

Umwelt Zweck Breit

Nummer 128
Dezember 2020

Klimafreundliche Mobilität?

Die Politik fährt mit angezogener Handbremse und betreibt Vernebelungstaktik. Wir geben grünes Licht – für eine CO₂-ärmere Mobilität.

Seiten 2-11

Nach uns die Sintflut?

Wie wohl viele meiner Generation wurde ich von den «Grenzen des Wachstums» (Bericht des «Club of Rome») nachhaltig beeinflusst. Bis heute. Somit seit einer halben Ewigkeit. Traurig ist, dass dieser Bericht in seinen Grundsätzen kein bisschen an Aktualität verloren hat. Neben den Prognosen (etwa zur Klimaerwärmung) legt er eine grundsätzliche, sehr einsichtige Tatsache fest: Wir dürfen, wenn wir als Menschheit überleben wollen, nicht mehr konsumieren als nachwächst, also nicht mehr einer Ressource verbrauchen als im gleichen Zeitraum wieder regeneriert wird. «Nachhaltigkeit» ist der Begriff dafür. Erdöl zu verbrennen ist nicht nachhaltig, weil es nur in geologisch sehr langen Zeiträumen entsteht. Darum auch der Name «fossile Brennstoffe». Auch die Kernenergie ist nicht nachhaltig, da Uran überhaupt nicht nachwächst. Langfristig können wir darum als Gesellschaft nicht überleben, solange unser Tun auf solchen Energieträgern basiert. Nicht nur, weil sie früher oder später versiegen werden – wann genau ist nicht wirklich relevant –, sondern auch, weil deren Verbrauch sehr viele negative Effekte auf unsere Umwelt hat (CO₂-Ausstoss, Radioaktivität). Aber auch sonst beuten wir die irdischen Ressourcen in einem Mass aus, als könnten wir um 2050 auswandern oder einfach weiterziehen. Wie die Aliens in «Independence Day», die sich gleich Wanderheuschrecken über unseren Planeten hermachen. Zumindest hätten wir, wenn wir 2050 wirklich die Erde verlassen würden, das Netto-Null-Ziel (die Bilanz der vom Menschen verursachten Treibhausgas-Emissionen müssen gleich Null sein) vollumfänglich erreicht. Wir haben somit zwei Möglichkeiten: riesige Raumschiffe zu bauen (Arche Noah lässt grüssen!) oder dieses umverkehRen zu lesen und zu handeln.

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 Franziska Ryser, Greta Stieger, Thibault Schneeberger, Silas Hobi (sh), Hanspeter Kunz (hpk), Daniel Costantino **Titelbild** Martin Vorel, Smog in Prag

Grafisches Konzept typisch.ch **Layout** Hanspeter Kunz **Korrektorat** Irène Fasel **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier

Abonnementspreis Mitgliedschaftspresso, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** März 2021

Etappensieg auf dem Weg zu Netto-Null

Um die Klimaziele von Paris zu erreichen und den globalen Temperaturanstieg unter 1.5 Grad zu halten, müssen wir unsere Emissionen drastisch reduzieren. Mit dem neuen CO₂-Gesetz gehen wir einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung. Aber es braucht noch mehr, um ein Netto-Null zu erreichen. Franziska Ryser

Die Schweiz hat ein neues CO₂-Gesetz. Darin sind verschiedene Massnahmen vorgesehen, um die CO₂-Emissionen zu reduzieren: Es gibt neu eine Verpflichtung, die Finanzströme mit dem Pariser Klimaabkommen in Einklang zu bringen. Der Einbau von Ölheizungen wird deutlich erschwert. Und für Verbesserungen im Verkehr – dem grössten CO₂-Emittenten in der Schweiz – wird die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe erhöht sowie die Obergrenze für CO₂-Emissionen bei Neuwagen tiefer angesetzt. Der bisher unberücksichtigte Bereich der Luftfahrt wird mit einer Flugticketabgabe endlich auch in die Pflicht genommen. Und mit dem Klimafonds gibt es ein neues Instrument, um Innovationen im Bereich Klimaschutz zu fördern, beispielsweise um zusätzliche Nachtzüge als Alternative zu den unsinnigen Europaflügen zu fördern.

