



STRECKE ZWECK

Nummer 129
März 2021

Verkehr vermeiden

Für ein Wachstum des motorisierten Strassenverkehrs fehlt es schlicht am Platz. Wir müssen sowohl Verkehr vermeiden als auch vermehrt auf raumschonende Bewegungsformen, also ÖV, Fuss- und Veloverkehr, setzen.

Verkehr wegzaubern?

Ich glaube, darüber, dass wir etwas tun sollen, sind wir uns alle einig. Nur über das Was, da gehen die Meinungen auseinander. Oder nicht? Sollen Strassen beruhigt, Platz für Velo- und Fussverkehr geschaffen, Prioritäten für den ÖV gesetzt werden, bekommt man oft zu hören: «Der Verkehr kann nicht einfach weggezaubert werden.» Gemeint ist natürlich der Autoverkehr. Heisst das also umgekehrt, dass die eingangs erwähnten Massnahmen Konsens wären, wenn man den Autoverkehr verschwinden lassen könnte? Denken wir positiv und nehmen wir das mal an. Dann haben wir nämlich nur noch ein einziges Problem zu lösen: die Autos wegzaubern. Das ist nicht unmöglich, denn der Autoverkehr ist nicht gottgegeben, auch wenn Autodiskussionen oft religiöse Untertöne haben.

Stellt sich also die Frage: Wo kommen all die Autos her? Aus der Fabrik. Klar. Aber Menschen haben sie gekauft. Warum? Weil wir in den letzten 50 Jahren unsere ganze Verkehrsentwicklung und Siedlungsplanung vor allem auf eines ausgerichtet haben: auf den Autoverkehr. Kurz: Wir haben vor allem Strassen und Parkplätze gebaut. Logisch, fahren alle Auto, wenn die ganze Infrastruktur sozusagen frei Haus zur Verfügung steht und man nur noch das Gefährt selber kaufen muss.

Nun haben wir also diesen Verkehrszirkus. Manege frei für Zauberei! Was mit Kaninchen klappt, müsste doch auch prima mit Autos funktionieren. Sie verschwinden im Hut oder lösen sich vor unseren Augen in Luft auf. Was in der Manege jedoch nur ein Trick ist, wäre im Verkehrszirkus real: Parkplätze weg, Bus- und Velospuren her, etwas Asphalt aufgerissen, und – Hokusfokus – plötzlich spielen Kinder und wachsen Bäume, wo vorher noch Autos dominiert haben. Das ist echte Magie.

Viel Spass bei der Lektüre unseres Zaubermagazins.
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** 3deluxe
Grafisches Konzept typisch.ch **Layout** typisch.ch **Korrektur** Birgit Roth **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier
Abonnementspreis Mitgliedschaftspressen, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** Mai 2021

Die Krux mit dem Homeoffice

Viele haben in den vergangenen Monaten das Homeoffice erlebt, durchlitten oder vielleicht auch geliebt. Vermutlich wird es in unserer Gesellschaft künftig einen grösseren Stellenwert haben. Eine gute Gelegenheit, die Mobilität zu reduzieren. Christian Harb

Der Himmel ist grau, die Stimmung draussen trüb, bereits bricht die Dämmerung an. Der Blick wandert zurück auf den kleinen Bildschirm des Laptops, den aktuellen Dreh- und Angelpunkt des Arbeitslebens während dieses tristen Corona-Winters. Homeoffice! Für einen Feierabendspaziergang ist keine Zeit mehr, bald ist umverkehrt-Vorstandssitzung. Die Arbeitszeit geht nahtlos in die «Freizeit» über, und dies, ohne sich ein einziges Mal vom Stuhl weg bemüht zu haben.

Zugegeben, meine Situation ist nicht ganz so einfach: zwei Arbeitsstellen (Zürich und Zug), zwei Zuhause (werktags in Zürich, am Wochenende in Bern). Mit Homeoffice sind das nun vier Arbeitsplätze, auf die sich die Infrastruktur verteilt. In Zürich – eigentlich nur ein Schlafzimmer – dominiert ein grosser Bildschirm auf dem Tisch. Am Boden: Kabelsalat. Rundherum Chaos. Aufräumen? Keine Zeit. Denn wenn Zeit, dann eben in Bern, weil dort die Partnerin ist!

Die Frage der Kosten

Auch wenn meine Situation vielleicht etwas speziell ist, bin ich nicht der Einzige mit einem Homeoffice-Koller. Wie mir Arbeitskolleginnen und -kollegen bestätigen, herrscht je länger, je weniger Freude. Es fehlt der Austausch vor und nach den Sitzungen und ganz generell der zwischenmenschliche Kontakt. Schliesslich gibt es Dinge, die lassen sich einfach nicht von zu Hause aus erledigen.

