



Umfeld über den Dach

Nummer 123
Oktober 2019

Sonnendach?

Versiegelte Böden, schlechte Luftzirkulation, Klimaerwärmung – unsere Städte drohen sich im Sommer in Backöfen zu verwandeln. Wir zeigen auf, wie eine Abkühlung funktionieren kann und gleichzeitig die Städte attraktiver werden.

Seiten 2–6

In dubio pro Machen

Warum ist es so schwierig, etwas zu verändern? Denken ist ja schon mühsam genug, aber dann nach dem Schlussfolgern zur Tat schreiten und etwas umsetzen? Das ist schwieriger als abnehmen. Warum? Man muss nämlich nicht nur die eigenen Widerstände überwinden (abnehmen), sondern auch diejenigen der anderen: «Ein Veloweg? HIER?! Dann hat es ja weniger Platz für die Autos!» Aha, logisch, das wäre ja auch genau die Idee gewesen. Fazit: Eine Veränderung darf niemanden stören, auch dann nicht, wenn sehr vielen anderen geholfen würde und schon die Ausgangssituation alles andere als ausgeglichen ist. Es reicht also nicht, die Situation insgesamt zu verbessern. Nur die perfekte Lösung ohne Nachteile für niemanden ist gut genug. Und mit dieser Denkweise lässt sich jede Idee einfach bodigen. Falls das noch nicht gereicht hat, kommt die Beweisfrage: «Es ist nicht zweifelsfrei nachgewiesen, wie gross der menschengemachte Anteil an der Klimaerwärmung ist. In dubio pro reo, darum: business as usual!» Meine Meinung dazu ist zwar klar, aber aus einem pragmatischen Blickwinkel betrachtet ist die Beweisfrage sowieso völlig irrelevant. Denn es ist nicht sinnvoll, die nächsten fünfzig Jahre nichts zu tun, bis wir zweifelsfrei wissen, ob wir nun schuld am Klimawandel sind oder nicht. Betroffen sind wir sowieso. Wir kämen in fünfzig Jahren zum Schluss, dass es so oder so besser gewesen wäre, wir hätten bereits anno dazumal mit der Umsetzung von Massnahmen begonnen, weil sie dann noch etwas bewirkt hätten. Darum: Konkrete Ideen und was Sie heute bereits tun können – oder besser lassen sollten –, finden Sie hier, im vorliegenden umverkehRen!

Hanspeter Kunz
Vizepräsident umverkehR



Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

Auflage 5000 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** Kerngruppe umverkehR, Hanspeter Kunz
Beiträge Christian Harb, Silas Hobi (sh), Veronika Killer, Philippe Koch (pk), Greta Stieger **Grafisches Konzept** typisch.ch
Layout Hanspeter Kunz **Korrektorat** Birgit Roth **Titelbild** Claudio Schwarz, unsplash **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint Recyclingpapier
Abonnementspreis Mitgliedschaftspresso, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** Dezember 2019

Neuverteilung der Strassenverkehrsfläche

Der Druck auf den beschränkten Strassenraum nimmt zu, weshalb es notwendig wird, die Aufteilung des Strassenraums grundsätzlich zu überdenken. Genau dies will umverkehR mit einem neuen Initiativprojekt in die Wege leiten. Christian Harb

Es wird immer spürbarer, dass der Strassenraum in städtischen Siedlungsgebieten eng begrenzt ist: Autos werden immer breiter und sind für die Parkplatzmarkierungen zu gross. Neben E-Bikes kommen zunehmend auch elektrisch betriebene Tretroller auf. Wegen ihrer höheren Geschwindigkeit brauchen die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge grössere Sicherheitsabstände und damit mehr Platz. Nicht zuletzt möchte man natürlich auch auf das geliebte Strassencafé nicht verzichten, das aber die Bewegungsfreiheit auf den Trottoirs ebenfalls einengt. Eine intensivere Nutzung des städtischen Strassenraums ist zudem durch die angestrebte Siedlungsverdichtung vorprogrammiert: Immer mehr Personen sind im knappen Raum unterwegs. Doch die Bevölkerung akzeptiert die Verdichtung nur, wenn die beschränkten Aussenräume hohen Qualitätsansprüchen entsprechen und die Emissionen des Autoverkehrs reduziert werden. Thomas Sauter-Servaes, Verkehrsexperte der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, brachte es auf den Punkt, als er sagte, dass «wir eine Neuverteilung der Strassenverkehrsfläche brauchen. Wir planen weiter zu autozentriert» («Tages-Anzeiger» vom 14.8.2019).