Ernsthafte Klimapolitik gefordert

Das neue Gesetz ist doppelt so gut wie das bisherige, aber nur halb so gut, wie es sein müsste. Als sich das Parlament vor über zwei Jahren mit der Revision des damaligen CO₂-Gesetzes befasste, hat die bürgerliche Mehrheit aus FDP und SVP mit aller Kraft versucht, jegliche Massnahmen für den Klimaschutz zu verhindern. Zum Glück fehlte dem verwässerten Gesetz am Schluss die Unterstützung im Parlament. Es fiel durch die Schlussabstimmung und kehrte damit zurück auf Feld eins.

Das Volk hat diesen Kurs jedoch nicht akzeptiert: Im ganzen Land sind Menschen auf die Strasse gegangen und haben eine ernsthafte Klimapolitik eingefordert. Dieses neue Bewusstsein spiegelte sich auch in den Gesamterneuerungswahlen des Parlaments im Herbst 2019. Das erneuerte Parlament, das grüner und linker ist, hat das jetzige CO₂-Gesetz, das zwar besser, aber noch nicht griffig genug ist, erarbeitet.

Immerhin enthält es viele Verbesserungen im Vergleich zum bisherigen. Aber

es geht noch nicht weit genug, um Netto-Null rechtzeitig zu erreichen. Die CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen werden zwar strenger, sind aber immer noch zu lasch. Und es werden leider auch neue Ausnahmen und Schlupflöcher eingeführt. Auch die CO₂- und Flugticketabgaben sind noch zu tief, um eine echte Lenkungswirkung zu entfalten und so den dringend notwendigen Wechsel von Flug auf Zug und vom Auto aufs Fahrrad, den ÖV oder die Füsse zu beschleunigen.

Erst ein Etappensieg

Eine ambitionierte Klimapolitik sähe anders aus. Das neue CO₂-Gesetz ist zwar ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, indem es verschiedene wichtige

Instrumente einführt und alle Sektoren in die Pflicht nimmt. Aber es ist erst ein Etappensieg. Weitere Massnahmen sind notwendig, um die CO₂-Bepreisung und die Grenzwerte Schritt für Schritt zu verschärfen.

Eine Gelegenheit dazu bietet die Gletscherinitiative. Mit einem ambitionierten indirekten Gegenvorschlag muss unter anderem eine komplette Ablösung der fossilen Treibstoffe vorgegeben werden. Umverkehrt wird sich dafür einsetzen, dass wir das Netto-Null-Ziel nicht aus den Augen verlieren, und für eine echte Verkehrswende kämpfen, die den schädlichen Auto- und Flugverkehr reduziert und unsere Mobilität klimakompatibel gestaltet.



Die Emissionsvorschriften für Neuwagen sind auch im neuen CO₂-Gesetz zu lasch.

JA zur Flugticketabgabe!

Das Parlament hat ein neues CO₂-Gesetz und damit die Einführung der Flugticketabgabe beschlossen. Nebst der lenkenden Wirkung wird die Abgabe auch dem sozialen Ausgleich und der Förderung der Alternativen zum Fliegen – wie die Nachtzüge – dienen. *Greta Stieger*

Am 25. September 2020 haben sich National- und Ständerat auf das totalrevidierte CO₂-Gesetz geeinigt. Ein neues Element des CO₂-Gesetzes ist die Flugticketabgabe. Die Einführung dieser Lenkungsabgabe wird endlich auch den Flugverkehr zu etwas mehr Klimaschutz verpflichten. Aus unserer Sicht ist dies aus den folgenden Gründen ein wichtiger Schritt.

Viefliegernation Schweiz

Verglichen mit unseren Nachbarn sind wir Schweizerinnen und Schweizer doppelt so häufig mit dem Flugzeug unterwegs. Wir unternehmen gut 1.6

Flugreisen pro Kopf und Jahr, was verglichen mit Deutschland und Österreich (ca. 0.8) sowie Frankreich und Italien (ca. 0.6) mindestens doppelt so viel ist. Dieser Umstand schlägt sich auch in den Treibhausgasemissionen nieder. Gemäss Bundesamt für Umwelt (BAFU) belaufen sich die Flugverkehrsemissionen der Schweiz im Jahr 2018 auf 5.78 Mio. t CO₂-Äquivalente. Diese Emissionen müssen mit einem sogenannten Emissionsgewichtungsfaktor (EGF) von mindestens 2 multipliziert werden, weil sie aufgrund atmosphärischer Prozesse in der Höhe einen stärkeren Klimaeffekt aufweisen als in Bodennähe. In einem

