. Das änderte sich nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges. Ich selbst liess mich nach einem Aufenthalt in den USA 1963/64 von den dort schon vorhandenen städtischen Expressstrassen-Systemen blenden und schrieb darüber einen begeisterten Artikel in der NZZ. Kontrastprogramm dann 1984: Die Diskussion um das Waldsterben veranlasste mich,



Einreichung der Verkehrshalbierungs-Initiative im März 1996 in Bern

ein für alle Mal auf den Besitz eines Autos zu verzichten. Anfang der Neunzigerjahre lebte ich an einem Ort, an dem mir der Strassenverkehrslärm zu schaffen machte. Und da kam umverkehR gerade recht. Ich hörte von der Gründung und wurde sofort Mitglied. In den folgenden Jahren war mein Beitrag, beruflich bedingt, noch bescheiden, aber während der Abstimmungskampagne zur Verkehrshalbierung war ich dann voll dabei und anschliessend auch einige Jahre Mitglied der Kerngruppe. umverkehR war 2004 finanzieller Pate bei der Gründung des Clubs der Autofreien, in dem ich mich dann engagierte. 1993 war ich übrigens auch Mitinitiant von «Zürich autofrei» (Zaf!), und eine autofreie Stadt ist weiterhin meine Vision.

Thomas Sacchi aus Zürich

1992, noch vor der Zeit von Internet, Mobiltelefonie und sozialen Medien, gründeten wir umverkehR, eine Organisation, die auf eine neue, frische Art eine radikale, einfache und sehr grundsätzli-

che Forderung stellt: Verkehr halbieren! Aktuell könnte eine ähnlich grundsätzliche Forderung heissen: null Prozent CO₂-Ausstoss in zehn Jahren!

Ziel waren von Anfang an die lustvolle Zusammenarbeit und die Durchführung einer Kampagne, die auf den Gewinn an Lebensqualität fokussiert und nicht auf den Verzicht – ob dafür der Name Verkehrshalberungs-Initiative der richtige war, sei nun mal dahingestellt.

Eine der prägendsten Aktionen – auch wenn sie wegen Wetterpech mit einem gigantischen Defizit endete – war 1997 die Durchführung des Megaraves Air Vision auf dem Bundesplatz in Bern: «Also, was da am nächsten Wochenende auf dem Bundesplatz (sic est!!!) abgehen soll, ist ein realisiertes Wunder. Und zwar sollen Partygeschwister oekosozial auf ihre Rechnung kommen. Jawoll, ein Megarave auf dem Bundesplatz. Eben, ein Widerspruch. Aber die Synthese macht sogar Sinn. Organisiert wird der Anlass einerseits von zwei Umweltorganisatio-

nen (umverkehR und der Alpeninitiative), andererseits aber von mehreren Vertretern der Raving Society.» [Zitat: Biwidus 12.6.1997]

Dominique Stämpfli aus Genf

Das Ziel der Verkehrshalberungs-Initiative hat mich sehr angesprochen, denn 25 Jahre früher, in meiner Jugend, gab es zweimal weniger Autos, ohne dass die Freizeit oder die Arbeit darunter gelitten hätte. Die Anzahl Autofahrten immer weiter zunehmen zu lassen, schien mir schwachsinnig – sowohl für den öffentlichen Raum wie auch für die Umwelt. Der Auslöser für mein Engagement war aber sicher der umverkehR-Ansatz «frisch und frech» statt verbiestert. Wir glaubten an Utopien wie «Eine andere Welt ist möglich» (und zudem in nützlicher Frist erreichbar).

Von 1988 bis 1991 lebte ich in Zürich und entdeckte, dass die Deutschschweizer nicht nur aus rückwärtsgewandten SVPlern bestanden, sondern auch neue, alternative Ideen entwickelten. Gerne erinnere ich mich an die umverkehR-Seminare, wo ich viel über die Mobilität gelernt habe, oder an die Übung, Autos zu übersteigen, ohne sie zu beschädigen, und so dem Besitzer keinen Anlass zu geben, vor Gericht zu klagen ...