Klimaerwärmung als Auslöser

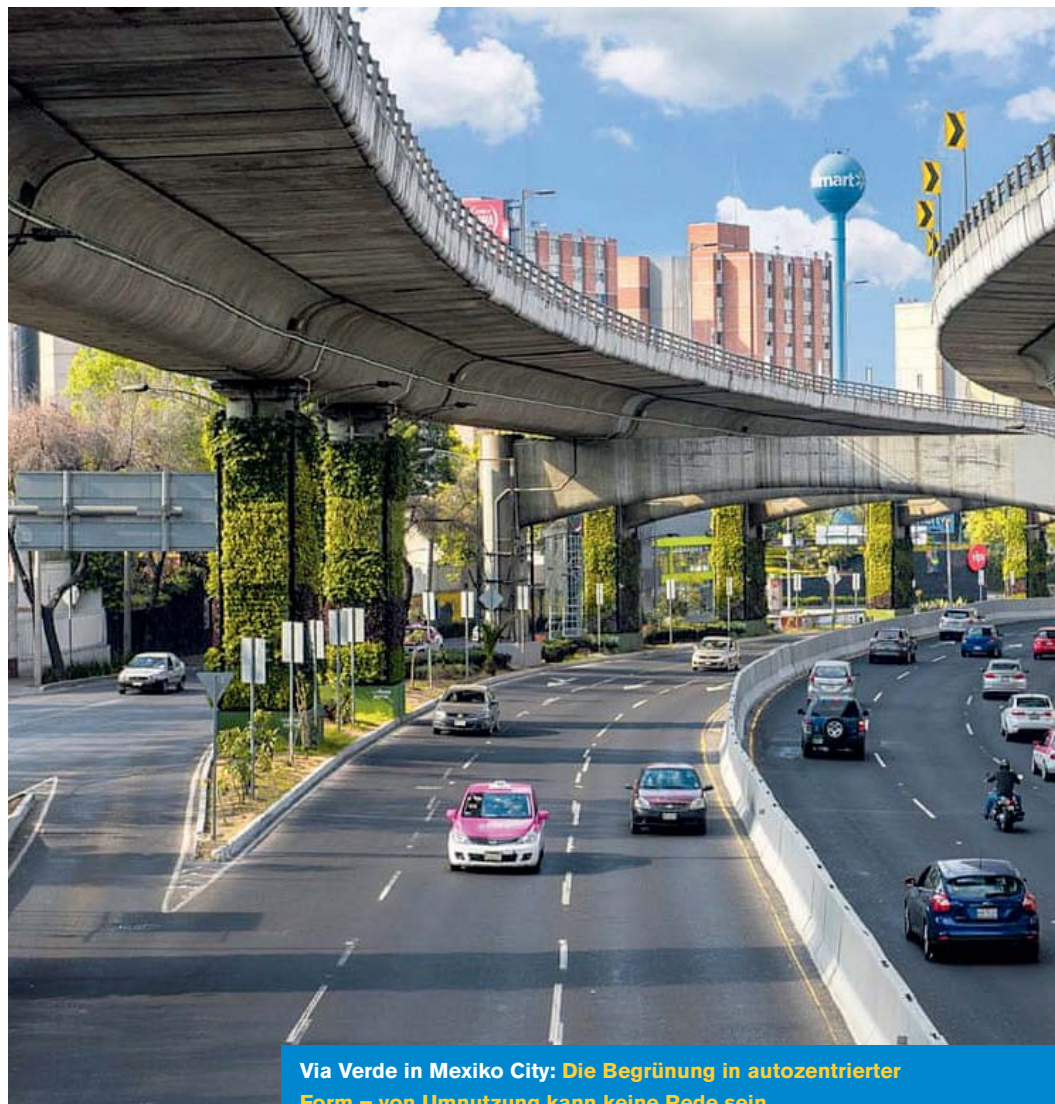
Eine Neuverteilung der Strassenflächen wird aber auch stark davon bestimmt sein, wie wir mit der Klimaerwärmung umgehen wollen. Hier lassen sich zwei Handlungsstränge ableiten: die Reduktion der Treibhausgase – der Verkehr zu Lande ist in der Schweiz immerhin für einen Drittel der CO₂-Emissionen verantwortlich – sowie die Reduktion der Auswirkungen der Klimaerwärmung in den Städten, wo die Hitze am stärksten spürbar ist. Letzteres geschieht am effizientesten durch die Entsigelung des Bodens und die Schaffung von Grünräumen oder Wasserflächen.

Es ist nicht so, dass Städte und Kantone nicht von selbst aktiv würden. Zumindest in den grossen Städten wurden Hitzepläne erstellt und Empfehlungen ausgesprochen.

Bezeichnend wie so oft ist, dass Ursachen und Wirkung minutiös erforscht, die wirklich erforderlichen Massnahmen aber nicht umgesetzt werden. So stehen etwa Aufwertung privater Aussenräume oder die Begrünung von Dächern und Fassaden im Fokus, bei der Entsigelung von Strassenräumen oder gar einer Begrenzung des motorisierten Strassenverkehrs bleibt man jedoch vage.

Aus diesem Grund ist umverkehR daran, eine Initiative vorzubereiten, die in verschiedenen Städten lanciert werden soll.

Sie fordert einerseits die Umnutzung von Strassenflächen zugunsten des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs und andererseits eine Entsigelung zur Schaffung von Grünräumen und zum Pflanzen von Bäumen. Damit werden die CO₂-Emissionen reduziert, die Aussenräume aufgewertet und die Städte hitzeerträglicher gestaltet. Eine Win-win-win-Situation also! Vorge stellt wird diese Initiative am 9. November 2019 an einer ausserordentlichen Vollversammlung von umverkehR in Zürich – herzlich willkommen!



Via Verde in Mexico City: Die Begrünung in autozentrierter Form – von Umnutzung kann keine Rede sein.

