

TEAMverkehr



Nummer 24 / 2020 / 2021

Platzsparende Mobilität

Neue Busverbindungen für die Region Albula

Bikesharing – die neuesten Trends

Die Provokationen des Plastikers Peter Lenk

Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser
Ja, es war ein ausserordentliches Jahr. Und nein, wir gehen nicht näher darauf ein. Glücklicherweise können wir Ihnen mitteilen, dass wir gesund bleiben durften.

Vielleicht teilweise etwas reduziert, aber doch mit vollem Elan haben die TEAMverkehr-Partner auch in diesem Jahr ihre Projekte realisiert. Wie vielschichtig ihre Arbeit ist, zeigen verschiedene Artikel in diesem Magazin. Beispielsweise der Umgang mit Ressourcen, der auch im Verkehr einen immer grösseren Stellenwert erhält. TEAMverkehr.zug ist dieser Frage nachgegangen (Seite 4). Oder die intelligente Verknüpfung von ÖV-Linien in der Region Albula, damit die Reisenden möglichst schnell und komfortabel reisen können (Seite 8). Der aktuelle Stand von Bikesharing verrät der Beitrag von TEAMverkehr.winterthur (Seite 12).

Einen bemerkenswerten Künstler stellt Ihnen Rudolf H. Röttinger in seinem Essay auf Seite 19 vor: Peter Lenk, der mit seinen provokativen Plastiken schon manch hitzige Diskussion heraufbeschworen hat. Das Titelbild gibt eine gute Kostprobe ab! Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre und gute Gesundheit!

Thomas Gretener, Redaktor

Impressum

TEAMverkehr ist ein Kommunikationsorgan der Gruppe TEAMverkehr.ch

Texte: David Bomatter, Otto Hintermeister, Jolanda Membrini, Rudolf H. Röttinger

Titelbild: Konstanzer Triumphbogen, Detail (Bild Rudolf H. Röttinger)

Redaktion und Publishing: pressMedia, Thomas Gretener, Cham.

Druck: Heller Druck, Cham.

Auflage: 550 Exemplare.

Erscheinungstermin: Dezember 2020.

TEAMverkehr.winterthur

Inside 2020

Die Arbeiten im Jahr 2020 wurden durch die grosse Vielfalt geprägt. Vom grossen Wissen mit Bikesharing-Netzen haben zwei Städte profitiert. Mehr Lebensqualität mit Tempo 30 haben sich zwei Quartiere von uns gewünscht. Spannend und vielfältig war die Beratung für eine Ortsbuslinie. Erschliessung, Parkierung und die Befahrbarkeit von Tiefgaragen



waren in der Stadt und auf dem Land gefragt. Doch die spannendste Frage des Jahres war nicht eine zu Velos, Scooter, Bus oder Lastwagen, sondern zur Erfüllung von «Buäbätträum»-Fragestellung: Kann die geplante Tiefgarage in der Komfortklasse B mit einem Ford GT befahren werden? Diskutiere mit auf: ideen@teamverkehr.ch

Thomas' Buchtipp

Der Bahnreiseführer

Dieses Buch ist ein Lockruf, das Bahnland Schweiz besser kennenzulernen und zu verstehen. Auf der Schiene, ergänzt durch Bus und Schiff, kann man die landschaftliche und kulturelle Vielfalt dieses Landes so intensiv und klimafreundlich wie mit keinem anderen motorisierten Verkehrsmittel erkunden. 30 fixfertige Routen, kombiniert mit Wander- und Velotipps, hat Autor Ruedi Eichenberger verfasst. Der langjährige Chefredaktor der SBB-Personalzeitschrift ist ein fundierter Kenner des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.



Ruedi Eichenberger, Bahnreiseführer Schweiz, 420 S., AS Verlag, 2020. ISBN: 978-3-03913-014-6

Thomas Gretener fotografierte in Örebro (S)

Thomas' Augenblick

...bester Freund!



TEAMverkehr 2020/2021

TEAMverkehr.zug

Auf den Spuren des Eisvogels

Am 4. September machten wir uns auf die alljährliche Büroreise. Bei strahlend schönem Wetter ging es am Morgen zuerst nach Rothenthurm im Kanton Schwyz. Dort erwartete uns Albert Marty-Gisler, Ortshistoriker von Rothenthurm und Moor- und Naturexperte. Er führte uns in das Hochmoor, welches sich entlang des Flüsschens Biber zwischen Rothenthurm und Biberbrugg erstreckt.

Albert erzählte uns die spannende Geschichte dieser einzigartigen Landschaft. Bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts wurde hier noch Torf gestochen. Das Sediment wurde lange zum Heizen verwendet und dient bis heute als natürlicher Zusatz für Gartenerde. In den 1970er Jahren plante die Schweizer Armee einen Waffenplatz auf dem Gebiet des Hochmoores. Natur- und Heimatschützer starteten darauf die Rothenthurm-Initiative zum Schutze der Moore. Diese wurde 1987 vom Volk angenommen und gilt bis heute als wichtiger Meilenstein im schweizerischen Naturschutz.

Neben der Historie konnten wir die spezielle Flora und Fauna des Hochmoors bestaunen. Viele Pflanzenarten haben sich auf die sauren und feuchten Bedingungen des Moorbodens spezialisiert und bieten seltenen Tierarten eine Heimat. Besonderes Highlight war das Beobachten der Vogelzählungen. An einigen Stellen wurden mit feinen Netzen Zugvögel auf der Wanderschaft in den wärmeren Süden eingefangen. Danach wurde sorgfältig die Art bestimmt und in eine Liste eingetragen. Nach diesem Pro-



zedere wurden die Vögel wieder in die Freiheit entlassen. Zum grossen Glück war kurz vor unserem Besuch ein ganz speziell schönes Exemplar ins Netz gegangen: ein Eisvogel!

Nach den vielen spannenden Eindrücken liessen wir den Vormittag bei einem Apéro bei Albert und seiner Frau Silvia ausklingen.

Zum Mittagessen ging es hinunter nach Lauerz ins Restaurant Fischerstube am Ufer des Lauerzersees. Direkt gegenüber dem Restaurant lag bereits das Ziel des Nachmittags: die Distillerie Z'Graggen. Geschäftsführer Tony Z'Graggen führte uns

durch das Familienunternehmen und erklärte uns den Prozess des Schnapsbrennens. Natürlich durften wir zwischendurch die vielfach prämierten Produkte degustieren. Zum Schluss konnte sich jeder im Betriebsladen mit Geschenken für die Lieben zuhause oder sich selber eindecken.

So machten wir uns mit vielen schönen Erinnerungen an das Moor mit dem Eisvogel und einem Fläschchen guten Obstbrandes oder Likörs wieder auf den Heimweg.



Personelles

Anfangs Jahr hat uns Alice Chappuis verlassen. Wir danken ihr für ihren Einsatz und wünschen ihr für die Zukunft alles Gute.

Seit Februar ist Niklas Grün neues Mitglied des TEAMverkehr.zug. Er hat sein Studium in Verkehrssystemen an der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften in Winterthur im Jahr 2019 mit dem Bachelor abgeschlossen.



Ab März absolvierte Sepehr Khajjajian ein Praktikum beim TEAMverkehr.zug als Vorbereitung auf sein Studium an der Ostschweizer Fachhochschule OST in Rapperswil. Seit August studiert er dort Städtebau, Verkehrs- und Raumplanung und unterstützt unser Team weiterhin zeitig.

Colin Anker hat sein Praktikum im Vorfeld seines Studiums im September bei uns begonnen.

Wir gratulieren Pascal Podstransky zur Geburt seines Sohnes am 22. Oktober und wünschen seiner nun vierköpfigen Familie alles Gute!

Platzsparende Mobilität

von David Bomatter, TEAMverkehr.zug

Der häusliche Umgang mit dem Boden ist ein Gebot der Stunde. Wie läuft das in der Verkehrsplanung? Es gibt viele gute Ansätze.

In der Schweiz ist der häusliche Umgang mit der Ressource Boden im Raumplanungsgesetz festgeschrieben. Die Kantone sind verpflichtet, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken und die Landschaft, den nahezu unbesiedelten Boden, vor Überbauung zu bewahren. Das Wachstum der Bevölkerung soll durch Verdichtung von Wohnungen und Arbeitsplätzen innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete aufgenommen werden. Mit der Bevölkerung wächst jedoch auch das Verkehrsaufkommen. Besonders im dicht besiedelten Schweizer Mittelland ist die Zunahme des Verkehrs über die letzten Jahrzehnte für viele deutlich wahrnehmbar. Volle Züge, Trams und Busse, sowie der Stau gehören als Folgen der stetigen Verkehrszunahme für viele Pendelnde zum Alltag. Die Strategie, um diesen Folgen entgegenzutreten: Ausbau. Wo Engpässe bei der Kapazität entstehen, wird die Infrastruktur erweitert, damit mehr Züge und mehr Autos mehr Menschen transportieren können. Eigentlich ein logischer und relativ einfacher Ansatz. Doch steht ein immer fortlaufender Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht im Widerspruch zum häuslichen Umgang mit dem Boden?

Verkehrsfläche effizienter nutzen

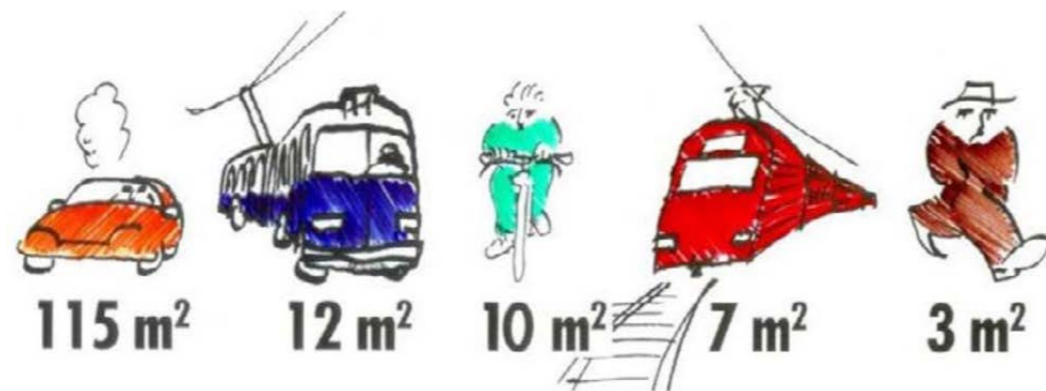
Die Wohn- und Arbeitsflächen können wir fast beliebig übereinander stapeln. Bei der Verkehrsfläche ist dies nicht wirklich ein gangbarer Weg, jedenfalls nicht in der Schweiz. Doch wenn wir die Siedlungs- und damit die Verkehrsfläche nicht weiter ausdehnen wollen, wohin dann mit dem zunehmenden Verkehr?

Die Antwort: Die bestehende Verkehrsfläche muss effizienter genutzt werden. Die Verkehrsteilnehmenden müssen ihren Platzbedarf senken, damit mehr Menschen die gleiche Fläche benutzen können. Es braucht einen Strategiewechsel zu einer platzsparenden Mobilität. Doch wie sieht diese aus?

Wie flächeneffizient sind Verkehrsmittel?