Bereits hat auch das Immobilienamt mit einer Umfrage die Notwendigkeit eines eigenen Büroarbeitsplatzes sondiert. Arbeitgeberinnen und -geber wittern ihre Chancen, ihre Kosten für Arbeitsplätze drastisch zu senken. Aber der dadurch grössere Platzbedarf zu Hause ist die wenig diskutierte Kehrseite der Medaille. Wo in der zu kleinen Wohnung soll ich mir einen anständigen Büroarbeitsplatz einrichten? Und wenn ich zügeln muss – wer bezahlt die höhere Miete? Und schnellen künftig nicht vielleicht die Wohnungs-

mieten wegen der vermehrten Nachfrage nach grösserem Wohnraum in die Höhe?

Eine Chance für Randregionen

Auf viele Fragen gibt es vorläufig noch keine Antwort. Sicher ist: Mit dem Frühling wird die miese Stimmung vergehen. Die Feierabende sind dann nicht mehr dunkel und Spaziergänge wieder möglich. Dies wird auch einen ungezwungeneren Blick auf das Thema Homeoffice erlauben. Ja, besser organisiert und eher die Ausnahme denn die Regel. Alle arbeiten einen Tag zu Hause, und die Pendlerspitzen könnten gebrochen werden. Und warum nicht auf dem Land verstärkt auf lokale Co-Wor-

king-Spaces setzen? Für die Teamsitzung mit den Arbeitskolleginnen und Arbeitskollegen kann immer noch einmal pro Woche der Zug genommen werden, wo es sich im Übrigen vortrefflich arbeiten lässt – vorausgesetzt, es gibt genügend Platz und das Internet ist nicht überlastet. Plötzlich sind Randregionen nicht mehr von den Wirtschaftszentren abgekoppelt und können mit anderen Trümpfen punkten: Ruhe und, eben, günstige Wohnungsmieten. Alternative Arbeitsmodelle bieten tatsächlich gute Chancen, die Mobilität zu reduzieren. Die Nachteile, klar, die müssen noch zu reden geben. Wo ist schon wieder das Headset geblieben, verd ...?

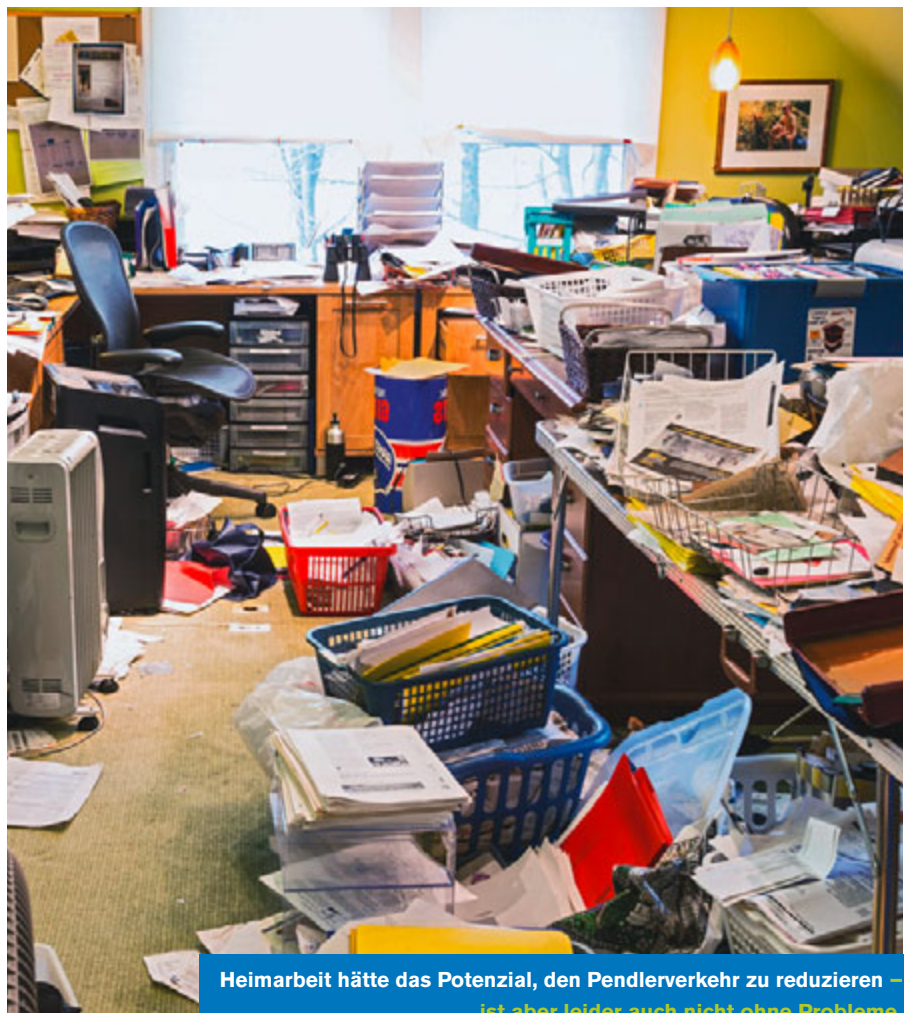


Bild: Ruben de Rijcke

Heimarbeit hätte das Potenzial, den Pendlerverkehr zu reduzieren – ist aber leider auch nicht ohne Probleme.

