

Überleben

Nummer 119
Oktober 2018

Parkplätze neu aufgerollt

Immer mehr Parkplätze stehen leer, vor allem in Parkhäusern und Tiefgaragen. Eine gute Gelegenheit, bei den oberirdischen Parkplätzen endlich mal aufzuräumen.

Seiten 2-9

Alles, was recht ist

Es gibt kaum ein leidigeres Thema als dasjenige der Parkplätze. Erstens sind die politischen Diskussionen darüber einfach nur langweilig, weil es meist sowieso nur um eine Handvoll Parkplätze geht. Zweitens kann wegen der blossen Feststellung von einfachen Tatsachen zum Thema Parkplätze die freie Meinungsäusserung infrage gestellt werden. Ein Beispiel: Zu sagen, es gäbe zu viele Parkplätze (es ist eine Tatsache, dass viele Parkplätze nicht vermietet werden können, somit scheint die Schlussfolgerung logisch zu sein), kann schauerhafte und gefährliche Reaktionen provozieren, fast als hätte man gerade eine heilige Kuh geschlachtet.

Ich möchte hier einfach kurz daran erinnern: Es gibt ein Recht auf freie Meinungsäusserung, aber keines auf einen freien Parkplatz. «Parkieren in Notwehr»? Angesichts der rücksichtslos im öffentlichen Raum abgestellten Autos kann man manchmal den Eindruck bekommen, es sei um Leben und Tod gegangen.

In der Tat gab es schon Tote beim Parkieren, und das waren nicht etwa Unfälle, sondern eskalierte Streitereien um denselben Parkplatz. Wie an einem Wasserloch in der afrikanischen Steppe zur Dürrezeit, wo es auch ganz gefährlich werden kann (wegen den wilden Tieren).

Dabei kämpfen die ÖV-Nutzer und -Nutzerinnen im Prinzip denselben Kampf um begrenzte Ressourcen, denn es gibt auch kein Recht auf einen freien Sitzplatz, von denen es in der Stosszeit zu wenige gibt. Doch Tote gab es meines Wissens deswegen noch nie.

Man könnte nun die Schlussfolgerung ziehen, dass Autofahren aggressiv macht und der Sicherheit der Menschheit besser gedient wäre, wenn man ausserhalb des Siedlungsgebiets spezielle «Park and Ride»-Reservate einrichten würde, wo wild gewordene Automobilisten und Autofahrerinnen ihr Vehikel abstellen, dann im ÖV weiterreisen und sich so resozialisieren können.

Viel Spass bei diesem umverkehRen.

Hanspeter Kunz

Vizepräsident umverkehR



Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

Auflage 5000 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach 8214, 8036 Zürich, Postkonto: 80-67097-2, Tel: 044 242 72 76,

E-Mail: info@umverkehr.ch, www.umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf www.umverkehr.ch **Redaktion** Kerngruppe umverkehR, Hanspeter Kunz

Beiträge Silas Hobi, Léonore Porchet, René Mettler (rm), Daniel Costantino **Grafisches Konzept** typisch.ch **Layout** Hanspeter Kunz

Korrektorat Birgit Roth **Titelbild** PARK(ing) Day in Mainz, 18. September 2015, fahrradmainz.de **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint Recyclingpapier

Abonnementspreis Mitgliedschaftspress, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** Dezember 2018

Autofreie bezahlen für Parkplätze?!

In den Schweizer Städten leben immer mehr Haushalte ohne eigenes Auto. Ihnen ist nicht bewusst, dass sie häufig Parkplätze über die Miete mitfinanzieren. Einerseits liegen die Parkplatzmieten meistens unter den Gestehungskosten, und andererseits bleiben einige Parkplätze leer. Der Grund: das Dumpingangebot der «Blauen Zone». [Silas Hobi](#)

Die Schilder «Parkplätze zu vermieten» gehören mittlerweile zu den Schweizer Städten wie die Geranien auf den Fensterbänken. In den meisten Schweizer Städten müssen aufgrund der sogenannten Parkplatzerstellungspflicht bei grösseren Bauvorhaben Parkplätze geschaffen werden. Gleichzeitig setzt sich der Trend zu einem Leben ohne Auto in den Städten ungebremst fort. In den drei grössten Deutschschweizer Städten Basel, Bern und Zürich sind bereits über die Hälfte der Haushalte autofrei.

Querfinanzierung über Wohnungsmiete

Damit die nicht besetzten Parkplätze nicht Löcher in die Finanzen der Immobilienbesitzenden reissen, werden die Kosten auf die Miete überwältigt. Dadurch zahlen autofreie Haushalte – ohne dies zu wissen – für Parkplätze, die sie nicht nutzen.