Vergleicht man den Flächenbedarf der einzelnen Verkehrsmittel wird schnell klar: Der motorisierte Individualverkehr in seiner heutigen Form benötigt enorm viel Platz. Pro Person, welche mit dem Auto fährt, werden 115 Quadratmeter Fläche benötigt. Berücksichtigt sind sowohl die Fläche, welche das Fahrzeug in Bewegung beansprucht, wie auch die Abstellflächen. Grund für den hohen

Flächenbedarf pro Person für verschiedene Verkehrsmittel



Quelle: Tiefbauamt der Stadt Zürich

Der Autor

David Bomatter hat an der Fachhochschule Rapperswil ein Raumplanungsstudium abgeschlossen. Er arbeitet seit 2018 bei TEAMverkehr.zug.



In Städten wie Zug wird auf bauliche Verdichtung gesetzt, für den wachsenden Verkehr muss neue Infrastruktur bereitgestellt werden. Foto: TEAMverkehr

Flächenbedarf beim Auto ist der tiefe Besetzungsgrad der Fahrzeuge (in der Schweiz 1,1 Person pro Auto!), sowie die grosse benötigte Abstellfläche pro Person. Im Gegensatz dazu ist der Flächenbedarf des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sehr gering. Beim ÖV liegt er zwischen sieben und zwölf Quadratmetern pro Person. Die Stärke des ÖV liegt hier im vergleichsweise hohen Besetzungsgrad der Fahrzeuge, in Bewegung ist der Flächenbedarf pro transportierte Person deshalb hier gering. Weiter benötigen die Passagiere nicht alle eine eigene Abstellfläche für ein eigenes Fahrzeug. Da schneidet der Veloverkehr sogar leicht schlechter ab: Während das Velo in Bewegung viel weniger Platz als der motorisierte Verkehr benötigt, braucht es für fast jedes Velo pro Person einen Abstellplatz. Am wenigsten Fläche verbraucht der Fussverkehr: Zu Fuss gehende brauchen keinen Parkplatz, keinen Veloständer und kein Busdepot.

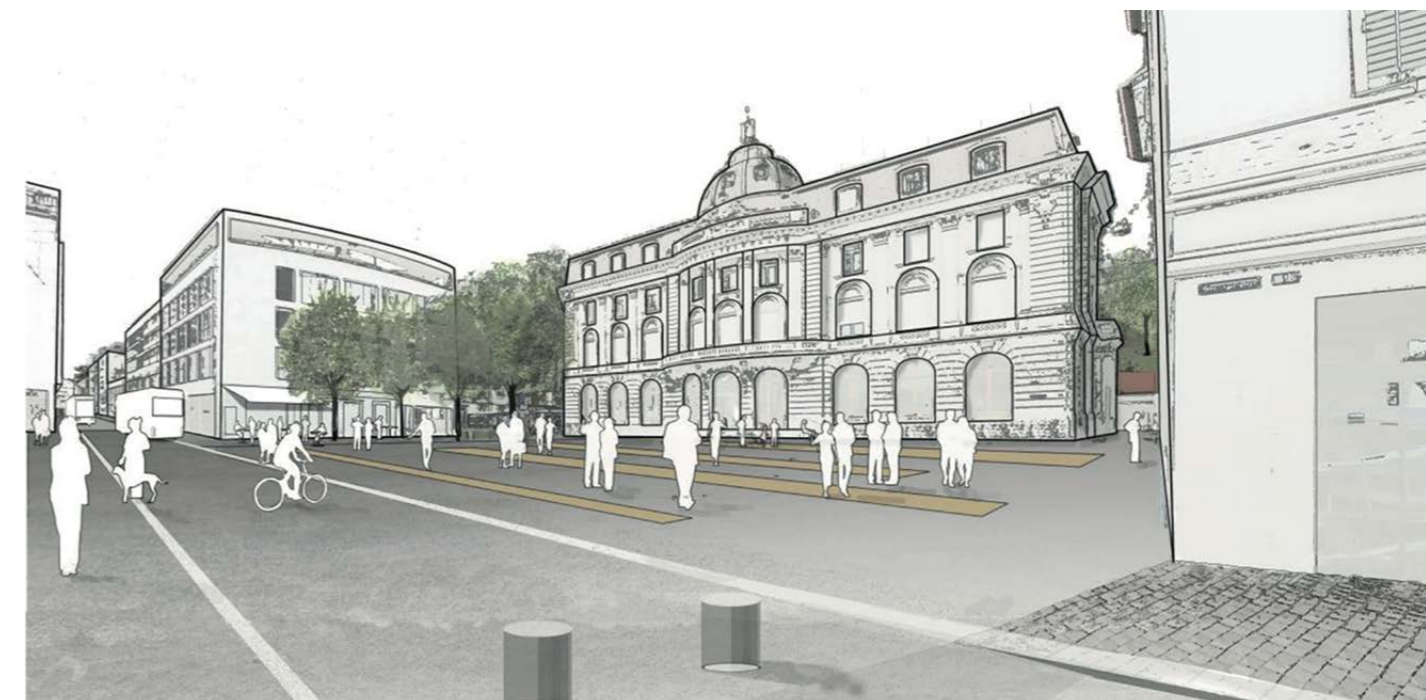
Die Strategie der platzsparenden Mobilität bedeutet also einen Wandel hin zu mehr Benützung des öffentlichen Verkehrs, des Velos oder der eigenen Füsse. Doch auch flexible Formen von Arbeitsplätzen wie Homeoffice oder Co-Working-Spaces wirken sich positiv auf den Flächenbedarf der Mobilität aus. Wer von zu Hause arbeitet, ist nicht auf die Benützung der Verkehrsinfrastruktur

angewiesen. Ein Co-Working-Space in der Nähe kann innerhalb kurzer Zeit zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden, anstelle mit dem Auto oder dem Zug den Weg zum Unternehmensstandort zu fahren.

Ebenfalls müssen die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen von neuen Mobilitätsformen miteinbezogen werden. Neben Fachexperten aus der Verkehrsplanung tüfteln weltweit viele kreative Köpfe aus verschiedensten Bereichen an neuen Mobilitätslösungen, welche vielleicht bald die Mobilität nachhaltig verändern könnten.

Wie wirkt platzsparende Mobilität?

Zur Erläuterung dieser Frage ein Beispiel: Durch die Verkehrszunahme gelangt eine Strasse an ihre Leistungsgrenze. Der Verkehrsfluss verschlechtert sich zunehmend, es entstehen Stausituationen, welche immer häufiger auftreten. In der bisherigen Strategie muss die Strasse deshalb ausgebaut werden. Zusätzliche Spuren werden erstellt, damit der Verkehrsfluss gewährt bleibt. Dieser Ausbau benötigt jedoch Fläche. Vor allem im städtischen Raum ist dies problematisch, da der Raum von Fassade zu Fassade knapp ist. Der Gewinn von zusätzlichen Flächen für den motorisierten Verkehr ginge zu Lasten von Aufenthaltsflächen oder Flächen für den Fuss- und Veloverkehr. Langfristig gesehen funktioniert also die alte Strategie des



Platzsparende Mobilität benötigt einen politischen Konsens. Leider konnte dieser bisher nicht immer gefunden werden, wie beim abgelehnten Zentrum Plus in Zug. Quelle: ZentrumPlus

Ausbaus nicht mehr, da wir im dicht besiedelten Raum schlicht zu wenig Platz haben. Mit der Strategie der platzsparenden Mobilität kann ein Teil des Verkehrs verlagert werden, so dass kein Ausbau der Strasse nötig wird. Einige Personen bilden Fahrgemeinschaften, weitere steigen auf den ÖV oder das Velo bzw. E-Bike um. Andere wiederum arbeiten teilweise im Homeoffice. Die Anzahl der transportierten Personen kann erhöht werden, ohne dass ein Ausbau der Infrastruktur nötig wird.

Welche Vorteile bietet platzsparende Mobilität für die Stadt?

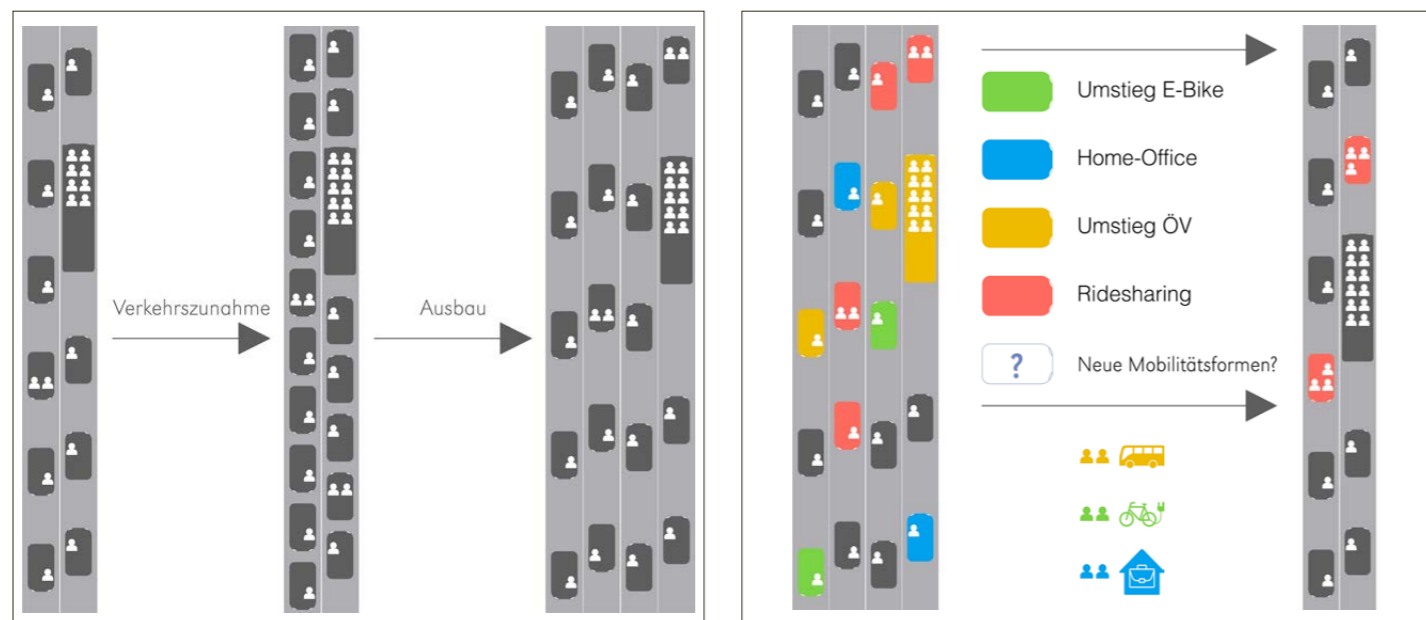
Platzsparende Mobilität hat bei einer effektiven Umsetzung noch mehr Vorteile, als dass die Verkehrsflächen nicht immer weiter ausgedehnt werden müssen. Die Flächen können neugestaltet werden, andere Nutzungen werden möglich. Gerade im urbanen Raum, wo die Siedlungsentwicklung nach Innen am stärksten zu spüren ist, können als Ausgleich zur Verdichtung mehr Orte mit hohen Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden. Die Bepflanzung der Strassenräume mit Bäumen kann einen wertvollen Beitrag zu einem verträglichen Stadtklima beitragen. Und ein gutes Stadtklima und hohe Aufenthaltsqualität sind wiederum förderlich für den Fuss- und Veloverkehr

und beeinflussen somit das Mobilitätsverhalten. Ein erster Schritt zur platzsparenden Mobilität kann also bereits die Voraussetzungen für eine weitere, sich verstärkende Entwicklung schaffen. Weiter können auch mehr Flächen für den Aufenthalt und den sozialen Austausch gewonnen werden. Aktuell konnte man während der Corona-Pandemie in den Städten über den Sommer viele Beispiele dafür antreffen: Um die Abstandsregeln einhalten zu können, stellten Restaurants, Cafés und Bars Tische und Stühle auf Parkfelder, oder es wurden Teile von Strassen sogar gesperrt.



