

KOLUMNE zur Situation des Schweizer Tourismus

Gratis-Wasser und Beratung

Während der Ferienzeit ist es beruhigend, zu hören, dass es dem Schweizer Tourismus besser geht. Weil der Schweizer Franken nicht mehr gar so hart ist und deshalb die Schweizer Preise für ausländische Gäste nicht mehr so hoch sind. So die Begründung, die uns eingetrichtert wird. Nicht, dass wir etwas dagegen hätten. Aber als Schweizer Familie, die ihre Sommerferien in Kanada verbracht hat, stösst diese passive Begründung unangenehm auf. In gutschweizerischer Manier wäre uns eine aktive Remedur nämlich viel lieber. Was durchaus möglich wäre.

Remedur-Vorschlag 1: Ein attraktives Velo-Verleihsystem

Die Schweizer Städte bringen es nicht zustande, ein besseres Velo-Verleihsystem aufzubauen. Nicht weiter erstaunlich, denn die Velo-Wege sind alles andere als problemlos. Vancouver, das doppelt so viele Einwohnerinnen und Einwohner hat wie Zürich, kann durchgehend mit dem Fahrrad erkundet werden. Anders als in Zürich beispielsweise, wo Verkehrsknotenpunkte zum absoluten Velo-Verkehrskollaps führen, kann Vancouver mit klar bezeichneten Velo-Fahrspuren auftrumpfen. Das gibt Sicherheit und dementsprechend beschwerdefrei und unbelastet bewegt man sich - auch als Tourist - gestrotzt mit diesem Verkehrsmittel. Logisch, dass es auch ein einziges, sehr gut funktionierendes öffentliches Velo-Verleihsystem gibt. Man lädt sich die App auf das iPhone und kann alle paar hundert Meter ein mehrgängiges Fahrrad behändigen. Kein privater Verleiher käme auf die Idee, eine Konkurrenz aufzubauen. Die Stadt in British Columbia ist topografisch eher flach. Dennoch verfügen die Autobusse, die einem in die näher gelegenen Bergregionen führen, über Gestelle, welche die Fahrräder zu einem geringen Aufpreis mittransportieren. In der Schweiz hingegen ist nur schon der Transport von Fahrrädern durch die SBB eine äusserst komplizierte und kostspielige Angelegenheit.

Remedur-Massnahme 2: Kundenfreundliche Restaurationsbetriebe

In Vancouver kann man rund um die Uhr Restaurants mit verschiedensten Gastronomie-Ausrichtungen aufsuchen, die einem mittags um 12, nachmittags um 16 oder abends um 22.30 Uhr



ESTHER GIRSBERGER
PUBLIZISTIN UND MODERATORIN

Die Autorin aus Zürich ist Publizistin, Moderatorin, Dozentin und Verfasserin mehrerer Bücher. Als Journalistin war sie unter anderem Chefredaktorin des «Tages-Anzeigers». Die ausgebildete Juristin (Dr. iur.) ist verheiratet und Mutter zweier Kinder. Sie ist Mitglied des Publizistischen Ausschusses der AZ Medien.

DIE KOLUMNISTEN AUS POLITIK UND WIRTSCHAFT

KATJA GENTINETTA, POLITIKPHILOSOPHIN UND -BERATERIN
MARKUS GISLER, WIRTSCHAFTSPUBLIZIST
GEORG KREIS, EMERITIERTER PROFESSOR FÜR GESCHICHTE
PETER V. KUNZ, PROFESSOR FÜR WIRTSCHAFTSRECHT
ESTHER GIRSBERGER, PUBLIZISTIN UND MODERATORIN
OSWALD SIGG, EHEMALIGER BUNDESRAATSPRECHER
THOMAS STRAUBHAAR, ÖKONOM UND MIGRATIONSFORSCHER
CHRISTIAN WANNER, EHEM. SOLOTHURNER FINANZDIREKTOR
HANS FAHRLÄNDER, PUBLIZIST UND EHEMALIGER CHEFREDAKTOR

pikante Falafels, knackige Pizzen oder gartenfrische Salate servieren. Ungefragt begrüsst einen das Service-Personal äusserst freundlich mit frisch mit Wasser aufgefüllten Gläsern. Selbstredend kostenlos. In der Schweiz kostet das Wasser aus dem Hahn bis zu 5 Franken. Ohne Nachfüllgarantie.

Remedur-Massnahme 3: Ungefragte, äusserst wertvolle Beratung

Steigt man in Vancouver aus der Metro und will sich geografisch orientieren, um die eine oder andere in der Nähe gelegene Besucher-Attraktion aufzusuchen, wird man von einem netten Mann oder einer zuvorkommenden Frau «angehauen», der oder die sich anbietet, Auskunft zu geben. Gekleidet in einem T-Shirt mit dem Aufdruck «Ask me», käme niemand auf die Idee, dass diese Auskunftsperson betrügerische Absicht hegte. Innert Minuten steht man aufgrund der verständlichen Auskunft des Freiwilligenhelfers vor dem angepeilten Museum.