Es gibt aber noch eine weitere, weniger offensichtliche Kostenüberwälzung. Um die Anzahl leer stehender Parkplätze zu reduzieren, wurden die Miettarife von Parkplätzen teilweise gesenkt. Dadurch decken die Parkplatzmieten die Gestehungskosten häufig nicht. Mit den gängigen Mietpreisen von durchschnittlich 150 Franken pro Monat und Parkplatz können die Baukosten meistens nicht über branchenübliche Renditen gedeckt werden. Die ungedeckten Kosten werden über die Wohnungsmieten eingetrieben, somit auch bei autofreien Haushalten.

Weg mit der Blauen Zone

Dass die Marktpreise unter den Gestehungskosten liegen, hat einen einfachen Grund. Die Städte stellen mit den Parkplätzen in der Blauen Zone ein Dumpingangebot zur Verfügung. Obwohl private Parkplätze jederzeit zur Verfügung stehen, während es in der Blauen Zone keine Parkplatzgarantie gibt, sprechen die leer stehenden Parkhäuser Bände: Das Angebot der öffentlichen Parkplätze ist

attraktiver. Wer eine Anwohnerparkkarte besitzt, bezahlt in Basel (Fr. 12.-/Monat), Zürich (Fr. 25.-/Monat) oder St. Gallen (Fr. 30.-/Monat) einen Faktor fünf bis zwölf weniger als für private Parkplätze.

Privatfahrzeuge auf Privatgrund

Das muss man sich einmal auf der Zunge zergehen lassen. Im Zentrum von Zürich kann eine Fläche in der Grösse eines Kinderzimmers (ein Parkplatz benötigt ca. 13 m²) für 25 Franken im Monat genutzt werden. Skandalös!

Warum die Städte bei einer Parkplatzer-

stellung auf Privatgrund nicht konsequent die gleiche Anzahl Parkplätze in der Blauen Zone aufheben, ist unerklärbar. Es liegt doch im öffentlichen Interesse, dass Privatfahrzeuge auf Privatgrund und nicht auf öffentlichem Grund stehen. Wenn man die Parkplätze in der Blauen Zone konsequent umnutzt, wird wertvoller Raum gewonnen: für bessere Rad- und breitere Gehwege sowie für lauschige Plätze und Baumalleen. Dadurch wird die Lebensqualität in den Städten erhöht, was der ganzen Bevölkerung zugutekommt.



Ein bisher seltener Anblick mit grossem Potenzial: Ein Veloweg ersetzt Parkplätze der Blauen Zone. Die blaue Markierung ist auf der Strasse noch leicht sichtbar.

Basel auf dem Holzweg

Die Ereignisse in der Basler Verkehrspolitik überschlagen sich: Zwei rückständige Initiativen der Autolobby kommen in den nächsten Monaten an die Urne. Ausserdem präsentierte die Regierung die künftige Parkplatzpolitik sowie die Entwicklung des Verkehrsindex. Die Unterlagen lassen keinen Zweifel, dass die Behörden nicht gewillt sind, den Volkswillen umzusetzen und den Autoverkehr bis 2020 gegenüber 2010 um 10 Prozent zu reduzieren. Dies ist seit der Annahme des Gegenvorschlags der Städte-Initiative von umverkehR im Jahr 2010 im Gesetz festgehalten. Silas Hobi

Der Autoverkehr hat in Basel gegenüber 2010 um 5 Prozent abgenommen. Zynisch spricht die Basler Regierung von einer «erfreulichen Wirkung der Verkehrspolitik». Dabei nähert sich das Jahr 2020, bis zu dem das aufgrund der Städte-Initiative von umverkehR gesetzlich verankerte 10-Prozent-Reduktionsziel erreicht werden soll, mit grossen Schritten, und eine griffige Verkehrspolitik bleibt ausser Sichtweite. Im Gegenteil: Wer die Unterlagen zur künftigen Parkplatzpolitik genauer anschaut, reibt sich die Augen. Anstatt Privatfahrzeuge konsequent auf privaten Grund zu verlegen, soll die Anwohnerparkkarte mit künftig 284 Franken pro Jahr im Vergleich mit anderen Städten im unteren Preissegment bleiben. In Winterthur (Fr. 710.-/Jahr) oder Luzern (Fr. 600.-/Jahr) kostet die Parkkarte deutlich mehr. Gleichzeitig sollen Parkplätze in Quartierparkhäusern subventioniert werden, ohne angemessene Kompensation im öffentlichen Raum. Dadurch wird die Anzahl Parkplätze er-

höht, und die Kosten bleiben tief. Das ist verheerend für alle redlichen Bemühungen zur Reduktion des Autoverkehrs.