Während der Corona-Pandemie wurde vielerorts mehr Raum für den Aufenthalt im Freien geschaffen, meistens leider nur temporär. Foto: TEAMverkehr

Strategien gegen einen Verkehrskollaps –gestern und morgen



Die bisherige Strategie gegen den Verkehrskollaps: Ausbau
Abbildung TEAMverkehr

Durch den Umstieg auf platzsparende Mobilitätsformen ist ein Ausbau der Infrastruktur nicht nötig
Abbildung TEAMverkehr

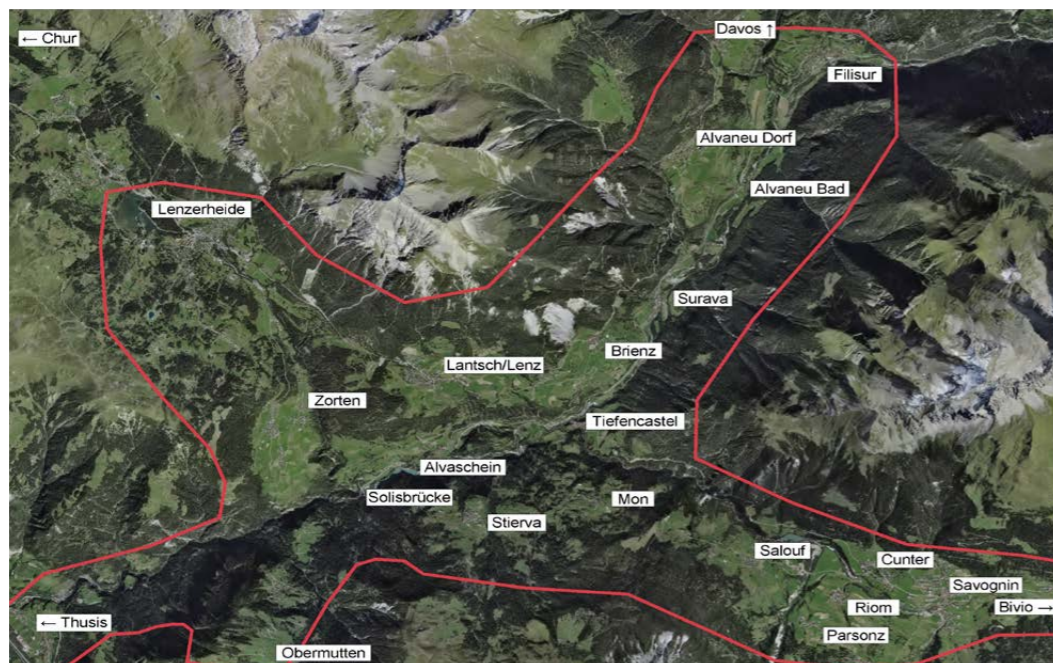
Neue Busverbindungen für die Region Albula – eine komplexe Angelegenheit

von Jolanda Membrini,
Hartmann & Monsch AG, TEAMverkehr Graubünden

Der Bahnhof Tiefencastel ist Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Verkehr in der Region Albula. Leider sind die einzelnen Linien schlecht aufeinander abgestimmt. TEAMverkehr hat nach Verbesserungen geforscht.

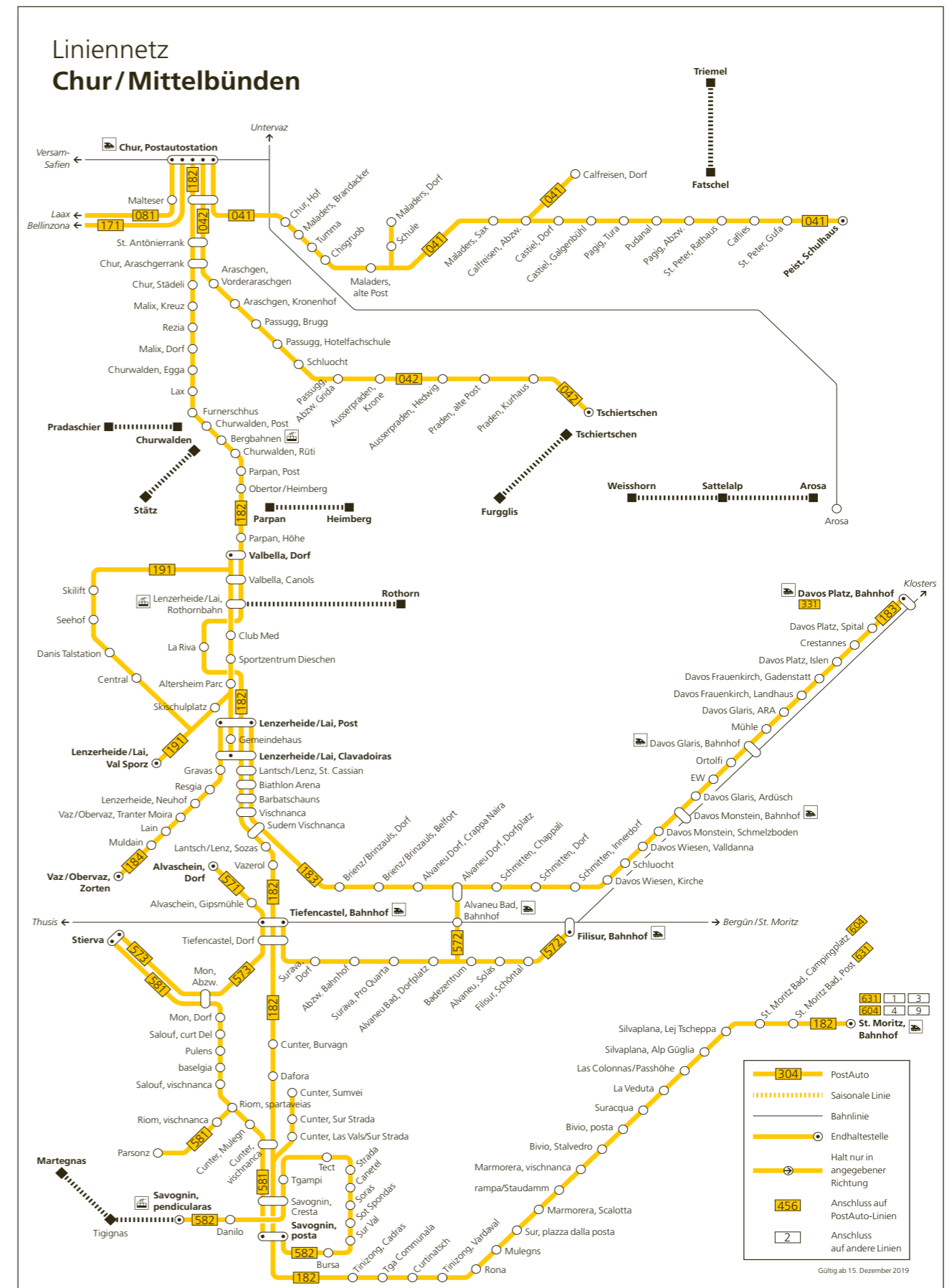
Das ÖV-Angebot in der Region Albula ist heute gut. Es besteht aus acht Buslinien sowie zwei Bahnlinien der RhB. Jedoch sind die Umsteigebeziehungen Bahn-Bus, Bus-Bahn und Bus-Bus im Bahnhof Tiefencastel schlecht. Die Fokussierung liegt auf den Bedürfnissen der Schule. Daher hat es bei vielen Linien keinen regelmässigen Takt. Das macht die Fahrpläne für Gäste und Pendler nicht gut lesbar. Die Verbindung Süd-Ost Savognin-Filisur ist zudem schlecht. Die Nord-Süd-Verbindung Chur-Lenzerheide-Tiefencastel wird in einem Halbstundentakt geführt, jedoch ohne

Anschluss an den Zug in Tiefencastel. Eine Weiterführung der Linie 182 bis Savognin wird auf den Fahrplanwechsel 2020/21 erfolgen. Diese Probleme sowie weitere Punkte wie zum Beispiel den Miteinbezug der touristischen Projekte «Inszenierung Landwasserviadukt, Wahrzeichen Graubündens» und «Aventura Alvra», sollen im Auftrag des Amtes für Energie und Verkehr Graubünden in einem neuen Fahrplankonzept gelöst werden. Der Bahnhof Tiefencastel soll dabei als regionale ÖV-Drehkreuz fungieren. Zusätzlich soll eine neue Linie von Thusis nach



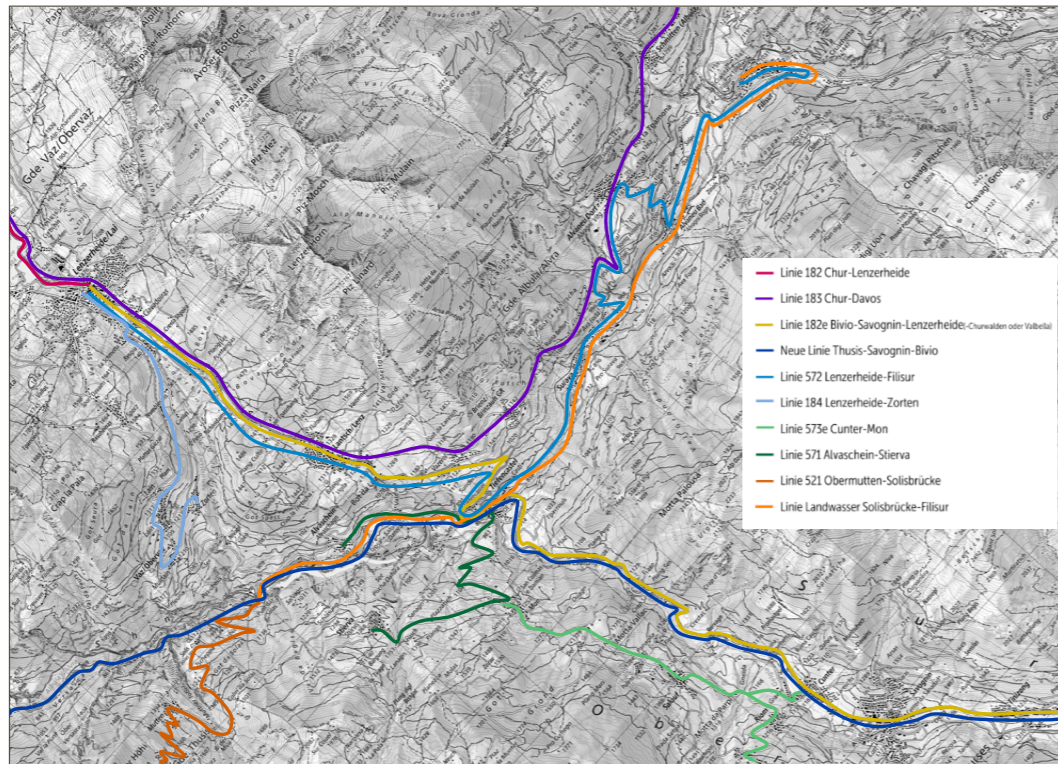
Die Region Albula setzt sich zusammen aus den Gemeinden Albula/Alvra, Bergün/Filisur, Lantsch/Lenz, Schmitten und Vaz/Obervaz.

