



Umwelt druck zwei Re

Nummer 125
April 2020

Stadtklima-Initiativen

Während zehn Jahren soll jährlich insgesamt ein Prozent der Strassenfläche in Grünräume umgewandelt und für den Fuss- und den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr umgenutzt werden.

Seiten 3–5

Langfristig denken – kurzfristig handeln

Ist der Winter schon vorbei? Nein, er ist gar nicht erst gekommen. Ein schneefreier Winter?! Ja. Das war zwar zu erwarten, früher oder später, trotzdem hat mich das aber doch nachhaltig verunsichert. Soll das nun der Normalfall werden? «Ja», las ich wenig später.

Kurz darauf erfuhr ich, dass in den Bergen, wo immerhin noch eine dünne Schicht Schnee existiert, ganze Tonnagen des raren Weiss per Helikopter in Skigebiete geflogen werden. Die Argumente? «Das rechnet sich» und «sonst wären 60 Arbeitsplätze verloren gegangen». Ironischerweise war den Verantwortlichen klar, dass sie mit solchen Aktionen das Problem nur verschlimmern – die Helikopter sind ja nicht CO₂-neutral geflogen. Und der Gipfel ist, dass diese Arbeitsplätze ohnehin nicht langfristig erhalten werden können. Vor Jahren, als eine Holzfirma noch den letzten Rest eines kanadischen Regenwaldes abholzen wollte, hiess es: «Wenn wir das nicht dürfen, dann werden so und so viele hundert Holzfäller arbeitslos.» Sie wurden das dann einfach ein halbes Jahr später – als der Regenwald abgeholzt war.

Ein perfektes Beispiel für kurzfristiges Denken. Leider finden sich noch Tausende weitere. Letztlich ist das kurzfristige Denken die eigentliche Ursache für die Klimaerwärmung. Würde in grösseren Zeiträumen gedacht, würde klar, dass viele Dinge, die wir heute tun, offensichtlicher Blödsinn sind.

Aber die Kurzfristigkeit hat durchaus ihren Sinn. Dann, wenn es nach dem langfristigen Denken darum geht zu handeln. Je kurzfristiger, desto wirkungsvoller. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen kurz- und langfristigen Spass bei der Lektüre dieses umverkehRen.

Hanspeter Kunz
Vizepräsident umverkehR



Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

Auflage 4500 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach, 8036 Zürich, Postkonto 80-67097-2, Tel. 044 242 72 76, info@umverkehr.ch, www.umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf www.umverkehr.ch **Redaktion** Vorstand umverkehR, Hanspeter Kunz

Beiträge Daniel Costantino, Silas Hobi, Matteo Masserini (mm), Hanspeter Kunz (hpk), Greta Stieger, Andrea von Maltitz **Grafisches Konzept** typisch.ch

Layout Hanspeter Kunz **Korrektorat** Birgit Roth **Titelbild** Subotica, Serbien **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint Recyclingpapier

Abonnementspreis Mitgliedschaftspress, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** Juni 2020

«Das Klima ist bereit!»

Der Klimawandel ist Realität. Hitzetage und Tropennächte nehmen zu. Um die Bevölkerung vor diesen negativen Auswirkungen der Klimaveränderung zu schützen und gleichzeitig den klimafreundlichen Verkehr zu fördern, wird umverkehR die «Stadtklima-Initiativen» lancieren. Daniel Costantino

28 Grad Celsius. Das war die Minimaltemperatur in meiner Wohnung während vier aufeinanderfolgenden Wochen im Sommer 2018. Ich kann bei dieser Wärme nur noch schlecht schlafen und bin am nächsten Tag nicht voll leistungsfähig. Tropennächte sind die Folge von Hitzetagen. Die Forschung prognostiziert, dass beide in Zukunft zunehmen werden. Die Bevölkerung muss geschützt werden. Doch wie?

Grüne Klimaanlagen

Die effizientesten und günstigsten Klimaanlagen sind Bäume. Einerseits sorgen sie mit ihrem Schattenwurf dafür, dass der Untergrund weniger stark erwärmt wird, andererseits kühlen sie durch Verdunstung von Wasser in der Krone ihre Umgebung. Positive Nebeneffekte sind die Steigerung der Aufenthaltsqualität (mehr Bäume in der Stadt verbessern die Gesundheit – das wurde wissenschaftlich nachgewiesen), die Reinigung der Luft, die Speicherung von CO₂ und die Förderung der Biodiversität. Die «Initiative für ein gesundes Stadtklima» – kurz «Gute-Luft-Initiative» – will einen Teil des versiegelten Bodens aufreissen und mehr Platz für Grünräume und Bäume in der Stadt schaffen. Dadurch wird es während Hitzeperioden kühler, und mehr Grün tut uns generell gut.

Verkehr vermeiden

Die «Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität» – kurz «Zukunfts-Initiative» – ist die zweite der beiden «Stadtklima-Initiativen» (siehe auch den folgenden Beitrag). Mit ihr will umverkehR einen Teil der Treiber des Klimawandels minimieren. Der Autoverkehr ist in der Schweiz in Bezug auf den CO₂-Absenkungspfad ein Misserfolg. Die Schweiz gehört seit 1990 mit Österreich und Belgien zu den Ländern mit den höchsten Pro-Kopf-Emissionen von Autos. Die Klimaziele wurden bei Weitem nicht erreicht!