Vorauselender Gehorsam

Nachdem die Regierung bereits im August vergangenen Jahres einer rückständigen Initiative der Autolobby inhaltlich teilweise zugestimmt und den gesetzlichen Auftrag der 10-Prozent-Reduktion als «politisch nicht durchsetzbar und daher unrealistisch» bezeichnet hat, setzt sie die Forderungen nach mehr Autoparkplätzen der anderen Initiative des gleichen autofreundlichen Absenders in vorauselendem Gehorsam um. Durch die Hintertür soll die Parkplatzzahl erhöht werden. Die Folgen der beiden hängigen Initiativen aus Autokreisen sind absehbar: Basel droht in der Autoflut zu versinken und im Stau zu ersticken. Dagegen müssen wir uns entschieden wehren!

Dabei sollten die Verhältnisse in Basel klar sein. Nur rund ein Drittel der Bevölkerung

besitzt ein eigenes Auto. Der Motorisierungsgrad ist so tief wie in keiner anderen Schweizer Stadt. Gleichzeitig ist mit 17 Prozent Anteil am Modalsplit der Veloanteil im Vergleich mit den sechs grössten Deutschschweizer Städten am höchsten. Ausserdem leben über die Hälfte der Basler Haushalte ohne eigenes Auto. Es ist unverständlich, dass die Regierung bei dieser komfortablen Ausgangslage bisher keine mehrheitsfähigen Massnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs vorlegen konnte. Was ist bloss los in der Basler Verkehrspolitik?

Worauf wartet die Basler Regierung?

Es ist höchste Eisenbahn, wenn die Ziele der Städte-Initiative bis 2020 erreicht werden sollen. Mit zwei kurzfristig umsetzbaren Massnahmen kann die Regierung die Verkehrspolitik auf Kurs bringen. Erstens braucht es endlich eine Verkehrsdosierung rund um das Stadtgebiet, wie dies Zürich bereits seit den Achtzigerjahren kennt.



Das Parkplatzbadetuch war diesen Sommer in Basel im Einsatz. Mitglieder von BastA! zeigen mit der Aktion auf, wie viel Platz durch stehende Autos verschwendet wird.

Bild: Franziska Stier

Und zweitens ist eine massive Verteuerung der Anwohnerparkkarte erforderlich, und öffentliche Parkplätze müssen kompensiert werden, wo private entstehen.

Biel und San Francisco als Vorbild

Ein Lichtblick sind zwei kürzlich durch den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt angenommene Vorstösse. Diese beauftragen die Regierung zu prüfen, ob das «Bieler Modell» und das «Modell San Francisco» auch in Basel umgesetzt werden können. In Biel werden Anwohnerparkkarten subsidiär vergeben. Das heisst, Anwohnerparkkarten werden primär an Stadtbewohnende ohne Zugang zu eigenen Abstellplätzen vergeben. So wird sichergestellt, dass zuerst das vorhandene Parkplatzangebot auf privatem Grund genutzt wird und erst anschliessend dasjenige auf öffentlichem Grund. Laut Auskunft der zuständigen Behörden in Biel hat sich das System eingespielt und im Grossen und Ganzen bewährt. Dieses System wür-

de auch in anderen Städten das Problem nicht besetzter Einstell- und Abstellplätze lösen. Somit wird auch ein Beitrag zum haushälterischen Umgang mit der knappen Ressource Raum geleistet. Ein positiver Nebeneffekt ist, dass die Planungsbehörde so ein genaues Bild über die Anzahl und Auslastung der Parkplätze auf privatem Grund erhalte – eine wichtige, heute jedoch fehlende Planungsgrundlage.

Intelligente Parkplätze

Futuristisch mutet das System aus San Francisco an. Die Stadt hat «intelligente» Parkplätze. Diese informieren über die jeweilige Auslastung, wodurch sich der Parktarif verändert. Ist in einem Strassenabschnitt die Auslastung tief, sinkt der Preis; ist die Auslastung hoch, steigt der Preis. Dieser Preismechanismus lässt sich so einstellen, dass eine maximale Auslastung (zum Beispiel 85%) nicht überschritten wird. So ist zu jeder Zeit und überall sichergestellt, dass Autofahrerinnen und

Autofahrer direkt einen Parkplatz finden, was den Parkplatzsuchverkehr deutlich reduziert. In San Francisco hat sich gezeigt, dass bereits kleine Differenzen im Cent-Bereich ausreichen, damit sich die parkierten Autos effizient verteilen, sodass in jedem Strassenabschnitt alle einen Parkplatz finden. Für eine erfolgreiche Einführung in der Schweiz besteht aber noch Klärungsbedarf bezüglich Preisgestaltung und Sozialverträglichkeit.