Die Autorin
Jolanda Membrini, BSc FHO,
Raumplanung und Verkehrsplanung bei Hartmann & Monsch AG, TEAMverkehr Graubünden



Das heutige Liniennetz Chur/Mittelbünden

Übersicht der verschiedenen Postauto-Linien



Retica 30+

Mit Einführung des IC-Halbstundentakts Zürich-Chur wurde ab 2014 auf dem Hauptnetz der RhB ebenfalls der Halbstundentakt im Rahmen von Retica 30 eingeführt. Dies betraf die Linien von Chur bis Schiers und Ilanz sowie Rhäzüns. Mit der Erweiterung von Retica 30 zu Retica 30+ soll der Halbstundentakt auch auf weiteren Linien eingeführt werden.

Tiefencastel eingeführt werden, die den Zug in Thusis bei der Einführung von Retica 30+ (siehe Infobox) abnimmt. Der ÖV soll in einem potentienschwachen Gebiet gestärkt werden, um die Leute dazu zu animieren vermehrt den ÖV zu benutzen oder in die Region zu ziehen.

Erarbeitung Fahrplankonzept

In einem 1. Planungsschritt wurden verschiedene Varianten eruiert, welche in Tiefencastel einen guten Anschluss garantieren. Die RhB-Linien wurden nicht verändert, ebenso wenig die Postautolinie 182 Chur-Lenzerheide-Tiefencastel, da diese die Züge in Chur abnehmen muss. Die restlichen bestehenden Linien wurden teilweise zeitlich angepasst, damit der Anschluss in Tiefencastel gewährleistet werden kann.

Als Hauptkriterium wurde im 1. Planungsschritt die neue Linie Thusis-Tiefencastel angeschaut und deren Linienführung. Es entstanden 6 Varianten mit unterschiedlichen Linienführungen, von welchen 4 in den nächsten Planungsschritt genommen wurden.

Im 2. Planungsschritt wurde die Linie 182 Chur-Lenzerheide-Tiefencastel in allen Varianten auf der Lenzerheide gebrochen, so dass die Linie 182 in Tiefencastel, wie auch weiterhin in Chur, Anschluss an die Züge und die anderen

Postautolinien hat. So sollten besonders die Pendler aus den kleinen Dörfern morgens und abends einen guten Anschluss in alle Richtungen bekommen. Mit dem anschliessenden Vergleich der Fahrzeiten und Anzahl guter Verbindungen konnte die Anzahl Varianten weiter verkleinert werden. Im 3. Planungsschritt wurden die ausgewählten Varianten noch einmal optimiert. Daraufhin erfolgte eine erste Besprechung mit dem Auftraggeber, dem Amt für Energie und Verkehr Graubünden sowie der zuständigen Transportunternehmung PostAuto AG. Während der Besprechung wurde eine weitere Variante formuliert, welche Bestandteile aus den Varianten aus dem 3. Planungsschritt beinhaltet.

Diese Variante wurde in einem 4. Planungsschritt weiterbearbeitet und entwickelt. Nach einer zweiten Besprechung konnte eine Bestvariante herausgeschält werden, welche die Probleme vom Anfang löst und in welcher auch die Schule nicht zu kurz kommt.

Bestvariante

Die Bestvariante ist ein komplexes Konstrukt, bei welchem viele Linien zeitlich voneinander abhängig sind. Die wichtigsten Änderungen / Neuerungen sind:

- Alle Buslinien haben in Tiefencastel eine gute Verbindung in alle Richtungen (Bahn und Bus).

- Die Hauptverbindungen weisen einen Halbstundentakt auf.
- Die Busse haben keine langen Standzeiten.
- Die kleinen Ortschaften sind gut angebunden.
- Die Nord-Süd-, wie auch die Ost-West-Verbindungen sind optimiert.
- Die Süd-Ost-Verbindung ist verbessert.
- Die touristischen Angebote Solisbrücke und Landwasserviadukt werden durch die neue Linie Landwasser miteinander verbunden.

Netzgrafik Bestvariante

Das neue Fahrplankonzept bedeutet für Tiefencastel, dass ab dort Anschlüsse in alle Richtungen bestehen und ein Halbstundentakt nach Thusis, Filisur, Lenzerheide und Savognin gegeben ist. Zudem muss der Bahnhof nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) angepasst werden. Um alle Busse BehiG gerecht abwickeln zu können, müssen fünf Halteketten gebaut werden. In Savognin gibt es neu einen Halbstundentakt nach Tiefencastel. Filisur erhält ergänzend zur RhB einen Direktbus nach Tiefencastel, jedoch weist dieser keine guten Anschlüsse auf, da er als Verbindungslinie der Solisbrücke und des Landwasserviaduktes gedacht ist. Im Dorf sollen zwei neue Haltestellen errichtet werden. So werden die Buslinien zu Ortsbussen und der höher gelegene Bahnhof ist einfacher zu erreichen.

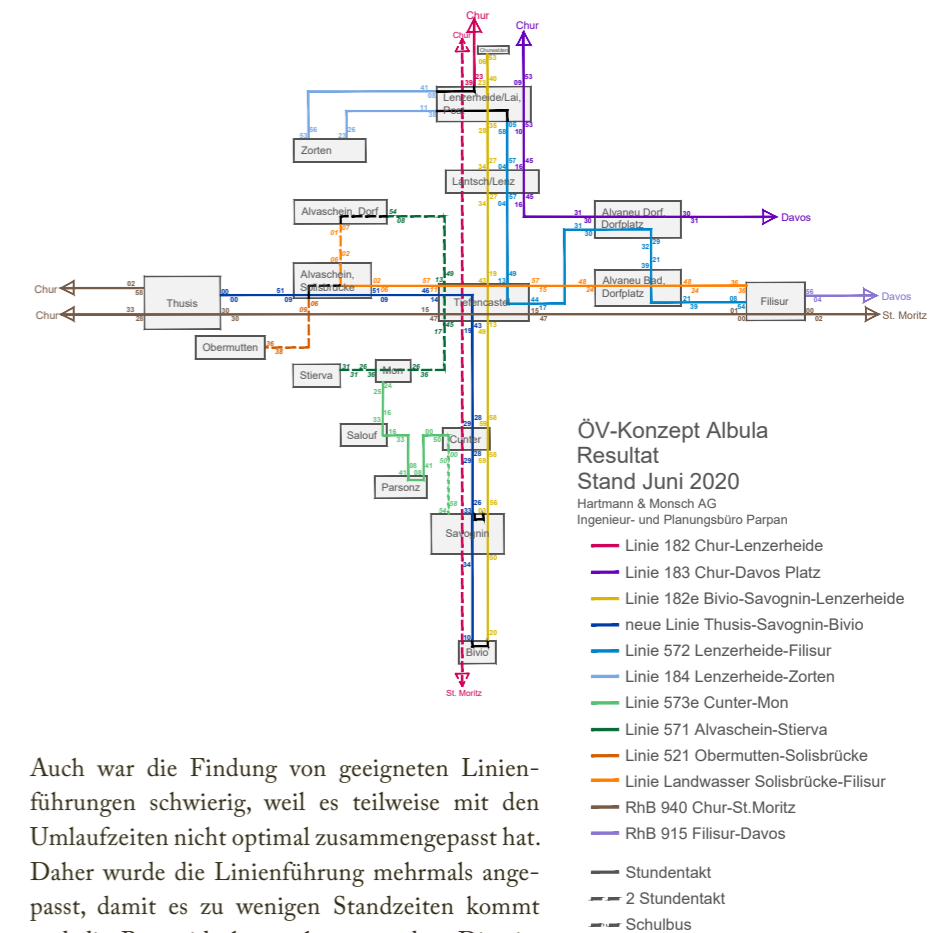
In Alvaneu Dorf kann man stündlich in alle Richtungen umsteigen. In Alvaneu Dorf ist die Infrastruktur ausreichend. In Alvaneu Bad jedoch sollte ein Wendeplatz gebaut werden, da der Bus ansonsten nicht von Alvaneu Dorf nach Filisur fahren kann. Von der Lenzerheide kommt man neu ohne Umstieg nach Filisur, wie auch ohne Wartezeit nach Thusis. Auch hier muss die Haltestelle Post nach BehiG umgebaut werden. Alvaschein, Stierva und Obermatten bekommen einen regelmässigen Zweistundentakt.

Im Stundentakt fährt ein Bus von Salouf, Parsonz oder Mon nach Cunter, wo man Anschluss nach Tiefencastel oder Savognin-Bivio bekommt. In Cunter muss ein Wende- und Warteplatz erstellt werden. Für Bivio ändert sich nicht viel. Weiterhin kann im Stundentakt nach Tiefencastel gefahren werden. In Davos hat man neu einen 32-28-Minuten-Hinketakt Richtung Albula mit Bus und Bahn. Heute fährt der Bus fast gleichzeitig wie die RhB in Davos ab. Von Thusis kommt man nun jeweils jede halbe Stunde nach Tiefencastel. Auch für Chur ändert sich etwas. Neu gibt es einen

Direktbus nach Davos über die Lenzerheide. Die Tourismuslinie Chur-St.Moritz bleibt weiterhin bestehen. Sie war nicht Teil des Fahrplankonzeptes und wird dadurch keine Änderungen erfahren.

Übersicht Linien

Eine solch komplexe Arbeit, bei der man sehr viele unterschiedliche Dinge beachten muss, kann nicht problemlos gelöst werden. So war es schwierig, die Schule in das neue Fahrplankonzept einzubinden, da es mehrere Schulstandorte gibt, welche unterschiedliche Einzugsgebiete und Unterrichtszeiten haben. Es war nicht möglich, die Schulkinder aus allen Ortschaften mit dem regulären Postauto zu befördern. Schulbusse werden weiterhin notwendig sein.



Auch war die Findung von geeigneten Linienführungen schwierig, weil es teilweise mit den Umlaufzeiten nicht optimal zusammengepasst hat. Daher wurde die Linienführung mehrmals angepasst, damit es zu wenigen Standzeiten kommt und die Busse ideal ausgelastet werden. Dies ist auch der Grund, weshalb mehrere Linien betrieblich durchgebunden¹ werden. Das Fahrplankonzept ist noch nicht abschliessend fertiggestellt. Es kann noch zu Änderungen kommen. Auch werden die Liniennummern noch von der PostAuto AG angepasst.

¹ betriebliche Durchbindung: Die Liniennummer ändert sich, das Fahrzeug bleibt das Gleiche.

Die eierlegende Wollmilchsau ist geschlachtet

von Otto Hintermeister, TEAMverkehr.winterthur

Um das öffentliche Bikesharing ist es ruhiger geworden. Nach der grossen Schlacht um die Städte scheint die warme Luft verpufft. Ist das so? Und warum entsteht dieser Eindruck? TEAMverkehr beleuchtet die Szene.