Es ist schön, beim Lesen dieser Erinnerungen etwas vom Enthusiasmus und von der Aufbruchstimmung, die damals in der Frühzeit geherrscht haben, mitzubekommen. Auch wenn in den 25 Jahren, seit es umverkehR gibt, vieles anders und besser wurde, was den Strassenverkehr betrifft, so bleibt trotzdem viel zu tun. Und um wirklich grundlegend etwas zu verbessern, braucht es Visionen und neue Ideen, wie wir in Zukunft mobil sein wollen. Dies umzusetzen, wird nur mit einer gehörigen Portion Durchhaltewillen (den haben wir bereits bewiesen), aber auch Enthusiasmus und Aufbruchstimmung möglich sein.



Tram 'n' Bus – Techno auf dem Bundesplatz, Juni 1997

umverkehR im Jahr 2042

Das diesjährige Jubiläum ist ein guter Aufhänger, um nicht nur die Vergangenheit zu reflektieren, sondern auch in die Zukunft zu blicken. Wo steht umverkehR in einem Vierteljahrhundert? Wie gestaltet sich die Mobilitätslandschaft in der Schweiz in 25 Jahren? **Silas Hobi**

Vor 25 Jahren wurde umverkehR gegründet, um den Verkehr zu halbieren. Unterdessen wurde zwar viel erreicht, der Verkehr ist in der Schweiz seit dem Gründungsjahr aber trotzdem um rund einen Drittel angestiegen. Die Ziele wurden mehrfach justiert und neue Schwerpunkte gesetzt. Selbstverständlich hoffen wir, dass wir nicht mehr Jahrzehnte benötigen, um endlich eine vernünftige Verkehrspolitik zu erleben. Leider liefern die Lehren aus der Vergangenheit genügend Grund zur Annahme, dass uns die Arbeit auch im Jahr 2042 nicht ausgehen wird. Aber welche Schwerpunkte soll umverkehR künftig setzen? Weil wir auf den Einsatz unzähliger freiwilliger Aktivistinnen und Aktivisten aus der ganzen Schweiz angewiesen sind, haben wir ihnen genau diese Fragen gestellt. Die Antworten könnten unterschiedlicher nicht ausfallen, decken aber allesamt wichtige Probleme der heutigen Verkehrspolitik auf und skizzieren erfrischende Lösungsansätze für eine zukunftsfähige Mobilität.

Léonore Porchet aus Lausanne

Ich bin seit zwei Jahren Mitglied der Kerngruppe von umverkehR. Mich treibt an, dass die Mobilität wichtige Aspekte der Ökologie betrifft: Luftverschmutzung, Gesundheit und Sicherheit, Zusammenleben, öffentlicher Raum und

Raumplanung. umverkehR engagiert sich energisch für einen Paradigmenwechsel, von umweltverschmutzenden Dummys zu aktiv Reisenden.

In Lausanne leben bereits mehr als 50 Prozent der Haushalte ohne Auto. Dank der dichten ÖV-Fahrpläne und der verbesserten Infrastrukturen, die den Fuss- und den Veloverkehr sicher, schnell und angenehm gestalten, wird diese Anzahl im Jahr 2042 noch viel grösser sein. Hören wir doch auf, zuerst an die Autos und dann erst an die Natur, die FussgängerInnen und den öffentlichen Raum in der Verkehrspolitik zu denken!

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) kostet die öffentliche Hand viel Geld (Bauarbeiten, Unfälle, Umweltverschmutzung). Ich möchte diese Kosten sichtbar machen und die Subventionierung eines überholten Verkehrsmittels beenden. So kann der MIV eingedämmt werden. Ich freue mich daher, dass umverkehR sich für den Fussverkehr in der Stadt einsetzt.