Parkplatzpolitik – Schlüssel zum Erfolg

Die intelligentesten Parkplätze sind die, die gar nicht im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen. Die Basler Regierung ist gut beraten, in der Parkplatzpolitik vorwärtszumachen, weil durch eine Parkplatzreduktion der Autoverkehr deutlich abnimmt. Für die Zielerreichung der gesetzlich vorgeschriebenen 10-Prozent-Verkehrsreduktion bis 2020 ist der Abbau von Parkplätzen deshalb ein vielversprechendes Erfolgsrezept.



Zehn Velos statt eines Autos entsprechen definitiv einer intelligenteren Nutzung des öffentlichen Raums.

Bild: Susan Yin

Ein langwieriger Kampf

Mausert sich Lausanne nach jahrzehntelangem Stillstand doch noch zur Velostadt? Die Autorin des Artikels sieht einen Silberstreifen am Horizont. **Léonore Porchet**

Bei Studien schneidet Lausanne regelmässig als sehr schlechtes Pflaster für den Veloverkehr ab: Die Anlagen sind ungenügend, die Fahrradfahrenden auf der Strasse gefährdet, es gibt zu wenig Veloparkplätze. Während vieler Jahre war die Stadt wenig gewillt, den Velo- und den Fussverkehr als vollwertige Verkehrsmittel anzuerkennen.

In der Zwischenzeit sind zwar Fortschritte beim Bau von Infrastrukturen zu verzeichnen, doch die Stadt hinkt der Entwicklung in anderen Städten hinterher. Durchgehende Fahrradspuren sind immer noch Mangelware. In einer Stadt mit grossen Höhenunterschieden (120 Meter zwischen Seeufer und Stadtzentrum und sogar 500 Meter vom Seeufer bis zu den Freizeitstätten im Norden der Stadt) werden viele Menschen vom Velofahren abgehalten, wenn sie beim Überwinden der Höhenstufen auch noch durch den Strassenverkehr behindert werden.

Velospuren statt Parkplätze

Eine Lösung wäre die Aufhebung von Autoparkplätzen zugunsten von Velowegen, wie dies die Verbände, die sich für die aktive Mobilität einsetzen, fordern.

Zum Beispiel in der Rue Pépinet (siehe Bilder). Platz für Velowege gäbe es dort genug, falls auf einer Strassenseite die Autoparkplätze aufgehoben würden. Durch die Absicherung der Strecke für die Velofahrenden könnte die Stadt eine bedeutende Abkürzung zwischen zwei Hauptgebieten im Stadtzentrum schaffen. Die Rue Pépinet ist kein Einzelfall. Auch an vielen anderen Orten verhindern die Autoparkplätze Velowege.

Autostadt Lausanne

Noch ist Lausanne eine Autostadt, die man ohne grössere Probleme durchfahren kann (50 Prozent Transitverkehr) und in der man leicht einen Parkplatz findet. Der Grund? Die autofreundliche Politik eines freisinnigen Alt-Stadtrates, die Unterstützung dieser Politik durch die Rechte im Gemeinderat und die «Komplizenschaft» von einem Teil einer wenig umweltfreundlichen sozialdemokratischen Stadtpartei. Doch die Zeiten ändern sich – zum Glück! Der permanente Druck der Kreise, die sich für eine aktive Mobilität einsetzen, und der im Jahr 2016 gewählte neue Stadtrat haben es ermöglicht, mehrere Veränderungen herbeizuführen.

Kostenpflichtige Parkplätze

Dieses Jahr hat der Stadtrat beschlossen, das kostenfreie Parken mittags zwischen zwölf und zwei Uhr im innersten Stadtkern und am Sonntag am Seeufer (Bellerive/Ouchy) aufzuheben. Insgesamt 2600 Parkplätze sind davon betroffen. Wie bereits die anderen Schweizer Grosstädte zeigt Lausanne damit, dass Parkieren seinen Preis hat und nicht gratis sein darf. Zwar versuchte die Lausanner Rechte mit einer Petition, die neuen Massnahmen wieder abzuschaffen, doch bislang erfolglos.

Zudem wurde kürzlich das Parkierungsreglement angepasst. Seither kann die Stadt das Geld der öffentlichen Parkhäuser und Parkplätze zugunsten von Projekten für die allgemeine Mobilität und nicht nur zur Verbesserung des Parkierens verwenden. Noch ist das Reglement aber nicht im Trockenen, da automobilfreundliche Kreise Rekurs beim Waadtländer Verfassungsgericht eingereicht haben.