Bericht der Akademie der Naturwissenschaften Schweiz (SCNAT) vom Frühling 2020 wird als Faustregel sogar ein Faktor 2.5 empfohlen. Die Klimawirkung des Flugverkehrs in der Schweiz erhöht sich mit dem konservativen EGF von 2 auf 11.57 Mio. t CO₂, was 20% – somit einem Fünftel! – der gesamten Schweizer Klimawirkung entspricht. Gemäss Wachstumsprognosen wird der Flugverkehr ohne klimapolitische Massnahmen bis 2030 zum grössten klimatreibenden Sektor der Schweiz. Die Corona-Krise dürfte dieses Wachstum etwas abschwächen oder verzögern, doch die Tendenz bleibt die gleiche.



Umsteigen ist möglich

Nur ein kleiner Teil der Flugreisen aus der Schweiz hat einen anderen Kontinent als Ziel: Knapp 80% der Zieldestinationen liegen laut Bundesamt für Statistik (BFS) in Europa. Entsprechend ist das Verlagerungspotenzial auf die viel klimafreundlichere Eisenbahn gross. Durch die Verlagerung vom Flugzeug auf den Zug können Treibhausgasemissionen eingespart und somit die negativen Auswirkungen auf die Umwelt verringert werden. Beispielsweise belastet eine Reise von Zürich nach Berlin mit dem Flugzeug das Klima bis zu dreissig Mal stärker als eine Reise mit dem (Nacht-) Zug. Viele Top-Flugdestinationen ab der

Schweiz liegen in bester Tages- oder Nachtzugdistanz: Amsterdam, Barcelona, Berlin, Paris oder Wien. Dennoch fliegt jährlich über eine Million Menschen von Genf nach Paris – ohne jeglichen Zeitgewinn, oft bloss, weil der Flug günstiger ist. Der internationale Flugverkehr ist zurzeit von der Kerosinsteuer, der Mehrwertsteuer und der CO₂-Abgabe befreit, während der Bahnverkehr mit Mehrwert- und Stromsteuern sowie einer Trassengebühr belastet wird. Dadurch entsteht eine Marktverzerrung, die zu sehr günstigen Flugpreisen führt und die Nachfrage weiter beschleunigt. Die tiefen Flugticketpreise sind eine grosse Konkurrenz für den klimafreundlicheren Bahnverkehr. So wurden diverse Nachtzuglinien in den letzten Jahren eingestellt, weil sie nicht mit den Billig-Airlines konkurrieren konnten. Erfreulicherweise zeichnet sich aber eine Trendwende ab. Die (wenigen) bestehenden Nachtzuglinien ab der Schweiz geniessen – nicht zuletzt wegen der Klimakrise – wachsende Beliebtheit und wie die SBB im September 2020 angekündigt haben, werden sie zusammen mit den ÖBB das Nachtzugangebot in den kommenden Jahren ausbauen.

Förderung von Alternativen

Der Luftverkehr verursacht gemäss Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) jährliche externe Kosten in der Höhe von über einer Milliarde Franken, die zurzeit von der Bevölkerung getragen werden. Eine Flugticketabgabe leistet einen Beitrag, um diese Kosten auf die Verursacher abzuwälzen. Eine Erhöhung der Flugticketpreise – beispielsweise durch eine Flugticketabgabe, um den Flugverkehr aus klimapolitischen Gründen zu reduzieren – entspricht einer Lenkungsabgabe. Der Ertrag einer Lenkungsabgabe muss vollständig oder jedenfalls mehrheitlich zurückerstattet werden, im Idealfall pro Kopf an die Bevölkerung. Damit verbindet sich der ökologische Nutzen mit dem sozialen Ausgleich. Denn zwischen Ein-

kommen/Vermögen und Verbrauch von natürlichen Ressourcen besteht ein enger Zusammenhang: Je reicher jemand ist, desto stärker belastet er oder sie tendenziell die Umwelt. Entsprechend zahlen Vielverdiener mehr ein und Wenigverdienende erhalten mehr zurück. Eine im Frühling 2020 erschienene Studie der Forschungsstelle sotomo hat gezeigt, dass eine Mehrheit der Schweizer Bevölkerung von der vorgesehenen Flugticketabgabe, die 30 bis 120 Franken pro Flugticket beträgt, profitieren wird. Abweichungen vom Prinzip der vollständigen Rückverteilung einer Lenkungsabgabe können sinnvoll sein. So kann mit einem Teil der Erträge das angestrebte Lenkungsziel zusätzlich unterstützt werden. Die im CO₂-Gesetz vorgesehene Flugticketabgabe wird zu 51% an die Bevölkerung zurückverteilt, 49% fliessen in einen Klimafonds, der unter anderem der Förderung des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs, inklusive Nachzüge, zugutekommt.