Bild: Via Verde

Bäume statt Autos

Im Rahmen eines Strategieprozesses arbeitet umverkehR an einem neuen Schwerpunktprojekt. Sario Haladjian (im Vorstand von umverkehR) und Paloma Porfido (in der Projektarbeitsgruppe) plaudern dazu aus dem Nähkästchen. Interview: Silas Hobi

Welche Pläne hat umverkehR?

SA: umverkehR macht sich Gedanken über eine neue kommunale Initiative aufbauend auf der Städte-Initiative. Die Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs, die Schaffung von neuen Grünflächen und somit eine klimatische Verbesserung in den Städten stehen dabei im Fokus.

Klimatische Verbesserung? Wie muss man sich das vorstellen?

SA: Die versiegelten Flächen in Städten erhitzen sich stark, und der Autoverkehr führt zu einer hohen Luftbelastung. Grünflächen mit Bäumen wirken den Problemen entgegen.

PA: Gegen die steigenden Temperaturen soll mit zusätzlichen Grünflächen Abhilfe geschaffen werden. Bäume sind ein wichtiger Schattenspende, reinigen die Luft, binden CO₂ und senken die

Temperaturen. Dies ist wichtig, da mit dem Klimawandel vermehrt Hitzetage auftreten werden. Vor allem in den Städten, in denen sich die Hitze staut und der dunkle Asphalt die lokale Erhitzung verstärkt, wird dies zukünftig ein gravierendes Problem darstellen. umverkehR will mit der neuen Initiative die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Klimawandels schützen.

Sollten nicht zuerst die Ursachen des Klimawandels bekämpft werden?

SA: Ich denke nicht, dass die Bekämpfung der Ursachen und der Schutz vor Auswirkungen voneinander zu trennen sind. Oftmals sind es Massnahmen, die zur Verminderung und gleichzeitig zum Schutz beitragen.

PA: Änderungen sollen auf jeder Ebene, sei es bei den Ursachen oder bei den Auswirkungen, vorgenommen werden.

Meiner Meinung nach ist jedes Projekt oder jede Initiative wichtig, die sich zum Ziel setzt, den Klimawandel im Zaum zu halten beziehungsweise zu reduzieren oder gar zu stoppen.

Die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Klimawandels zu schützen – ist das wirklich eine Aufgabe von umverkehR?

PA: Der motorisierte Verkehr ist ein bedeutender Faktor, der zu Luftverschmutzung und Klimaerwärmung beiträgt. Die geplante Initiative setzt ja genau beim Verkehr an.

SA: Der grösste Teil des unüberbauten öffentlichen Grundes sind Strassen-, Wald- oder Agrarflächen. Gerade in den Städten nimmt der Strassenraum eine beträchtliche Fläche ein und ist für das Stadtbild und das Stadtklima von grosser Bedeutung. Zudem ist eine Weiter-



Heute dominieren vielerorts parkierte Autos das Stadtbild – das geplante Projekt in Bern (im Bild die Rodtmattstrasse) ist ein erster Schritt in die richtige Richtung.

Werden Sie Clubmitglied!

Wie die Temperatur in Städten gesenkt werden kann, war das Thema am diesjährigen «Essen der kurzen Wege». Dieses Essen wird jährlich für die Clubmitglieder von umverkehR organisiert. Vor dem Essen gibt es jeweils einen Stadtrundgang zu einem aktuellen Thema mit einer ausgewiesenen Fachperson. Dieses Jahr lag der Schwerpunkt auf der Umwandlung von Strassen in Grünräume zur Abkühlung der Städte. Clubmitglieder sichern umverkehR über mehrere Jahre einen Beitrag von mindestens 500 Franken zu. Wollen Sie auch Clubmitglied werden? Informationen zur Anmeldung finden Sie auf unserer Website.

www.umverkehr.ch/node/63

entwicklung der Mobilität nur mit der parallelen Umgestaltung des Strassenareals möglich. Und das ist eine Thematik, mit der sich umverkehR seit vielen Jahren beschäftigt.

Weiterentwicklung der Mobilität? Wie meint ihr das?

PA: Gut ausgebaute Wege für Fahrradfahrer und Fussgänger sind in jeder Hinsicht wichtig für die Sicherheit aller Personen im Strassenverkehr. Je sicherer die Velowege sind, desto weniger Leute haben Angst, in der Stadt Velo zu fahren. Das führt dazu, dass mehr Menschen sich klimaneutraler fortbewegen.

SA: Die aktuelle Politik räumt dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sehr viel Platz ein. Insbesondere weil schon bei der Planung nicht allen Fortbewegungsmitteln die nötige Gewichtung gegeben wird. Für einen wirkungsvollen

Klimaschutz müssen wir aber weg vom MIV. So sollte sich der Strassenraum in Zukunft in Richtung schmalere Fahrbahn für Autos, breitere Fuss- und Velowege sowie mehr Grünflächen entwickeln.

Hat es überhaupt genügend Platz, um Grünflächen und mehr Platz für Velo-, Fussverkehr und ÖV zu schaffen?

PA: Selbstverständlich soll so umgestaltet werden, dass es auch Sinn macht. So gibt es Strassen, wo es sinnvoll wäre, eine Baumreihe zu pflanzen, und andere, wo ein Veloweg wichtiger wäre.