Verkehr vermeiden – Raum schonen

Verkehr muss vermieden und der verfügbare Verkehrsraum neu verteilt werden. Raumschonender Verkehr muss bevorzugt werden. Doch die Politik pflegt nach wie vor die Quadratur des Kreises.

Willy Germann, leicht gekürzter Artikel aus dem «Hochparterre», Juli 2020. Mit freundlicher Genehmigung der Redaktion.

Gäbe es keinen Klimawandel, keine CO₂-Emissionen, keine giftigen Luftschadstoffe und keinen Feinstaub, müsste die Schweiz trotzdem griffige Massnahmen gegen die anhaltende Autoflut ergreifen. Denn Verkehr ist nicht bloss ein Klimaproblem. Verkehr ist auch ein Raumproblem. Er verschwendet Grünraum und beeinträchtigt unsere Lebensqualität. Dies sollte selbst für die SVP ein Thema sein. Denn es geht auch um Landwirtschaft, Landschaft, Heimat und Identität.

Verkehr vermeiden

Beim Wohnraumbedarf und beim Verkehrsraum pro Kopf gehört die Schweiz zur Weltspitze. Sie sind Treiber und zugleich Folge der Zersiedelung. Je höher die Kaufkraft, je stärker die Gentrifizierung der Städte, je grösser die Distanz des Wohnortes zum Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsort, umso mehr Verkehrsflächen sind nötig. Die grösste Herausforderung an die Raumplanung wäre deshalb, Ver-

kehr und damit neue Verkehrsflächen zu vermeiden. Anachronistische Baugesetze erschweren allerdings eine kleinräumige Mischung der Nutzungen und eine raumschonende Siedlungsentwicklung der kurzen Wege. Die meisten Zonen müssten für das Wohnen offen sein: kein Schulareal, kein Campus, kein Busdepot, kein Einkaufszentrum, kein Stadion, kein ruhiges Gewerbe- und Industrieareal ohne Wohnanteil. Doch die träge Politik erschwert einen Paradigmenwechsel. Eine Politik der Verkehrsvermeidung ist allein deswegen nötig, weil ÖV und Strassenverkehr schon heute am Anschlag sind.

Jede Versiegelung frisst zudem graue Energie und verursacht Unterhaltskosten. Und jeder Verlust an Grünraum verstärkt den Klimawandel, trägt also zu den globalen Klimakosten bei.

An der Schmerzgrenze umdenken

Eine raumschonende Verkehrs- und Klimapolitik wäre am einfachsten mit marktwirtschaftlichen Mitteln realisierbar. Raumintensiver Verkehr muss spürbar teurer werden – jedes Jahr.

Verschiedene marktwirtschaftliche Mittel und Dosierungsmassnahmen könnten Autofahrende bald an eine Schmerzgrenze führen, die jedoch links als unsozial und rechts als Einschränkung der Freiheit beklagt wird. Doch sie wird – dank geschickter Sensibilisierung – bald Überlegungen auslösen: Ist meine Autofahrt überhaupt nötig? Könnten verschiedene Fahrten zu unterschiedlichen Zielen nicht zusammengelegt werden? Wäre Poolfahren nicht sinnvoller? Und nicht zuletzt: Könnte der Weg nicht zu Fuss, mit dem E-Bike oder dem ÖV zurückgelegt werden?

Strassenraum anders verteilen

Auch in Städten wird das Verkehrsaufkommen weiterhin stark wachsen. Der Strassenraum aber wächst nicht. Da er bereits heute übernutzt wird, bleibt also nichts anderes, als für den raumsparenden Verkehr mehr Kapazitäten zu schaffen.

Eine solche Angebotsorientierung fängt bei der Bevorzugung des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs bei Lichtsignalanlagen an. Und er endet bei weniger Strassen- und Parkraum für Alleinfahrende im Auto, so wie es auch die «Zukunfts-Initiative» von umverkehR verlangt.

In der Politik wird nun sofort die Floskel bemüht, man wolle den ÖV nicht gegen den Autoverkehr ausspielen. Wer den MIV in den Städten aber nicht reduziert, predigt die Quadratur des Kreises.

Auch bei einer Neuverteilung des Verkehrsraums wären marktwirtschaftliche Mittel einfacher als Verbote: In Städten und Agglomerationen wird man um ein differenziertes Roadpricing und eine teurere Parkraumbewirtschaftung nicht herumkommen.

Gewerbeverkehr privilegieren

Wenn der Gewerbe-/Nutzverkehr mit Lenkungsabgaben, Roadpricing und räumlichen Einschränkungen belastet würde, könnte das Gewerbe massive Wettbewerbsnachteile erfahren. Die grosse Herausforderung wird also sein, diesen Verkehr gegenüber dem übrigen MIV zu bevorzugen. Warum aber wirft die Politik jeglichen Autoverkehr immer noch in den gleichen Topf? Ohne elektronische Gewerbevignette und ICT-Technologie kann der Gewerbe-/Nutzverkehr kaum bevorzugt werden. Elektronik vor Beton!