Das effizienteste Mittel, um den Verkehr klimaneutral zu organisieren, ist, ihn zu vermeiden. Vermieden werden kann er

am einfachsten, wenn es genügend Platz für eine sichere Infrastruktur für die klimafreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittel gibt. Gemeint sind der Fuss-, der Velo- und der öffentliche Verkehr.

Paradigmenwechsel – jetzt!

Die «Stadtklima-Initiativen» sind mehr als eine kleine Veränderung. Der öffentliche Strassenraum soll Stück für Stück umgestaltet werden, ganz im Sinne von «system change, not climate change». Einerseits werden die Forderungen unserer

Initiativen die Politik in die Pflicht nehmen, aber andererseits werden sie den Behörden den Rücken stärken, da in einigen Städten von Behördenseite Massnahmen in die gleiche Richtung geplant sind. Es braucht solche Veränderungen und insbesondere den politischen Willen dazu. Und zwar jetzt, denn bis die gepflanzten Bäume gross genug sind, um als Klimaanlagen zu funktionieren, vergehen zwanzig bis dreissig Jahre. Wir müssen die Weichen heute stellen. Der Zeitpunkt ist ideal. Das Klima ist bereit!



Selbst zarte Pflänzchen können eine enorme Sprengkraft entwickeln – gelingt dies auch den Stadtklima-Initiativen?

Jetzt gehts los!

Exakt zehn Jahre nach dem ersten Abstimmungserfolg der Städte-Initiative in St. Gallen lanciert umverkehR diesen Frühling die «Stadtklima-Initiativen» in mehreren Städten. Konkret soll während zehn Jahren jährlich ein Prozent der Strassenfläche in Grünräume beziehungsweise in Flächen für den Fuss- und den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr umgewandelt werden. Damit leisten die Stadtklima-Initiativen einen Beitrag zu mehr Klimaschutz und der Anpassung unserer Städte an den Klimawandel. Silas Hobi

Der Entscheid an der ausserordentlichen Vollversammlung von umverkehR im Herbst 2019 fiel einstimmig aus: 2020 sollen in mehreren Schweizer Städten die Stadtklima-Initiativen lanciert werden. Dabei handelt es sich um zwei Initiativen: Die «Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität» («Zukunfts-Initiative») will Strassenfläche zu Fuss- und Veloflächen sowie Flächen für den öffentlichen Verkehr umwandeln. Die «Initiative für ein gesundes Stadtklima» («Gute-Luft-Initiative») will Strassenfläche zu Grünflächen mit Bäumen umwandeln. Damit leisten die Initiativen einerseits einen Beitrag zu mehr Klimaschutz und andererseits zu der Anpassung unserer Städte an den Klimawandel.

Für eine klimafreundliche Mobilität

Das ist dringend nötig. Denn der Verkehr, und insbesondere der Autoverkehr, ist

nach wie vor der grösste CO₂-Emittent der Schweiz. Während die Treibhausgasemissionen in den Sektoren Industrie und Haushalte sinken und somit auf Zielkurs sind, stagnieren sie beim Verkehr. Gemäss aktuellem CO₂-Gesetz sind die CO₂-Emissionen bis 2020 gegenüber 1990 um 20 Prozent zu reduzieren. Dieses Ziel wird voraussichtlich wegen des Verkehrs verfehlt, wobei der Autoverkehr für rund zwei Drittel der Emissionen verantwortlich ist. Der ÖV verbraucht pro Passagierkilometer rund fünfmal weniger Energie als der motorisierte Individualverkehr (MIV). Weil Tram, Trolleybus und Zug mit erneuerbarem Strom angetrieben werden können, sind die Treibhausgasemissionen des ÖV praktisch vernachlässigbar. Hier setzt unsere Zukunfts-Initiative an, indem sie Fussgängerinnen, Velofahrenden und ÖV-Passagieren mehr Platz einräumt.

Grünräume statt Asphaltwüsten

Leider ist die Klimaerwärmung bereits dermassen fortgeschritten, dass Klimaschutz allein nicht mehr ausreicht. Wir müssen uns bereits mit den Folgen der Klimakatastrophe auseinandersetzen. So zeigen Modellrechnungen von MeteoSchweiz, dass Hitzewellen, wie sie heute nur ungefähr alle zehn Jahre auftreten, schon bald jedes Jahr vorkommen können. Nach den Hitzesommern von 2003 und 2015 erlebte das Land 2018 erneut einen speziell heissen Sommer – und auch der Sommer 2019 hat wieder Hitzewellen gebracht. Die Sommerhitze ist für die Bevölkerung eine gesundheitliche Belastung. Das Sterberisiko steigt während Hitzewellen markant an. Während gemäss Bundesamt für Umwelt (BAFU) 2003 von Juni bis August 1000 Personen mehr starben als im gleichen Zeit-