SA: Es ist immer eine Frage der Gewichtung.

PA: Genau! Zum Beispiel können Parkflächen in Grünräume umgewandelt werden.

Glaut ihr, dass ein Parkplatzabbau bei der Bevölkerung eine Mehrheit findet?

SA: Die Bevölkerung geht diesen Weg schon: In der Stadt Zürich beispielsweise hat mehr als die Hälfte der Haushalte kein Auto. Daher braucht es auch weniger Parkplätze. Aber wie gesagt, die Massnahmen sind vielfältig, es können auch Spuren reduziert oder verschmälert werden, um Platz zu gewinnen.

PA: Es gibt international in verschiedenen Städten ähnliche Projekte, die erfolgreich umgesetzt werden konnten. Warum nicht auch bei uns?

Die Idee klingt eher technisch und etwas langweilig. Kann man damit wirklich Leute begeistern?

SA: Langweilig? Mitnichten! Wien hat diesen Sommer die Hitze-Hotspots autofrei gemacht. Mit einigen wenigen Massnahmen wurde der Strassenraum zum zweiten Wohnzimmer der Anwohnenden – abkühlen, plaudern, spielen, essen und verweilen wurden dadurch im öffentlichen Raum möglich.

PA: Ich finde, die Idee klingt überhaupt nicht langweilig, ausserdem handelt es sich um eine ziemlich grosse Herausforderung.



Bild: Stadt Bern

Heute pflanzen, was die Zukunft braucht

Die Klimaerwärmung macht auch vor der Schweiz nicht halt. Verschiedene Städte und Kantone haben das Problem erkannt und erarbeiten Pläne, die eine Abkühlung versprechen. Doch vieles bleibt noch sehr vage. Christian Harb

Tropennächte in den Städten, Tauwetter auf dem Aletschgletscher, ein bröckelndes Matterhorn – die abstrakten Prognosen aus den Berichten des Weltklimarats (IPCC) sind fühlbar geworden. Auch in der Schweiz nehmen immer mehr Menschen den beginnenden Klimawandel wahr. Gemäss Meteo Schweiz führten die Hitzesommer von 2003 und 2015 dazu, dass 975 beziehungsweise 800 Personen vorzeitig starben. Hitzewellen, die heute nur alle zehn Jahre vorkommen, wird es künftig jedes Jahr geben. Eine Broschüre des Bundes gibt Einblick in die Möglichkeiten, der Hitze entgegenzuwirken (Quelle am Beitragsende).

Städte werden aktiv

Vor allem städtisch geprägte Gebiete werden von der Hitze betroffen sein. Denn hier ist wegen der Versiegelung die Absorption der Sonneneinstrahlung besonders gross. Zudem schränken un-

geeignet ausgerichtete Gebäude die Windzirkulation ein und verhindern eine Abkühlung. In Städten und Agglomerationen lebt die Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer. Unter der Hitze leiden vor allem ältere Menschen, deren Anteil an der Bevölkerung künftig noch ansteigen wird. Ein dringender Handlungsbedarf ist also da.

Im Ausland wurde das Problem schon vor einigen Jahren angegangen, so etwa in Karlsruhe, das zu den Städten mit den höchsten Temperaturen in Deutschland gehört. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass dort bereits detaillierte Massnahmen im Rahmen eines Klimaanpassungsplans vorliegen. So wird beispielsweise ein System aus beschatteten Wegen und «klimaoptimierten Erholungsräumen» angestrebt, als Entlastung in stark hitzebelasteten Gebieten. Auch in Kopenhagen ist man schon länger aktiv: Im Quartier Østerbro ist bei der Begrü-

nung der öffentlichen Aussenräume ein aktives Mitgestalten seitens der Bevölkerung möglich, was gleichzeitig Identität und Verantwortung schafft.

Pläne in der Schweiz

In der Schweiz haben verschiedene Schweizer Städte und Kantone Hitze-karten und Empfehlungen entwickelt, wie bei der Stadtentwicklung mit diesem Problem umzugehen ist, etwa Basel mit der «Klimaanalyse Basel (KABA)» und dem «Rahmenplan Stadtklima». Auch in Zürich sind die Resultate der «Klimaanalyse (KLAZ)» online auf dem GIS-Portal einsehbar. Der Genfer Staatsrat hat im Dezember 2017 den «Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques 2018–2022» verabschiedet, einen Massnahmenplan zur Reduktion der Treibhausgase und zur Anpassung an den Klimawandel. Darin enthalten ist auch eine Steigerung des Fuss- und des Veloverkehranteils um zwei Prozentpunkte – die 2011 von der Stimmbevölkerung angenommene Städte-Initiative lässt grüssen.

Als roter Faden tauchen in allen Massnahmenbündeln hauptsächlich Dach- und Fassadenbegrünungen auf, manchmal auch eine Entsiegelung von Flächen. Ob darunter allerdings beispielsweise auch Strassen fallen, die immerhin etwa einen Drittel des Siedlungsgebietes ausmachen, ist unklar. Alles in allem strotzen die Pläne von Absichtserklärungen. Was tatsächlich realisiert wird, muss sich weisen. Dabei sind detaillierte Pläne eigentlich gar nicht erforderlich: Die unten aufgeführte Broschüre des Bundes empfiehlt erfrischend pragmatisch, dass ein Einstieg «jederzeit und an allen Stellen möglich» ist, sofern die Erfolgsfaktoren und Planungsgrundsätze beachtet werden.