Engagement von umverkehR wirkt

Mit der Einführung der Flugticketabgabe und dem Ausbau des Nachtzug-Angebots werden zwei zentrale Forderungen der «Zug statt Flug»-Kampagne erfüllt. Doch beide Ziele sind noch nicht erreicht. Einerseits wurde das Referendum gegen das CO₂-Gesetz ergriffen und andererseits braucht es noch zusätzliche Massnahmen (wie z.B. Ausbau und Erhöhung der Flugticketabgabe), um eine Verkehrsverlagerung von Flug auf Zug zu erreichen. umverkehR wird sich dafür einsetzen, dass das CO₂-Gesetz, und damit die Flugticketabgabe, eine allfällige Referendumsabstimmung überstehen wird und dass das Vorantreiben einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung danach nahtlos weitergeht.

Alle wichtigen Fakten zu Flugverkehr und Klimaschutz finden Sie hier: www.flugfacts.ch. Erzählen Sie es weiter!



Umsteigen bitte!

Die zweite Fachtagung der umverkehrR-Kampagne «Zug statt Flug» steht bevor: Am 26. November 2020 diskutieren hochkarätige Referierende im Kulturpark Zürich sowie im Live-Stream über die Verlagerung vom Flugverkehr auf die Schiene. Interview: Greta Stieger

«Zug statt Flug: Mehr als eine klimafreundliche Alternative?» lautet der Titel der diesjährigen umverkehrR-Fachtagung, die im Rahmen der «Zug statt Flug»-Kampagne durchgeführt wird. Es geht um Klimaschutz und darum, was der Flugverkehr dazu beitragen kann und muss. Zentrales Thema dabei ist die Verlagerung von Flug auf Zug. Vorweg haben wir mit einem der Referenten, Armin Weber, Leiter Internationaler Personenverkehr bei den SBB, gesprochen.

Herr Weber, können internationale Bahnverbindungen Kurzstreckenflüge in Europa ersetzen?

Ja, durchaus. Viele beliebte Reiseziele wie München, Mailand oder Rom wird man in Zukunft im Tagesverkehr schneller und öfter erreichen können. Ab 2021 braucht man beispielsweise nach Mailand und München ab Zürich nur noch gut 3.5 beziehungsweise 4 Stunden. Auch das Nachtzugangebot wird in den nächsten Jahren ausgebaut, sodass Destinationen wie Amsterdam, Leipzig, Dresden, Rom und Barcelona über Nacht zu erreichen sind. Der Zug hat auch viele Vorteile gegenüber dem Flugzeug: Er kann ohne Un-

terbrüche als rollendes Büro verwendet werden oder eben zum Schlafen, womit man vor Ort einen Tag gewinnt, da man bereits am Morgen ankommt.

Was braucht es noch, damit mehr Menschen vom Flugzeug auf den Zug umsteigen?

Der erwähnte Angebotsausbau ist sicher die wichtigste Massnahme dafür. Ein zweiter wichtiger Punkt betrifft die notwendigen Verbesserungen für den einfachen und schnellen Billettkauf für internationale Reisen. In Zukunft müssen die Kundinnen und Kunden einfacher und durchgängig buchen können. Da arbeiten wir gemeinsam mit den Bahnen unserer Nachbarländer und unter enger Einbindung des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) an einer Lösung, die bis Ende 2021 deutliche Verbesserungen bringen wird. Der dritte Punkt betrifft die Zusammenarbeit mit Airlines. Gerade im Ultrakurzstrecken-Bereich bestehen grössere Verlagerungspotenziale, die wir mit Flug-Zug-Lösungen gemeinsam mit den Airlines erschliessen wollen. Wir gehen davon aus, dass die Klimadebatte der Bahn mittel- und langfristig grossen

Auftrieb geben wird. Gerade junge Menschen richten ihre Verkehrsmittelwahl immer stärker an dem Bedürfnis aus, umweltfreundlich und ressourcenschonend zu reisen.