Ich werde den Verdacht nicht los, dass die Grossstädte mit ihren Wunschlisten und am liebsten zum Nulltarif mit dem Hammer im Porzellanladen wüteten. Überspitzt formuliert haben die Ausschreibungen vom Reifenprofil bis zum Datenschutz am Fahrradschloss alles optimiert vorgeschrieben und damit die Pioniere Velospot, Nextbike und Publibike überfordert. Die Asiaten haben schliesslich mit ihren Wegwerfbikes zum Nulltarif die Nerven blank gelegt. Ist Bikesharing in der Schweiz gescheitert? Oder sind wir in der Ruhephase und in der Denkpause? Oder sind wir etwa am Durchstarten?

Das Produkt

Bikesharing ist komplex und besteht aus Hardware, Software und Service. Der teuerste Teil sind die Services mit dem Manpower für Unterhalt von Velos und Stationen und dem täglichen Verteilen

der Velos sowie dem Laden der Batterien für E-Bikes. Der Service wird zur Firma in der Firma und bestimmt dadurch nicht nur die Grösse eines Netzes. Der Service muss vor Ort und zentral liegen, um die Arbeitsstunden zu optimieren. Hingegen ist die Hardware grundsätzlich eine Einmalinvestition. Das heisst, die Velos und Stationen ergeben den Preis nach Wunschliste und Qualitätsvorstellungen.

Service News

Optimiert wurde der Service mit Synergien zu sozialen Projekten und mit karitativen Einrichtungen. An dieser Ausgangslage hat sich wenig geändert, denn ohne Synergien wird die Servicefirma auch mit dem Minimallohn viel zu teuer. Neue Synergien werden bei fehlenden karitativen Einrichtungen zu eigenen Dienstleistungen unter den Ämtern gesucht und manchmal beim



Der Autor

Otto Hintermeister ist Verkehrsingenieur (dipl. Bauing. ETH) und Inhaber von TEAMverkehr.winterthur.



Der Zuger Stadtrat Urs Raschle unterstützt die Idee des E-Scooters – hier ist er auf der Poststrasse in Zug unterwegs (siehe auch Seite 15).



Stromversorger gefunden, der die Voraussetzungen wie Organisation, Angestellte, Kontrolle, Marketing und Umgang mit Tarifen kennt.

Zudem steht neu im Vordergrund, die Hardware zugunsten des Unterhaltes zu optimieren. Also Velos und Komponenten für den Service robust und ‚einfach zu warten‘ einzukaufen. Neue Anbieter wie Donkey Republic können ihre Schlösser und Systeme fast mit jedem Gefährt kombinieren und legen auch die Veloverwaltung in die Hand eines beliebigen Dienstleisters.

News Hardware, News Velos

Die Billigvelos haben sogar in Asien versagt und wegwerfen ist out! Die Anbieter setzen neu auf eigene qualitativ ausgereifte aber doch günstige Produkte. Die Wahl bleibt für den Käufer eingeschränkt, um die Kosten tief zu halten. Im Trend liegt das Mieten von E-Bikes. Als weiteres Produkt im System verteuert es die Netzbildung (zusätzliches Gerät, Batterie laden, zusätzlicher Unterhalt) und kompliziert die Tarifübersicht.

Neu offerieren gewisse Anbieter Hybrid-E-Bikes, die ohne Batterie als Normalvelo funktionieren. E-Biker bringen und laden die Batterie gleich selbst. Erfahrungen mit diesem Produkt sind noch wenige vorhanden, und ob dieses Velo beim Kunden ankommt, ist schwierig einzuschätzen.

Die Dynamik in der Veloentwicklung ist gross und jährlich gibt es neue innovative Produkte. Zusätzlich wünschen sich verschiedene Städte Velos, E-Bikes und E-Scooter aus einer Hand. Also statt drei Firmen die Synergien in einer nutzen. Möglich wird das mit dem Aufbau eines eigenen Service

(Service News), dem Kauf von eigenen Fahrzeugen nach Wunsch und dem Zukauf der Software.

Software News

Das günstigste sollte eigentlich die Software sein. Dazu gehört das Velo-Schliesssystem, die Standorterkennung, die App und das Zahlungssystem. Günstig deshalb, da der Preis in der Regel mit mehreren Netzen weltweit geteilt werden kann oder könnte.

Die Entwicklung läuft rasant und mehrere Anbieter drängen auf den Markt, die nur das elektronische Schloss, die App bis zur Verwaltungssoftware als gute günstige Lösungen anbieten. Sie lassen dem Käufer offen, welche Fahrzeuge beschafft werden und wie die Servicedienstleistungen organisiert werden. Erfolgreich in der Schweiz ist Donkey Republic aus Dänemark gestartet.

Allen gemein ist die zeitweise unzuverlässige Ortung der Velos mit dem eingebauten GPS. Vor allem bei schlechtem Wetter oder in den engen Stadtschluchten entstehen Fehler bis zu 50 Meter. Das ärgert den Kunden bei der Suche von Freefloating-Velos oder bei der Rückgabe an Stationen. Viele neue Software ermöglicht Freefloating und/oder Stationen nach den Bedürfnissen der Regionen. Wichtig ist der Entscheid mit dem Aufwand an Redistribution, also dem Verteilen der Velos abzugleichen.

Donkey Republic hat nun schrittweise zum Verkauf der Software und elektronischen Veloschlössern, mit robusten Velos, neuen E-Bikes und brandneuen E-Scootern erweitert. Nur der Servicedienstleister ist noch selbst zu stellen.

Beobachtungen zum Feindbild E-Scooter

Einige Verkehrsplaner bezeichnen den E-Scooter als Funobjekt, das keinen Beitrag zu seriösen Mobilitätslösungen schafft. Meine Beobachtungen decken sich nicht mit diesem Schnellschuss. Vor allem im Bereich um den Bahnhof zwischen 600 Meter bis 1,2 Kilometer sind E-Scooter beliebt und die schnelle Variante zum Bus, manchmal begünstigt durch lange Umsteigezeiten oder durch fehlende Haltestellen. Bei fehlenden Buslinien oder Haltestellen kann sich der Einzugsbereich sogar bis zu zwei Kilometer vergrössern.



In der Stadt Zug haben die beiden Anbieter Smide und Circ ihr Angebot nach drei Jahren eingestellt. Seit Juli 2020 stehen 20 E-Bikes von AirBie und 100 E-Trottis von TIER im Freefloating-System zum Ausleihen bereit. Der Zuger Stadtrat Urs Raschle sagt dazu: «Die bisherigen Erfahrungen – insbesondere im Zusammenhang mit dem geordneten Abstellen von E-Trottis – sind in die neuen, verschärften Bewilligungen eingeflossen.» Dazu zählt unter anderem, dass die Kunden per App auf eine korrekte Nutzung hingewiesen

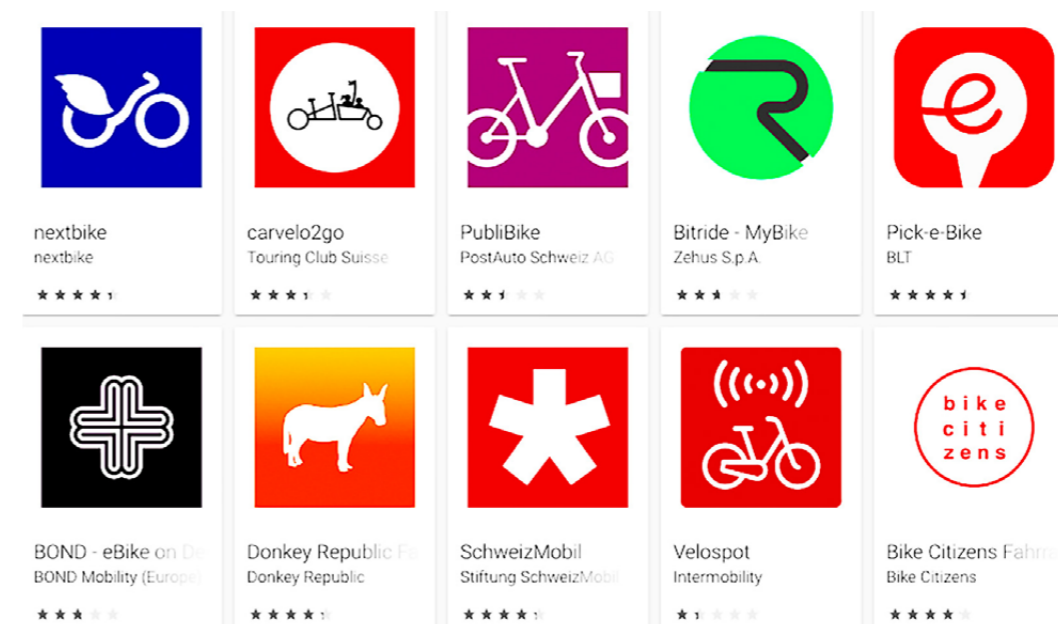
und aufgefordert werden, für das Abstellen der Fahrzeuge öffentliche Veloparkieranlagen zu nutzen.

AirBie, ein Startup aus Zürich, hat ein Smart-Bike-Lock für Bike-Sharing (inklusive Software) entwickelt. In der Stadt Zug betreibt AirBie das gesamte System: sowohl die E-Bikes wie auch die Software der Smart-Bike-Locks und die App. Die E-Bikes werden von FLYER zur Verfügung gestellt. tg

Bikesharing-News im Überblick

- Trend zu E-Bikes
- E-Roller ergänzen die Fahrzeugflotte
- Neue Anbieter bieten nur noch Bausteine an wie Softwarelösungen mit den Veloschlössern für beliebige Fahrzeuge.
- Neuer Player Donkey Republic ergänzt seine Softwarelösung mit Velos, E-Bikes und E-Scootern.
- Durch neue Softwarelösungen lassen sich alte bestehenden Veloflotten umrüsten (Stadt Thun)
- Der Markt an innovativen Fahrzeugen, vor allem im E-Bereich wächst rasant.