Quelle: Bundesamt für Umwelt (Bafu): Hitze in Städten. Grundlage für eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung (Bern 2018).



Begrünung als natürliche Klimaanlage – Bildstudie für die Goldschlagstrasse in Wien

Bild: Michael Sohm

Wie Datenpunkte zum Schwitzen bringen

Ein Teilaspekt des Projektes «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» ist eine Bewertung der Fussverkehrsinfrastruktur vor Ort in 16 Städten. Wie geht diese Erhebung vor sich? Welche methodischen Einschränkungen gibt es? Veronika Killer

Aktuell war ich bereits in 12 Städten vor Ort, habe rund 1700 Datenpunkte erhoben und 180 Kilometer zurückgelegt. Auf meinen Routen halte ich bei allen Elementen, also Haltestellen, Querungen (Unterführungen, Fussgängerstreifen mit oder ohne Lichtsignal), bei Plätzen oder Treppen und bewerte die unterschiedlichen Streckentypen (Hauptstrasse, Quartierstrasse oder gemeinsame Velo- und Fussgängerführung). Dazu verwende ich einen Katalog von je 12 bis 21 Kriterien pro Element. Ist das Trottoir ausreichend breit? Liegt die Querung auf dem direkten Fussweg? Entspricht die Trottoirabsenkung 3 Zentimetern? So ist diese für Sehbehinderte ertastbar und bleibt trotzdem mit Rollstuhl und Rollator überwindbar. Die begangenen Wege sind nicht beliebig. Die Auswahl läuft in jeder Stadt nach dem gleichen Vorgehen ab. Die erhobenen Routen entsprechen verschiedenen Sichtweisen: der touristischen Sicht, dem Arbeitsweg, dem Bedürfnis der lokalen Bevölkerung und auch dem eines Freizeitreisenden. Der Arbeitsweg beginnt in einem Arbeitsplatzgebiet, geht

dann zum Bahnhof und weiter bis zum Spital, weil dieses häufig einer der grössten Arbeitgeber ist. Der Freizeitreisende dagegen bewegt sich von einem wichtigen ÖV-Knoten hin zum Fussball- oder Eishockeystadion. Diese Routen führen natürlich in der Regel auch durch die Altstadt, wo viele Leute gerne flanieren.

Praxisorientiert

Kann dabei von repräsentativen Strecken gesprochen werden? Streng wissenschaftlich widerspiegelt eine repräsentative Stichprobe die Fussverkehrsinfrastruktur einer Stadt. Eine zufällige Auswahl der Elemente könnte dies eher abbilden als das hier angewandte streckenbezogene Vorgehen. Für eine umfassende Bewertung ist es aber wichtig, zusammenhängende Strecken zu untersuchen. Damit entsprechen die Resultate genauer den Bedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger. Ausserdem erleichtert die Auswahl von zusammenhängenden Routen die Vergleichbarkeit zwischen den Städten und die Übertragbarkeit der Ergebnisse in die Praxis. Wichtig ist, dass

nebst den Zentrumsanlagen auch die Querverbindungen oder die Aussenquartiere der Städte unter die Lupe genommen werden, weil dort häufig deutlich grössere Mängel bei der Fussverkehrsinfrastruktur bestehen. Das Ziel der Fussverkehrserhebung von umverkehR ist es, konkrete Handlungsempfehlungen für die Politik und die Verwaltung zu erarbeiten, damit das Zufussgehen attraktiver wird.

Lehrreich und schweisstreibend

Ist diese detaillierte Erhebung nicht unglaublich anstrengend? Es ist tatsächlich eine grosse Herausforderung, die Konzentration hochzuhalten. Regen und heisse, sonnige Sommertage erschweren die Arbeit zusätzlich. Es ist anspruchsvoll, sich nicht vom Wetter, der Tageszeit oder der Eigenheit einer Stadt zu stark beeinflussen zu lassen. Um die Vergleichbarkeit zwischen den Städten zu gewährleisten, werde ich die Daten nach Abschluss der Erhebungsphase im Herbst nochmals überprüfen. Dazu habe ich von den Erhebungen eine detaillierte Fotodokumentation erstellt.



Impressionen (v. l. n. r.): Im Rollstuhl ist diese Kante nicht überwindbar – Umwege bei Querungen vor Haltestellen sind lästig – um sich austauschen zu können, ist eine Mindestbreite des Trottoirs erforderlich.

Zauberbäume oder Langzeitparkierer?

sh Der Druiden Miraculix aus «Asterix und Obelix» hat neben dem Zaubertrank auch noch Zaubereicheln. Er wirft sie auf den Boden, und sie bringen in Sekundenschnelle einen Baum hervor. Wir haben den Fotobeweis, dass dies auch in der Wirklichkeit möglich ist. Aber Halt – das wäre zu schön, um wahr zu sein, könnten wir doch mit solchen Eicheln bäumig Autos in die Luft sprengen. Wahrscheinlicher ist, dass das Auto einfach so lange stehen gelassen wurde, bis der Baum die Geduld verloren hat und mit dem Kopf durchs Autodach gewachsen ist. Es ist an der Zeit, dass sich die Natur ihren Platz zurückeroberet. Vor allem, wenn der Platz durch herumstehende Blechkisten absolut sinnlos verschwendet wird. Liebe Polizisten, auch ihr hättet früher handeln sollen. Zum Abschleppen ist es nun zu spät.