Warum sind das CO₂-Gesetz und die Flugticketabgabe für die Nachtzüge wichtig?

Das totalrevidierte CO₂-Gesetz sieht die Einführung eines Klimafonds vor, der unter anderem mit Einnahmen aus der Flugticketabgabe gefüllt wird. Im Klimafonds ist die Förderung des grenzüberschreitenden Zugverkehrs, inklusive Nachtzüge, als Alternative zum Fliegen mit jährlich bis zu 30 Millionen Franken explizit vorgesehen. Unter der Annahme, dass das CO₂-Gesetz eine mögliche Referendumsabstimmung übersteht und im Januar 2022 in Kraft tritt, wäre eine Förderung ab 2022 möglich. Die SBB werden sich bestimmt um Mittel aus dem Klimafonds für Nachtzüge bemühen, um die angekündigten Ausbaupläne in die Tat umsetzen zu können

Das Programm und den Link zur Anmeldung finden Sie hier: www.umverkehr.ch/node/260. Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!



Bild: Ennio Leanza / Fotomontage Aline Telek

Bewegter Herbst

PARK(ing) Day, Vortragsabend, Stand an der «Alternatiba», Sieg bei einer Volksabstimmung und Einreichung einer kommunalen Initiative – umverkehR blickt auf einen sehr aktiven Herbst in Genf zurück. Thibault Schneeberger

Schweizweit fanden am 16. September 2020 mehr als 60 Aktionen in rund 20 Schweizer Städten am PARK(ing) Day statt, so auch in Genf. Auf Anregung von umverkehR wurden fünf Parkplätze für ein paar Stunden «umgewidmet». Auf zwei von ihnen richtete das «Collectif 144» einen Pétanque-Platz ein. Die anderen drei Plätze wurden in kleine Terrassen mit grünen Teppichen und sogar in einen kleinen improvisierten Pflanzgarten umgewandelt. Ergebnis: ein paar gesellige Stunden im Sonnenschein, um sich den Strassenraum bei einem Aperitif und Pétanque-Spielen wieder anzueignen – zur Freude der Anwohnerinnen und Anwohner, samt ihren Kindern, die für einmal den toten Strassenraum kreativ nutzen durften.

Nachtzüge sexy machen

Am 24. September 2020 veranstaltete umverkehR ein Abendgespräch zum Thema: «Können Nachtzüge auf den mittellangen Strecken in Europa Flüge ersetzen?». Andreas Theiler (ProBahn) näherte sich der Frage aus einem neuen

Blickwinkel: Wie kann man aus Nachtzügen ein schnelles, billiges und effizientes Verkehrsmittel machen, welches für Junge und Geschäftsreisende attraktiv ist? Andrea von Maltitz informierte über die verschiedenen Aktionen, die umverkehR zur Förderung des Nachtzugs durchgeführt hat, und stellte die Bedingungen für eine erfolgreiche Rückkehr der Nachtzüge vor. Schliesslich ging Pierre Sugin (Oui au Train de Nuit, Frankreich) in seiner Präsentation auf die französische Situation und die Forderungen seines Verbandes ein. In der folgenden lebhaften Debatte wurden Erfahrungen ausgetauscht und darüber diskutiert, welche Hindernisse sich einem verstärkten Angebot an Nachtzügen noch in den Weg stellen.

«Alternatiba»

Am 26. September 2020 hatte umverkehR einen Stand an der «Alternatiba», dem jährlich stattfindenden Marktplatz der klimafreundlichen Alternativen, um seine Aktivitäten vorzustellen, aber auch, um über unsere Stadtklima-Initiativen zu sprechen, die im Frühjahr 2021 in Genf

lanciert werden sollen. Das Projekt stösst bereits jetzt auf grosses Interesse.

Erfolge in der Politik

Die Abstimmung vom 27. September 2020 war ein echter Schritt in die richtige Richtung, denn eine Änderung des Parkplatzgesetzes wurde im Kanton Genf mit einem Ja-Anteil von über 58 Prozent angenommen. Damit wird es möglich sein, bis zu 4000 oberirdische Parkplätze aufzuheben, ohne neue Tiefgaragen anlegen zu müssen. So wird Raum für Radwege, Trottoirs und für den ÖV frei.