Beliebtheit der Bikesharing-Anbieter aus Sicht der Android-App-Benutzer





Unterwegs zu den Bergen von Nurato



Verkehrsschild in der Steppe



Strassenarbeiter in Samarkand

Oscars Instagram

Unbekanntes Usbekistan

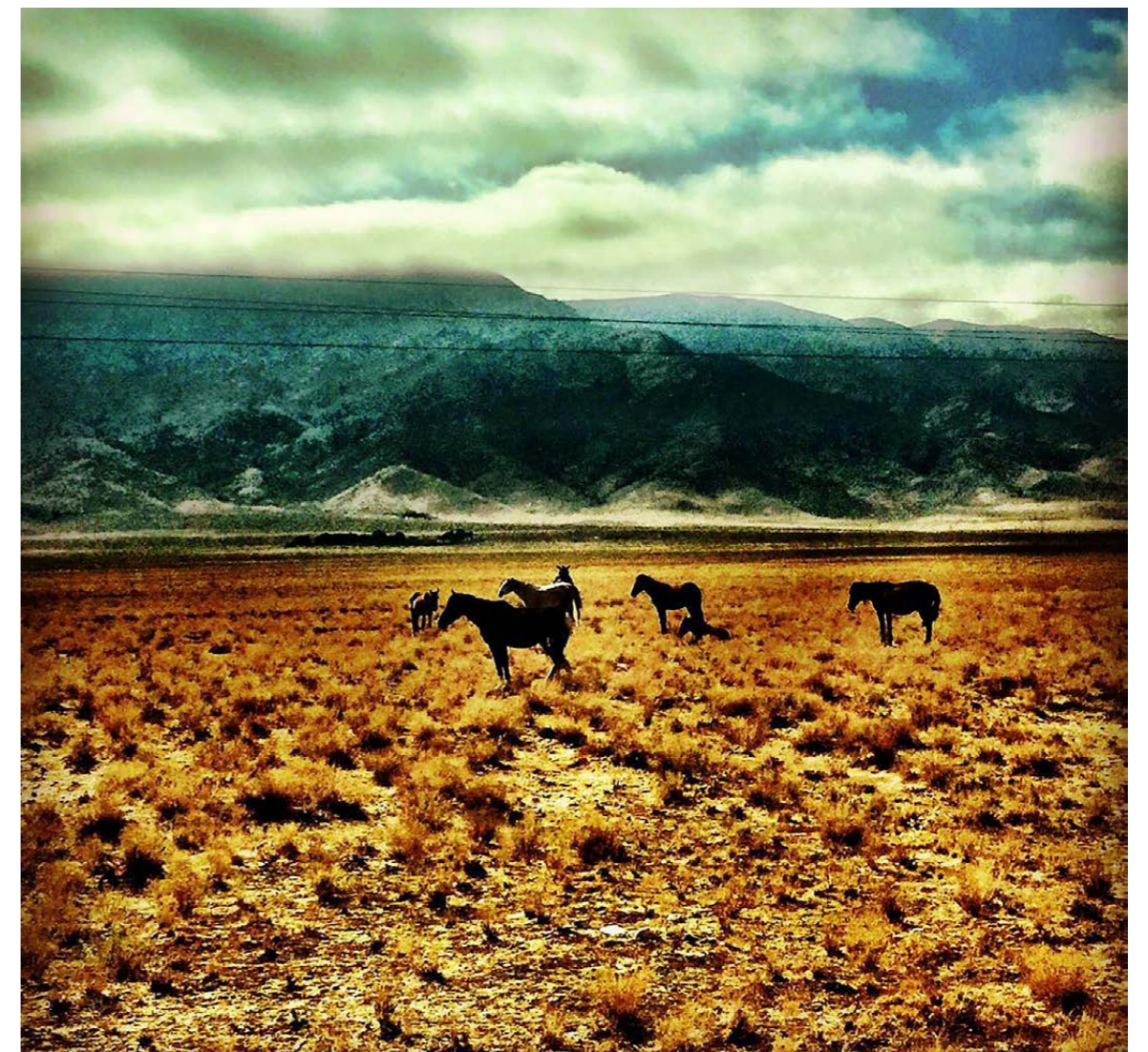
Bilder von Oscar Merlo, TEAMverkehr.zug



Brotfen



Frisches Brot



Wildpferde

Essay

«Lenkmäler» – Plastisches Schaffen von Peter Lenk an Bahn-, Schiffs- und Strassenverkehrsachsen

von Rudolf H. Röttinger

«Ist das Kunst oder kann das weg?», ist die Standardfrage der Kritikerzunft, wenn Peter Lenk sein neuestes provokatives Werk im öffentlichen Raum präsentiert.

Um in seine Welt einzutauchen, sei seine «Lebensgeschichtliche Kurzschrift» zitiert:

«Peter Lenk wurde am 6. Juni 1947 in Nürnberg, der Stadt der Schwänke, Brunnen und Spielwaren geboren. Über die Bildungsstationen Kindergarten, Klosterschule, Akademie und andere Umwege kam er nach Bodman am Bodensee. Dort entstanden seine genehmigten und ungenehmigten Skulpturen:

– Die zwölf Tonnen schweren «Schwäbischen Flossfahrer» für den Berliner Ku[r]fürsten] damm, mit dem Motto: «Wir wollen in Frieden weiterfressen»;

– Die hochgestellten «Mauerkieker» für den Checkpoint Charlie mit der amtlichen Protokoll-Bekundung: «Wenn die Vopos [Volks-polizisten der Deutschen Demokratischen Republik, Anmerkung des Autors] lachen, dann schiessen sie nicht»;

– Das zwölf Meter lange «Narrenschiff», eine Parodie auf den Tourismus, [auf dem Breitscheidplatz bei der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche in Berlin, Anmerkung des Autors].

– Auf dem Münsterplatz in Bonn errichtete er das kolossale «Fettnäpfchen» mit der Wahlwidmung «Den Siegern 1987».

Über diese und andere Aktionen hat Peter Lenk ein erheiterndes Buch geschrieben: «Berliner Rodeo».

– Dann, 1991, sein erster öffentlicher Auftrag in Konstanz: Ein Triumphbogen für die Autofahrer auf dem Mittelstreifen der verkehrsgeplagten «Laube».

– Zwei Jahre später bestieg die zehn Meter hohe, 18 Tonnen leichte «Imperia» in einer Nacht- und-Nebel-Aktion den Pegelturm im Konstanzer Hafen. Sie wurde in kurzer Zeit zu einem Wahrzeichen der Stadt und ebnete ihm den Weg für weitere öffentliche Aufträge:

– Der «Wielandsche Esel» auf dem Biberacher Marktplatz,

– das «Hölderlin-Denkmal» in Lauffen und

– die «Badische Revolution» in Schopfheim, um nur einige zu nennen.

Unvergessen für die Organisatoren der Weltausstellung Expo 2000 in Hannover das mitternächliche Einschmuggeln und Aufstellen einer überlebensgrossen alten Bodensee-Nixe – im Gedenken an Goethe: «Es wird einem nichts erlaubt, man muss es sich nur selber erlauben, dann lassen sich's die andern gefallen, oder nicht.»

Die jüngste Provokation von Peter Lenk trifft die Landeshauptstadt Stuttgart. Sein vor dem Stadtpalais präsentiertes Werk heisst «S 21. Das Denkmal – Chronik einer grotesken Entgleisung».

Drei Grossprojekte Deutschlands sind in den vergangenen Jahrzehnten in die Schlagzeilen geraten:

– Die am 11. Januar 2017 eröffnete Elbphilharmonie in Hamburg;

– Der am 31. Oktober 2020 eröffnete Flughafen Berlin Brandenburg «Willy Brandt»;

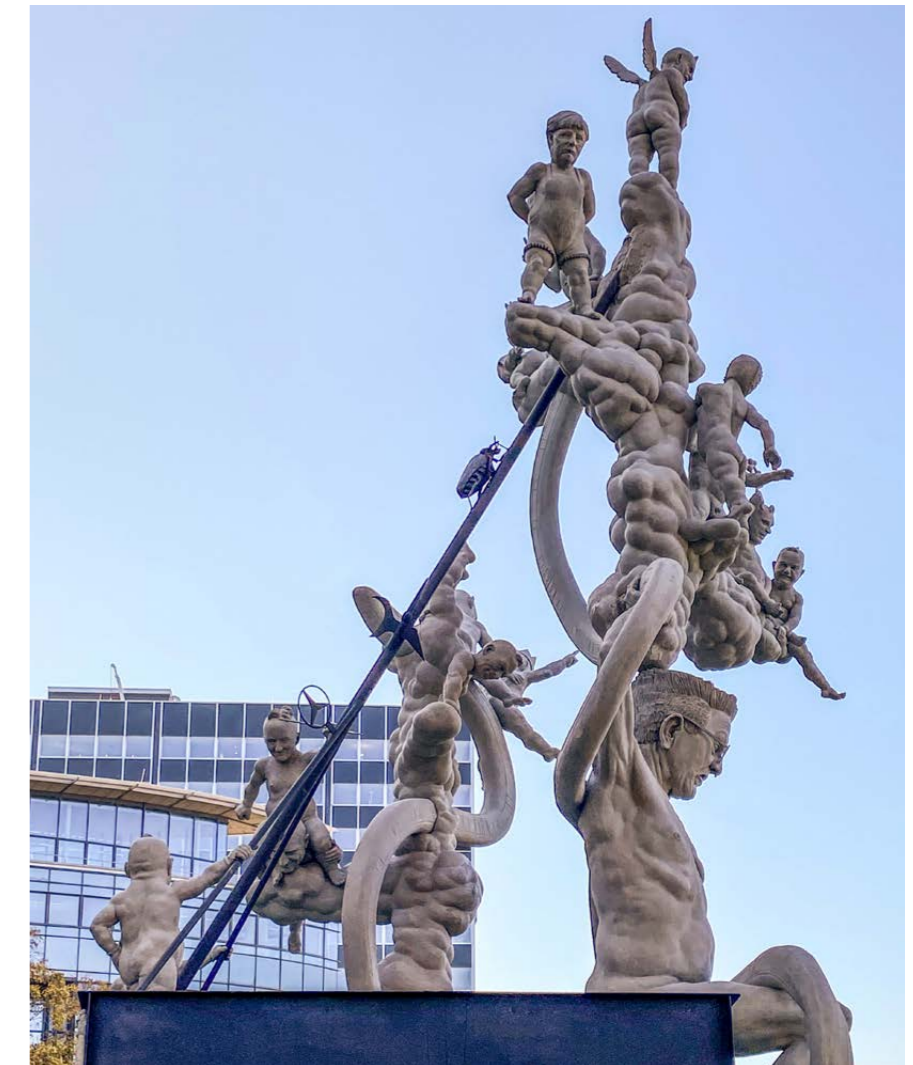
– «Stuttgart 21» (S 21), das Städtebau- und Verkehrsprojekt, das den in anderthalb Jahrhunderten historisch gewachsenen Eisenbahnknoten Stuttgart radikal umformt.

Die Tafel neben «S 21. Das Denkmal» erläutert: «Die Skulptur ... nimmt wiederum vor allem die jüngere Geschichte in den ironischen Blick und weist in ihrer satirischen Auseinandersetzung mit dem Stuttgarter Streitthema der letzten Jahrzehnte einen Weg in die Zukunft. Vielleicht führt eine künstlerische und ironisch gebrochene Perspektive des 1947 geborenen Künstlers zu einem neuen Diskurs über die Zukunft der Stadt mit [ihrem] neuen Bahnhof.»

Der Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg, Winfried Kretschmann, kämpft mit einer Schlange; aus der Nähe betrachtet ist sie ein Intercity-Express-Zug (ICE). Der abgesehen von einem knapp bedeckenden Feigenblatt nackte Kämpfer gemahnt an Laokoon aus der griechischen Sage. Lenk stellt seine Vorbilder gnadenlos bloss. Die Bundeskanzlerin Angela Merkel wird insofern geschont, als sie wenigstens in einem Strampelkleidchen von der obersten Etage der Plastik herunterschauen darf.

Peter Lenk begründet seinen künstlerischen Ansatz folgendermassen: «Ich provoziere nicht, ich spiegle die Provokation. ... Jacob Burckhardt hat das in seinen «Weltgeschichtlichen Betrachtungen» schön beschrieben. Es gibt den Staat, der für das gesellschaftliche Zusammenleben sorgt und die Egoisten der Einzelnen bremst. Dann gibt es die Religion; sie befriedigt die uralten metaphysischen Bedürfnisse. Und nicht zuletzt die Kultur, die beides infrage stellt und sich meldet, wenn nicht übereinstimmt, was Staat und Kirche sagen und was sie tun. Und darum sind sie es, die Provokationen provozieren.»