Autotunnels als Scheinlösungen

Um den übernutzten Verkehrsraum zu entlasten, propagieren Politiker überholte Scheinlösungen: Für den MIV soll vermehrt der Untergrund genutzt werden. Die Zürcher Regierung wollte mit dem Rosengartentunnel den MIV «verflüssigen». Verflüssigen macht aber den MIV noch attraktiver. Er wird dadurch weiter wachsen. Auf dem oberirdischen Strassenraum wird er vor und nach einem Tunnel den ÖV sowie den Gewerbe- und den Langsamverkehr weiträumig noch mehr behindern als vorher.



Willy Germann befasste sich während mehr als 30 Jahren im Winterthurer Gemeinderat und im Zürcher Kantonsrat in der CVP-Fraktion mit Fragen des Raums und des Verkehrs. Er schreibt regelmässig zu diesem Thema – auch im «Hochparterre».

Auch wenn im Veloverkehr (nicht zuletzt dank E-Bikes) ein riesiges Umsteigepotenzial liegt, erfordert eine raum- und klimaschonende Verkehrspolitik einen weit stärkeren Ausbau des öffentlichen Verkehrs als in der Planung vorgesehen, darunter auch Tramtunnels und stadtverträgliche Seilbahnen. Beim öffentlichen Verkehr bestehen noch weitere leistungsbestimmende Engpässe. In Winterthur beispielsweise werden momentan Kapazitätsverbesserungen für die Bahn durch den laufenden Ausbau des HB buchstäblich verbaut (s. Link am Ende des Artikels).

Geballter Widerstand – Flucht nach vorne

Um in den Städten und in deren Einzugsgebieten den vorhandenen Verkehrsraum raumschonender verteilen zu können und Zweckbindungen von «Strassengeldern» zu lockern, sind Gesetzesänderungen erforderlich. Vor allem Richtplanänderungen. Es ist aber absehbar: Notwendigen Gesetzesänderungen und der damit ver-

bundenen Umverteilung von Strassengeldern wird gewaltiger Widerstand entgegenbrachten.

Diese Situation erfordert eine ungewöhnliche Massnahme: Ein Plafond für versiegelten Verkehrsraum würde ein rasches Umdenken und damit eine andere Raum- und Verkehrspolitik einleiten. Ähnlich wie beim Waldgesetz im 19. Jahrhundert könnte für den Verkehrsraum das Ausgleichsverfahren eingeführt werden: Grünfläche, die durch neuen Verkehrsraum versiegelt wird, muss andernorts als renaturierte Fläche kompensiert werden. Dann wird in der Nähe bestehender Infrastruktur garantiert raumschonender und kompakter gebaut.

Asphalt in Grünflächen umwandeln wäre nicht revolutionär: 1985 startete die CVP Winterthur eine Volksinitiative: «Vom Asphalt zurück zu Naturflächen». Die «Stadtklima-Initiativen» von umverkehr gehen in die gleiche Richtung: weniger versiegelte Flächen, weniger Platz für den MIV, dafür mehr Grünflächen mit

Bäumen und mehr Raum für den Velo- und den Fussverkehr.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass eine Plafonierung des Strassenraums nicht bloss im links-grünen Lager, sondern auch bei wertkonservativen Menschen eine Chance hätte. Sie würde Politikerinnen und Politiker, aber auch Wählerinnen und Wähler zum radikalen Umdenken zwingen. Gesetzes- und Richtplanänderungen würden beschleunigt.

In keinem Land der Welt kann das Volk auf derart einfache Art wichtige verkehrspolitische Signale setzen wie in der Schweiz. Das Nein zur Untertunnelung der Stadt Zug, das Nein zum Rosengartentunnel in Zürich, der grosse Widerstand gegen Stadtautobahnen in Luzern oder Biel sind solche Signale: Eine raum- und kostenintensive Verkehrspolitik nach dem Muster der Siebzigerjahre ist nicht mehr gefragt! Gut so!

www.hochparterre.ch/nachrichten/planung-staedtebau/blog/post/detail/grosse-kelle-fuer-winterthur/1558358734/



Die Umgestaltungen, wie von den Stadtklima-Initiativen gefordert, helfen mit, den Raum zu schonen und Verkehr zu vermeiden.

Netzwerk gegen Strassenbau

Landesweit stossen überdimensionierte Strassenbauprojekte auf erbitterten Widerstand durch die Lokalbevölkerung. Im November 2020 wurde ein Netzwerk von lokalen Organisationen gegründet, um sich im Kampf gegen den unsinnigen und klimaschädlichen Strassenausbau gegenseitig zu stärken. umverkehR schloss sich diesem Netzwerk an und unterstützt die Resolution «Jetzt Verkehr reduzieren statt neue Strassen bauen». Silas Hobi

Der Westast in Biel, der Rosengartentunnel in Zürich oder die Spange Nord in Luzern sind nur einige prominente Beispiele von rückständiger Verkehrsplanung. Die Lokalbevölkerung engagiert sich in vielen Landesteilen der Schweiz gegen die Zerstörung von Städten und Grünflächen durch aus der Zeit gefallene Strassenbauprojekte. Um den Widerstand zu stärken und Erfahrungen auszutauschen, wurde letzten Herbst ein Netzwerk gegründet und die Resolution «Jetzt Verkehr reduzieren statt neue Strassen bauen!» publiziert.