Das Strassenbild wird sich bei Annahme der Stadtklima-Initiativen stark verändern: **Wo vorher Asphalt und Autos dominierten (oben), soll Platz für Bäume und Leben entstehen (rechts).**

raum in früheren Jahren, waren es 2015 schätzungsweise 800 Todesfälle mehr. In Städten ist die Hitzebelastung besonders gross und wird in den kommenden Jahren noch massiv zunehmen. So schreibt das BAFU denn auch: «Mittel- und langfristig müssen Städte und Agglomerationen so gestaltet werden, dass sie auch bei zunehmender Sommerhitze eine angenehme Aufenthalts- und Wohnqualität bieten.» Mit unserer Gute-Luft-Initiative möchten wir genau dies erreichen, indem wir die Asphaltwüsten reduzieren und mehr Platz für Grünräume und Bäume schaffen.

Lebenswertere Städte

Konkret sollen die beiden Stadtklima-Initiativen während zehn Jahren jährlich ein Prozent der Strassenfläche umwandeln. Was nach wenig tönt, entpuppt sich bei näherer Betrachtung als eine

Herausforderung. Die Strassenfläche von Basel-Stadt beträgt beispielsweise rund 450 Hektaren. In zehn Jahren müssen also bei Annahme beider Initiativen 45 Hektaren der Strassenfläche umgewandelt werden, ohne den Fuss-, den Velo- oder den öffentlichen Verkehr einzuschränken. Wie viel das ist, zeigt beispielsweise der Vergleich mit der Fläche aller öffentlichen Strassenparkplätze. Diese beträgt knapp 30 Hektaren. Auch in der Stadt Zürich ist die umzuwandelnde Fläche nicht zu unterschätzen. Die Stadt plant bis 2040 zusätzliche Parkanlagen in der Grössenordnung von 40 Hektaren. Bei Annahme der «Gute-Luft-Initiative» müssen innerhalb von zehn Jahren zusätzlich 55 Hektaren Strassenflächen in Grünflächen umgewandelt werden. Diese Zahlen zeigen die Sprengkraft der Stadtklima-Initiativen auf. Die An-

nahme beider Initiativen wird das Stadtbild in wenigen Jahren stark verändern. Die Qualität des Aufenthalts im Strassenraum wird durch mehr Grünflächen und mehr Bäume deutlich gesteigert, und das Stadtklima und die Luftqualität werden verbessert. Kurz: Unsere Initiativen machen die Städte lebenswerter!

Günstiger Zeitpunkt

umverkehR ist zurzeit mit Partnerorganisationen in Basel, Bern, Genf, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich in Kontakt, um die Initiativen breit abgestützt zu lancieren. Der Zeitpunkt ist günstig, weil die Ziele der Städte-Initiative in den meisten Städten auf zehn Jahre befristet waren und Ende 2020 auslaufen. Mit den Stadtklima-Initiativen möchten wir noch einen Schritt weiter gehen und konkrete Verbesserungen im Strassenraum einfordern.



Bilder: Rombo GmbH

Zurück in die Mottenkiste!

Das unsinnige Rosengartenprojekt wurde im Kanton Zürich am 9. Februar 2020 überraschend deutlich abgelehnt. umverkehR hat sich in der Abstimmungskampagne stark engagiert und damit zum erfolgreichen Ausgang der Abstimmung beigetragen. Jetzt gilt es, die Quartierbevölkerung mit Sofortmassnahmen endlich vor den täglichen Autolawinen zu schützen! Silas Hobi

Vor über einem Jahr hat umverkehR mit einer ersten Informationsveranstaltung die Kampagne gegen das Milliardenprojekt am Rosengarten eröffnet. Es folgten gut besuchte Podiumsdiskussionen am 1. Mai 2019 und ebenso während des Abstimmungskampfes. Selbstverständlich hat umverkehR auch bei der Unterschriftensammlung für das Referendum tatkräftig mitgeholfen. Nach einer medienwirksamen Aktion über die Festtage, einem witzigen «Staubsaugerfilm» für Social Media und nach diversen Flyer- und Postkartenaktionen folgte am 9. Februar 2020 der Lohn für die engagierte Kampagne: Die Bevölkerung des Kantons Zürich lehnte das unsinnige Verkehrsprojekt aus der Mottenkiste überraschend deutlich mit über 60 Prozent Nein-Stimmen ab.

Quartierbevölkerung dagegen

In der Stadt Zürich sprachen sich über 70 Prozent und im betroffenen Quartier Wipkingen sogar drei Viertel der Stimmberechtigten gegen das Projekt aus. Das ist ein wichtiges Signal der Direktbetroffenen, denn die Befürworterinnen und Befürworter wurden nicht müde, den Nutzen für die Quartierbevölkerung zu betonen. Von «Stadtreparatur», Quartier-

leben und Lärmreduktion war die Rede. Dabei hätten die riesigen Tunnelportale beim Buchegg- und beim Wipkingerplatz, der Abbruch etlicher Miethäuser sowie der Verlust von wertvollen Grünflächen genau das Gegenteil bewirkt: Stadterstörung, Quartiersverschandelung und vor allem Mehrverkehr wären die Folgen des überdimensionierten Infrastrukturprojekts gewesen. Es ist darum sensationell, dass das Stimmvolk den fadenscheinigen Argumenten der Regierung und des Kantonsrates nicht auf den Leim gegangen ist und klargestellt hat, dass solche Projekte aus der Zeit gefallen sind. Heute braucht es zukunftsweisende Lösungen gegen Verkehrsprobleme im urbanen Raum.