Wohnbau beeinflussen

Diese Änderungen zeigen den Willen der Stadt, neuerdings dem öffentlichen Verkehr, dem Velo- und dem Fussver-



Finden Sie die zehn Unterschiede – Rue Pépinet in Lausanne.

kehr den Vortritt zu lassen. Die neue Parkplatzpolitik zielt darauf ab, die Umweltbelastung zu verringern, die Einwohnerschaft vor Lärm zu schützen, die Langzeitparkplätze zu verringern, neue öffentliche Räume zu schaffen (dank unterirdischer Parkplätze) und den Pendlerverkehr ins Stadtzentrum auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Mancherorts werden auch schlicht und einfach Parkplätze aufgehoben, um Fussgängerzonen zu schaffen (zum Beispiel in der Rue du Vallon). Zudem können Velos vermehrt Einbahnstrassen in die Gegenrichtung befahren (wie etwa im Avenue-de-France-Quartier), oder es werden öffentliche Sitzplätze ohne Konsumzwang eingerichtet (wie in der Rue Cité-Derrière).

Reduktion der Pflichtparkplätze

Doch die wirksamste Massnahme zur Reduktion der Parkplätze stellen vermutlich die von der Stadt geleiteten Wohnprojekte dar. Nach jahrelangen Diskussionen beschränkt der Stadtrat nun endlich die Anzahl der Pflichtparkplätze bei neu erstellten Wohngebäuden, in den Quartierplänen und den

Teilnutzungsplänen, aber auch direkt dank der Bauten der städtischen Immobiliengesellschaft. So sind im Quartier Plaines-du-Loup, aber auch im Stadtviertel Sévelin nur 0,5 Parkplätze pro Wohnung vorgesehen statt 1,0, wie von den VSS-Normen empfohlen. Vor fünf Jahren noch wurde die Norm einfach stur angewendet!

Druck der Umweltverbände!

Wie kam es zu diesem Wandel? Zwei Hauptgründe trugen dazu bei: ein politischer und ein wirtschaftlicher. Der Druck, den die Kreise, die eine andere Mobilität im Stadtzentrum wünschen, dauernd ausüben (z. B. mit Einsprachen oder intensiven Verhandlungen, wie etwa durch den Verein Ökoquartier für die Plaines-du-Loup), hat die Frage nach der Parkplatzbewirtschaftung regelmässig auf die politische Agenda gesetzt. Der politische Druck wurde auch mit Motionen im Gemeinderat aufrechterhalten. Langsam, aber stetig nahm die Anzahl der diese Anliegen unterstützenden Gemeinderätinnen und Gemeinderäte zu, auch dank einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe. Der erste Anstoss kam von einem im Jahr

2012 eingereichten Postulat des Grünen Valéry Beaud: «Für eine Differenzierung des Parkplatzangebots je nach Lage und unter Einbezug der Wohnnutzung». Die erste, nichtssagende Antwort des Stadtrats rief den Unmut des Gemeinderats hervor. Im Jahr 2016 lieferte der Stadtrat dann eine zweite Antwort ab, die das Angebot stärker verringerte und so den Wünschen des Gemeinderats besser entsprach.

Zu viele Parkplätze

Wie in allen Schweizer Grossstädten haben die Haushalte immer weniger Autos und benötigen daher weniger Parkraum. Im neuen Stadtviertel Les Fiches Nord wurden bei den Stockwerkeigentumswohnungen die VSS-Normen eingehalten – also ein Parkplatz pro Wohnung –, aber nur 60 Prozent dieser Parkplätze konnten verkauft oder vermietet werden. Aus diesem wirtschaftlichen Scheitern wurden Lehren gezogen, die nächsten Baufelder im gleichen Quartier weisen nur noch 0,6 Parkplätze pro Wohnung auf. Der so «eingesparte» Raum wurde begrünt und dient jetzt der Verbesserung des städtischen Wohnumfelds.



Umparkiert Nr. 1

Die Zahl der Parkplätze zu reduzieren, ist eine unserer zentralen Forderungen. Doch einfach die Parkfelder aufzulösen, wird gemäss Recherchen des PI@net-Teams kaum reichen. Denn wenn es ums Parkieren geht, können Autofahrende erstaunlich kreativ werden. Der Fall auf dem Foto ist ein Beispiel dafür. Hier bleibt uns nicht viel anderes übrig, als zu hoffen, dass Bussen bezahlt werden müssen. Doch die Rechtslage ist manchmal gar nicht so klar. Wenn beispielsweise ein Auto innerorts ausserhalb eines markierten Parkfeldes wild parkiert wird, kann dies erlaubt sein. Denn gemäss der Verkehrsregelnverordnung (VRV, SR 741.11) gilt:

Art. 19 Abs. 2

Das Parkieren ist untersagt:

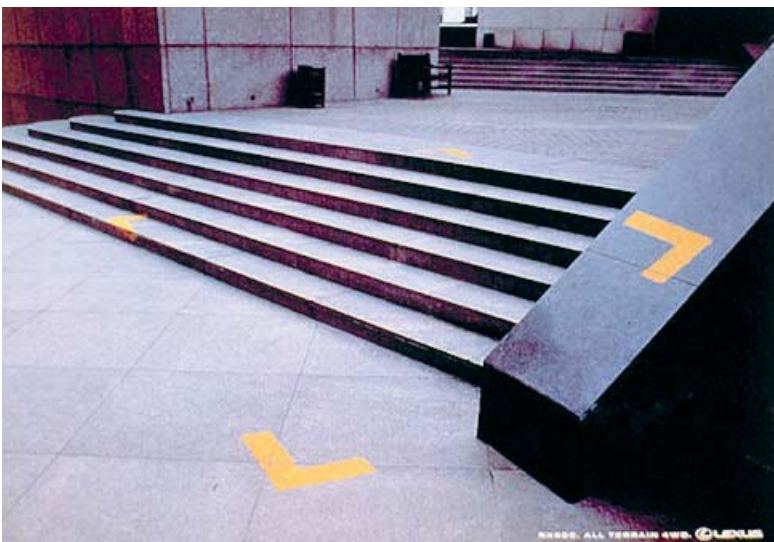
- a. wo das Halten verboten ist;
- b. auf Hauptstrassen ausserorts;
- c. auf Hauptstrassen innerorts, wenn für das Kreuzen von zwei Motorwagen nicht genügend Raum bliebe;
- d. auf Radstreifen und auf der Fahrbahn neben solchen Streifen;
- e. näher als 20 m bei Bahnübergängen;
- f. auf Brücken;
- g. vor Zufahrten zu fremden Gebäuden oder Grundstücken.

In schmalen Strassen dürfen Fahrzeuge nur auf einer Seite parkiert werden, wenn sonst die Vorbeifahrt anderer Fahrzeuge erschwert würde.

Art. 41 Abs. 1bis

Das Parkieren der anderen Fahrzeuge auf dem Trottoir ist untersagt, sofern es Signale oder Markierungen nicht ausdrücklich zulassen.

Unter Umständen ist das Parkieren also auch ausserhalb der markierten Zonen erlaubt. Traurig, aber wahr.



Umparkiert Nr. 2

Auch dies ist ein Fall, wo Autofahrende auf ein knappes Parkplatzangebot reagiert haben. Wer weiss – vielleicht ist diese Erweiterung des Parkplatzangebots sogar der Grund, wieso sich Stadtbewohnende immer häufiger für einen Offroader entscheiden? Wir sind uns aber nicht ganz sicher, wie die Rechtslage hier ist. Ist in diesem Fall die Regelung bezüglich Trottoir tangiert? Jedoch – ist eine Treppe ein Trottoir??

Autoscheuchen Nr. 1



rm Was tun, wenn es im Gesetz an griffigen Formulierungen fehlt? Neben dem Anpassen von Gesetzen haben sich kreative Köpfe auch schon ausgefallenerere Dinge einfallen lassen. Man könnte sie als Autoscheuchen bezeichnen: Installationen, die auf Autofahrende den gleichen Effekt haben sollen wie Vogelscheuchen auf Vögel. Nur ist es hier genau umgekehrt: Die Vögel sind nicht die Störenfriede, sondern die Verscheuchenden. Die Vorstellung von Vogelkot auf der Windschutzscheibe hält einen Stadtoffroader-Fahrenden vielleicht eher vom Parkieren ab als eine Treppe. Zur Erhöhung der Glaubwürdigkeit empfiehlt sich ausserdem, neben der Bemalung auf dem Boden oberhalb auch ein Vogelhäuschen oder Ähnliches aufzuhängen.



Autoscheuchen Nr. 2

rm Auch die Vorstellung eines Plattens hat sicher eine abschreckende Wirkung. Bei dieser Massnahme ist bei der konkreten Umsetzung mit scharfen Reissnägeln aber Vorsicht geboten – denn es könnte die Falschen treffen, wie Velos oder Kinderwagen. Und auch wenn durch solche Nagelfelder dem Recht (Parkplatzverbot) auf recht durchschlagende Weise recht gegeben würde, wäre eine solche Massnahme wohl kaum rechtens. Auch traurig, aber wahr.

