

Unerkennbar

Nummer 126
Mai 2020

Strassen zurückerobern!

Wenn uns der Platz fehlt, holen wir ihn uns eben selbst zurück. Ob fürs Flanieren, Velofahren oder für schattenspendende Bäume – alle profitieren von einer Umwandlung der Strassen. Seite 3

Jahr 1 n. C.

Wagen wir einen Blick ins Jahr 1 nach Corona. Dank Impfstoff oder Herdenimmunität ist alles wieder normal. Was denken Sie: Geht es einfach da weiter, wo wir im Frühjahr 2020 n. Chr. aufgehört haben? Ich glaube nicht. Denn abgesehen von den negativen und tragischen Aspekten gibt es vieles, was Hoffnung weckt. So sind Jugendliche bei ausgedehnten Spaziergängen gesehen worden. Oder ein Buch lesend auf der Wiese. Homeoffice, Videokonferenz-Tools, Online-Teaching sind auch in vielen Haushalten Alltag geworden, verbunden mit flexiblen Arbeitszeiten. Autos bleiben vermehrt zu Hause, die Flugzeuge am Boden. Ganze Industrien sind heruntergefahren, entsprechend wird weniger Energie verbraucht, und unsere Luft ist bereits sauberer geworden. Darum ist jetzt ein guter Zeitpunkt, darüber nachzudenken, ob wir im Jahr 1 n. C. wieder voll auf die Tube drücken wollen oder ob die uns momentan zwangsaufgelegte Genügsamkeit nicht doch auch seine positiven Aspekte hat. Das muss jede und jeder für sich entscheiden.

Positiv betrachtet, entbehrt dies nicht einer gehörigen Portion Ironie. Die grüne Bewegung hat viele Jahre vergeblich für solche Veränderungen gekämpft. «So etwas dauert Jahre!» oder «Das ist politisch und wirtschaftlich nicht umsetzbar!» Und dann kommt ein kleines Virus und führt das alles innert weniger Wochen ein – und zwar weltweit.

Was heisst das nun für die Umweltorganisationen? Müssen wir die Entwicklung eines Impfstoffes verhindern oder am besten gleich ganz zusammenpacken? Ich denke, wir sollten die positiven Umstände dieser Katastrophe konstruktiv nutzen. Dank Corona wissen wir nun, dass vieles auch ganz anders funktioniert. Aber nur wo ein Wille ist, ist ein Weg. Dieser Wille hat bis vor Corona nicht existiert, und er wird wohl nach Corona wieder abflauen. Darum wird es engagierte Organisationen wie umverkehR auch weiterhin brauchen.

Viel Spass bei der Lektüre dieses umverkehRen
Hanspeter Kunz
Vize-Präsident



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 (dc), Silas Hobi (sh), Matteo Masserini, Hanspeter Kunz, Greta Stieger, Andrea von Maltitz (AvM) **Grafisches Konzept** und

Layout typisch.ch **Korrektur** Birgit Roth **Titelbild** Critical Mass **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint Recyclingpapier

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

Strassen umwandeln!

Mobilität ist ein Schlüsselfaktor bei der raschen Ausbreitung von Corona über die ganze Welt, und der Verkehr ist einer der grössten Treiber des Klimaeffekts. Die drastischen Massnahmen gegen das Virus geben eine Vorstellung davon, was möglich wäre, um die Klimakrise zu bewältigen. umverkehR fordert den Umbau zu einer umweltfreundlichen Gesellschaft und will mit den Stadtklima-Initiativen die Strassen zurückerobern. Silas Hobi

Die Corona-Krise hat uns schonungslos die Anfälligkeit unseres globalisierten Wirtschaftssystems vor Augen geführt. In wenigen Wochen breitete sich das gefährliche Virus aufgrund der unsinnigen Fliegerei und des übertriebenen Güterverkehrs in die entlegensten Winkel der Erde aus und legte alles lahm. Ein Land nach dem anderen rief den Notstand aus. Was zur Bewältigung der Klimakrise noch vor Kurzem unmöglich erschien, wird zur Abwendung von Covid-19 diskussionslos umgesetzt und von der Gesellschaft akzeptiert. Flugzeuge bleiben am Boden und Menschen zu Hause. Angesichts der drastischen Massnahmen gegen Corona fragen wir uns: Warum wird zur Vermeidung der Klimakrise nicht ebenso vehement und energisch durchgegriffen?