Bild: Maurizio Cattelan, Untitled, 2000, Audi Car, Tree



Bild: mugup.info

Grosse Hoffnung

pk Im letzten pl@net habe ich versucht darzulegen, warum in Basel die Anzahl Parkplätze abgenommen hat. Nicht etwa weil die rot-grüne Regierung Parkplätze abbauen möchte, sondern weil die einzelnen Parkfelder wegen der immer grösseren Autos auch immer grösser werden müssen. Darin sah ich ein Beispiel alltäglicher Groteske in der Politik. Nun, ich bin über den Sommer in mich gegangen und musste feststellen, dass dieses Vorgehen richtig subversives Potenzial hat. Ich krieche zu Kreuze und entschuldige mich bei Regierungsrat Wessels. Er ist viel schlauer als gedacht: Er verfolgt diese Politik so lange, bis nur noch riesige Autos gebaut werden und die kleinen verboten sind. Und wenn die Vehikel gross genug sind, dann braucht es am Ende nur noch einen Parkplatz fürs ganze Quartier, vielleicht sogar für die ganze Stadt. Raffiniert, dieser Herr Wessels. Ich hätte auch schon einen Vorschlag für diese Riesendinger auf Rädern: Autobus!

Autoschreck!

sh umverkehR informiert sich stetig, wie der Umstieg vom Auto auf umweltfreundlichere Fortbewegungsmittel gefördert werden kann. Die neueste Entdeckung ist eine Schocktherapie. Als Dinosaurier verkleidete Velofahrerinnen invadieren die Strassen und erschrecken alle Autofahrer. Dabei darf auch laut gegrunzt, gefaucht und gebrüllt werden. Je mehr wir werden, desto weniger Autoverkehr!



Bild: USA today

Breitmaulauto

sh Der Vergleich ist gar nicht so abwegig: ungefähr gleiche Grösse und ähnliches Gewicht und eine Höchstgeschwindigkeit von generell 50 km/h. Nashörner haben vieles mit Autos gemein. Sie möchten ihnen am Morgen nicht auf den Strassen begegnen, ihre Ausdünstung stinkt zum Himmel, und ein Aufprall ist um jeden Preis zu vermeiden. Völlig logisch, dass sich Autos künftig auch nur noch in speziell dafür vorgesehenen Reservaten aufhalten dürfen. Und wie bei den Nashörnern wird ein weltweiter Bestand von rund 30'000 Exemplaren angestrebt. Solange dieses Ziel nicht erreicht ist, darf das nördliche Breitmaulauto ungestraft verschrottet werden.