Zug statt Flug

Nie war es billiger, mit dem Flugzeug eine Städtereise zu unternehmen oder fremde Länder zu entdecken, als heute. Dabei geht vergessen, dass der effektive Preis von unseren Nachkommen und der Umwelt bezahlt werden muss. Und dieser Preis kann für zukünftige Generationen existenzbedrohend werden. **Daniel Costantino**

Das Flugzeug hat sich vom Luxus- zum Massentransportmittel gewandelt – könnte man meinen. Aber nur 5 bis 10 Prozent der Weltbevölkerung können mit dem Flugzeug reisen. Schweizerinnen und Schweizer stehen mit der Reiseumittelwahl Flugzeug in Europa an der Spitze und fliegen doppelt so viel wie die Menschen unserer Nachbarländer. Dabei liegen 80 Prozent der Reiseziele von der Schweiz aus innerhalb Europas. Die Topdestinationen ab den drei Schweizer Flughäfen lassen staunen: London, Amsterdam, Berlin, Paris, Wien, Barcelona, Düsseldorf, gefolgt von Porto und Palma. Fast alle Destinationen, die sich bestens mit dem Zug erreichen liessen. Doch viele Reisende lassen sich durch die aufgrund der Kerosin- und Mehrwertsteuerbefreiung künstlich tief gehaltenen Flugtarife und durch die vermeintlich kurzen Reisezeiten verführen. Die Zeiten für den Transfer vom Stadtzentrum zum Flug-

hafen, für Check-in, Check-out und den Transfer vom Flughafen des Zielorts ins Stadtzentrum werden meist ausgeblendet. Distanzen bis 1500 Kilometer lassen sich von Zentrum zu Zentrum viel bequemer schlafend im Nachtzug überbrücken. Mit den tiefen Flugpreisen können die Bahnbetreiber jedoch nicht konkurrieren. Dabei sollte der Zug als klimafreundliches Reisemittel dem Flugzeug vorgezogen und entsprechend gefördert werden.

Flugreisen und Klimaschutz

Das Flugzeug ist das klimaschädlichste Fortbewegungsmittel. Die Erwärmungswirkung pro Kopf ist deutlich höher als bei anderen Transportmitteln. So emittiert eine Person im Flugzeug bei einer Reise von 3000 Kilometern bereits etwa eine Tonne Kohlendioxid (CO₂), während dies mit dem Auto erst nach 7000 Kilometern und der Bahn erst nach 17'000 Kilometern der Fall ist (Quelle: German-

watch). Die Erwärmung der Atmosphäre und der Anstieg von CO₂ in der Atmosphäre durch das Verbrennen fossiler Energieträger stehen in einem Zusammenhang. Zu erwarten sind beispielsweise das Auftauen von Permafrost (Gletscher, Polkappen, Böden), Bergstürze, Murgänge, ein Anstieg des Meeresspiegels, eine Zunahme von Dürren und Überschwemmungen, Nahrungsknappheit durch Produktionsausfälle oder Flüchtlingsströme. Auch die Biodiversität leidet, denn wenig anpassungsfähige Arten werden aussterben. Ein prominentes Beispiel sind die Eisbären. Aufgrund der starken Eisschmelze können sie zu wenig Robben jagen und verhungern deshalb. Der Überlebenskampf des Eisbären ist kein Zukunftsszenario – er ist bereits in vollem Gange. Solch unerfreuliche Tatsachen sollten eigentlich vom klimabelastenden Reisen abhalten. Die Reisefreude ist jedoch ungebremst, und



Abendlicher Flugverkehr über Europa – Tendenz steigend

Bild: NATS - UK air traffic control

es ist weiterhin mit massiv steigenden Flugpassagierzahlen zu rechnen. Dabei hat sich die Weltgemeinschaft in Paris darauf geeinigt, dass sich die mittlere Temperatur auf der Erdoberfläche um nicht mehr als 2 Grad Celsius gegenüber vorindustriellem Niveau erwärmen darf. Damit sollen die schlimmsten Szenarien des Klimawandels verhindert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der CO₂-Ausstoss global jedoch dramatisch gesenkt werden. Für die Schweiz bedeutet dies konkret, bis im Jahr 2038 die CO₂-Emissionen auf netto null zu bringen. Das heisst, es dürfte nur so viel ausgestossen werden, wie gleichzeitig kompensiert werden kann. Dieses Ziel ist äusserst ehrgeizig. Und der Flugverkehr wird eine Hauptrolle spielen. Gelingt es nicht, den Flugverkehr einzudämmen, wird der Klimaschutz kläglich scheitern, mit den entsprechenden Folgen.

Wirtschaftlicher Nutzen wichtiger ...

Der Präsident des Dachverbandes der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt Aerosuisse und SVP-Nationalrat Thomas Hurter rühmt den Flugverkehr als Wirtschaftswunder und fordert, dass die Schweizer Flughäfen ihre Kapazitäten der Nachfrage anpassen.