Tempo 30, Spurabbau, Zebrastreifen

Diese gilt es jetzt rasch zu konkretisieren und umzusetzen. Gemäss den Vorgaben des Bundesrechts ist die Stadt verpflichtet, die Bevölkerung vor übermässigem Verkehrslärm zu schützen. Als effizienteste Massnahme gilt dabei die Einführung von Tempo 30. Eine Temporeduktion auf der Rosengartenachse müsste mit diversen flankierenden Massnahmen wie etwa Spurabbau, Zebrastreifen und Lichtsig-

nalanlagen einhergehen, damit Tempo 30 eingehalten wird. Es ist zu hoffen, dass sich der Kanton nach dem klaren Ausgang der Abstimmung nicht querstellt und sich nicht auf den Artikel 104 der Zürcher Verfassung abstützt, der eine Kapazitätsreduktion des Autoverkehrs nur zulässt, wenn diese im umliegenden Strassennetz kompensiert wird. Die Eröffnung der dritten Röhre am Gubrist in den nächsten Jahren ist die ideale Voraussetzung für Tempo 30 auf der Rosengartenstrasse.

Bahn frei für klimafreundlichen Verkehr

Es geht aber nicht nur um die Rosengartenstrasse. Die Stadtregierung tut gut daran, bezüglich Artikel 104 der Zürcher Verfassung Klarheit zu schaffen. Diese Bestimmung verhindert letztlich die Umsetzung einer klimafreundlichen Verkehrspolitik. Der Ausbau des ÖV und die Erstellung eines sicheren Velowegnetzes werden teilweise zu Lasten der Strassenfläche gehen und damit die Kapazität des Autoverkehrs reduzieren. Aber nur so wird es gelingen, die dringend nötigen Massnahmen an der Rosengartenstrasse umzusetzen, Anwohnende vor dem Verkehrslärm zu schützen und das Quartier aufblühen zu lassen.



Mitglieder der Regionalgruppe Zürich von umverkehR verlochen symbolisch 1,1 Milliarden an der Rosengartenstrasse.

Bild: Sina Grätzer

Gelungener Coup

Der Angriff auf die Städte-Initiative von umverkehR in Basel wurde mehr als abgewehrt. So sind ab 2050 ausschliesslich emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Verkehrsmittel im Kanton Basel-Stadt zugelassen. Das Auto in seiner heute bekannten Form gehört nicht dazu. Silas Hobi

Nach Luzern und St. Gallen wurde auch der dritte Angriff auf die Städte-Initiative von umverkehR abgeschmettert. In Basel lehnten 66 Prozent der Stimmberechtigten die Initiative «Zämme fahre mir besser» ab. Die Initiative wollte das Ziel der 10-Prozent-Reduktion des Autoverkehrs streichen, das seit der Städte-Initiative von umverkehR gesetzlich verankert ist. Damit sprachen sich am 9. Februar 2020 rund zehn Prozent mehr Stimmende für das Anliegen der Städte-Initiative aus als bei der Annahme vor zehn Jahren.

Vorbildlicher Gegenvorschlag

Weil die Stimmbevölkerung den Gegen-

vorschlag des Grossen Rates angenommen hat, wird das Reduktionsziel trotzdem gestrichen. Aber das ist verkraftbar, weil das Ziel nur bis Ende 2020 galt und der Gegenvorschlag die Stossrichtung für eine zukunftsfähige Mobilität langfristig vorgibt. Denn dieser sieht vor, dass der Verkehr im Kanton Basel-Stadt bis 2050 ausschliesslich mit Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten abgewickelt werden soll, die emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind. Bereits im Abstimmungskampf wurde die Drohkulisse der Abschaffung des Privatautos sowie des Verbots von Diesel- und Benzinfahrzeugen aufgebaut.

Dabei ist Ersteres im Hinblick auf die Entwicklung der Shared Mobility und die Tatsache, dass bereits heute mehr als die Hälfte der Basler Haushalte ohne eigenes Auto lebt, gar nicht so abwegig. Und Letzteres ist für die Abwendung der Klimakrise bereits deutlich vor 2050 nötig. Wie dem auch sei: Die Stimmbevölkerung liess sich nicht beirren und nahm den Gegenvorschlag mit 53 Prozent Ja-Stimmen an.

Auto-Tsunami für Basel?