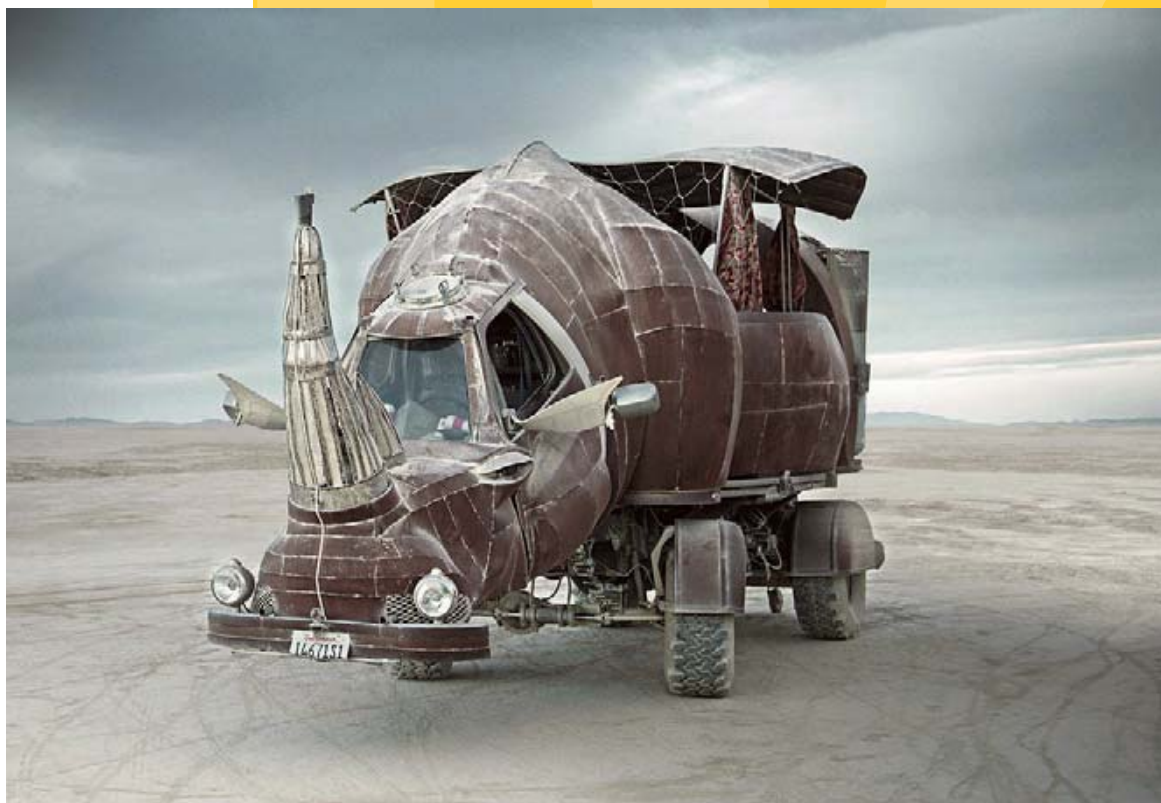


Bild: Jesse Bowers

Die Flugticketabgabe kommt

umverkehrR lud am 3. Juli 2019 zur Podiumsdiskussion «Flug in die Klimakatastrophe? Massnahmen für die Schweiz» ein. Drei Fachpersonen auf der Bühne und ein voller Saal im Kulturpark Zürich diskutierten über diese wichtige und spannende Frage. Greta Stieger

Das Podium und das Publikum waren sich am Ende einig: Es braucht Preissignale im Flugverkehr. Es braucht eine wirkungsvolle Flugticketabgabe, um die zunehmenden Flugreisen zu bremsen und die negativen Auswirkungen auf das Klima zu reduzieren. Wie hoch eine solche Flugticketabgabe aber sein sollte und wie sie ausgestaltet werden müsste – darüber gingen die Meinungen auseinander.

Fliegen ist zu billig

Renate Schubert, Professorin für Nationalökonomie an der ETH Zürich, erklärte, dass der Flugverkehr die Schäden, die er an der Umwelt verursacht, nicht bezahlt. Diese externen Kosten (Schäden) müssen

internalisiert, also mit in die Kosten eines Fluges einbezogen werden. Würde das unterlassen, liege ein Marktversagen vor. Schubert rechnete vor, dass sich ein Flugticket von Basel nach Berlin von heute 31.70 auf 72.35 Franken mehr als verdoppeln würde, wenn im Ticketpreis die Kerosinsteuer, eine CO₂-Abgabe und die Mehrwertsteuer enthalten wären. Ob eine solche Preiserhöhung jedoch Lenkungswirkung hätte und zu weniger Flugreisen führen würde, bleibt gemäss Schubert fraglich, da Zugreisen oftmals noch teurer sind. Nichtsdestotrotz brauche es Preissignale, betonte Schubert, denn der Flugverkehr solle gleich behandelt werden wie andere Formen der Mobilität. Auch Philip Kristensen, Ge-

schäftsführer des Dachverbands der schweizerischen Luft- und Raumfahrt (AEROSUISSE), bestätigte: «Fliegen ist zu billig!» Er fügte hinzu, dass Preissignale so gesetzt werden müssten, dass Fluggesellschaften dazu angehalten seien, effizienter und kostensparender zu fliegen und technische Innovationen umzusetzen. Preiserhöhungen müssten europaweit einheitlich eingeführt und am besten global umgesetzt werden, da sonst Ausweichverkehr ins Ausland und somit mehr CO₂-Emissionen drohen würden, betonte Kristensen.

Mehr Effizienz im Flugverkehr

Friedrich Thiessen, Professor für Finanzwirtschaft und Bankbetriebslehre an der Technischen Universität Chemnitz, präsentierte seine neue Studie und zeigte auf, dass man in Europa bei gleichbleibender Passagierzahl die Anzahl Flugbewegungen um fast zwei Drittel reduzieren könnte. Dieses Einsparpotenzial wäre möglich, wenn grössere Flugzeuge eingesetzt, das Streckennetz optimiert und Flüge innerhalb eines Zeitfensters zusammengefasst würden. Somit könnten allein durch eine effizientere Organisation des Luftverkehrs enorme CO₂-Emissionen eingespart werden. Der Bahnverkehr könnte als Vorbild dienen, da er bereits in sinnvollen Zeitintervallen verkehrt und höheres Passagieraufkommen mit längeren Zügen auffängt. Fazit dieser Studie: Es werde zu viel und unnötig geflogen. Eine Optimierung des Flugverkehrs sei nicht nur eine Vision, sondern könne in kleinem Rahmen getestet und mit politischem Druck grossflächig umgesetzt werden, erläuterte Thiessen. Würden die externen Kosten des Flugverkehrs internalisiert, würde die Luftfahrt wohl selbst auf die Idee kommen, den Flugverkehr effizienter zu gestalten. Dem pflichtete Kristensen bei und meinte, die ideale Lösung wäre eine globale Steuer auf den Treibstoff Kerosin. So würden diejenigen Fluggesellschaften belohnt, die effizient



Klimastreik in Basel: Die Klimaschutzengel fordern eine Flugticketabgabe.