Frederik Baumgarten aus Basel

Inmitten eines menschenüberlaufenen Platzes platziert jemand einen Gegenstand, der eine Fläche von 12,5 Quadratmetern einnimmt (Fläche eines Parkplatzes). Alle Menschen quetschen sich im Getümmel an diesem für sie komplett nutzlosen Platzfresser vorbei. Würde

man den Besitzer fragen, wozu genau hier und warum den ganzen Tag, so würde er antworten: «Zu Hause habe ich eben keinen Platz dafür, und ich möchte mir die Möglichkeit offenhalten, von ihm jederzeit kurz Gebrauch machen zu können.» Diesen Zustand erleben wir heute in ausgereifter Form.

Wie würden Strassen aussehen, wenn wir sie von Grund auf neu gestalten dürften? Was, wenn dieser Raum eine gemeinschaftliche Berechtigung erhielte? Eine wahre Allmend sozusagen. Anlässlich des Parking Day wagten wir erstmals einen solchen «umverkehR»: Mit Lehmofen, Sitzgelegenheiten und Spielsachen eroberten die AnwohnerInnen der Strasse – darunter auch wir selber – die Parkplatzfläche zurück. Der Verkehr stellte ab einer genügend grossen Menschenansammlung erstaunlicherweise gar kein Problem mehr dar. Im Schrittempo konnte sich kaum ein Autofahrer ein Lächeln verkneifen bei all dem Treiben, das sich ihm bot: Die halbe Nachbarschaft, rund 200 Menschen, lachte, plauderte, mampfte selbst gebackene Pizzen oder spielte zusammen mit den vielen Kindern, die mir bis anhin noch gar nicht bekannt waren. Und dies alles ohne Ankündigung, ohne Schilder, ohne Bewilligung. Wir stellten lediglich eine winzige Infrastruktur zur Verfügung. Darin sehe ich die Zukunft: die Autosucht durch die Sehnsucht nach einem schöneren Leben eintauschen!

Beni Galliker aus Zürich

Das Auto wird sterben. Die Frage ist nur, wann: in zehn oder in zwanzig Jahren? Sobald sich die selbstfahrende Technologie durchgesetzt hat, werden Mobilitätsdienste zu sehr günstigen Tarifen Taxifahrten von Tür zu Tür anbieten – ohne Parkplatzsuche, schnell, flexibel, bequem. Nach bekannter Marktlogik führt dies zu einem starken Anstieg der gefahrenen Kilometer pro Kopf. Dies bedeutet: noch mehr Strassen!



Am Parking Day 2017 wurde die Autosucht durch die Sehnsucht nach einem schöneren Leben eingetauscht

Bild: Frederik Baumgarten

Wir sollten es nicht so weit kommen lassen – sondern vielmehr das Potenzial der Technologie für lebenswertere Städte nutzen.

Dies kann beispielsweise erreicht werden, indem die Städte so früh wie möglich nur noch selbstfahrende Autos und Lastwagen zulassen oder für jede Strasse die maximale «Lärm-» und «Flächen-Kapazität» definieren und die so beschränkten Durchfahr-Slots minütlich versteigern (= kleine/leise Fahrzeuge sind günstiger). Ausserdem muss eine optimale Vernetzung zwischen klassischem ÖV und selbstfahrenden Fahrzeugen sichergestellt werden. Je mehr die Kapazitäten eingeschränkt werden, umso teurer wird eine Fahrt. Der Erlös aus der Versteigerung wird für ÖV, Velo- und Fussverkehr eingesetzt.

Ich bin seit 2004 bei umverkehR aktiv. Wir sollten uns zum Thema «autonome Fahrzeuge» als neue, progressive Kraft etablieren, bevor es der Automobil Club mit seinen Ideen tut.