Verkehrsreduktion

umverkehR schloss sich dem Netzwerk an und unterstützt die Resolution. Der Bundesrat will bis 2030 15 Milliarden in den

Ausbau von Strassen investieren. Das ist angesichts der Klimakrise eine enorme Fehlinvestition, denn Klimawende bedeutet Verkehrswende, und dafür müssen wir sofort auf die Füsse, das Velo oder den ÖV umsteigen. Die Resolution nimmt denn auch kein Blatt vor den Mund. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll reduziert werden, damit auf den Ausbau des Strassennetzes verzichtet werden kann. Auch wenn dies nicht so weit geht wie die einstige Verkehrshalbierungs-Initiative von umverkehR, stimmen die Ziele des Netzwerkes mit denjenigen von umverkehR überein.

Ökologie und Partizipation

Die Resolution geht aber in anderen Bereichen über das Thema der Verkehrs-

reduktion hinaus und deckt Aspekte der Ökologie wie auch der Partizipation ab. Konkret dürfen Ökosysteme, Bäume, Wildtiere, Kulturland, Landschaftsbild sowie Lebens- und Wohnqualität nicht durch neue Strassenflächen zerstört werden. Ausserdem soll die vor Ort betroffene Bevölkerung über den Bau von Autostrassen und Autobahnen entscheiden können. Eine riesige Sprengkraft dürfte die letzte Forderung entfalten: Öffentliche Mittel sollen nur noch in die Verkehrswende, hin zu nachhaltigen Mobilitätsformen, und in die Reduktion von Mobilitätsbedürfnissen investiert werden.

Verkehrsspitzen brechen

Man stelle sich nur vor, die vorgesehenen 15 Milliarden Franken würden in den nächsten zehn Jahren nicht in den Ausbau des Nationalstrassennetzes, sondern in den Rückbau von Strassen sowie in die Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs investiert. Das würde endlich den nötigen Schub geben, um eine platzsparende und klimafreundliche Mobilität zu gewährleisten. Dazu gehört natürlich auch, dass Siedlungsstrukturen entstehen, die Wohnen, Arbeiten und Freizeit in Fuss- und Velodistanz ermöglichen. Wo dies nicht möglich ist, müssen Homeoffice und Carpooling gefördert werden, um Verkehrsspitzen zu brechen. Nur so kann es gelingen, dass die negativen Auswirkungen des MIV auf ein Mass reduziert werden, dass auch künftige Generationen umweltfreundlich mobil sind.

Das neue Netzwerk und die verabschiedete Resolution machen Mut und sind Motivation, um unsere Ziele mit vollem Schub weiterzuerfolgen.

Ist bei dir in der Nähe auch ein unnötiges Strassenbauprojekt geplant? Hier erfährst du, ob es bereits lokalen Widerstand dagegen gibt und wo du dich anschliessen kannst: www.umverkehr.ch/node/930.



Aktivistinnen und Aktivisten der Regionalgruppe Zürich von umverkehR organisierten anlässlich der Abstimmung gegen den Rosengartentunnel einen Silent Dance.

Zuwachs in der Westschweiz

Seit Februar verstärkt Nataniel Mendoza das Westschweizer Team, da Andrea von Maltitz Ende Juli in die wohlverdiente Pension geht. Wir freuen uns, Nataniel im Team zu begrüßen! Interview: Andrea von Maltitz

Nataniel, stell dich doch bitte vor.

Ich bin 28 Jahre alt, habe einen Master in Raumentwicklung und einen Bachelor in Geografie. Seit 2019 arbeite ich bei mobilid e, einem auf Unternehmensmobilitat spezialisierten Büro. Zudem bin ich im Vorstand von Bicyclette Bleue tätig. Dieser Verein sammelt Velos ein, um sie langfristig zu vermieten. Wir haben gerade ein neues Projekt lanciert: eine Werkstatt, in der man und frau lernt, ein Fahrrad selbst zu reparieren, mitten im Zentrum von Genf. Wir suchen noch Velomechanikerinnen und -mechaniker.

Wie hast du umverkehR kennengelernt?

Ich nahm am Kollektiv 144 teil. Dieses Kollektiv wurde gegrundet, um die Umsetzung der durch umverkehR lancierten Städte-Initiative in Genf durchzusetzen. Aber richtig kennengelernt habe ich umverkehR eigentlich, als Thibault Schneeberger mich kontaktierte, um eine Aktion anlässlich des achten Jahrestages der Nicht-Umsetzung der Städte-Initiative durchzufuhren.

Welches sind deine Ziele, jetzt, wo du zum Team von umverkehR gehörst?

Für mich persönlich ist der Einsatz für eine nachhaltige Mobilität ganz zentral. Als ich die Ausschreibung für die Stelle als Co-Verantwortlicher bei umverkehR in der Romandie gesehen habe, habe ich mich darin sofort wiedererkannt. Ich möchte mein gesellschaftliches Engagement mit meinen Fachkenntnissen im Verkehrsbereich verbinden.