Umwelt vor Profit

Während Staatseingriffe für den Klimaschutz als Marktverzerrung verschrien werden, fordert die Wirtschaft in Zeiten von Corona Hilfspakete in Milliardenhöhe. Internationale Grosskonzerne beantragen nun staatliche Finanzhilfen. Darunter auch die Swiss, die in den letzten 15 Jahren 5 Milliarden Franken Gewinn für den deut-

schen Mutterkonzern Lufthansa erwirtschaftet hat und jetzt vom Schweizer Staat Geld für ihr klimaschädliches Geschäft bekommen soll. Dagegen müssen wir uns wehren. Gleichzeitig müssen wir das Beste aus der Not machen. Modelle wie Homeoffice oder Videokonferenzen können auch über den Lockdown hinaus die Verkehrsmenge massiv reduzieren. Die staatlichen Hilfsgelder müssen den Umbau zu einer umweltfreundlichen Wirtschaft beschleunigen. Regionale und lokale Wirtschaftskreisläufe sind zu stärken, damit die Wege kürzer werden und mehrheitlich zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden können. Es darf nicht sein, dass es einfach weitergeht wie bisher – mit einem jährlichen Wachstum der klimaschädlichen Luftfahrt von 3 Prozent und dem Abfluss von jährlich über 10 Milliarden Franken für Benzin und Öl ins Ausland. Wir müssen die staatlichen Finanzspritzen an ganz konkrete Bedingungen knüpfen. Die Autoindustrie darf ab 2025 keine Benzin- und Dieselfahrzeuge mehr produzieren, und der Flugverkehr darf ab 2030 maximal 10 Prozent des aktuellen Aufkommens betragen.

Change by design or change by disaster

Die Pandemie bringt den globalen Wirtschaftsmotor ins Stocken und verschafft damit dem Klima eine kleine Verschnaufpause. In verschiedenen Grossstädten werden aufgrund des reduzierten Verkehrsaufkommens plötzlich Grenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten. Aber das ist keine langfristige Lösung. Der Klimawandel wird uns deutlich länger herausfordern als das Virus und bedroht die Menschheit auch stärker. Deshalb gilt es, den Klimanotstand auszurufen, wie es Millionen von Menschen auf der ganzen Welt letztes Jahr lautstark gefordert haben. Zur Bekämpfung braucht es einen strukturellen Wandel unserer Gesellschaft. Beginnen wir damit, unsere Strassen umzuwandeln, wie es die geplanten «Stadtklima-Initiativen» von umverkehR fordern. Denn der Verkehr ist einer der grössten Treiber des Klimaeffekts. Helfen Sie deshalb mit, die Strasse vor Ihrer Haustür zurückzuerobern, für Ihre Grosseltern, für Ihre Kinder, Enkel und Urenkel, für sich selbst und für uns alle. Unterstützen Sie unsere Initiativen. Diese sind durch Corona zwar aufgeschoben, aber noch lange nicht aufgehoben!



Bild: Arie Wubben

Der sonst ameisenhafenähnliche Zürcher Hauptbahnhof ist aufgrund der Corona-Krise wie leer gefegt.

Wir sind der Verkehr!

Weltweit treffen sich Tausende Velofahrende jeden letzten Freitagabend des Monats, um gemeinsam durch die Strassen der Stadt zu fahren. In der Schweiz erlebt diese Bewegung, die unter dem Namen «Critical Mass» (dt. kritische Masse) bekannt ist, einen Aufschwung. Doch was steckt hinter dieser Bewegung, die seit fast dreissig Jahren das Herz jedes Velofahrenden höherschlagen lässt? Matteo Masserini

Seit fast zwei Jahren fahre ich bei der Critical Mass (fortan CM) in Zürich mit. Seither habe ich nur zwei Anlässe verpasst: Juli 2018 und März 2020 – wobei ich im März als Corona-Alternative eine Velotour gemacht habe. Einmal bin ich in Kassel mitgefahren und einmal in Hamburg. Doch von Anfang an: Als ich im Mai 2018 zum ersten Mal mitgefahren bin, hat mich dieses Erlebnis schlichtweg umgehauen. Ich fuhr um 18.30 Uhr zum Zürcher Bürkliplatz und traf dort auf ein paar Dutzend Velofahrerinnen und Velofahrer. Ich wurde freundlich begrüsst und kam ungezwungen schnell ins Gespräch. Was würde nun geschehen?

Kurz darauf begann einer der Velofahrer mit rotem Velo und grosser Fahne mit der Aufschrift «Critical Mass» schon fast nervös Runden auf dem doch recht leeren Platz zu drehen. Es schlossen sich immer mehr Leute an, sodass auch ich mich aufs

Velo schwang und mitfuhr. Wir bogen gemeinsam auf die befahrene Strasse ein. Ein paar Leute stellten sich vor die Autos, liessen alle Velos durch und schlossen nach dem letzten Velo wieder auf. Wir fuhren eine spontane Route durch die Stadt, plötzlich verschwand die rote Fahne, und ich fand mich zuvorderst wieder, gut fünfzig Velofahrende hinter mir. Die Strasse gehörte uns, ein wahres Freiheitsgefühl!

Warum fährst du mit?