Damit herrscht wieder Klarheit in der Basler Verkehrspolitik. Denn mit der Strasseninitiative, dem Tram Erlenmatt sowie dem Veloring erlitten in der Vergangenheit gleich drei Vorlagen Schiffbruch, die eine umweltfreundliche Mobilität anstrebten. Der Gewerbeverband witterte Morgenluft und lancierte seine beiden Auto-Initiativen, die an Verkehrskonzepte aus den Sechzigerjahren des letzten Jahrhunderts anknüpften. Soll denn der Autoverkehr wieder uneingeschränkt wie ein Tsunami über Basel rollen? Die wegweisende Abstimmung vom 9. Februar 2020 stellt die verkehrspolitischen Weichen nun aber wieder klar zugunsten des Fuss- und des Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs.

Allmend für alle

Denn auch die zweite Initiative des Gewerbeverbandes «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» blieb chancenlos. Sie forderte ausreichend oberirdische Parkplätze ohne Obergrenze und die oberirdische Kompensation jedes aufgehobenen Parkplatzes in 200 Meter Umkreis. Damit wäre ein Grossteil der Allmend – wie der öffentliche Raum in Basel-Stadt genannt wird – zu Parkplatzfläche mutiert. Die 57 Prozent Nein-Stimmen sind ein klares Bekenntnis, dass die Allmend der ganzen Bevölkerung zusteht und nicht zuparkiert werden soll. umverkehR feiert somit nach einem intensiven Abstimmungskampf einen Erfolg auf der ganzen Linie.

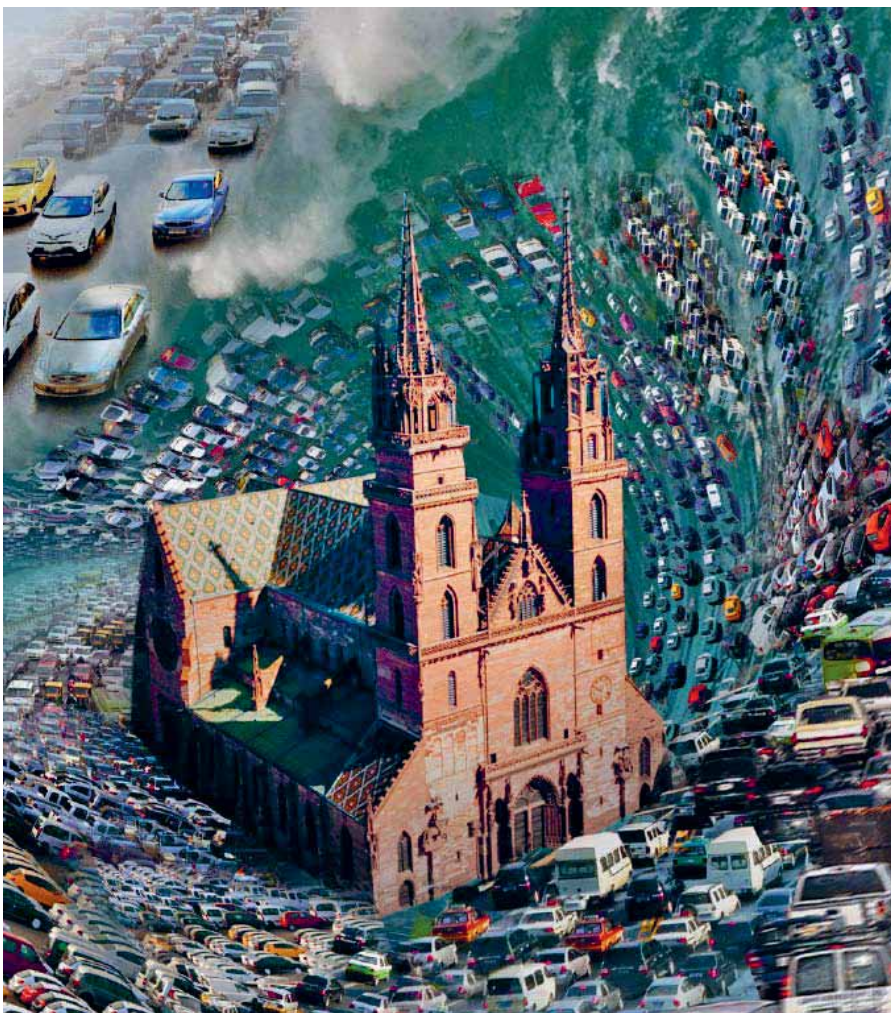
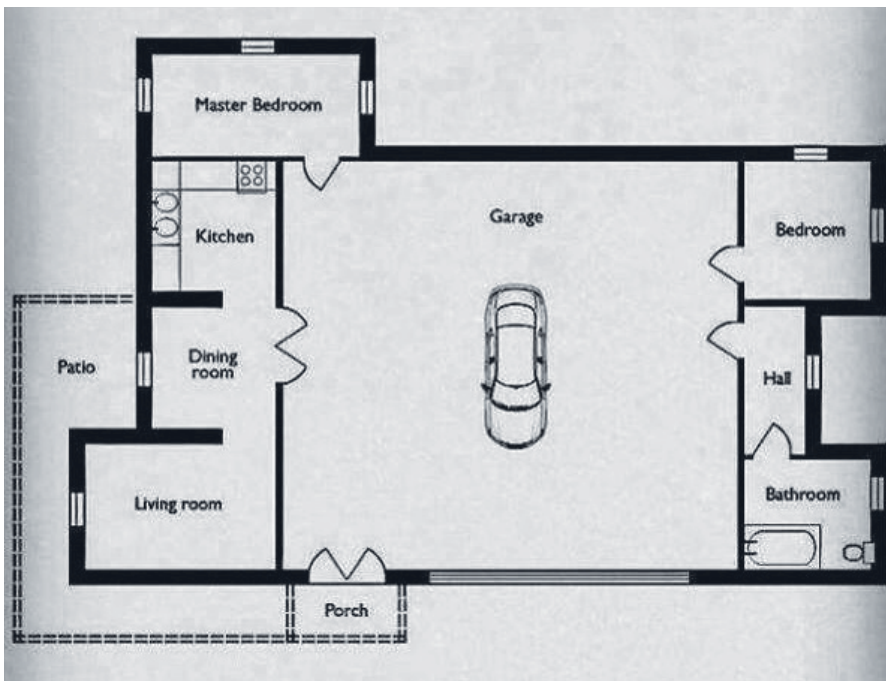