Am 6. Oktober 2020 schliesslich wurde die kommunale Initiative «Für ein fussgängerfreundliches, lebendiges und grünes Stadtzentrum», an dem umverkehR beteiligt ist, mit 4259 Unterschriften eingereicht. Sie sieht vor, einen Grossteil der Innenstadt zu einer Fussgängerzone umzugestalten. Es handelt sich um einen Gegenentwurf zum Projekt eines unterirdischen Parkhauses Clé-de-Rive, das den Bau von über hundert neuen Parkplätzen in Altstadt Nähe vorsieht. Die Abstimmung findet 2021 statt – wir werden für ein grüneres Stadtzentrum kämpfen!



Impressionen vom PARK(ing) Day in Genf

Mit Vollgas in den Abgrund I

sh Das scheint das Motto der aktuellen Klimapolitik zu sein: möglichst viel Kohle, Gas und Öl verbrennen. Wenn's geht immer schneller und schneller. Dass wir dabei auf den Abgrund zurasen, scheint egal zu sein. Wir verschliessen gar die Augen davor, dass es künftig immer mehr Abgründe geben wird: Bergstürze wegen auftauendem Permafrost oder Murgänge aufgrund der Starkniederschläge. Aber mit Vollgas können wir da ja locker drüberriesen. Oder nicht?



Vom Regen in die Traufe

hpk Uns ist ja schon länger unklar, wo die vielen sinnlosen Autofahrten hinführen sollen. Irgendwie führen sie ja auch nirgendwo hin, darum sind sie sinnlos. Die sinnlose Herumfahreerei führt vor allem dazu, dass wir vom Regen in die Traufe fahren.



Mutter aller Bodenschwellen

sh Auf unserer Mutter Erde hat fast alles eine Mutter. Nun haben wir die Mutter der Verkehrsschwellen entdeckt. Wir hoffen, dass sie schnell viele Nachkommen zur Welt bringt, um unsere Mutter Erde vor der Klimakrise zu schützen. Und es stimmt uns zuversichtlich, dass die Schwellen, die wir heute kennen, noch Kinder sind und erst voll ausgewachsen müssen. Wir wünschen ihnen, dass sie möglichst üppig wachsen – und das möglichst schnell.



Mit Vollgas in den Abgrund II

hpk Das hier ist nicht etwa die Grossmutter der Verkehrsschwellen. Als Verkehrsberuhigungsmassnahme scheint diese Ziehbrücke auch gänzlich ungeeignet. Im Gegenteil: Sie spornt zur Beschleunigung an. Denn nur mit genügend Geschwindigkeit gelingt der Sprung über die sich öffnende Brücke. Wohl eher nicht. Deshalb versinnbildlicht die Brücke unsere Situation ziemlich treffend: entweder mit Vollgas in den Abgrund fahren oder das Auto zu Hause stehen lassen.

In Basel und St. Gallen lanciert

Die ersten beiden Stadtklima-Initiativen haben wir lanciert. Weitere werden nächstes Jahr in Bern, Genf, Winterthur und Zürich folgen. Eine Bestandesaufnahme. Daniel Costantino

Während der Ausstoss von Treibhausgasen bezüglich Gebäudeheizungen und Industrie in den letzten Jahren gesenkt werden konnte, wurden im Bereich Autoverkehr die Ziele weit verfehlt. Der Autoverkehr ist nach wie vor für zwei Drittel der CO₂-Emissionen des Gesamtverkehrs verantwortlich. Das Argument, dass bald Elektroautos das Problem lösen würden, ist leider falsch. Erstens müssen diese Autos hergestellt und zweitens muss Strom für deren Betrieb produziert werden. Beides braucht viel Energie, was mit CO₂-Belastungen ver-