Kurz nach meiner ersten CM ging ich an ein «offenes Treffen». Auch dort wurde ich herzlich empfangen, und ich erfuhr, dass es das erste Treffen in dieser Form war. Wir philosophierten lange darüber, was die CM ist, wie wir uns engagieren können und ob wir Ziele erreichen möchten oder können. Das klingt vielleicht komisch, denn für die meisten Bewegungen ist klar,

dass man gewisse Ziele erreichen möchte. Doch die CM ist eine spezielle Bewegung. Die CM ist eine führerlose Bewegung, eine Bewegung, die von jedem kritischen Einzelteil (so werden die Aktivistinnen und Aktivisten genannt) mitgestaltet wird. Anders als bei anderen Bewegungen organisiert niemand die CM, niemand kann im Namen der CM den Medien gegenüberreten, und niemand kann die CM absagen. Wo die CM langfährt, bestimmen jeweils die Menschen, die sich zuvorderst befinden. So werden in Zürich Medienanfragen konsequent mit einer Einladung beantwortet, selbst an die CM zu kommen, um die Menschen vor Ort zu fragen, warum sie mitfahren.

Zyklen des Wandels

Wer einen Einblick in die spannende Geschichte der CM erhalten möchte, greift zum Buch «Shift Happens – Critical



Die Hardbrücke gehört schon längst zu den Klassikern der Zürcher Critical Mass.

Critical Mass – jeden letzten Freitag im Monat

Basel – 18.30h – Petersplatz
 Biel – 18.00h – Jordan-Platz
 Frauenfeld – 18.18h – Lindenpark
 Fribourg – 18.00h – Place Georges Python
 Genf – 18.30h – Île Rousseau
 Lausanne – 18.00h – Parc de Montbenon
 Luzern – 19.30h – Mühlenplatz
 Winterthur – 18.30h – Technikum-Vorplatz
 Zürich – 18.45h – Bürkliplatz

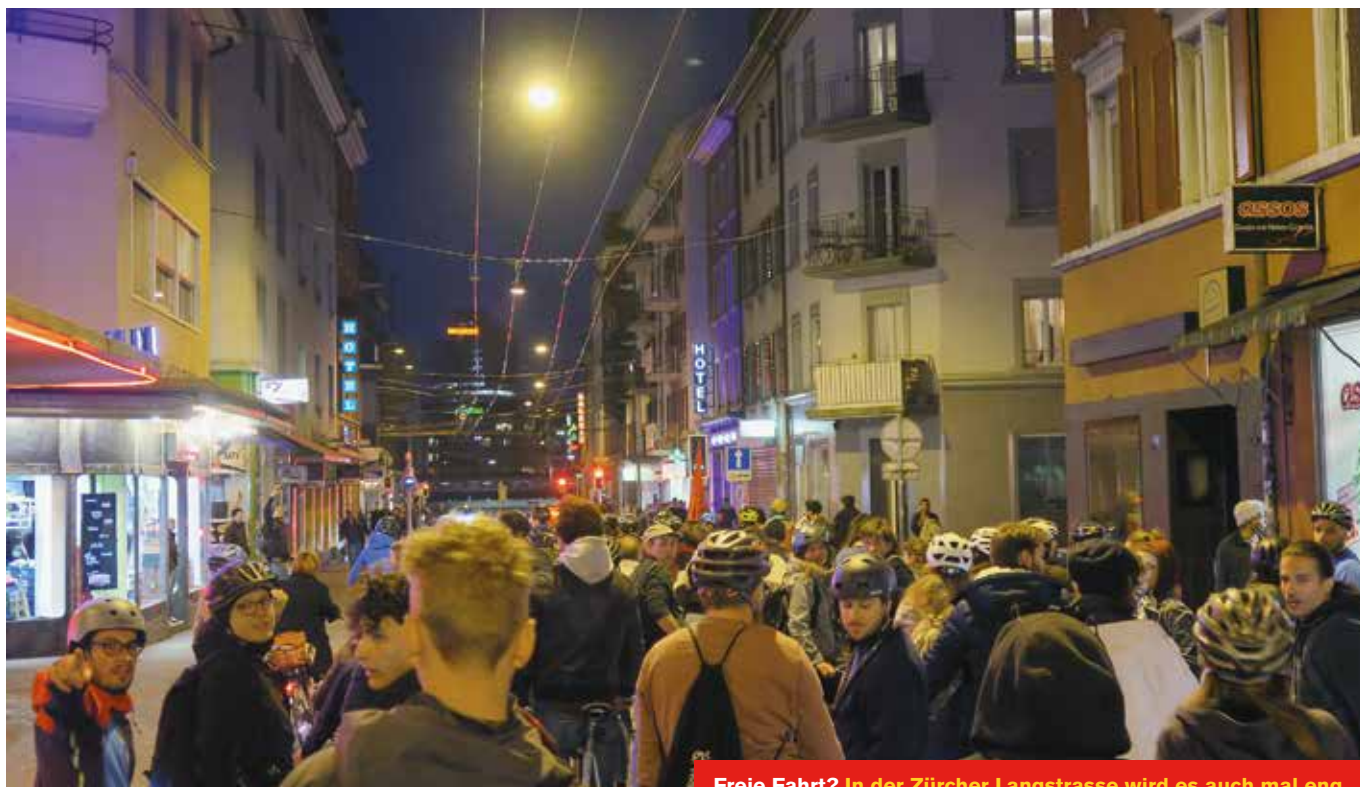
Mass at 20», das im Jahr 2012 erschienen ist. Die erste CM fand im September 1992 in San Francisco statt, wobei sich dieses Konzept rasch um den Globus verbreitete. Die vierzig Essays von kritischen Einzelteilen aus der ganzen Welt zeigen, wie vielfältig die Effekte der CM sein können: So bekamen in Los Angeles die Umweltorganisationen dank der CM einen enormen Aufschwung, und in Frankreich entstanden die Vélorutions. In Budapest fand mit über 80 000 Teilnehmenden die grösste je durchgeführte CM statt – sie veränderte das Stadtbild stark. In Italien findet jedes Jahr während drei Tagen die «Ciemmona» (dt. grosse kritische Masse) statt. Dass nach zwanzig Jahren der ersten CM so vielfältige Texte entstanden sind, zeugt vom ungeheuren Potenzial dieser Bewegung. Dennoch erschimmert durch viele Texte eine gewisse Ernüchterung; überall lassen sich ähnliche Zyklen erkennen: Während die CM zu Be-