Welches ist deine Zukunftsvision für eine ideale Mobilität?

Die Verwendung von Autos – mit oder ohne Verbrennungsmotor – muss drastisch reduziert werden. Kann man weitermachen wie bisher – trotz Problemen wie Bewegungsmangel, Staus, Lärmbelastung und Besetzung des öffentlichen Raums? Selbstverständlich nicht! Wir müssen unseren jetzigen Lebensstil ändern – hin zu mehr Nachhaltigkeit und Wohlbefinden.

Um dies zu erreichen, sehe ich verschiedene Ansätze: Wohn- und Arbeitsorte näher zusammenbringen, die öffentliche Hand den Wert des Bodens bestimmen lassen, den öffentlichen Verkehr fördern, sichere und angenehme Radwege bauen, die Situation der Zufussgehenden verbessern und die Multimodalität dank leistungsstarker Schnittstellen fördern.

Ich träume von Städten, in denen die Menschen in der Näher ihrer Arbeit leben, ohne eigenes Auto dank leistungsfähigem öffentlichem Verkehr und guter Infrastrukturen, die die Strassenbenutzung ohne Motor zum Vergnügen machen, von Stadtvierteln, in denen die Kinder sich die Strassen wieder zum Spielen aneignen können. Wenn ich mir meine Stadt

ohne Autos vorstelle, sehe ich lebendige Strassen, in denen es sich angenehm leben lässt. Da vieles falsch gelaufen ist in den letzten 50 Jahren, ist es einfach, sich etwas Besseres vorzustellen!

Wofür interessierst du dich, wenn du dich nicht mit Verkehrsfragen beschäftigst?

Ich spiele Gitarre und Bass, ich komponiere auch gerne und spiele vor Publikum. Musik ist seit Langem meine grosse Leidenschaft. Ansonsten begeistere ich mich für die Philosophie der «Free and Open Source», die auf gegenseitige Hilfe und Teilen setzt, im Gegensatz zur Kommerzialisierung des Wissens.



Tiefschnee

sh. Das einzige Trottoir an einer stark befahrenen Einfallsachse eine Woche lang unter Tiefschnee begraben und einfach sein lassen, während nebenan die Strasse geräumt ist? Kann man offenbar machen. Dafür darf ganz offiziell auf der Strasse spaziert werden. Der Schulweg auf der Strasse mit Tempo 50 macht so auch richtig Spass. Das regt uns zu Gedanken an. Denn das Trottoir kann durchaus infrage gestellt werden. Die Idee einer Restfläche am Strassenrand für alle ohne Auto stammt nämlich (erst) aus dem letzten Jahrhundert. Wir regen darum an, dass in Zukunft der Grossteil der Strassenfläche (wieder) dem Fussverkehr zur Verfügung steht und Fahrzeuge auf die Restfläche verbannt werden – Tiefschnee inklusive.

Bild: Veronika Killer



Tiefschlaf

sh. Viele Tiere kennen ja einen Winterschlaf oder eine Winterstarre. Neu ist, dass auch Autos in diesen Zustand verfallen können. Das bietet verkehrspolitisch völlig neue Perspektiven. Jeden Winter können von jetzt an alle Fahrzeuge für ein paar Monate in den Tiefschlaf versetzt werden. Im Frühling folgt dann zwar das böse Erwachen, aber immerhin können wir so – jedenfalls wenn es geschneit hat – verkehrsberuhigt leben. Ein Grund mehr, unser Klima und damit unsere weissen Winter zu retten.

Bild: umverkehR



Tiefpunkt

sh. Dass die Veloinfrastruktur eine Katastrophe ist, ist ja landauf, landab bekannt. Jetzt wurde aber ein neuer Tiefpunkt erreicht. Velofahrerinnen und Velofahrer werden direkt auf meterhohe Schneewälle geführt. Was ist das, ein Lawinenkegel mitten in Zürich?! Nein, und das ist das Pikante an der Geschichte: Die Hindernisse wurden von Menschenhand angelegt. Was folgt als Nächstes? Wassergräben mit Krokodilen? Haifischbecken? Nagelbretter? Minenfelder? Egal, was da kommt – ein guter Tipp: Zieht euch warm an.

Bild: umverkehrR



Tieflage

sh. Und ewig ruft der Berg. Kaum liegt der erste Schnee, packen die Ungeduldigen ihre Skier und Snowboards und streben nach Höherem. Dabei lässt sich doch auch in den Tieflagen Wintersport genießen. Ganz ohne die mühsamen Staus und Warteschlangen. Wir sehen nur Vorteile: weniger Verkehr in der Stadt und weniger Verkehr in den Bergen. So stellen wir uns die Verkehrswende vor. Und plötzlich würden damit auch verschneite Trottoirs im Tiefschnee wieder einen Sinn ergeben.