Bei der Enthüllung seiner Werke mischt sich Lenk gerne unter das Publikum und ereifert sich mit über den unmöglichen Künstler und seine neuesten Schweinereien. So hat er auch eine Resolution gegen den Skandalkünstler Peter Lenk unterschrieben. Damit er weiterhin unerkannt in der Öffentlichkeit auftreten kann, gibt er Interviews grundsätzlich mit drei Masken, die Staat,



Kirche und Kultur repräsentieren. Unmaskiert lässt sich Lenk nur von hinten fotografieren.

«S 21. Das Denkmal» ist ein Publikumsmagnet. Bereits zu den Morgenstunden analysiert die Besucherschaft das im Freien aufgestellte Werk und freut sich diebisch über die zirka 150 karierten Akteure. Kunstmuseen können von einem derartigen Zustrom nur träumen. Das knapp zehn Meter hohe Kunstwerk steht auf einem in Schiefelage geratenen Sockel, der mit vier Halbreiefs geschmückt ist.

Ein Relief zeigt den Uhrturm des Aufnahmegebäudes vom Architekten Paul Bonatz, allerdings mit eingeworfenen Scheiben. Auf dem nächsten Relief liefern Demonstranten der Polizei eine Strassenschlacht. Aktivisten klettern im Schlossgarten auf einen Baum, der mit Kettensägen gefällt werden soll. Ein weiteres Halbreief zeigt ein Schwimmbecken. Aus dem Wasser taucht ein

Der Olymp von «S 21. Das Denkmal»: Winfried Kretschmann kämpft mit der ICE-Schlange und Angela Merkel blickt missmutig von einer Wolke herab. Alle Bilder vom Autor.



Sockelrelief mit aktivistischen Heerscharen.

ICE-Zug auf. Er gemahnt an einen Weisshai, der die entsetzten Badegäste in die Flucht treibt. Auf dem vierten Relief steht am Tunnelportal Sankt Barbara, die Schutzheilige der Mineure. Sie ist umgeben von bekleideten und entblößten Honoratioren verschiedenster Gender und einem wohlgenährten Kleriker, der sich im wahrsten Sinne des Wortes aus dem Staub macht. Die Plastik ist mit stupender Realitätsnähe und viel Liebe zum Detail gestaltet.

Offen ist die Frage, ob die Landeshauptstadt auf das provozierende Werk mit einem Ankauf reagiert. Peter Lenk hat seine dreidimensionale Realsatire grandios inszeniert; egal, ob sich die Stadt Stuttgart für oder gegen den Ankauf entscheidet, ist ihr der Spott sicher.

In Konstanz hat sich die Frage des Ankaufs nicht gestellt: Der «Konstanzer Triumphbogen» ist ein Auftragswerk der Stadt. Der zuständige Bau-Bürgermeister wollte 1991 die Bevölkerung erheitern, nachdem der traditionelle Markt eingestellt wurde und in der Oberen und Unteren Laube sämtliche Bäume einer vierspurigen Durchgangsstrasse weichen mussten. Die Verkehrsschneise Obere und

Untere Laube trennt die malerische Altstadt von ihrem neuen Rathaus.

Auf der Höhe des Rathauses hat Peter Lenk im Grünstreifen zwischen den Fahrbahnen den «Konstanzer Triumphbogen» aufgestellt, der nun gleichsam den Bauchnabel der Unteren Laube bildet. Der von vier Seiten her zugängliche 8,2 Meter hohe Betonpfeilerbau ist seit 1991 noch grotesker geworden, indem er von den inzwischen erfreulich gewachsenen Platanen überragt wird. Der Pariser Arc de Triomphe ist mit 49,5 Metern sechsmal so hoch wie der «Konstanzer Triumphbogen». Witterung und Abgase haben auf den seinerzeit zum Teil bemalten Figuren eine Patina hinterlassen, die den Triumph der Stadt Konstanz noch schäbiger erscheinen lässt.

Durch den einen Bogen führt die Achse der Grünanlage, auf der das Publikum zu Fuss oder per Velo auf der Unteren Laube unterwegs ist. Im rechten Winkel kreuzt die Fussgängerachse zwischen dem Stadttor im Lanzenhof und dem neuen Rathaus zwei Fahrbahnen des motorisierten Individualverkehrs, den Grünstreifen mit dem Triumphbogen

und die zwei Gegenfahrbahnen. Zwischen den beiden Seitentrottoirs und dem grünen Mittelstreifen sind zwei Anrufampelanlagen angeordnet, die im Ruhezustand dunkelgeschaltet sind. Mit den dreissig Figuren in den Brunnenbecken und am Triumphbogen, zwei Reliefs auf den Giebelfriesen und zwei weiteren in den Bögen nimmt Peter Lenk die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs aufs Korn. Das «Lenkmal» reflektiert die Motorfahrzeuge und die lenkenden Verkehrsteilnehmer im städtischen Raum ganz allgemein und die auf der Oberen und Unteren Laube in Massen verkehrenden Autos und Motorräder im Besonderen.

Die Insassen in den vier Brunnenbecken am Fuss des Triumphbogens geniessen ein Bad im Verkehrsfluss. An einem Beckenrand räkelt sich die «Schwere», eine beliebte ältere Frau mit 1600 Kilogramm Masse. Damit die «Schöne» mit Namen Konstanze vor der «Schweren» Vorrang erhält, hat Peter Lenk Konstanze noch mehr Masse gegeben. Erdferkel in voyeuristischer Pose betrachten die pralle Konstanze. In einem Wasserbecken sitzt ein zufriedener Rentner. Ein korpulenter älterer Herr zeichnet sich durch seine schlecht sitzende Badehose aus. Entlang den Pfeilern folgen ein lenkradschwingender Affe, ein spuckender Rocker und Kleinkinder mit Auto-Genschädigung, die ein Steuerrad halten und gleichzeitig pieseln.

In der oberen Etage des Triumphbogens schaffen musizierende Engel mit Gasmasken, mit den Worten Lenks «notgeile bis reiselustige Päpste sowie vertrocknete Bischöfe», die dem Charme des Amors mit Blindenbrille widerstehen, für eine sakrale Stimmung.

Architektur und Plastik sind nicht mit Marmor oder Sandstein materialisiert, sondern im Sinne künstlicher Kunst hergestellt aus Quarz, Kalksteinmehl, Sand und bindendem Zement.

An Lenks Triumph-Unterwanderungswerk ist eigentlich alles am Kippen. Auf dem Relief mit dem Arlberger Kutschenfall kippt das Fahrzeug, in dem Papst Johannes XXIII. zum Konzil nach Konstanz fährt. Er liegt im Schnee und seine Krone kippt in seine Stirn. Kurtisanen kullern aus dem Wagen; es handelt sich im Wortsinn um gefallene Jungfrauen. Der historisch verbürgte Verkehrsunfall bei der Passüberquerung gibt Johannes

XXIII. Anlass, auf seiner Weiterfahrt den Sturz aus seinem Amt zu prophezeien. Tatsächlich wird er 1415 beim Konstanzer Konzil gefangenegenommen, abgesetzt und aus der Liste der Päpste gestrichen. Am 28. Oktober 1958 wählt Angelo Giuseppe Roncalli als 261. Papst den Namen Johannes XXIII.

Im ersten Relief am Giebelfries entführt ein nach vorne gebeugter Motorradfahrer eine weibliche Schönheit in Hot Pants und engen Stiefeln. Sie hält sich an seinem Gürtel, damit sie nicht vollends über den Kotflügel kippt. Im zweiten Giebelfries-Relief entführt ein Ritter die Constantia und kippt dabei über den Hals des Pferdes.

Die Kleinkinder an den Pfeilern kippen zu Autolenkern um, und der Teddybär kippt vom Spielzeug zum selbst spielenden Motorfahrzeuglenker. Die Konstanze bewundernden Erdschweine nehmen Bezug auf das Neue Testament. In Markus 5, 13 fahren die unreinen Geister in eine Schweineherde, die sich den Abhang hinunter in einen See stürzt. Lenk zeigt die Erdschweine in gekippten Posen.

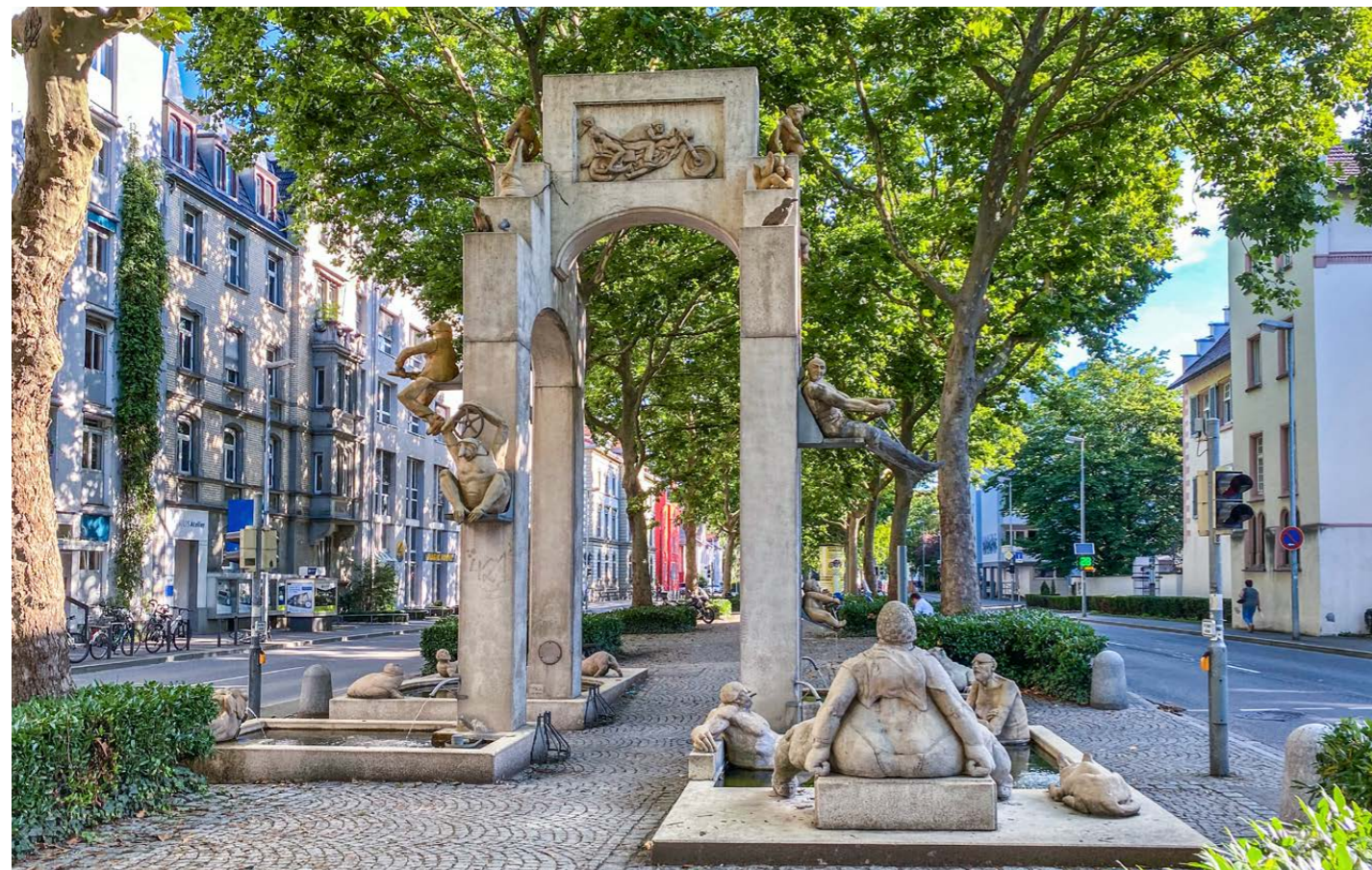
Kurz: Der «Konstanzer Triumphbogen» ist Kipp-Kunst vom feinsten.