ginn eine aktivistische Bewegung voller visionärer Geister war, verfällt sie mit zunehmender Popularität dem Mainstream und verwelkt schliesslich unter polizeilicher Begleitung. Auch Zürich durchlebte diese Zyklen. Quellen zeugen davon, dass in Zürich bereits im Jahre 1997 CM stattfanden. Leider ist hier die Geschichte ungenügend dokumentiert. Nun scheint die CM eine Renaissance zu erleben: Während im Sommer 2018 knapp 70 Men-

schen mitfahren, waren es im Herbst 2019 bereits deren tausend! Die Frage stellt sich nun, in welchem Zyklus wir uns in Zürich befinden.

Zusammen verändern wir die Welt

Für mich war die Entdeckung der CM der Einstieg in den Aktivismus. Ich habe erkannt, dass wir gemeinsam unsere Gesellschaft verändern und dabei erst noch Spass haben können. Die Critical Mass hat mich auch zu umverkehR geführt, denn das rote Velo, das ich eingangs erwähnte, steht meistens vor dem umverkehR-Büro. Fährst auch du an der nächsten CM mit? In der Box siehst du, in welchen Schweizer Städten regelmässig CM stattfinden. Sprich mit den Menschen, frage sie, warum sie mitfahren, und erlebe deine Stadt ohne Autos. Du wirst schnell neue Freundschaften schliessen und bestimmt auch Mitglieder von umverkehR antreffen!



Freie Fahrt? In der Zürcher Langstrasse wird es auch mal eng ...

(K)ein Grund zur Freude

dc Eigentlich freuen wir uns ja immer, wenn ein Bild, ein Beitrag oder ein Video zum Thema Verkehrsreduktion im Internet sogenannten «viral» geht. Unsere Freude über eine leere Autobahn im Tessin ist aufgrund der Umstände nun doch etwas getrübt. Denn in diesem Fall hat ein Virus das Bild kreierte. Ein winziges Ding in der Grösse von ein paar Millionstel Zentimetern erobert praktisch die Autobahn. Wir bedauern die Umstände, die dazu führten. Da wäre ein ähnliches Bild – zum Beispiel aufgrund eines autofreien Sonntags – doch für alle Beteiligten um einiges angenehmer.



Bild: ticinonews.ch



Bild: Ingrid Pakats

Zu viel des Guten (1)

sh Die Länder im Nordwesten Europas gelten in der Veloförderung als Vorzeigenationen. Kopenhagen und Amsterdam setzen weltweit Massstäbe bezüglich Velofreundlichkeit. Ganz anders in Brüssel. Wer da mit dem Fahrrad unterwegs ist, muss sogar mal schnell über ein Haus fahren. Auf der Strasse gibt es wohl keinen Platz – da müssen schliesslich die Autos fahren. Wer nicht weiss, wie man eine Fassade hochradelt, muss eine Folge Spiderman zurate ziehen. Es soll auch Pneus mit Extraspikes geben, um die Herausforderung zu meistern.

Zu viel des Guten (2)

sh Für Kinder ist es im Strassenverkehr ja mitunter gefährlich – keine Frage. Es ist auch, als ob es imaginäre Gitter am Trottoirrand gäbe. Eingesperrt auf der Gehfläche dürfen Kinder nur an wenigen Stellen die Strasse queren. Ansonsten ist die Strasse eine Sperrzone. Trotzdem wird hier unserer Ansicht nach etwas übertrieben. Die Kinder gleich im Haus einzusperren, nur weil es keine sicheren Fuss- und Velowege gibt, geht deutlich zu weit.