Bild: oliphono

Zug statt Flug ist möglich

Am 26. November 2020 fand die zweite Fachtagung der umverkehR-Kampagne «Zug statt Flug» statt. Offensichtlich besteht bezüglich Klimaschutz im Luftverkehr ein grosser Handlungsbedarf. Mit dem neuen CO₂-Gesetz kann ein erster wichtiger Schritt in die richtige Richtung gemacht werden. Greta Stieger

Pünktlich um 13.15 Uhr hiess es: «Wir gehen live in 3, 2, 1...» Denn aufgrund der Corona-Schutzmassnahmen durften wir das Publikum der diesjährigen umverkehR-Fachtagung «Zug statt Flug: Mehr als eine klimafreundliche Alternative?» nur virtuell begrüssen. Im Saal des Kulturparks Zürich befanden sich nur die Referierenden, die Moderatorin, das Technik- und das umverkehR-Team. Die Teilnehmenden sassens zu Hause oder im Büro und verfolgten das spannende Programm per Live-Stream mit.

Sorgenkind Flugverkehr

Eröffnet wurde der Nachmittag von Prof. Sonia I. Seneviratne von der ETH Zürich, die klarstellte: «Die Luftfahrt hat gegenüber der klimafreundlichen Bahn unfaire Wettbewerbsvorteile.» Angesichts des Klimawandels und von dessen verheerenden Konsequenzen auf Mensch und Umwelt müsse der Flugverkehr auf ein absolutes Minimum reduziert und Alternativen wie der Bahnverkehr ausgebaut werden. Auch Andrea Burkhardt vom Bundesamt für Umwelt bestätigte, dass der Verkehr, insbesondere der Flugverkehr, das grosse Sorgenkind der Klimapolitik sei: «Wir sind

nicht auf Kurs, was den Verkehr angeht», mahnte sie.

Verursacherprinzip und Klimagerechtigkeit

Wie kann denn Klimaneutralität in der Luftfahrt erreicht werden? Ansätze dazu präsentierte unter anderem Annik Färber von «Klimastreik» und «Flugstreik». Sie fliegt aus ökologischen Gründen nicht mehr und sieht eine drastische Reduktion des Flugverkehrs als einzige Möglichkeit, um dessen CO₂-Emissionen zu senken, da technologische Innovationen wie synthetisches Kerosin nicht schnell und grossflächig genug verfügbar sein werden. «Wir brauchen netto null bis 2030», rief sie in Erinnerung und betonte, dass wir auf dem Weg dorthin aber auch an die Klimagerechtigkeit denken müssten. Kai Landwehr von der Stiftung «myclimate» forderte pragmatisch: «Wir brauchen bei Treibhausgasen ein Verursacherprinzip, so wie beim Züri-Sack.» Denn wenn die Verursachenden zur Kasse gebeten würden, könnte unerwünschtes Verhalten reduziert und mit den generierten Einnahmen Lösungen für das Problem finanziert werden.

Umsteigen bitte!

In der Debatte um das Verlagerungspotenzial vom Flugverkehr auf die Schiene tauchte die Frage auf, ob denn Nachtzüge, die als klimafreundliche Alternative zu (Kurzstrecken-)Flügen gelten, auch tatsächlich weniger CO₂-Emissionen verursachen würden als entsprechende Flugreisen. «Eine neue Nachtzuglinie spart pro Jahr 10 000 Tonnen CO₂», klärte Armin Weber von den SBB auf.

Abgerundet wurde die Fachtagung vom Politpodium mit Vertreterinnen der SVP, der SP, der Grünen und der GLP. Im Schlusswort sprach sich SP-Nationalrätin Priska Seiler Graf, die auch Co-Präsidentin der Koalition KLUG ist, klar für das neue CO₂-Gesetz aus, das eine Flugticketabgabe sowie auch Fördergelder für neue Nachtzüge enthält.

Die Fachtagung vom 26. November 2020 war die dritte Veranstaltung in der Reihe «umverkehRt & abgehoben», die Teil der Kampagne «Zug statt Flug» ist. Die Kampagne wird durch Beiträge der Stiftungen Hamasil und Temperatio sowie von 25 grosszügigen Spendenden von umverkehR ermöglicht – herzlichen Dank! Tagung verpasst? Die Videoaufzeichnungen der Referate und Debatten finden Sie hier: www.umverkehr.ch/node/260.



Debatte mit Damaris Bertschmann (INFRAS), Christian Sigg (Swiss), Armin Weber (SBB), Viktoria Cologna (ETH Zürich) und Moderatorin Sonja Hasler (v. l. n. r.).



Wenn Bäume Velo fahren

In St. Gallen wurden die «Stadtklima-Initiativen» von umverkehR eingereicht. Damit haben wir ein erstes Etappenziel erreicht. Die Initiativen sollen in fünf weiteren Schweizer Städten für mehr Lebensqualität sorgen und einen Beitrag für den Klimaschutz leisten. Daniel Costantino

Es ist kalt an diesem klaren Novembermorgen. Am Bahnhof St. Gallen treffen sich drei Menschen mit einem gemeinsamen Plan: Heute werden die Unterschriften der beiden «Stadtklima-Initiativen» bei der Stadtkanzlei eingereicht. Die geforderten tausend Unterschriften pro Initiative plus ausreichend Reserve wurden in nur drei Wochen durch Mitglieder unserer Partnerorganisationen und umverkehR gesammelt.