Bild: Schorgraphics

Immer geradeaus!

hpk Es gibt offenbar verschiedene Konzepte für «geradeaus». Zu diesem Schluss kommen zumindest Velofahrende bei der Betrachtung des Verkehrsschildes (rechts). Was ist denn hier geschehen? Ganz klar wird es nicht, es scheint eine Baustelle dazwischengefunkt zu haben. Aber das Schild illustriert perfekt, was wir als Velofahrerinnen und -fahrer schon lange wissen: Während man sich für den Autoverkehr «etwas Sinnvolles» überlegt, müssen sich die Velofahrenden dann irgendwo, wo es grad noch knapp geht, durchschlängeln. So ist der Weg für die Velos auf der Tafel etwa drei Mal so lang, wie er eigentlich sein sollte. Ganz wie die gute alte Zweiradweisheit sagt: Die längste Verbindung zwischen zwei Punkten ist der Veloweg.



Raumaufteilung

hpk Das Bild zeigt eindrücklich, worum sich das Leben wirklich dreht. Die Grösse der Garage ist so bemessen, dass man mit dem Auto noch bequem rumkurven kann. So lassen sich «unsere» ganz geheimen, noch nie geäußerten Wünsche erfüllen: mit dem Auto vom Schlafzimmer auf die Toilette fahren. Wenn's pressiert, dann pressiert's! In einer richtig grossen Wohnung wird die Geschwindigkeit der Fortbewegung dann matchentscheidend (oder matschentscheidend?).

Natürlich gibt es eine solche Wohnung (noch) nicht, aber die obige Illustration bringt die Platzverhältnisse, wie sie im öffentlichen Raum, in den Städten, herrschen, auf den Punkt. Die traurige Wahrheit ist, dass dies auch für den privaten Raum zutrifft: Die empfohlene Mindestgrösse eines Kinderzimmers beträgt 10 Quadratmeter, bei einer Garage (begrenzter Stellplatz bei Senkrechtaufstellung, Deutschland) ist die gesetzliche Minimalfläche 2,9 Meter mal 5 Meter gleich 14,5 Quadratmeter, also fast einen Drittel grösser. Klar ist, wer hier den Match für sich entschieden hat.

Fahr zur Hölle!

mm Ob es wohl Zufall ist, dass sich das Auto im Bereich der «Hölle» platziert hat? Dieses Kinderspiel wird auch «Paradies-spiel» genannt. Für umverkehR ist klar: Paradiesische Zustände beinhalten ganz viel Platz für Kinder zum Spielen und eine faire Aufteilung des öffentlichen Raums unter allen Verkehrsteilnehmenden. So oder so, das Auto steht hier total fehl am Platz – fahr zur Hölle!



Bin ich ein Velo?

mm Veronika Killer, Projektleiterin Fussverkehr bei umverkehR, stösst bei ihren beGEHungen immer wieder auf skurrile Situationen. So wie hier in Locarno, wo der Fussweg in eine Velo-Einbahn einmündet. Nach eigenen Angaben hat Veronika mehrmals die rote Velospur überquert, in der Hoffnung, sich in ein Velo zu verwandeln. Wir bei umverkehR sind erleichtert, dass Veronika immer noch Veronika ist – und nicht in eine Velonika verwandelt wurde.

Zug fahren und Meer

Mit dem Zug nach Schottland in die Sommerferien. Das habe ich letztes Jahr umgesetzt. Wie? Das erfahren Sie in meinem folgenden Reisebericht – ergänzt mit Tipps, Ideen und Forderungen. *Greta Stieger*

Vor gut zwei Jahren habe ich beschlossen, nicht mehr zu fliegen. Rückblickend hätte ich diesen Entscheid bereits viel früher treffen sollen. Fliegen ist schliesslich und bekanntlich die klimaschädlichste Form des Personenverkehrs: Pro Passagier und Flugkilometer werden durchschnittlich etwa 150 bis 250 Gramm CO₂-Äquivalente (kurz CO₂e) ausgestossen. Das ist bis zu 34-mal mehr als mit dem Zug (je nach Strommix). Oder anders: Für die Emission von 1 Kilogramm CO₂e kann man mit dem Flugzeug nur 4,1 bis 6,3 Kilometer weit reisen, mit dem Zug jedoch bis zu 144,5 Kilometer weit (Angaben von www.mobitool.ch). Dass ich nicht mehr fliege, bedeutet aber nicht, dass ich nicht mehr reise oder nicht auch mal in die Ferien fahren will. Nur tue ich dies nun anders, eben fahrend, und zwar meist mit dem Zug. Wie gut das geht, will ich Ihnen anhand meiner letzten Sommerferien in Schottland aufzeigen.