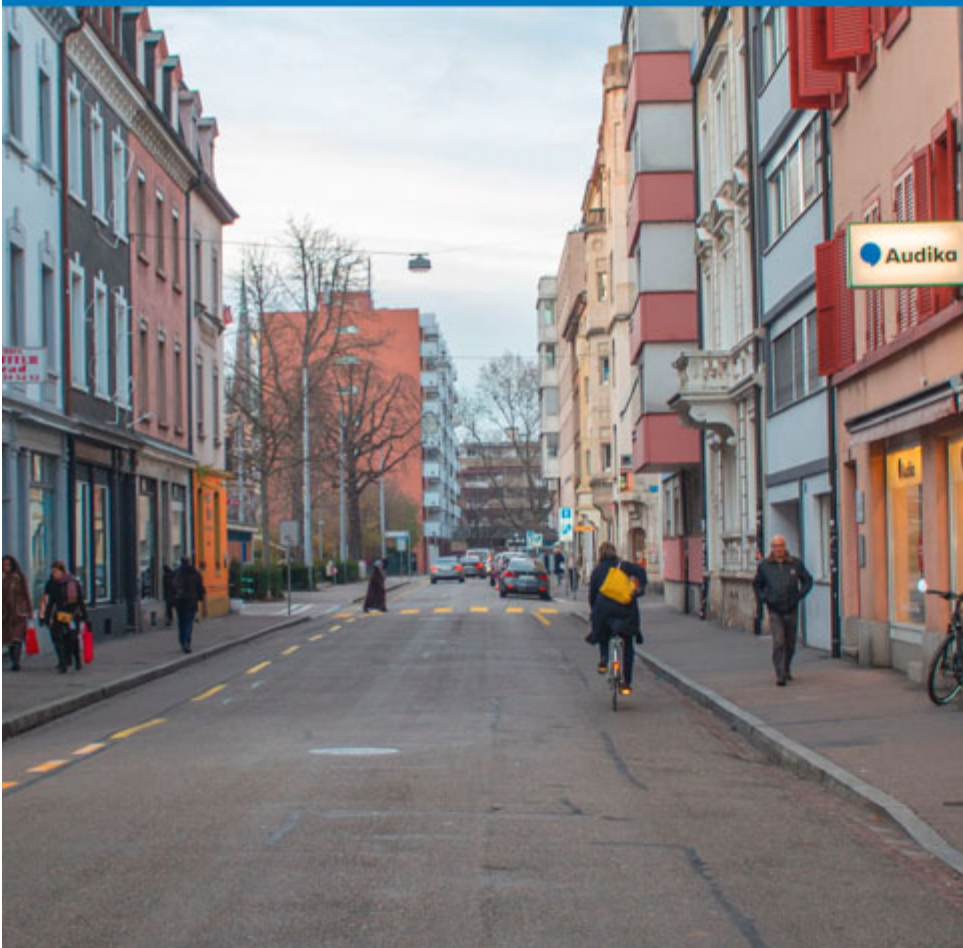
bunden ist. Abgesehen davon benötigen Elektroautos gleich viel Platz wie Benzin. Und der Platz ist knapp, besonders in den Städten.

Klimafreundlichere Mobilität

Zur Abwendung der Klimakatastrophe ist es daher um einiges sinnvoller, den Automobilverkehr – wo immer möglich – zu vermeiden. Zum Beispiel mit einer Verlagerung auf den viel umweltfreundlicheren Velo- und Fussverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Dazu braucht es eine sichere und benutzerfreundliche

Infrastruktur. Leider ist die Klimaerwärmung bereits dermassen fortgeschritten, dass Klimaschutz allein nicht mehr ausreicht. Wir müssen die Stadtbewohnerinnen und -bewohner bereits vor der zunehmenden Hitze schützen. Hier setzen die Stadtklima-Initiativen von umverkehrR an, die eine angenehme Aufenthalts- und Wohnqualität in unseren Städten anstreben und eine klimafreundliche Mobilität fördern. Sie leisten somit einen Beitrag zu mehr Klimaschutz und zur Anpassung unserer Städte an den Klimawandel (siehe Kasten). Wir berichten hier, was wir in

ohne Stadtklima-Initiativen



mit Stadtklima



den verschiedenen Städten bereits erreicht haben.

Stadtklima-Initiativen lanciert

Gerne hätten wir die Stadtklima-Initiativen bereits im Frühjahr in diversen Städten lanciert. Aufgrund des Lockdowns war dies nicht möglich. Im Spätsommer ging es in der Stadt St. Gallen und im Kanton Basel-Stadt los. Die Initiativen sind lokal breit abgestützt, und die Unterschriftensammlungen sind gut angelaufen.

Während umverkehR in St. Gallen auf die starke Unterstützung der Grünen

Lebenswerte Städte

Bei den «Stadtklima-Initiativen» handelt es sich um zwei Initiativen von umverkehR: Die «Initiative für ein gesundes Stadtklima» («Gute-Luft-Initiative») will Strassenflächen zu Grünflächen mit Bäumen umwandeln. Dadurch wird die Bevölkerung vor Hitzetagen und Tropennächten geschützt und unsere Städte bleiben in Zukunft angenehm kühl und lebenswert. Der Platz für Fussgänger, Velo- und ÖV-Fahrende darf dabei nicht eingeschränkt werden. Die «Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität» («Zukunfts-Initiative») will mehr Platz für Fussgänger, Velofahrerinnen und den ÖV. Mit beiden Initiativen soll während zehn Jahren jährlich ein Prozent der Strassenfläche umgewandelt werden.

