

# Alle wissen, was sie zu tun hätten

Autor(en): **Bonilla Gurzeler, Veronica**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES**

Band (Jahr): - **(1998)**

Heft 2: **Verkehrszukunft der Schweiz**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-586124>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Alle wissen, was sie zu tun hätten

Vor drei Jahren hat Münsingen beschlossen, den Energieverbrauch im Verkehr auf freiwilliger Basis zu senken und sich darauf zur Veloville ernannt. Landesweit hat Münsingen damit Medienaufmerksamkeit erregt. Auch E&U berichtete darüber. Doch der Name Veloville verpflichtet und verlangt nach einer ständigen Förderung des Veloverkehrs. Dass das nicht einfach ist, zeigt ein Besuch in Veloville.



Von Veronica Bonilla Gurzeler, freie Journalistin in Zürich

Bei Bern geht es Richtung Süden ins Aaretal. Vorbei an den Vororten Ostermundigen, Gümligen und am Dorf Rubigen, und hängen jetzt die Wolken nicht allzu tief, gibt es bereits freie Sicht auf den schlichtesten Berg der Schweiz, den pyramidenähnlichen Niesen. Doch die S1, die früher einfach Regionalzug hiess, stoppt schon wieder: Münsingen. Münsingen? Ein wunderschön gelegenes Parkbad mit Fünf-Meter-Sprungturm, ein Bezirksspital, zwei (!) Kreisel, ein nigelnagelneues Einkaufszentrum, eine Drogen- und eine Energieberatungsstelle, eine psychiatrische Klinik, ein Ortsbus - und natürlich einen Bahnhof, rund 10 000 Einwohner und Einwohnerinnen sowie seit drei Jahren 40 auffällig-blaue Veloständer, "blau wie die Luft, blau wie die

Gebotstafeln im Strassenverkehr", sagt deren Vater Siegfried Kormann. Ganz anderes würde einem Vogel auffallen, der das Aaretal von 400 Meter Höhe aus inspiziert: Vier mehr oder weniger gerade Linien durchlaufen das flache, breite Tal. Es sind dies die Kantonsstrasse und die Zugstrecke Bern-Thun, die beide mitten durch Münsingen führen, sowie die Autobahn N6 und die Aare am unteren Ende des Dorfes. Und damit sind bereits vier Dinge benannt, die in Münsingen immer wieder für Unruhe sorgen. Oder sorgten, denn der Fluss, welcher hier die dunkelgrüne Farbe der ihn umgebenden Bäume hat, bereitet heute kaum Kopfzerbrechen mehr. Bis Mitte letztes Jahrhundert hatte er noch regelmässig sein Bett verlassen, doch nicht in erster Linie der Überschwemmungen wegen wurde sein Lauf begradigt, sondern weil in seinem unsteten, mäanderndem Strom immer wieder Frachtschiffe kenterten oder zusammenstiessen, Schiffer und Fracht gleichermassen ertranken. 1857, nach 33 Jahren Bauzeit, war die Aare gebändigt. Doch mit der Zeit hat die Aare nicht nur ihr Erscheinungsbild verändert,

sonden auch ihren Zweck. Ausser an heissen Sommertagen, wenn sich die Gummiboote auf dem Fluss beinahe die Paddel reichen können, dient die Aare heute nicht mehr der Schifffahrt.

## Alle 4,32 Sekunden ein Auto

Den veränderten Bedürfnissen nach Mobilität gerecht werdend, wurden die drei weiteren Linien gebaut. Und in unterschiedlichem Ausmass verursachen auch sie Probleme: Die Autobahn: Als durchgehende Verbindung wurde sie erst in den 70er Jahren fertiggestellt. Die meisten Münsinger fühlen sich von ihr nicht direkt gestört, streift sie doch nur das westlichste Wohngebiet. Trotzdem ist sie verantwortlich für fast dreissig Prozent der Energie, welche in Münsingen durch den Verkehr verbraucht wird, entsprechend hoch auch ihr Anteil an der Luftverschmutzung. Die Zugstrecke: 220 Züge verkehren im Schnitt pro Tag durch Münsingen, nur 83 davon halten an. Neben dem Stromverbrauch und der Lärmbelastung hat die Zuglinie eine weitere Schattenseite: Sie trennt das Dorf in "oben" und "unten". Die Kantonsstrasse: Sie dominiert den Dorfkern. Abends und morgens stauen sich auf ihr die Autos. Den Kreisel im Dorfzentrum passieren in 24 Stunden 20 000 Autos. Im Schnitt alle 4,32 Sekunden ein Auto. Eins, zwei, drei, vier, ...pffmm. Eins, zwei, drei, vier ...pffmm... Der Dorfkern, Ort der Begegnung, des Handels, wurde zum lebensfeindlichen Bereich.