Bild: Yaopey Yong

Zu viel des Guten (3)

sh Es ist ja nichts Neues, dass der Platz für eine sichere Veloinfrastruktur in den Städten fehlt. Radfahrende werden deshalb häufig regelrecht an die Wand gedrängt. Hier war der Platz dermassen knapp, dass die Kinder sogar auf die Fassade gedrückt wurden. Wie ein Stempel sind sie nun auf der Mauer verewigt. Wir finden: Das geht gar nicht – sichere Velowege müssen her!



Bild: Yaopey Yong

Juli 2054

Mit den «Stadtklima-Initiativen» will umverkehR den klimafreundlichen und platzeffizienten Verkehr fördern. Die Bevölkerung soll durch mehr Grünräume und viele Bäume vor den negativen Auswirkungen des Klimawandels geschützt werden. Ein Blick in die Zukunft. Daniel Costantino

Juli 2054. Valerie sitzt im Schatten eines Ahornbaums. Bei 38 Grad Celsius und über 70 Prozent Luftfeuchtigkeit ist es unter dem Baum knapp erträglich. Der Boden ist warm und leicht feucht. In einer Blumenrabatte summen Bienen und Hummeln. Im Baum zwitschern Vögel. In der Nähe hört sie Kinder spielen. Valerie hat Glück. Vor sechs Tagen, als der grosse Regen kam, wurden einige Quartiere in der Stadt überflutet. Doch es hätte schlimmer kommen können. Dank der Initiativen von umverkehR vor rund dreissig Jahren wurde ein Teil des Asphalts entfernt und der Boden bepflanzt. Der so entsiegelte Boden konnte einen Teil des Regens aufnehmen. Daher hat es nun viel mehr Bäume, die Schatten spenden und durch Verdunstung die Umgebungstemperatur senken. Und es gibt mehr Platz für Fussgänger, Velofahrerinnen und den öffentlichen Verkehr. Dieser wurde noch zuverlässiger, weil die Busse nicht mehr im Stau stehen.

Valerie erinnert sich zurück an das Jahr 2021. Damals war sie vierzehn Jahre alt.

Oft war sie mit ihren Eltern unterwegs. Sie hatten sich in einer lokalen Gruppe engagiert, um Unterschriften für die «Stadtklima-Initiativen» zu sammeln. Später haben sie sich für «2xJa!» an der Urne eingesetzt. Damals fand Valerie das nicht so toll, sie hätte lieber anderes unternommen. Doch ihre Eltern meinten, dass ihr die Zeit, die sie jetzt für diese Initiativen investiere, später zugutekommen werde.

Die Initiativen wurden von einigen Politikern massiv bekämpft. Die Freiheit der Menschen werde eingeschränkt, das Gewerbe werde leiden, und überhaupt seien die Initiativen schädlich, da die Idee dafür von hoffnungslosen Utopisten komme. Das Engagement von Valeries Eltern und von vielen anderen Menschen wurde dadurch nur angespornt. Die Vorlagen wurden angenommen. In den darauffolgenden Jahren hat sich das Stadtbild nach und nach verändert. Parkplätze sind Rabatten mit Bäumen gewichen, Quartierstrassen wurden in Lebensräume mit viel Grünraum umgewandelt, es gab mehr Vögel in der Stadt, auch mehr Imker, weil

es mehr Bienen gab. Die Natur konnte einen Teil des früheren Strassenraumes zurückerobern. Doch es gab auch andere Veränderungen. Es wurde immer heisser, aber auch feuchter, es gab stärkere Regenfälle, mehr Stürme und mehr Trockenzeiten. Lange war nicht sicher, ob die neu gepflanzten Bäume überhaupt überleben würden. Durch die intensive Pflege der Stadtgärtnerei sind sie gediehen – zum Glück. Denn heute, im Jahr 2054, wäre es in der Stadt wegen der Hitze kaum mehr auszuhalten.

Möglich war die Veränderung dank des Engagements vieler Bürgerinnen und Bürger, die sich in lokalen Gruppen organisiert hatten. umverkehR hatte im Jahre 2020 aufgerufen, sich für die Initiativen zu engagieren. Damals klangen die Forderungen leicht utopisch. Doch für die Menschen im Jahre 2054 sind sie überlebenswichtig.

Möchten auch Sie sich für die «Stadtklima-Initiativen» engagieren? Melden Sie sich jetzt an: www.umverkehr.ch/stadtklima-initiativen.ch.



Aufenthalt unter Bäumen erfrischt Körper und Geist.

Stadtbäume sind wertvoll

Haben Bäume und Grünflächen einen entscheidenden Einfluss im Kampf gegen sommerliche Hitzeinseln? Wie kann man den Bäumen wieder genügend Platz in den Städten einräumen?