Remedur-Massnahme 4: Kreditkarten-Handhabung

Die Kreditkarte ist überall, wirklich überall, einsetzbar. Während in Zürich am international bekannten Theaterspektakel ausschliesslich bar bezahlt werden muss, kann in Vancouver sogar die öffentliche Toilette, sofern sie - äusserst selten - kostenpflichtig ist, mit der Kreditkarte bezahlt werden. Darüber hinaus fragt einem die Kredit-Maschine automatisch, ob man Trinkgeld entrichten will, und, falls ja, ob mit 10, 15, 20 oder 25 Prozent. Für die schweizerische Buchhalter-Mentalität sehr willkommen. Weiss man doch schon vor Erhalt der Quittung, wie teuer jetzt das Mittagessen, der Vergnügungspark, der Mountainbike-Trail oder die Kanu-Vermietung wirklich gekostet hat.

Fazit: Vancouver ist teuer, fast so teuer wie eine andere Stadt in der Schweiz. Aber es fällt einem bedeutend einfacher, das Geld auszugeben. Aufgrund der Service-Qualität, der Zuverlässigkeit und des Gefühls, ohne grosse Worte geboten zu bekommen, was man sich eigentlich wünscht. Liebe Schweiz: Willst du nicht lieber in die Offensive gehen, anstatt begründen zu müssen, warum du welche Dienstleistung so teuer - und sehr oft auch unfreundlich - anbietest?

KOMMENTAR

Vorschriften sind nur so gut wie Kontrollen

Das die Freiheit über den Wolken grenzenlos ist, stimmt wohl nur im Lied von Reinhard Mey. Dieses stammt aus dem Jahr 1974, damals wurden am Flughafen Zürich rund 100 000 Starts und Landungen pro Jahr gezählt. Heute sind es rund 270 000 Flugbewegungen, und das Wachstum dürfte in den nächsten Jahren weiter anhalten. Der zunehmende Flugverkehr in Zürich bringt zwar wirtschaftliche Vorteile für die Region rund um den Flughafen, aber auch Belastungen für die Anwohner mit sich.

Die Behörden, die Ausbaupläne beurteilen, Lärmschutzvorschriften erlassen und Flugzeiten festlegen, müssen die verschiedenen Bedürfnisse und Interessen sorgfältig abwägen.



von Fabian Hägler

Der Bund erlaubt mehr Nachtflüge über den Aargau - die Grenzwerte werden aber heute schon verletzt.

gen. Mit den neuen Regelungen zu An- und Abflügen ist dem Bundesrat aus Aargauer Sicht ein akzeptabler Kompromiss gelungen. Dies gilt aber nur tagsüber - ausgerechnet nachts, wenn Lärm besonders stört, darf künftig mehr geflogen werden.

Heute starten zwischen 23 und 24 Uhr viermal mehr Flugzeuge als geplant. Die Nachtruhe wird also nicht eingehalten, die Lärmgrenzwerte werden massiv überschritten. Für betroffene Anwohner muss es wie ein Hohn klingen, dass die Zahl der Nachtflüge um bis zu 25 Prozent zunehmen könnte. Das ist, als ob ein Töfffahrer, dessen Auspuff zu laut ist, oder ein Lastwagenchauffeur, der die Ruhezeit nicht einhält, dafür noch belohnt würde. Für den Regierungsrat heisst dies: Kontrollieren, ob die Lärmvorschriften des Bundes eingehalten werden - und Druck machen beim Flughafen, wenn das nicht der Fall sein sollte.

@ fabian.haegler@azmedien.ch

O-Bikes sind grossartig - aber es braucht ein paar Regeln

Die Schweizer Städte sollen den Veloverleiher Bedingungen setzen - und sich daran erfreuen, dass plötzlich alle radeln wollen.

Als veloaffiner Exil-Zürcher bin ich der perfekte Kunde der O-Bikes. Mein eigenes Rad steht in Bern, in der Limmatstadt habe ich bis anhin zumeist den öffentlichen Verkehr oder ein Leihvelo der Stadt verwendet. Seit die O-Bikes an jeder Hausecke abgestellt sind, ist alles anders. Beim ersten Mal staunte ich noch ungläubig, wie einfach das Entsperren per App funktioniert, seither gehört für mich die Ausleihe eines jener gelben Velos schon fast zum Standardprogramm, sobald ich am Hauptbahnhof ankomme. Länger als drei Minuten habe ich noch nie suchen müssen und nicht selten habe ich eines mitten in der Fussgängerpassage gefunden.

Genau das ist aber das Problem mit den O-Bikes: Die Stadt Zürich wurde dermassen mit den Rädern aus Singapur überschwemmt - die Betreiberfirma hat nicht weniger als 900 verteilt -, dass ein Wildwuchs sondergleichen entstanden ist. Auch, weil es nicht ihr eigenes Velo ist, lassen es viele Nutzer dort stehen, wo es ihnen gerade passt. Hinzu kommen Vandalen, die aus Frust oder «Spass» die Alutreter an Bäume hängen oder in den Fluss werfen.