Was auf den ersten Blick nach wenig aussieht, zeigt sich bei genauerem Hinsehen als substanzielle Veränderung. Denn die für die Berechnung des Prozentsatzes massgebliche Strassenfläche reicht von Fassade zu Fassade. Da sowohl Grünflächen als auch Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV im Bestand erhalten bleiben müssen, darf lediglich die Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs umgewandelt werden. Die meisten Städte haben ausserdem nur auf den Gemeindestrassen die Entscheidungshoheit über die Umwandlung. Bei Annahme der beiden Initiativen wird sich das Strassenbild in unseren Städten also in wenigen Jahren stark verändern.

zählen kann, sind wir derzeit daran, in Basel eine neue Regionalgruppe aufzubauen, um Sammelanlässe durchzuführen und später die Abstimmungskampagne vor Ort zu unterstützen. Die Initiativen stossen auf breite Zustimmung und mobilisieren unsere Sympathisanten. Die Chancen stehen somit gut, eine engagierte Basler umverkehR-Gruppe auf die Beine zu stellen.

Weitere Lancierungen kommen

Im Frühjahr 2021 werden wir auch in Bern, Genf, Winterthur und Zürich mit der Unterschriftensammlung für unsere beiden Initiativen starten.

Am Ende zählt das Resultat

Jede Krise ist auch eine Chance. Uns bietet sich diese dadurch, dass wir aus den Erfahrungen in St. Gallen und Basel lernen und das Gelernte in die Arbeit in den anderen Städten einfließen lassen können. In den nächsten Wochen werden die Gespräche mit unseren Partnern in Zürich und Winterthur wieder aufgenommen. In Bern sind wir mit «Läbigi-Stadt» im regen Austausch. Die Lancierung in Genf wird von unserer Geschäftsstelle in der Romandie vorangetrieben. Die Städte müssen unbedingt an die Gegebenheiten des Klimawandels angepasst werden, das steht ausser Frage. Ob dies aber ein paar Monate früher oder später kommt, ist nicht matchentscheidend. Wichtig ist, dass die Initiativen von der Mehrheit getragen und am Ende gewonnen werden. Die Signale aus der Bevölkerung bei den Unterschriftensammlungen in St. Gallen und Basel stimmen uns zuversichtlich, dass die Zeit dazu reif ist – unsere Initiativen werden das Klima in den Städten spürbar verbessern.

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

ma-Initiativen



Fokus

PARK(ing) Day 2021

Der PARK(ing) Day 2020 hat Geschichte geschrieben! Mit über 60 Aktionen in 20 Schweizer Städten war er so erfolgreich wie noch nie. Hast du Lust, nächstes Jahr auch einen Parkplatz nach deinem Belieben umzugestalten? Du kannst dich unter www.parkingday.ch von den Bildern vergangener Aktionen inspirieren lassen. Und schreib dir am besten noch heute den 17. September 2021 dick in die Agenda. Dann ist nämlich der nächste PARK(ing) Day.

Agenda


Do, 26. November, 13 - 18 Uhr
Veranstaltungsreihe «umverkehRt & abgehoben»
Fachtagung «Zug statt Flug: Mehr als eine klimafreundliche Alternative?»

Weitere Infos und Anmeldung:
www.umverkehr.ch/node/260

Mi, 14. April 2021
Generalversammlung umverkehR
Details folgen unter:
www.umverkehr.ch/node/923

Frühling/Sommer 2021
Veranstaltungsreihe «umverkehRt & abgehoben»
Podiumsdiskussion zu «Zug statt Flug»
Kulturpark, Pfingstweidstrasse 16,
8005 Zürich
Weitere Infos und Anmeldung:
www.umverkehr.ch/node/231

Fr, 17. September 2021
PARK(ing) Day



umverkehR wird sich dafür einsetzen, dass wir das Netto-Null-Ziel nicht aus den Augen verlieren, und für eine echte Verkehrswende kämpfen, die den schädlichen Auto- und Flugverkehr reduziert und unsere Mobilität klimakompatibel gestaltet.

umverkehR
Zukunft inkl.