40 Prozent des Gesamtenergieverbrauchs entfällt in Münsingen auf den Verkehr, der schweizerische Durchschnitt liegt bei 31 Prozent. "Münsingen hat deutliche Verkehrsprobleme", schrieb die Infrastruktur-, Umwelt- und Wirtschaftsberatungsfirma Infrac AG in ihrem Bericht vom November 1996 über Münsingen. Es musste etwas passieren. Im aktuellen Verkehrskonzept nimmt sich Münsingen deshalb Massnahmen vor, die den umweltfreundlichen Verkehr fördern, den Verkehr auf den Stand von 1993/94 senken sowie die Zahl der Verkehrsunfälle mindern sollen. Ebenfalls entschloss sich Münsingen, an der Aktion "Verkehrsmanagement



DAS UMWELTBEWUSSTSEIN STEIGT. . .

... auch in Münsingen.

copyright: EFEU



### **Statt mit dem Auto mit dem Handwägeli zur Post.**

Siegfried Kormann, Radio-TV-Händler

Bilder: Ali

in Energiestädten" teilzunehmen, eine Projekt getragen von WWF, SES, VCS und Energie 2000, mit dem Ziel, den Energieverbrauch im Verkehr auf freiwilliger Basis zu senken. Eine zehnköpfige Arbeitsgruppe, bestehend aus Verkehrsplanern, Vertretern der Verwaltung, der Bevölkerung und dem Gewerbe, wurde eingesetzt. Entstanden ist das Projekt Veloville.

#### **“Es braucht einen Spinner”**

“Wir haben uns gesagt, das Gewerbe muss in der Arbeitsgruppe mitmachen, damit über uns nicht fremdbestimmt wird”, erinnert sich Siegfried Kormann, Inhaber von Radio-TV Kormann. Als Vertreter der Vereinigung Aaretaler Spezialgeschäfte (VAS) war er Mitglied der Arbeitsgruppe. In der Zwischenzeit hat der Geschäftsmann nicht nur zahllose unentgeltliche Stunden für die Ziele des Verkehrskonzepts eingesetzt – “es braucht einen Spinner”, sagt er – sondern auch eine beträchtliche Meinungswandlung durchgemacht. “Grün” würde er sich zwar immer noch nicht bezeichnen, aber Tatsache ist, dass Kormann seit 1994 ein Halb-Tax-Abo besitzt, wann immer es geht bei Geschäftsfahrten nach Zürich oder Basel dem Zug den Vorzug gibt, und seit er weiss, dass zwei Drittel des Verkehrs in Münsingen von Münsingern stammen, sogar auf die morgendliche Autofahrt zur Post verzichtet: Er schickt jetzt den Lehrling mit dem Handwägeli.

Veloville, der Name stammt übrigens auch von Kormann, wurde mit einem Aktionstag, einem grossen Velofest am 6. Mai 1995, eingeweiht. Grösstes

Aufsehen erregten die neuen Veloständer mit insgesamt 198 Plätzen. Ebenfalls neu sind die Tafeln, welche die Autofahrer am Dorfeingang auf Veloville hinweisen. Zudem wurden die Fahrradstreifen verbessert, und im Kreis im Zentrum Münsingens erleichtert heute eine spezielle Markierung das sichere Passieren.