Ein symbolträchtiges Bild

Die Einreichung soll mit einer Strassenaktion begleitet werden. Dazu wurde ein Cargo-Velo gebucht. In den Transportbehälter soll ein Baum kommen. Dieser muss erst noch abgeholt werden. Der Baum passt perfekt. Auch wenn er, wie im November üblich, etwas wenig Laub hat, so macht er doch eine gute Falle. Nun wird noch das Velo beschildert. Kaum sind wir damit fertig, sind bereits die ersten Menschen da, die sich auf unseren Aufruf hin ein Stelldichein zur Einreichung der Unterschriften geben. Die Gruppe versammelt sich auf Anweisung des Fotografen hinter dem Velo. Während die ersten Fotos gemacht werden, kommen Medienschaffende vorbei, machen selber Bilder und fragen nach Interviewpartnern. umverkehR-Co-Präsidentin und Nationalrätin der Grünen Franziska Ryser und Geschäftsleiter Silas Hobi geben kompetent Auskunft. Danach übergibt Franziska im Namen des Initiativkomitees die gesammelten Unterschriften der Stadtkanzlei. Die Freude ist gross. In St. Gallen ist damit ein Meilenstein in der Kampagne erreicht. Wir verzichten darauf, gemeinsam mit den Beteiligten anzustossen. Ein Ellbogenanstoss, ein Lächeln hinter der Maske, ein Winken müssen reichen – Corona halt. Und schon sind alle wieder weg. Jetzt wird noch das Cargo-Velo in den Ursprungszustand versetzt und der Baum zurücktransportiert. Der Aufwand hat sich mehr als gelohnt.

Fünf weitere Städte auf der Liste

Neben St. Gallen wurden die «Stadtklima-Initiativen» von umverkehR bereits auch in Basel lanciert. Die Unterschriftensammlung ist in vollem Gange. Coronabedingt ist das kein einfaches Unterfangen, und doch trudeln immer mehr ausgefüllte Unterschriftenbogen in unser Postfach. Gut die Hälfte der Unterschriften sind inzwischen beisammen. In Zürich, Winterthur, Bern und Genf laufen die Vorbereitungen für die Lancierungen im Frühling auf Hochtouren. Während die Städte Zürich und Winterthur komplett unter der Federführung der umverkehR-Geschäftsstelle lau-

fen, arbeiten wir in Bern mit «Läbige Stadt» zusammen. In Genf leitet unsere Genfer Geschäftsstelle das Projekt.

Es gibt noch viel zu tun. umverkehR könnte diese Arbeiten allein kaum stemmen. Unser Dank gilt deshalb den engagierten Menschen der lokalen Partnerorganisationen und all den weiteren Personen, die unsere Arbeit mit aktiver Mitarbeit, moralischem Engagement oder mit Spenden unterstützen. Da gehören auch Sie mit dazu. Wenn Sie sich aktiv engagieren wollen, können Sie uns auf www.stadtklima.ch unter der jeweiligen Stadt anmelden. Herzlichen Dank!



Franziska Ryser, Co-Präsidentin von umverkehR, bringt die Unterschriften zur Stadtkanzlei.

Bild: umverkehR, Daniel Costantino



**Gäbe es keinen Klima-
wandel, keine CO₂-
Emissionen, keine giftigen
Luftschadstoffe und keinen
Feinstaub, so müsste die
Schweiz trotzdem griffige
Massnahmen gegen die
anhaltende Autoflut
ergreifen.**

Fokus

Zug- statt Flugblatt

Am 13. Juni kommt mit der Abstimmung über das neue CO₂-Gesetz die wohl wichtigste klimapolitische Vorlage des Jahrzehnts an die Urne. umverkehR will eine Million Menschen von einem Ja überzeugen. Dafür planen wir den Versand einer Abstimmungszeitung mit Argumenten für die Flugticketabgabe und den Ausbau der Nachtzüge an alle Haushalte in Basel, Bern, Genf, Lausanne, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich. Können wir dabei auf deine Unterstützung zählen?

Detaillierte Informationen findest du unter www.umverkehr.ch/flugblatt.

Agenda

Mi 14. April 2021

**Online-Generalversammlung
umverkehR**

Mi 19. Mai 2021

Abendveranstaltung

«umverkehRt & abgehoben»

**Was bedeutet das CO₂-Gesetz
für unser Projekt «Zug statt
Flug»?**

Kulturpark, Pfingstweidstrasse 16,
8005 Zürich

Weitere Infos und Anmeldung:

www.umverkehr.ch/node/231

Fr 17. September 2021

PARK(ing) Day 2021

Markier dir das Datum gleich dick in der Agenda und überlege schon heute, was du an diesem Tag auf den Parkplätzen anstellen willst.

Inspirieren lassen kannst du dich hier: www.parkingday.ch.

umverkehR
Zukunft inkl.