Martin Neukom aus Winterthur

Wie soll sich der Verkehr in den nächsten Jahrzehnten entwickeln? Diese Frage wird sehr häufig technokratisch beantwortet. In den Bereichen Luftverschmutzung und Klima soll der technische Fortschritt hin zum Elektromobil die Probleme lösen. Des Weiteren, so glauben es viele Technologiefans, wird das selbstfahrende Fahrzeug den gesamten Verkehr verändern.

Zum einen ist es – aufgrund des sehr hohen Energiebedarfs für die Akku-Produktion – stark umstritten, wie gross der ökologische Nutzen des Elektroautos ist. Zum anderen wird das Platzproblem in den Städten nicht gelöst. Auch die Unfälle mit 4000 Schwerverletzten pro Jahr lassen sich dadurch kaum reduzieren. Und auch das selbstfahrende Auto ist halt immer noch ein Auto. Welches Problem soll dieses lösen?

Die Nachfrage nach Mobilität wird ver-

mutlich nie befriedigt. Angenommen, man würde eine Hochgeschwindigkeitsbahn bauen, um in einer Stunde von St. Gallen nach Bern zu fahren, dann würden die Leute von St. Gallen nach Bern pendeln. Jeder Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wird sofort durch mehr Nachfrage wieder aufgefüllt – egal, ob Strassen oder Schienen gebaut werden.

Wenn wir über Verkehr sprechen, kommen wir folglich nicht darum herum, über Lebensentwürfe zu sprechen. Macht uns zusätzliche Mobilität glücklicher? Auf unserem Niveau wohl kaum. In den Städten ist fast eher das Gegenteil der Fall – zumindest was das Auto betrifft. Mit jedem zusätzlichen Auto in der Stadt sinkt die Lebensqualität. Der öffentliche Raum wird durch Strassenverkehr aufgefressen. Deshalb folgendes Gedankenexperiment: Wie entspannend wäre es doch, in einer autofreien Stadt zu leben? Der grösste Teil des öffentlichen Raums wäre plötzlich verfügbar für Menschen – als

Aussenraum zum Verweilen, Spazieren, Kaffeetrinken und so weiter. Kinder könnten den Platz zum Spielen nutzen – im physischen, nicht im virtuellen Raum. Der weitverbreitete Bewegungsmangel nähme vielleicht ab. Das Velofahren wäre dann automatisch sicher, angenehm und entspannend. Tram und Bus würden nicht im Stau stehen, sondern kämen zügig voran. Dies ist die Stadt, in der ich leben möchte! Sie wäre nicht nur ökologisch nachhaltig, sondern auch sozial reicher, denn der öffentliche Raum ist ein wichtiger Begegnungsort. Die Luft wäre sauber, die Stadt lädt zum Verweilen und Geniessen.

Gibt es nach diesen pointierten Aussagen noch Fragen zur künftigen Ausrichtung von umverkehR? Selbstverständlich! Wir freuen uns auf den angeregten Austausch mit vielen tatkräftigen Unterstützerinnen und Unterstützern, um unsere künftige Strategie zu schärfen.



Bild: Paul Drummond

Wir werden uns schon bald an das Bild von fahrerlosen Fahrzeugen gewöhnen müssen. Wir sollten aber das **Potenzial der Technologie für lebenswertere Städte** nutzen.

Erfrischung im Brienersee

sh Es gibt nicht mehr viele Plätzchen auf der Erde, wo man vor Autos sicher ist. Das erfrischende Bad in einem kühlen See gehört grundsätzlich dazu. Aber auch hier ist Vorsicht geboten. In Strassennähe ist es nicht unmöglich, dass man beim Schwimmen überfahren wird. Braucht es wirklich ein generelles Fahrverbot rund um alle Seen, um die Sicherheit der Badegäste zu gewährleisten?