Interview mit Mathieu Pochon, dipl. Umweltingenieur ETHL

Andrea von Maltitz: Herr Pochon, der Klimawandel zwingt die Städte, sich anzupassen. Welche Rolle spielen dabei Bäume oder andere Gewächse?

Pflanzen weisen viele Vorteile auf. Wichtig sind sie als «Klimaanlage». Eine vor Kurzem erschienene EMPA-Studie über einen versiegelten Platz in Zürich hat aufgezeigt, dass Bäume die umgebende Luft um zwei bis vier Grad kühlen können. Grünflächen tragen auch zur Versickerung des Regenwassers bei – ein wesentlicher Punkt angesichts der neuen Klima- und Niederschlagsgegebenheiten. Die Stadt Paris hat daher einen Plan «Regen-Paris» angenommen, mit Abwasserzonen. Nicht vergessen gehen sollten auch die Vorteile für die biologische Vielfalt, die Schadstofffilterung, die Förderung der menschlichen Gesundheit und sogar die Lebensmittelproduktion!

Der öffentliche Raum dient vielen verschiedenen Zwecken. Gibt es da noch Platz für neue Bäume?

Die Begrünung spielt auch eine Rolle im öffentlichen Raum, beispielsweise bei der Verkehrsberuhigung. Ein Stadtbaum benötigt im Idealfall 15 Quadratmeter Boden bei einer Tiefe von 1,5 Metern, was einen rechten Umfang darstellt. Doch die Be-

grünung umfasst zum Glück nicht nur Bäume. Eine enge Strasse kann auch begrünte Hauswände oder Kleinstblumenflächen beherbergen, wie auf einigen Strassen in Lyon. Dort durften die Anwohnerinnen und Anwohner die Trottoirs nach eigener Lust und Laune begrünen. Im Dorf Chédigny schmückten Rosenstöcke die Strassenränder und rufen die Autofahrenden zum Langsamfahren auf.

Von welchen gelungenen begrünten öffentlichen Räumen können wir uns inspirieren lassen?

Der Beispiele gibt es viele. Mir persönlich hat es das Altstadtquartier «Viertel» in Bremen angetan, wo die Vorgärten entlang der Strassenfront durch Pflanzen belebt werden. Die Umgestaltung von Strassen sind nicht zu verpassende Gelegenheiten. In Lyon wurde aus der Rue Garibaldi, einer früheren «Stadtautobahn», eine Allee mit zahlreichen Bäumen und anderen Pflanzen sowie grosszügigen Flächen für Fuss- und Veloverkehr. Ein Teil der früheren Fahrbahn wurde in einen Regenwassersammler umgewandelt, um damit die Pflanzen zu bewässern. In Bordeaux gaben die Anwohnerinnen und Anwohner der Rue Paul Camelle den Anstoss zur Umgestaltung einer sterilen, mit

Parkplätzen vollgepflasterten Strasse in eine Gartenstrasse.

Eine Begrünung kann auch kostengünstig durchgeführt werden. In Lausanne hat die Stadt letzten Sommer mit einem partizipativen Ansatz den entsiegelten Raum auf dem Place du Vallon von den Anwohnenden begrünen lassen. Die Baustelle wurde zu einer zeitweiligen Begegnungs- und Festzone. Eine spannende Möglichkeit, etappenweise vorzugehen und die Bevölkerung einzubeziehen!

Welche Faktoren tragen zum Erfolg bei?

Um erfolgreich zu sein, braucht es eine koordinierte strategische Planung, wie etwa mit den Plänen für ein Kronendach – so in Lyon und Montreal – oder mit einer Begrünungsstrategie wie in Genf. Der Unterboden stellt das grösste Problem dar, denn die technischen Leitungen (Strom, Wasser, Gas etc.) lassen meist nur wenig Platz für Baumwurzeln. Bei den Wettbewerben für öffentliche Räume sind die grosszügig skizzierten Kronen nur realistisch, falls im Untergrund genügend Platz vorhanden ist. Der Erfolg hängt somit von einer guten Kenntnis des Unterbodens und von einer guten Zusammenarbeit aller Planungsfachleute ab – und zwar vor dem ersten Spatenstich!