Der Weg ist das Ziel

Im heissen Sommer ab in den Norden? Eine coole Idee! Schottland soll es sein, mit dem Zug wollen wir los, und zwei Wochen haben wir Zeit. Doch wie geht das, und wie lange wird das dauern?

Und was kostet es? Die Websites der Bahnbetriebe können diese Fragen zurzeit nicht zufriedenstellend beantworten, und ein Besuch am Bahnschalter ist auch nicht immer aufschlussreich. Tipp eines Bekannten: «Schau dir mal seat61.com an, da findest du Informationen, wie du mit dem Zug auf der ganzen Welt herumreisen kannst.» Nach ein paar Klicks war klar: Wir reisen am besten mit dem TGV von Zürich nach Paris (ca. 4 Std.), mit dem Eurostar von Paris nach London (ca. 2 ¼ Std.) und von London aus mit den lokalen Anbietern weiter nach Aberdeen (ca. 7 ¼ Std). Die Reise von Zürich nach Schottland dauert somit etwa 13 ½ Stunden (reine Fahrzeit, ohne Umsteigen). Ganz schön lange, und so entschieden wir, den Weg zum Ziel zu machen. Für Hin- und Rückreise nahmen wir uns je zwei Tage Zeit. Den Zwischenhalt in Paris nutzten wir, um mit einem guten Freund, der dort lebt und den ich schon lange nicht mehr gesehen hatte, in einer Brasserie ein feines Zmittag zu essen und um an der Seine zu flanieren. In London übernachteten wir unweit von unserem Lieblingsquartier, wo wir die weltbeste Pizza (oder zumindest die beste der Stadt!) und lokale Ales genossen.

Der Zug führte uns dann weiter nach Schottland, von Aberdeen an der Nordsee in den Cairngorms-Nationalpark und nach Glasgow und Edinburgh im Süden. Wir kamen mit Land und Leuten in Kontakt und fühlten uns fast wie Einheimische. Insgesamt waren wir also nicht nur in Schottland, sondern auch noch in England und Frankreich! Wären wir geflogen, wäre uns das alles entgangen.

Fazit

Es war wunderbar! Bereits die Hinreise, aber auch die Rückreise waren Highlights. Wir hatten das Gefühl, richtig weit wegzufahren und richtig lange weg zu sein. Tatsächlich sind wir auch rund 1900 Kilometer in den Norden gereist. Diese Distanz wurde durchs Zugfahren spürbar und sichtbar, da wir sie nicht in nur zwei bis drei Flugstunden und in einer Höhe von über 10'000 Metern zurückgelegt haben. So eine Zugreise ans Meer ist gut machbar und auch nicht teurer als die Variante mit Flugzeug und Mietauto. So haben wir für die gesamten Zugfahrten rund 400 Franken pro Person bezahlt. Allein der Retourflug von Zürich nach Edinburgh hätte uns schon beinahe diesen Betrag gekostet. Unsere Reise verlief zwar von der Planung über die Buchung bis zur Durchführung reibungslos. Trotzdem braucht es ein internationales Buchungssystem, welches das Planen und Buchen von Zugreisen durchgehend zum bestmöglichen Preis möglich macht und auch Anschlussmöglichkeiten, wie zum Beispiel Fähren, mit einschliesst. So müsste man sich nicht alles selber zusammensuchen und käme mit einem einzigen Ticket ans Ziel. Für diese Verbesserungen setzen wir uns mit unserer Kampagne «Zug statt Flug» ein – damit ein Umsteigen von Flug auf Zug in Zukunft ein Kinderspiel wird!



Blick aus dem Zugfenster in Schottland

Planen auch Sie Ihre nächste Reise mit dem Zug? Hier finden Sie nützliche Links für die Reiseplanung und -buchung: www.umverkehr.ch/node/724. Kennen Sie die Fakten über Flugverkehr und Klimaschutz? Informieren Sie sich hier: www.flugfacts.ch.

Fussgängerzone ja – Parking nein!

umverkehR wehrt sich gegen mehr Parkplätze mitten im Zentrum von Genf. Zusammen mit anderen Umweltorganisationen hat umverkehR deshalb 6400 Unterschriften gegen ein völlig überdimensioniertes Parkhaus gesammelt. Andrea von Maltitz

Nach fast anderthalb Jahren und rund zwanzig (!) Sitzungen der vorberatenden Kommission des Gemeinderats der Stadt Genf hat die erweiterte Rechte das Parkhaus Clé-de-Rive mit dem Brecheisen durchgesetzt. Das Projekt sieht fast 900 Parkplätze für Autos und Motorräder vor. Im Gegenzug sollen die oberirdischen Parkplätze rund um den Rond-point de Rive aufgehoben werden. Handelt es sich um einen gutschweizerischen Kompromiss – ja zu den Autos, aber bitte unterirdisch versteckt?