Bild: Kantonspolizei Bern

Vierwaldstättersee zuparkiert!

sh Diese Aussage in unserer Medienmitteilung zum Parking Day 2017 war metaphorisch gemeint. Die Fläche aller Parkplätze in der Schweiz entspricht ungefähr der Grösse des Vierwaldstättersees. Eine Autofahrerin hat das offensichtlich falsch verstanden und sich gefreut, dass neuerdings auf Schweizer Seen parkiert werden darf. Der Versuch scheiterte grandios. Glücklicherweise ist niemand ertrunken.

Köpfler

Bild: Nicole



sh Umgekehrt gestaltet sich die Situation in Phnom Penh, Kambodscha. Hier werden die Strassen während der Regenzeit in Flüsse verwandelt. Die tiefen Schlaglöcher werden zum Vergnügen der Autos zu kleinen Seen. Da können auch ältere Modelle nicht widerstehen und springen gleich kopfüber rein. Das macht Spass!



Sprudelbad

sh Generell scheinen sich asiatische Fahrzeuge besser mit Wasser zu arrangieren. In Mumbai wurde die Strasse kurzerhand in einen Whirlpool verwandelt. Die Autos fühlen sich sichtbar pudelwohl im Sprudelbad. Sie wirken deutlich entspannter als ihre westlichen Kollegen. Den Strassenraum in eine Wellnessoase umzuwandeln, finden wir eine sehr gute Idee. Aber auch hier gilt: lieber Jacuzzi für Menschen als für Autos!

Negative Rückkoppelung

sh Während die Klimaskeptiker mit ihrem Einzug ins Weisse Haus auf der Erfolgswelle reiten und die USA den Austritt aus dem Pariser Klimaabkommen erklärt haben, meldet sich das Klima mit dem Hurrikan Harvey eindrücklich zurück. Kritiker werden an dieser Stelle einwenden, dass aufgrund einzelner Wetterereignisse nicht auf den Klimawandel geschlossen werden dürfe. Das ist zwar richtig, interessiert uns jetzt aber gar nicht. Auch Harvey hat sich um die Skeptiker einen Deut geschert und gleich selber dafür gesorgt, dass künftig weniger CO₂ in die Atmosphäre geblasen wird. Eine klassische negative Rückkoppelung: Die Temperaturen steigen und führen zu Wetterextremen, welche die Treibhausgasemissionen reduzieren, weil Autos untergehen und Verkehrsinfrastruktur weggeschwemmt wird. Für das Klima also ein positiver Effekt und ein perfektes Beispiel dafür, dass die Natur selber das Zepter übernimmt, wenn der Mensch versagt.



Strasse als lebendiger Treffpunkt

Mitten auf der Strasse spielen und Vortritt vor den langsamen Fahrzeugen geniessen? So stellen wir uns die Siedlungen der Zukunft vor. Mit Begegnungszonen ist diese Utopie heute schon streckenweise erlebbar. Die Stadt Bern hat erstmals Begegnungszonen auf ein ganzes Quartier ausgedehnt. **Silas Hobi**

Im Burgfeld führen viele Hauseingänge ohne Trottoir direkt auf die engen Strassen. Um die Verkehrssicherheit der Quartierbevölkerung zu erhöhen und mehr Freiraum für Kinder und Jugendliche zu schaffen, hat die Stadt Bern im Mai 2016 die erste grossflächige Begegnungszone der Schweiz eröffnet. «Das bedeutet, dass mehrere Strassenzüge zu einer integralen Begegnungszone mit erhöhter Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität umgestaltet werden», erläutert Ursula Wyss, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün. «Es geht darum, eine grossflächige Zone vom Verkehr zu beruhigen – in einem Bereich, der als Quartierzentrum gestaltet werden kann», präzisiert sie weiter. Eine bestehend einfache Idee, um Verkehrsfläche im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten in einen lebendigen Treffpunkt zu verwandeln. Quartierstrassen werden so vermehrt zu Orten, wo man sich austauscht oder ein Strassenfest feiert. Nicole Wyrsh ist im Vorstand des ansässigen Quartiervereins Burgfeld zuständig für das Ressort

Verkehr. Sie freut sich, dass «die Begegnungszone die Gewissheit vermittelt, sich auf der Strasse aufhalten zu dürfen».