... als Klimaschutz

Jüngst hat Aerosuisse bekannt gegeben, beim internationalen Instrument CORSIA der UN-Luftfahrtbehörde ICAO mitzumachen. «Wichtiger Schritt für den globalen Klimaschutz im Luftverkehr», so die Überschrift der Pressemitteilung. CORSIA steht für «Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation», doch verspricht der Name mehr, als das Instrument bewirken kann. Das Abkommen regelt nur den Zuwachs an CO₂ ab 2020. Diese zusätzlichen Emissionen können allerdings kompensiert werden, zum Beispiel durch Zertifikate für Klimaschutzprojekte, mit denen in Entwicklungsländern der CO₂-Ausstoss gesenkt

wird. Die Qualitätsstandards für die Ausgleichsprojekte sind noch unklar, deren Wirksamkeit ist umstritten. CORSIA soll ab 2021 zunächst auf freiwilliger Basis umgesetzt werden, erst ab 2027 ist es für alle beteiligten Staaten verpflichtend.

Lenkungsinstrument Flugticketabgabe

Auch der Bundesrat schont den Luftverkehr. Bisher wurden sechs Vorstösse zum Thema «Fliegerei und Klimaschutz» eingereicht, und alle wurden vom Bundesrat zur Ablehnung empfohlen. Dabei wäre gerade jetzt, anlässlich der Revision des CO₂-Gesetzes, der Zeitpunkt ideal, die Weichen in Bezug auf Flugverkehr und Klimaschutz in die dringend notwendige Richtung zu stellen. Zum Beispiel mit einer verursachergerechten Flugticketabgabe. Diese muss hoch genug sein, damit eine Lenkung, zum Beispiel in Richtung Eisenbahn, erreicht wird. Der Bundesrat befürchtet jedoch Wettbewerbsnachteile. Dabei kennen sämtliche Nachbarstaaten solche Flugticketabga-

ben. Beim Erwerb eines Tickets werden diese automatisch auf den Preis aufgeschlagen. Während die Höhe der Abgabe in den meisten Fällen vernachlässigbar tief ist, gibt es in einigen europäischen Ländern Preise mit Lenkungswirkung. So hat beispielsweise Schweden eine Abgabe in der Höhe von 5,80 bis 38,80 Euro pro Ticket eingeführt. In Grossbritannien existiert die Flugticketabgabe bereits seit einigen Jahren und wurde unterdessen sogar ausgebaut. Mit Kosten von 13 bis zu 156 Pfund, abhängig von der Flugdistanz, beeinflusst sie die Transportmittelwahl massgeblich. England ist diesbezüglich Vorreiterin und nimmt durch die Ticketabgabe pro Jahr 3 bis 4 Milliarden Franken ein. Die Schweiz sollte sich für einen effektiven Klimaschutz einsetzen und für den Flugverkehr eine wirksame Ticketabgabe vorsehen. Dadurch würde für viele Reisende die Option Zug wieder in den Fokus rücken. Für einen echten Klimaschutz braucht es dringend Zugreisen statt Flugreisen.



Eisbär im Polarmeer – Tendenz aussterbend



Wenn man die Parkplätze in der Blauen Zone konsequent umnutzt, wird wertvoller Raum gewonnen: für bessere Rad- und breitere Gehwege sowie für lauschige Plätze und Baumalleen.

Fokus

Unterstützen Sie umverkehR als Clubmitglied

Die Clubmitglieder verpflichten sich, umverkehR über mehrere Jahre mit mindestens 500 Franken pro Jahr zu unterstützen. Dies ermöglicht die langfristige Erhaltung der Kampagnenstelle. Dank dieser können wir uns verstärkt für fussgänger- und velofreundlichere Städte einsetzen, den PARK(ing) Day organisieren und über Begegnungszonen informieren. Als besonderes Dankeschön werden Clubmitglieder einmal jährlich zu einer spannenden Verkehrsexkursion mit anschließendem Abendessen eingeladen. Dieses Jahr war es eine Besichtigung des Start-up-Unternehmens «Imagine-Cargo», das im Güterverkehr voll auf Lastenvelos setzt.

www.umverkehr.ch/node/63

Agenda

Mo, 15. Oktober, 19.00–20.30 Uhr «Ruhige Strassen – nobel leben?»

Die Genossenschaft Kalkbreite und umverkehR widmen sich der Frage, wie Verkehrsberuhigungen realisiert werden können, ohne dass es zu Gentrifizierung kommt. Mit unserer Gemeinderätin Simone Brander und mit Christian Schmid, Stadtforscher und Professor für Soziologie am Departement Architektur der ETH Zürich, diskutieren wir die Quartieraufwertung Rosengarten- und Weststrasse.

Kalkbreitestrasse 6, 8003 Zürich
www.umverkehr.ch/node/613

Mi, 24. Oktober, 13.30–16.45 Uhr PAWO-Fachseminar

Autos brauchen Platz, und dieser kostet. Das Fachseminar der Plattform autofrei/autoarm Wohnen.

Markthalle, Steinentorberg 20, Basel
www.umverkehr.ch/node/612

umverkehR
Zukunft inkl.