Zug statt Flug

Die Abendveranstaltung am 3. Juli 2019 markierte den Anfang der Veranstaltungsreihe «umverkehRt & abgehoben». Sie ist Teil der Kampagne «Zug statt Flug», die umverkehR letztes Jahr lanciert hat. Am 6. September 2019 fand die Fachtagung zum Thema «Flugverkehr und Klimaschutz: Fakten und Forderungen» statt. Ausserdem wurden für die Petition «JA zur Flugticketabgabe!» über 15'000 Unterschriften gesammelt. Die Kampagne wird durch Beiträge der Stiftungen Hamasil und Temperatio sowie von 25 Spenderinnen und Spendern von umverkehR ermöglicht – herzlichen Dank!

fliegen, eine möglichst gute Auslastung hätten und sich gut organisieren würden. Ein solches Preissignal wäre auch wichtig für die Konkurrenzfähigkeit synthetischer Treibstoffe, die klimafreundlicheres Fliegen versprechen. Im Moment gebe es allerdings keine politischen Mehrheiten für eine internationale Kerosinsteuer.

Flugticketabgabe ja, aber wie hoch?

Silas Hobi, Geschäftsleiter von umverkehR, zitierte im Schlusswort eine Studie des Umweltbundesamtes aus Deutschland, welche die Kosten für eine Tonne CO₂ aus dem Flugverkehr auf 360 Euro beziffert. In der anschliessenden Diskussion äusserten sich die Stimmen aus dem Publikum hauptsächlich befürwortend bezüglich der Notwendigkeit einer Flugticketabgabe und weiterer Massnahmen, um das klimaschädliche Fliegen zu reduzieren. Thomas Hardegger, Nationalrat aus dem Kanton Zürich (SP), fand klare Worte: «Tatsache ist, dass alle, die nicht fliegen, das Fliegen subventionieren. Sie alle zahlen diese externen Kosten.» Deshalb müsse das Fliegen massiv teurer werden als von Professorin Schubert vorgerechnet. Eine Flugticketabgabe sollte aus einem Kompensationsanteil, also einer CO₂-Abgabe für die klimatischen Schäden, und einem Rückverteilungsanteil, von dem die nicht fliegende Bevölkerung profitiert, zusammengesetzt sein, forderte Hardegger. Der Hinweis von Martin Trippel, Geschäftsleiter der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz (IGöV), wonach der Flugverkehr nur für rund zwei Prozent der globalen CO₂-Emissionen verantwortlich und eine nationale Flugticketabgabe gestohlenen Geld sei, fand keinen grossen Anklang. Vielmehr wurde darauf hingewiesen, dass alle Länder und Branchen ihren Beitrag für den Klimaschutz leisten müssten – auch der Flugverkehr. Denn die Lage bezüglich des Klimas sei prekär und nichts tun keine Option. Laut einer weiteren Wort-

meldung aus dem Publikum sollte der Bundesrat den Klimanotstand ausrufen und fossile Brennstoffe rationieren. Damit wäre das Thema «Fliegen» wohl ganz vom Tisch. Da jedoch zurzeit keine solch drastischen Massnahmen in Sicht sind und sich die Freizeitfliegerei leider wachsender Beliebtheit erfreut, ist die Flugticketabgabe wenn auch ein kleiner, dennoch sehr wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Auch für Kristensen war klar: «So wie es aussieht, wird die Flugticketabgabe kommen. Die Frage ist nur, wie hoch sie wird.»

Videoaufzeichnung: www.umverkehr.ch/node/650



«umverkehRt & abgehoben»: An der Podiumsdiskussion von umverkehR wird angeregt diskutiert.



Thomas Sauter-Servaes, Verkehrsexperte der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, brachte es auf den Punkt, als er sagte, dass «wir eine Neuverteilung der Strassenverkehrsfläche brauchen. Wir planen weiter zu autozentriert.»

Fokus

Neue umverkehRs-Initiative

umverkehR will mit einer neuen Initiative die Verkehrszukunft in unseren Städten verbessern. Wir möchten einen Teil des Strassenraums in Grünraum umwandeln, um die Städte und deren Bewohnerinnen und Bewohner besser vor der sommerlichen Überhitzung zu schützen. Zusätzlich wollen wir den umweltfreundlichen Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV fördern. Um gemeinsam eine erfolgreiche Kampagne zu entwickeln, organisieren wir am Samstag, 9. November 2019, eine ausserordentliche Vollversammlung mit anschliessender Zukunftswerkstatt in Zürich. Sie sind herzlich zur Teilnahme eingeladen!

Agenda

Fr 20. September 2019

Park(ing) Day

45 Aktivitäten in 12 Städten!

www.umverkehr.ch/node/610

Sa 28. Sept. 2019, 13.30 Uhr

Nationale Klimademo

Besammlung auf der Schützenmatte in Bern. Von dort aus geht es gemeinsam auf den Bundesplatz.

www.umverkehr.ch/node/701

Do 24. Oktober 2019

Fossilfreie Mobilität

VCS-Fachtagung

Stade de Suisse, Bern

Infos und Anmeldung:

www.umverkehr.ch/node/710

Sa 9. Nov. 2019, 14–18 Uhr

Ausserordentliche Vollversammlung und Zukunftswerkstatt

Pfarreizentrum Liebfrauen Zürich

Vorstellung und Diskussion der neuen umverkehRs-Initiative mit anschliessendem Entscheid über die Lancierung.

Infos und Anmeldung:

www.umverkehr.ch/node/706

**umverkehR
Zukunft inkl.**