Referendum der Umweltverbände

Leider nein, denn dieses veraltete Projekt reduziert die Anzahl der Parkplätze im Zentrum nicht – im Gegenteil! Und dies, obwohl die Anzahl der Haushalte mit Auto in der Stadt Genf seit Jahren abnimmt und somit auch der Bedarf an Parkraum.

Das Referendumskomitee hat bis Mitte Januar 2020 innerhalb nur eines Monats – und dies über die Festtage! –

6400 Unterschriften gesammelt, doppelt so viele, wie erforderlich waren. Dieser Erfolg beweist, dass die Genfer Stadtbevölkerung sensibel auf das Projekt reagiert. Das Projekt widerspricht dem 2016 angenommenen Gesetz über eine ausgewogene Mobilität, das erlaubt, in der Innenstadt bis zu 20 Prozent der Parkplätze aufzuheben und stattdessen Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr zu bevorzugen. Eine Erhöhung der Anzahl Parkplätze im Zentrum ist eine Einladung für die Autofahrenden, bis ins Stadtzentrum zu fahren, anstatt ihr Auto in der Peripherie in einem P+R entlang der im Dezember 2019 eingeweihten S-Bahnlinie abzustellen.

Einsprache gegen das Referendum

Die FDP hat gegen das Referendum Einsprache eingelegt. Gerügt wird, dass nur ein einziges Formular für die Unterschriftensammlung verwendet wurde, obwohl das Gesamtprojekt aus drei Abstimmungsvorlagen besteht. Das Re-

ferendumskomitee hatte sich allerdings vorgängig bei der zuständigen Behörde über das Vorgehen informiert. Hat die FDP Angst vor einer Volksabstimmung, da sie mit einer kräftigen Abfuhr rechnet ...?

Weiterer Kampf um Parkraum

Bisher war es trotz des neuen Gesetzes schwierig, oberirdische Parkplätze aufzuheben, da der TCS jedes Mal Einspruch erhob. Letztes Jahr hat der Genfer Grosse Rat einer Lockerung des Erhalts von öffentlichem Parkraum grossmehrheitlich zugestimmt. Bis zu 4000 Parkplätze könnten in den nächsten Jahren aufgehoben werden und so durchgehende Velowege und breitere Trottoirs ermöglichen. Der TCS hat das Referendum gegen den Beschluss des Grossen Rats ergriffen, und so wird die Genfer Stimmbevölkerung am 17. Mai 2020 über das Thema entscheiden. umverkehR setzt sich mit aller Kraft für ein Ja zur Lockerung der Parkplatzpflicht ein!



Übergabe der 6400 Unterschriften am 13. Januar 2020



Die «Initiative für ein gesundes Stadtklima» will einen Teil des versiegelten Bodens aufreissen und mehr Platz für Grünräume und Bäume in der Stadt schaffen. Dadurch wird es während Hitzeperioden kühler, und mehr Grün tut uns generell gut.

Fokus

Fachveranstaltung «Widerstand gegen Strassenbauprojekte»

Nach wie vor soll das Auto-Verkehrsproblem mit zusätzlichen Strassen gelöst werden. Doch der Widerstand wächst, die Bevölkerung wehrt sich. Welche Strategien haben sich gegen Strassenbauprojekte bewährt? Wie können wir uns in Zukunft gegen Milliardenprojekte wehren? Nach einem Inputreferat und einer Podiumsrunde werden Fragen aus dem Publikum beantwortet und diskutiert. Interessiert? Siehe Agenda!

Agenda

Mi 25. März 2020, 18–19.30 Uhr umverkehR-Fachveranstaltung «Widerstand gegen Strassenbauprojekte»

Inputreferat, Podiumsdiskussion, Fragen aus dem Publikum.
Kulturhof Hinter Musegg, Diebold-Schilling-Strasse 13, 6004 Luzern.
Teilnahme kostenlos. Anmeldung:
www.umverkehr.ch/node/771

Mi 25. März 2020, 20–21 Uhr umverkehR-Generalversammlung

Ort: siehe Fachveranstaltung
Traktanden:

1. Genehmigung des Protokolls der GV 2019
2. Jahresrückblick 2019
3. Jahresausblick 2020
4. Finanzen (Jahresabschluss 2019, Revision, Budget 2020)
5. Wahlen
6. Varia

anschliessend Apéro. Anmeldung:
www.umverkehr.ch/node/720

Mi 1. Juli 2020, 18–21 Uhr «umverkehRt & abgehoben»

Umsteigen bitte! Wie verlagern wir von Flug auf Zug? Fachpersonen diskutieren.

Kulturpark, Pfingstweidstrasse 16, 8005 Zürich. Anmeldung:
www.umverkehr.ch/node/722

umverkehR
Zukunft inkl.