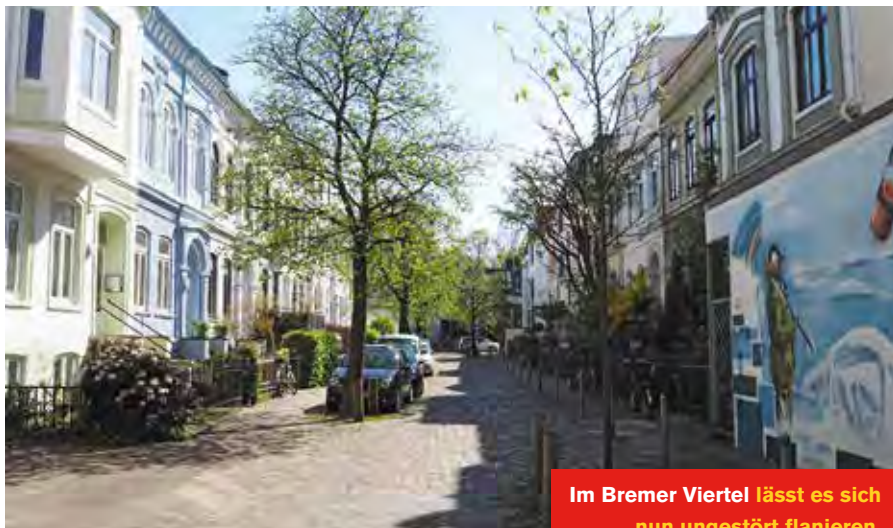


Bild: Schorgraphics

Im Bremer Viertel lässt es sich nun ungestört flanieren.



Die Rue Paul Camelle in Bordeaux, vor und nach der Umgestaltung.

Kein Sonderstatus für den Flugverkehr!

umverkehR hat zusammen mit 45 anderen Organisationen, Parteien und Bewegungen am 7. April 2020 einen offenen Brief an den Bundesrat geschickt: Der Flugverkehr darf nicht bedingungslos gerettet, sondern muss auf ein klimaverträgliches Niveau reduziert werden. Greta Stieger

Eigentlich hätte ich Sie an dieser Stelle darüber informieren wollen, dass der Nationalrat über die Flugticketabgabe beraten hat und diese hoffentlich angenommen hätte. Doch nun ist alles anders – die Schweiz steht wegen der Corona-Krise still, und die Flugzeuge bleiben am Boden. Fluggesellschaften verlangen Staatshilfe. umverkehR setzt sich dafür ein, dass die Luftfahrt im Vergleich zu anderen Betroffenen keine Privilegien erhält.

Wir fordern deshalb Folgendes:

- ▀ Keine Bevorzugung der Flugbranche: Kulturschaffende, Selbstständige und KMU – alle sind von der Corona-Krise betroffen und erhielten bisher maximal Staatshilfe in Form von Lohnfortzahlung oder Überbrückungskrediten. Der Luftverkehr, der von der Kerosin- und Mehrwertsteuer befreit ist, darf keine neue Vorzugsbehandlung gegenüber anderen Wirtschaftsbereichen erhalten. Jegliche staatliche Unterstützung sollte den Schutz der betroffenen Arbeitnehmenden und des Klimas in den

Vordergrund stellen und nicht dazu verwendet werden, das Wachstum der Luftfahrt zu fördern. Da der Flugverkehr enorm klimaschädlich ist, muss staatliche Hilfe für die Luftfahrt an wirksame und verpflichtende klimapolitische Bedingungen geknüpft werden.

- ▀ Reduktion für den Klimaschutz: Der Flugverkehr hat sich in den letzten 20 Jahren verdoppelt. Damit das Netto-null-CO₂- und somit das 1,5-Grad-Ziel erreicht werden können, braucht es umgehend eine massive Reduktion der Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs. Die Emissionsreduktionen müssen direkt im Luftfahrtsektor erfolgen und dürfen nicht auf Kompensationsystemen, dem Handel mit Zertifikaten oder auf Massnahmen mit negativen Auswirkungen auf die Umwelt und die Menschenrechte beruhen.
- ▀ Einführung einer Kerosinsteuer: Der Flugverkehr verursacht in der Schweiz jährlich externe Kosten in Form von Klima- und Gesundheitsschäden von über einer Milliarde Franken, die zurzeit

von der Bevölkerung getragen werden. Zusätzlich profitiert die Luftfahrt von der Steuerbefreiung für Kerosin, wodurch der Schweizer Staatskasse jährlich rund 1,7 Milliarden Franken entgehen. Wer in schwierigen Zeiten vom Staat Geld fordert, sollte in guten Zeiten auch Steuern zahlen. Der Bundesrat soll in Koordination mit anderen Staaten die Privilegien für die Flugbranche abschaffen und umgehend eine Kerosinsteuer einführen.

- ▀ Verlagerung auf klimafreundlichere Transportmittel: Rund 80 Prozent der Flugdestinationen aus der Schweiz liegen in Europa und können mit dem klimafreundlicheren Zug erreicht werden. Staatsgelder sollen deshalb auch in den Ausbau des internationalen Bahn- und Nachtzugverkehrs investiert werden.

Lesen Sie hier den vollständigen offenen Brief an den Bundesrat: www.umverkehr.ch/node/790.
Kennen Sie die Fakten über Flugverkehr und Klimaschutz? Informieren Sie sich hier: www.flugfacts.ch.



Flugfreier Himmel über Zürich

«Nimm doch ds Velo!»