Die Strasse für die Menschen

Ihren Ursprung hat die Begegnungszone in der sogenannten Wohnstrasse. Diese wurde mit dem Bedürfnis nach mehr Sicherheit, Lebensqualität und Bewegungsfreiraum in dicht besiedelten Wohnquartieren bereits vor rund 35 Jahren in der Schweiz eingeführt. Weil die Rahmenbedingungen sehr restriktiv und die Umsetzung aufwendig ist, fand die Wohnstrasse allerdings wenig Anklang. Erst der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf gelang es um die Jahrtausendwende, eine bessere Lösung zu entwickeln. Im Stadtzentrum wurde die sogenannte Flanierzone eingerichtet. Diese überzeugte die Verkehrsteilnehmenden sowie das Gewerbe. Basierend auf den Erfahrungen des Pilotbetriebes der Flanierzone, wurde die Begegnungszone in der Strassenverkehrsgesetzgebung verankert. In einer Begegnungs-

zone gehört der Strassenraum den Fussgängerinnen und Fussgängern. Für Fahrzeuge gilt Tempo 20, und sie haben keinen Vortritt. Unterdessen gibt es mehrere Hundert Begegnungszonen in der Schweiz. Gemessen an der Anzahl Strassenkilometer hat die Stadt Bern schweizweit den höchsten Anteil an Begegnungszonen. Doch damit noch nicht genug: «Neben den zwei bereits entstandenen grossflächigen Begegnungszonen in Burgfeld und in Breitfeld werden zwei weitere Begegnungszonen im Länggasse-Quartier (Hochfeld) und in Obstberg geplant», verrät uns Wyss.

Mit Menschen belebte Strassen führen zu neuen Herausforderungen. Der Anwohner Melchior Dodel zeigt sich besorgt: «Ich erachte es als recht gefährlich, dass durch spielende Kinder gefahren werden muss.» Ursula Wyss kontert: «Tiefe Maximalgeschwindigkeit erhöht die Verkehrssicherheit.» Unbestritten ist, dass der neue Spiel- und Freiraum von den Kindern genutzt wird – mit allen dazugehörigen Nebenwirkun-



Begegnungszonen erhöhen die Sicherheit bei Hauseingängen, die ohne Trottoir direkt auf die Strasse führen.

Wollen Sie, dass Ihre Strasse auch zu einer Begegnungszone wird?

Werden Sie aktiv! Fordern Sie die Stadt auf, die Wohnqualität in Ihrer Strasse zu erhöhen!

Auf der folgenden Website finden Sie nützliche Informationen und Anregungen zur Realisierung einer Begegnungszone:

begegnungszonen.ch

gen. Einzelne Anwohnende stören sich am Lärm der spielenden Kinder auf der Strasse. Wyrsch bestätigt, dass «mehr Kinder auf der Strasse spielen». Für sie sei das jedoch ein echter Mehrwert. «Persönlich erlebe ich die Strassen im Quartier als viel entspannter und weiss die Kinder in grösserer Sicherheit, wenn sie draussen spielen.»

Quartierbevölkerung muss aktiv werden!

Wer sich mehr Kinderlachen auf der Strasse wünscht, kann aktiv auf die zuständigen Behörden zugehen. Eine Begegnungszone kann von Anwohnenden, Eltern- oder Quartiervereinen oder auch von politischen Parteien gestartet werden. Je breiter abgestützt das Anliegen ist, desto grösser sind auch die Realisierungschancen. Der Einbezug der Quartierbevölkerung ist aber nicht immer einfach, und möglicherweise bleiben Differenzen bestehen. Aus diesem Grund hat die Stadt Bern nach einem Jahr eine Umfrage durchgeführt. Diese hat ergeben, dass eine Mehrheit der Bevölkerung mit der Begegnungszone zufrieden ist. Es braucht aber offensichtlich Zeit, um sich an die neue Situation zu gewöhnen. Wyrsch ist überzeugt, dass «sich die Begegnungszone im Burgfeld entwickelt und immer mehr zu einer solchen wird». Für zusätzliche Aufwertungen der Begegnungszone wurde eine Arbeitsgruppe gegründet. Die Zusammenarbeit zwischen der Quartierbevölkerung und der Stadt hat sich inzwischen spürbar verbessert. Wyrsch findet die «heutige gute Zusammenarbeit mit der Stadt Bern in der Weiterentwicklung bemerkenswert».