Da Auftragswerke im Curriculum des Künstlers nicht eben häufig auftreten, wäre denkbar, dass ihn der Auftrag der Stadt Konstanz mit Dankbarkeit erfüllt; doch weit gefehlt.

Am sonnigen 26. April 1993, zwei Jahre nach der Enthüllung des «Konstanzer Triumphbogens» nehmen voll besetzte Bodenseeschiffe Kurs auf Konstanz. Tausende säumen das Ufer, um an der Enthüllung einer zehn Meter hohen, achtzehn Tonnen schweren neuen Plastik im Hafen teilzunehmen.

Gegen den Willen der Mehrheit des Konstanzer Stadtrats ist sie am 25. April 1993 mit einer gecharterten Friedrichshafener Fähre bei Nacht und Nebel auf dem Pegelturm bei der Hafeneinfahrt aufgestellt worden. Der Auftrag stammt vom Vorsitzenden des Fremdenverkehrsvereins. Pikanterweise hat die Stadt Konstanz kein Weisungsrecht zum Pegelturm, da er Eigentum der Deutschen Bundesbahn ist. Die DB hat die Aufstellung von Peter Lenks «Imperia» in eigener Regie bewilligt. Der Kandelaber auf ihrem Haupt signalisiert den Schiffen die Hafeneinfahrt. Der in dieser Causa

Der «Konstanzer Triumphbogen» überragt von den Platanen der Unteren Laube. Im Vordergrund die «Schwere». Wegen Corona sind die Fahrbahnen ausnahmsweise leergefegt.



Der Verkehrs-Vampir im Cabrio-Look steuert Richtung Rathaus.



Giebelfries I: Freie Fahrt für die Liebe in Richtung Altstadt.



Imperia mit Kaiser Sigismund und Papst Martin V. auf den Armen. Ihre Bekrönung signalisiert die Steuerbordseite der Konstanzer Hafeneinfahrt.

im Konstanzer Stadtrat zur Minderheit gehörende Bau-Bürgermeister hat die Aktion mit Rat und Tat unterstützt. Schliesslich hat die Migros Schweiz für den Fährtransport 20000 Franken gestiftet unter der strikten Bedingung, dass die Skulptur nicht am Schweizer Ufer platziert werden darf.

In der Stadt Konstanz wird protestiert: «Hure, Nutte, Prostituierte» skandieren die Gegner des Projekts auf der Strasse, und auch innerhalb von Familien spalten sich die Parteien der Befürworter und Gegner.

Die historische Imperia aus der Renaissancezeit ist keine Dirne, sondern eine Kurtisane, die Geliebte am Hof eines Potentaten. Ausgerechnet für den Vatikan hat Raffael Imperia als Sappho, die Dichterin von der Insel Lesbos, portraitiert. Imperia hat auch Dichter inspiriert. Matteo Bandello, der «Boccaccio der Lombardei», hat ihr das erste erzählerische Denkmal gesetzt. Ebenso schildert Beroaldus de Ver-

ville in einer anrühigen Erzählung ihre römischen Liebeskünste.

Schliesslich transferiert Honoré de Balzac seine Imperia-Erzählung von Rom zum Konzil von Trient 1545-1563 und in einem zweiten Schritt vom Tridentinum zum Konstanzer Konzil 1414-1418. Seine Schilderung hält sich mit stupender Genauigkeit an Personen und Örtlichkeiten, wie sie in den Konzilsakten überliefert sind. Balzacs Lehre aus der Geschichte: Höchste Tugend vermögen nur diejenigen zu erreichen, die die Erfahrung des Lasters mitbringen.

Lateinisch «imperiosus» bedeutet herrschend, mächtig, herrisch, tyrannisch: Trotz 18 Tonnen

Masse dreht sich Peter Lenks Imperia mit 2° pro Sekunde graziös im Gegenuhrzeigersinn; drei Minuten sind zu investieren, um das dominante Triumphweib von allen Seiten zu bewundern.

Auf ihren ausgestreckten Armen sitzen einerseits Kaiser Sigismund mit der Habsburger Hakennase und andererseits Oddo di Colonna, der in Konstanz zum Papst gewählt wird. Sein Name Martin V. leitet sich von seinem Wahltag, dem 11. November 1417, ab, der das seit 1378 bestehende Abendländische Schisma mit den konkurrierenden Päpsten in Rom und Avignon beendet.

Die lächelnde Imperia trägt mit Lust die Last der Mächtigen auf ihren sicher gewinkelten Armen. Peter Lenk gestaltet die Potentaten Sigismund und Martin V. als ausgemergelte bucklige Zwerge.

Imperia ist zum Publikumsliebbling und zum Wahrzeichen von Konstanz geworden. Die Stadt kauft schliesslich die Plastik dem Fremdenverkehrsverein ab und vermarktet sich damit nach Kräften.

In allen Gattungen besteht Kunst aus dem Voraempfinden einer Wirkung, die das Kunstwerk beim Publikum hervorruft.

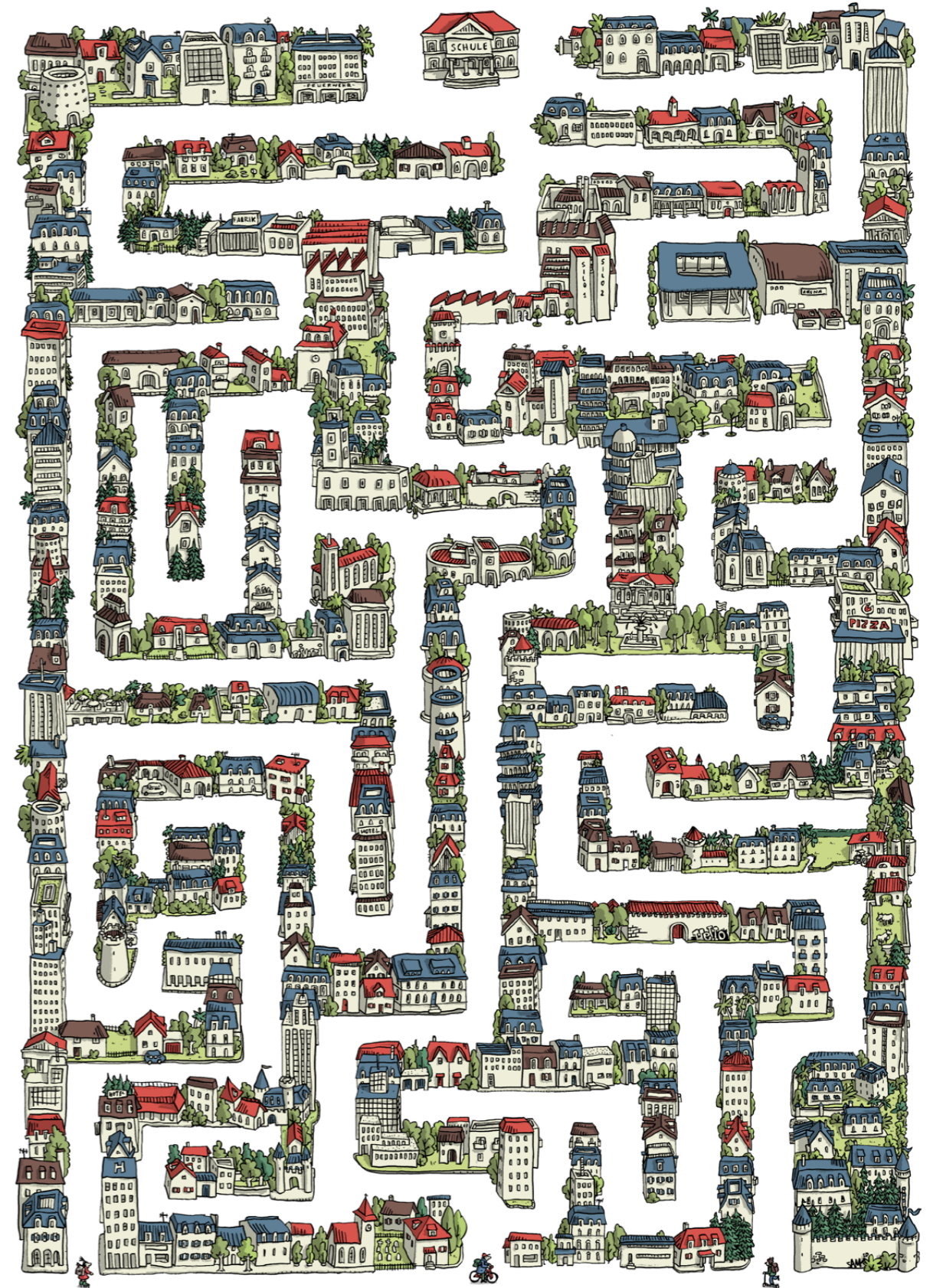
Der Bildhauer sieht vor seinem geistigen Auge das Mädchen, das noch im Holzklotz verborgen ist. Unmittelbar bevor sie die Taste anschlägt, empfindet die Organistin Lautstärke, Länge, Klangfarbe und Höhe jedes Tons innerlich voraus; Musikprofessoren registrieren bei Vortragsübungen schlagartig, wenn Studierende während des Spiels unkonzentriert sind und nicht innerlich voraus hören.

Lenk wird gelegentlich vorgeworfen, dass spätere Generationen seine Werke nicht mehr verstehen, da für sie der Bezug zur Tagesaktualität fehlt. In diesem Punkt teilt er das Schicksal mit Musikinterpret: Ihr Werk verklingt. Es lässt sich zwar aufzeichnen und in der Zukunft reproduzieren, aber das Erlebnis der einmaligen Gegenwärtigkeit im Raum geht mit dem Ende des Vortrags unwiederbringlich verloren.

Im Voraempfinden der Wirkung seines dreidimensionalen Schaffens – der Spiegelung von als Provokation erlebten Ereignissen – hat Peter Lenk Meisterschaft erlangt. Das ist per definitionem Kunst!

Der Comic von Schmulik

samuelschuhmacher.ch



Ups! Lisa, Louis und Lena haben verschlafen. Wer von ihnen kommt am wenigsten zu spät zur Schule?

T E A M v e r k e h r

TEAMverkehr.winterthur

Otto Hintermeister

Wartstrasse 26, 8400 Winterthur

Tel 052 213 61 30

E-Mail hintermeister@teamverkehr.ch

www.winterthur.teamverkehr.ch

TEAMverkehr.zug schwyz

Zugerstrasse 45, 6330 Cham

Blockweg 3, 6410 Goldau

Tel 041 783 80 60

E-Mail box@teamverkehr.ch

www.zug.teamverkehr.ch

TEAMverkehr.graubünden

Hartmann & Monsch AG, Ingenieur- und Planungsbüro

Alte Landstrasse 7, 7076 Parpan

Alexanderstrasse 38, 7000 Chur

Tel 081 382 23 23

E-Mail info@hartmannmonsch.ch

www.hartmannmonsch.ch