Will die Stadt den öffentlichen Raum allen zugänglich belassen und zu viel «Velo-Littering» verhindern, kann sie dem Treiben nicht tatenlos zusehen. So praktisch die O-Bikes auch sind - es braucht ein paar Regeln. Zum Beispiel muss die Firma in die Pflicht genommen werden, beschädigte Räder schnell aus dem Verkehr zu ziehen. Auch sollen die Singapurser die Umverteilung in der Nacht intensivieren - es kann ja nicht sein, dass manche Veloständer fast vollständig mit den gelben Tretern belegt sind und kein Platz mehr für «normale» Räder bleibt. Die Stadt wird auch nicht darum herumkommen, weitere Standplätze zu bauen. Und warum belangt man eigentlich nicht fehlbare O-Bike-Nutzer fürs Wildparkieren, wenn ja Kreditkartendaten von ihnen hinterlegt sind?

Zürich ist mit seinen eigenen Verleihplänen buchstäblich links überholt worden. Weiter schlimm ist das nicht, es gibt ja offenbar private Anbieter, die in die Bresche springen. Die Schweizer Städte sollen sich besser darauf konzentrieren, den Wettbewerblern gewisse Parameter aufs Auge zu drücken - und sich daran erfreuen, dass plötzlich alle radeln wollen.



PRO

Antonio Fumagalli
Inlandredaktor

DIE DEBATTE

Soll der Staat den Veloverleih organisieren?

Der private Veloverleiher O-Bike aus Singapur hat in den letzten Wochen in verschiedenen Schweizer Städten Leihvelos aufgestellt - ohne Bewilligung. Weitere Städte sollen folgen. Doch das Vorgehen stösst vielerorts auf Widerstand. Braucht es nun stärkere Regulierungen?

Die Schweiz reguliert sich wieder einmal ins Abseits

Wie für jeden Marronistand verlangt Basel auch für jedes Mietvelo eine Bewilligung. Und erstickt damit die Innovationskraft im Keim.

Revolutionen kommen manchmal aus dem Nichts. Und unerwartet. Und vielleicht schaffen sie sogar ein Bedürfnis, das vor ihrer Einführung gar nicht bestand. Denken Sie an ein Feuerzeug. Vor seiner Erfindung gab es bereits Streichhölzer, das Problem des Feuermachens war gelöst. Dann liefen sie den zündenden Hölzchen den Rang ab, machten sie überflüssig. Ehe eine Flugaufsichtsbehörde entschied, dass sie in der Flugzeugkabine eine Gefahr darstellen könnten und deshalb höchstens eins davon ins Handgepäck darf.

Heute würden Feuerzeuge möglicherweise aufgrund ihrer potenziellen Gefahr in Flugzeugen gar nicht mehr zugelassen. So wie auf Allmend abgestellte Mietvelos, die eine Revolution sein könnten und die vielleicht erst durch ihre Existenz aufzeigen, dass es ein Bedürfnis nach ihnen gibt. Doch so weit wird es zumindest in Basel möglicherweise gar nicht erst kommen. Denn statt sich zu sagen: Da nehmen asiatische Investoren grosse Geldbeträge in die Hand, um auf eigenes Risiko auszuprobieren, ob das Bedürfnis nach günstig nutzbaren, überall abstellbaren Mietvelos besteht, winken die Behörden ab.

Lieber wird weitergebastelt an einem eigenen, stationären Veloverleihsystem, das seit 20 Jahren gefordert, aber noch weit von einer Einführung entfernt ist. Und, sind wir ehrlich: Ein Velo, das entweder zu rück an seinen Ursprungsort oder an einen von Stadtplanern geplanten Abstellplatz gehört, das ist weder eine Revolution noch ein Bedürfnis. Wie viel praktischer ist da die Möglichkeit, sich jederzeit ein herumstehendes O-Bike zu schnappen und an einem x-beliebigen Ort wieder abzustellen?



KONTRA

Samuel Hufschmid
Redaktor bz Basel

Sicherlich ist es möglich, dass mit den Mietvelos Unfug getrieben wird, dass sie zerstört, im Rhein versenkt oder - wie medial bestens inszeniert - zu Türmen, Pyramiden oder anderen geometrischen Formen aufgetürmt werden. Oder dass plötzlich so viele Anbieter auf den Markt drängen, dass die Anzahl Veloabstellplätze in der Stadt nicht ausreicht und die Bikes eine Mehrheit der Bewohner nerven. Es kann sogar sein, dass die Velos nicht gut unterhalten und zu einem Sicherheitsrisiko werden. Dann wäre der Zeitpunkt richtig, um über Bewilligungen, Einschränkungen oder Verbote zu diskutieren. Wie bei den Feuerzeugen in der Flugzeugkabine.

Was ist Ihre Meinung?
Diskutieren Sie online mit.
Pro und Kontra