Grossflächig umsetzen

Bis heute wurde das Konzept der grossflächigen Begegnungszone lediglich in zwei Wohnquartieren der Stadt Bern umgesetzt. Das wirft die grundsätzliche Frage nach der Gestaltung unserer Siedlungsgebiete auf. Das Nebeneinander von spielenden Kindern, Autos, Velos so-

wie gelebter Nachbarschaft soll in unseren Städten und Dörfern flächendeckend ermöglicht werden. Der Strassenraum soll von einer ungemütlichen Verkehrsfläche in einen lebendigen Treffpunkt für Menschen umgewandelt werden. Die Stadt Bern übernimmt diesbezüglich eine Vorreiterrolle in der Schweiz. Ursula Wyss nutzt den engen Spielraum von Bund und Kanton geschickt aus, um die Stadt lebensfreundlicher zu gestalten. «Eigentlich müsste im dicht besiedelten städtischen Raum Tempo 30 oder Begegnungszonen die Regel sein. Schon nur, um Sicherheit und Verkehrsfluss zu verbessern und den Lärm zu verringern. Aber die nationale Regelung sieht heute immer noch Tempo 50 als Regel vor, das erschwert oder verunmöglicht stadtgerechte Lösungen auf vielen Strassen. Die Stadt hat aber, zumindest im Quartiernetz, flächendeckend Tempo 30 oder Tempo 20 eingeführt, um die Wohnqualität zu erhöhen.» Wir finden: Das ist ein guter Anfang!

Eine Begegnungszone macht die Strasse zu einem Treffpunkt für die Quartierbevölkerung und fördert den Austausch in der Nachbarschaft.



Bild: Stadt Bern



Wie soll sich der Verkehr in den nächsten Jahrzehnten entwickeln? Diese Frage wird sehr häufig technokratisch beantwortet. In den Bereichen Luftverschmutzung und Klima soll der technische Fortschritt hin zum Elektromobil die Probleme lösen. Des Weiteren, so glauben es viele Technologiefans, wird das selbstfahrende Fahrzeug den gesamten Verkehr verändern.

Fokus

umverkehR sucht: Unterstützung bei Buchhaltung

Hast du Freude an Zahlen sowie Zeit und Lust, uns ehrenamtlich unter die Arme zu greifen? Wir brauchen Unterstützung beim Verbuchen unserer Zahlungen. Kenntnisse in Buchhaltung sind von Vorteil, aber kein Muss. Der Zeitaufwand liegt bei rund einem halben Tag pro Monat. Als Dankeschön gibt es einmal jährlich ein feines Essen.

Agenda

Fr, 1. Dezember

Flâneur d'Or in Biel

Preisverleihung und Überblick über zeitgemässe und innovative Lösungen, bei denen die Qualität des Zufussgehens eine wichtige Rolle spielt.
flaneurdor.ch

Mi, 31. Januar, 13:15 – 17:30 Uhr

Mobilitätskongress zum Thema «Zwischen Infrastruktur, Innovation und Verhalten»

in der Mall of Switzerland, Kino Pathé (in Ebikon bei Luzern)

Mi, 28. März, 19:15 – 20:30 Uhr

umverkehR-Generalversammlung in Zürich – Details folgen.

umverkehR
Zukunft inkl.