Kinder und Jugendliche steigen hierzulande seit Jahren immer seltener aufs Velo. Das ist wenig verwunderlich, sind doch in unseren Städten die Infrastrukturen für Velofahrende, insbesondere für die Kids, miserabel: gar keine oder zu schmale und ungeschützte Velowege. Die Politik tut viel zu wenig. Verbesserungen sind zwingend nötig. Markierungen auf viel befahrenen Strassen reichen bei Weitem nicht aus. Für eine Verkehrswende braucht es ein anderes Vorgehen – Utrecht oder Gent machen es vor. UmverkehR solidarisiert sich mit der Kidical Mass und fordert von der Verkehrspolitik einen Paradigmenwechsel, denn eine Veloinfrastruktur ist erst dann gut, wenn auch Kinder sich wohlfühlen.

Vernetzung, Sensibilisierung und Spass

Die Kidical Mass versucht Eltern anzusprechen, die selbst gerne Velo fahren und auch ihren Kindern das gefahrlose

Fahren auf der Strasse ermöglichen möchten. Der bewilligte Kinderveloumzug bietet den Kleinsten einen geschützten Rahmen, damit sie sich in der Stadt auf dem Velo bewegen können. Von einem aktivistischen Standpunkt aus ist klar: Wenn der Anteil an Velofahrten zukünftig zunehmen soll, führt kein Weg daran vorbei, Eltern und Kinder für das Velo zu gewinnen. Die Kidical Mass ist eine Veranstaltung, die den Kindern Spass macht, fahren diese doch lieber Velo, als einfach nur im Auto zu hocken.

Die Ziele der Kidical Mass sind somit vielfältig. Zum einen geht es darum, den Eltern zu zeigen, dass der Wechsel vom Auto aufs Velo möglich ist. Für die Gesellschaft wird sichtbar, dass sich etwas tut, denn ein bunter Veloumzug von Kindern lockt heute noch viele überraschte Blicke an. Doch das wird sich ändern. Durch ihre Präsenz zeigen die Familien: Wir sind da, wir sind laut, und wir sind nicht allein! Hallo Velo – hallo Kindervelo!

«Kidical Mass» – die «Critical Mass» für Familien und Kinder

Die Kidical Mass ist eine bewilligte und gefahrlose Rundfahrt für Familien und Kinder. Die erste Kidical Mass fand im Jahr 2008 in Eugene im US-Staat Oregon statt.

Seither hat diese Idee Aktivistinnen und Aktivisten weltweit inspiriert – seit 2019 auch in Zürich. Am 21. März 2020 war eine Aktion in Zürich wie auch in über 70 deutschen Städten geplant. Aus aktuellem Anlass musste diese jedoch abgesagt werden. Sobald wir uns wieder versammeln können, wird die Aktion nachgeholt.

Matteo Masserini

Agenda

In Zürich sind die nächsten Termine 2020 jeweils an den folgenden Samstagen geplant:

- » 20. Juni
- » 15. August
- » 26. September
- » 21. November

Beginn, Besammlungsort und weitere Infos: www.kidicalmass.ch



Bewegung, Freude und Autonomie – das Velo gehört zu einer gesunden Entwicklung jedes Kindes.



Wenn der Anteil an Velofahrten zukünftig zunehmen soll, führt kein Weg daran vorbei, Eltern und Kinder für das Velo zu gewinnen.

Fokus

Fachveranstaltung «Umsteigen bitte! Wie verlagern wir von Flug auf Zug?»

Viele Top-Flugdestinationen ab der Schweiz können klimafreundlicher mit der Bahn erreicht werden. Jedoch wurden in den letzten Jahren diverse Nachtzuglinien abgeschafft. Fachpersonen diskutieren, wie wir Gegensteuer geben und den Trend umkehren können. Interessiert? Siehe Agenda!

Agenda

Fr 29. Mai 2020, Critical Mass in neun Schweizer Städten
Infos vorne auf Seite 4

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

Wie verlagern wir von Flug auf Zug? Fachpersonen diskutieren. Kulturpark, Pfingstweidstrasse 16, 8005 Zürich
Die Teilnahme ist kostenlos.
Infos und Anmeldung:
www.umverkehr.ch/node/722

Do 2. Juli 2020, 9 – 13 Uhr (anschliessend Steh-Lunch) VöV-Tagung «Der öV Schweiz im internationalen Kontext»

Teilnahmegebühr: CHF 150 (Anmeldung bis 31. Mai 2020)
Best Western Plus Hotel Bern, Zeughausgasse 9, 3011 Bern
Infos und Anmeldung:
<https://bit.ly/3aPyG0N>

Fr 18. September 2020 ganztägig in der ganzen Schweiz Park(ing) Day

Parkplätze umgestalten und die Asphaltwüste zum Leben erwecken!
Weitere Infos:
www.umverkehr.ch/node/610

umverkehR
Zukunft inkl.