Auch Private haben verschiedene Aktionen lanciert: Beispielsweise kann an einer Pumpstation zu jeder Tages- und Nachtzeit gratis Luft gepumpt werden. Oder die Idee der Pfadi Chutzen: Die Jugendlichen haben in Bahnhofnähe eine kleine Werkstatt eingerichtet. Dort restaurieren sie gebrauchte Velos, malen sie gelb an und stellen sie am Bahnhof den Reisenden gratis zur Verfügung. Ein kleiner Beschrieb weist darauf hin, dass das Fahrrad am nächsten Tag wieder zurückgebracht werden soll. “Die meisten Leute halten sich daran, auch die Zahl der mutwilligen Beschädigungen ufert nicht aus”, sagt Patrick Riesen. Die Aktion läuft so gut, dass die Pfade nun auch die Nachbarbahnhöfe Wichtrach und Rubigen mit Fahrrädern bedienen.

#### **100 Autos weniger fallen nicht auf**

Doch kann der Erfolg von Veloville auch in Zahlen ausgedrückt werden? Erich Willi und Heini Glauser von der Metron Planung AG, welche in der Arbeitsgruppe als Vertreter von “Energiestadt” mitwirkten, sprachen 1994 in ihrem Arbeitsbericht von einem Energiesparpotential, welches knapp 10 Prozent des Energieverbrauchs aller in Münsingen einge-

schriebenen Personenwagen entsprechen würde – dies sollte allein durch die Aktionen um Veloville und verschiedene Verbesserungen für die Fussgänger erreicht werden. Weitere 6 Prozent Energie könnten mit einer Temporeduktion 70/100 auf der Autobahn A6 eingespart werden. Münsingen kann die Temporeduktion jedoch nicht alleine bestimmen und müsste sich mit den anderen Aaretalergemeinden beim Kanton dafür einsetzen; diese Massnahme wurde nicht weiterverfolgt.

#### **Unterschiedliche Meinungen**

Mit der Erfolgskontrolle ist es so eine Sache: Einzig Haushaltbefragungen über die Wahl der Verkehrsmittel hätten Aufschluss über eine allfällige Änderung des Mobilitätsverhalten der MünsingerInnen gegeben. “Doch eine solche Umfrage hätte mehr gekostet als die gesamte Aktion Veloville”, sagt Erich Willi. Zahlen über die eingesparte Energie gibt es also nicht. Die Meinungen über den Erfolg von Veloville gehen auseinander. Bei einer Befragung des Ladenpersonals gaben vier von 26 Befragten an, es kämen heute mehr Kunden mit dem Velo als vor dem Aktionstag im Mai 1995. “Tatsache ist auch, dass in Münsingen keine finanz- oder verkehrspolitischen Entscheide mehr ohne die Berücksichtigung der FussgängerInnen und des Veloverkehrs getroffen werden”, so Willi. Langfristig erhofft man sich daraus eine Auswirkung auf das Verkehrsverhalten der BürgerInnen.

Doch dass der Autoverkehr auf der Kantonsstrasse seither abgenommen

hat, will keines der Mitglieder der Arbeitsgruppe behaupten. Im Gegenteil: Marianne Röthlisberger, Vertreterin von Schule/Eltern/Velo, hat den Eindruck, er hätte sogar eher zugenommen. "Mittlerweile verkehren auf der Kantonsstrasse wieder so viele Autos wie vor der Eröffnung der Autobahn." Andererseits: "Eine Reduktion von 100 Autos täglich würde niemandem auffallen", meint Martin Niederberger, Umweltingenieur der Gemeinde Münsingen.

### Ausreden

"Heute weiss jeder Münsiger, was Veloville ist und was er zu tun hätte", sagt Kormann, doch mit dem Umweltschutz sei es wie mit dem Frieden: Man wisse, worum es gehe, und doch sei er fern, denn er fange im Kleinen, beim Einzelnen an. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe hören immer wieder dasselbe, wenn sie auf autofahrende Bekannte treffen: "Ich weiss, ich sollte zu Fuss gehen, aber ich musste so viel einkaufen." Oder: "Als ich weg ging, hat es noch gereg-

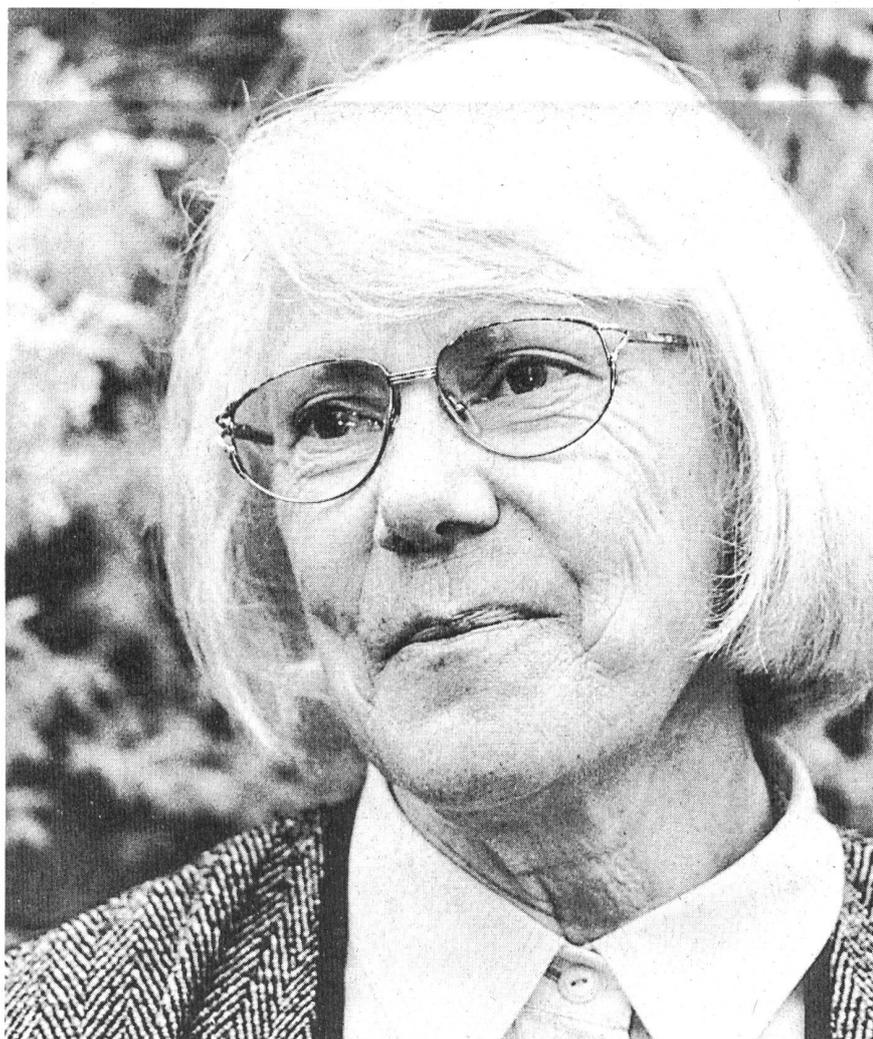
net." Und: "Ich hatte keine Zeit, mit dem Fahrrad zu kommen..." Jeder hat also einen Grund, Auto zu fahren. "Die Gründe kann man sich auch schaffen", ist Niederberger überzeugt. Etwa indem man nicht da wohnt, wo man arbeitet, um dann mit dem Auto zur Arbeit fahren zu müssen. Oder indem man aufs Land zieht, wo man mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht hin kommt. "Es ist schizophren", sagt Marianne Röthlisberger, "viele Leute fliehen vor dem Lärm und dem Autoverkehr aus der Stadt, doch wie fliehen sie? Im Auto."

Da Veloville ohne Verbote zum Verzicht aufs Auto bewegen will, provoziert die Aktion beim autofreundlichen Teil der Bevölkerung kaum Kritik. Veloville, so schreibt Infras in ihrer Beurteilung über die Umsetzungsergebnisse des Münsinger Projekts, wirke deshalb harmlos und werde wenig ernstgenommen. Auch "grüne" und velofreundliche Kreise sind der Meinung, die Aktion sei wirkungslos. Doch: Mit Veloville hat sich Münsingen längerfristig verpflichtet, den nichtmotorisierten Ver-

kehr zu fördern, die Bevölkerung immer wieder aufzufordern, das Auto zu Hause zu lassen und zu Fuss oder mit dem Fahrrad auszugehen.

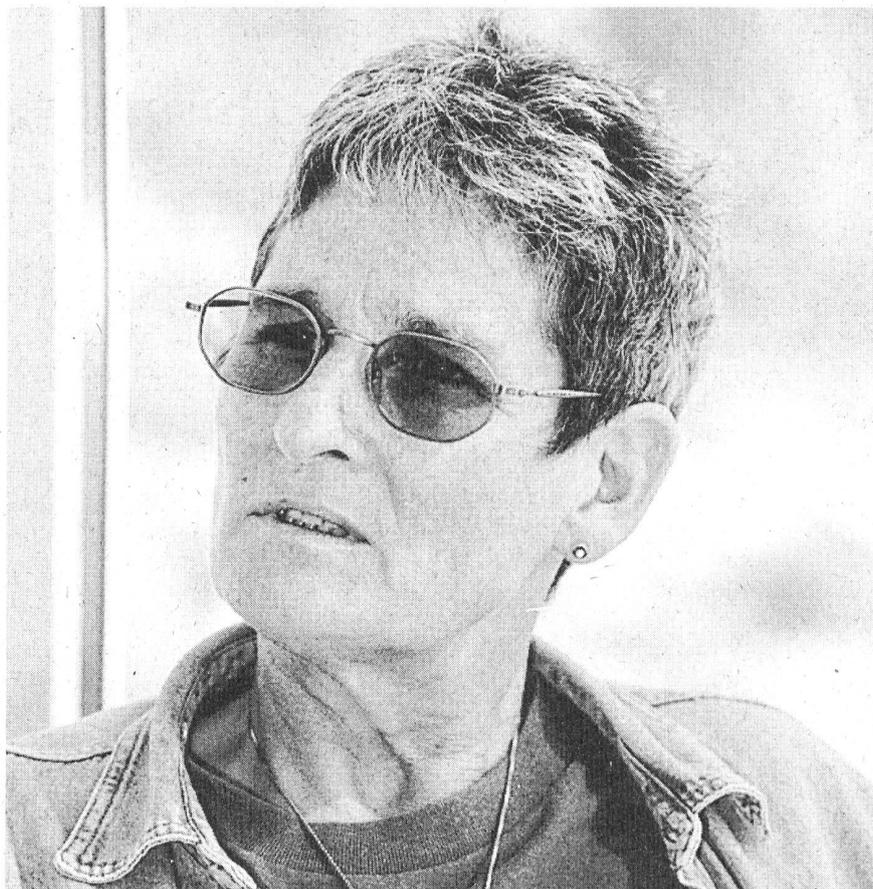
### Tempo 30 freiwillig

Bis Münsingen aber wirklich fussgänger- und velofahrerInnenfreundlich ist und sich in dieser Hinsicht deutlich von anderen Dörfern und Städten unterscheidet, braucht es noch einiges. Der Weg dahin ist mit Hindernissen gespickt. Im März vor einem Jahr schlug der Gemeinderat den Stimmberechtigten vor, im Wohnquartier Luchli/Löwenmatt als Pilotversuch Tempo 30 einzuführen. Da das reine Signalisieren mit Vorschriftstafeln wenig bringt, waren bauliche Massnahmen wie seitliche Einengungen vorgesehen, damit die Strassen nicht mehr zum Rasen einladen würden. Dafür budgetierte der Gemeinderat 140 000 Franken, 60 000 sollte der Bund und 80 000 die Gemeinde übernehmen. "Der Gemeindesaal im Schlossgut war zum Bersten voll", erinnert sich Niederberger. Niemand



***"Mittlerweile verkehren auf der Kantonsstrasse wieder so viele Autos wie vor der Eröffnung der Autobahn."***

*Marianne Röthlisberger, Vertreterin von Schule/Eltern/Velo*



**“Es ist eine Unrast, man hat das  
Geniessen verlernt.”**

Hannelore Moser, Leiterin des  
Mobility-Büros

von denen, die das Wort ergriffen, bestritt, dass langsam fahren in Wohnquartieren etwas Gutes sei. Doch den Luxus, so tönte es allenthalben, für etwas, das auch auf freiwilliger Basis zu erreichen sei, 140 000 Franken auszugeben, könne man sich heutzutage nicht mehr leisten. Ob es allerdings notwendiger ist, dass jeder Ortsteil über einen zweiseitigen Wasseranschluss verfügt, darüber kann man sich streiten. Jedenfalls wurde das Wasserleitungsgeschäft, das fast gleich viel kostete wie die Tempo-30-Zone, fraglos angenommen. Niederberger glaubt, dass viele aus Angst vor Verkehrsbeschränkungen gegen den Tempo-30-Versuch waren.

Mehr Wohlwollen war an der Gemeindeversammlung dem Ortsbus beschert: Er erreichte eine knappe Mehrheit. Die Stimmen, die damals noch gegen den Bus waren, sind mittlerweile verstummt. Denn seine Auslastung übertrifft sämtliche Erwartungen. Im März beförderte er 8000 Passagiere, man hatte mit der Hälfte gerechnet. Bei einer Umfrage zeigte sich, dass 15 bis 20 Prozent der Befragten das Auto benutzt hätten, wäre kein Bus gefahren. “Das sind immerhin 30 bis 40 Autofahrten weniger pro Tag”, freut sich Niederberger. Bescheiden – aber immerhin!

– ist auch der Erfolg von Mobility, der Genossenschaft, die schweizweit das Autoteilen organisiert. Mittlerweile 73 Mitglieder teilen sich in Münsingen zwei Autos.

### Eine neue Freiheit

Hannelore Moser, die das Mobility-Büro in Münsingen führt, glaubt, dass etwa 10 Prozent der Mitglieder dank Mobility ihr Auto verkauft hätten. Zum Beispiel sie und ihr Mann, als sie pensioniert wurden: “Es ist eine neue Freiheit: Ein Mobility-Mitglied muss sich weder um den Abgastest noch um die Winterpneus kümmern und hat doch ein funktionierendes Auto, wenn es eins braucht.” Ein eigenes Auto kommt erst billiger, wenn man jährlich 10 000 Kilometer fährt. Hannelore Moser fährt vor allem Velo- und genießt es. “Bei jedem Wetter und mit 20 Kilo Einkäufen in den Velotaschen.” Sie weiss und versteht doch nicht ganz, wieso so viele Leute immer noch ein Auto besitzen. “Die Menschen wollen jederzeit zur Haustüre raus, ins Auto steigen und irgendwohin fahren können, ohne Rücksicht nehmen zu müssen”, sinniert sie. Dieses “ich will genau dann, wann ich will” erscheint ihr unreif und kindlich und lässt sie eine

Abhängigkeit vermuten. Ihr fällt auf, dass die Leute heute immer etwas vorhaben müssen und kaum mehr einen Abend zu Hause sein können. “Es ist eine Unrast, man hat das Geniessen verlernt.”

Nach vier Jahren seit seiner Ausarbeitung konnte das Münsinger Verkehrskonzept bisher nur in Teilen umgesetzt werden. Im Mai wurde nun erstmalig eine Verkehrskommission eingesetzt, neue Massnahmen sind geplant, die aber zum Teil stark umstritten und noch nicht verabschiedet sind. “Sie dürfen vor allem nichts kosten, glaubt die FDP”, sagt Ulrich Dubs, Leiter der Baukommission. Er empfindet die FDP mittlerweile als Oppositionspartei. “Die Finanzen bestimmen, was umgesetzt wird und was nicht”, sagt er.

Soll sich der Verkehr spürbar reduzieren, darüber sind sich die Münsinger und Münsingerinnen einig, braucht es mehr als Veloville und Strategiepapiere. “Damit die Leute aufs Auto verzichten, muss etwas Gewaltiges geschehen in ihren Köpfen, oder der Benzinpreis muss massiv steigen”, sagt Dubs. - Denn nicht alle haben einen Lehrling, den sie mit dem Handwägeli ins Dorf schicken können.

□