



Umwelt Verkehr

Nummer 130
Mai 2021

Übergewichtiger Verkehr

Die Klimaziele der Schweiz werden im Verkehrsbereich in keinsten Weise erreicht. Der motorisierte Strassenverkehr und die Luftfahrt brauchen dringend eine Abmagerungskur zugunsten des ÖV, Velo- und Fussverkehrs. *Seiten 2-6, 10-11*

Verkehrsdiet

Wenn ich hier mal zur Abwechslung optimistisch sein darf, möchte ich behaupten, dass sich die Zeichen mehren und sich die Erkenntnis durchsetzt: So darf es nicht weitergehen! Mit «so» ist der CO₂-Ausstoss, somit der daraus resultierende Klimawandel, gemeint. Es ist wie mit einem dicken Bauch. Die Feststellung, dass nicht länger weitergefressen werden darf wie bis anhin, ist schnell gemacht. Danach wird es etwas schwieriger. In einem Anfall von Euphorie wird dann ein ehrgeiziges (aber durchaus sinnvolles) Ziel gesetzt: Bis in einem Jahr runter auf ein gesundes Gewicht, das macht 0,5 Kilogramm pro Woche. Genau gleich funktioniert beim CO₂: netto null bis 2050. Problem gelöst!

Theoretisch ja, wenn es denn auf dem Weg dahin so einfach wäre. Das Ziel schreibt im Prinzip die Massnahmen vor. Aber wenn ich dann vor dem Erdbeertörtli sitze, wird es schon schwieriger. Man darf sich doch wohl noch etwas gönnen ...? Und auf die Ferien irgendwo an einer entfernten Ecke des Globus möchte ich auch nicht verzichten, dafür gehe ich ja arbeiten ...

Ich stimme dem durchaus zu, geht es mir doch manchmal auch nicht anders, wenn ich ehrlich bin. Vielleicht ist der Verzicht der falsche Blickwinkel. Wie wäre es, wenn man nicht weniger isst, dafür aber gesünder? Beispielsweise Erdbeeren einfach so, pur, dafür bio? Da hat man gleich ein paar Kalorien weniger zu sich genommen. Beim Reisen geht das genau gleich. Spannende Dinge gibt es vielerorts zu sehen, und wer ein biologisches Verkehrsmittel verwendet – seine Füsse oder das Velo –, um dorthin zu kommen, sieht auf dem Weg viel Schönes, hat CO₂ eingespart und darf als Belohnung ein Erdbeertörtli essen, dank der verbrannten Kalorien. Viel Spass!

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, Thibault Schneeberger, Silas Hobi (sh), Hanspeter Kunz (hpk), Daniel Costantino (dc), Andrea von Maltitz **Titelbild** Andrea Gruss-Wolters **Grafisches Konzept** typisch.ch **Layout** typisch.ch **Korrektur** Birgit Roth **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** Oktober 2021

Ja zum neuen CO₂-Gesetz

Mit dem CO₂-Gesetz werden zwei der zentralen Forderungen aus der «Zug statt Flug»-Kampagne von umverkehR umgesetzt. Mit einer Lenkungsabgabe für Flugreisen kann ein Teil der Klimakosten verursachergerecht gedeckt werden. Und durch den Klimafonds werden alternative Mobilitätsformen auf der Schiene finanziert. Mit Ihrer Jastimme am 13. Juni machen wir einen wichtigen Schritt hin zu einer klimafreundlicheren Mobilität. Franziska Ryser

Wenn wir die katastrophalen Auswirkungen des Klimawandels mildern wollen, müssen wir klimaschädliche Emissionen reduzieren. Der grösste Treiber des menschengemachten Klimateffektes ist in der Schweiz der Flugverkehr – 27 Prozent der Klimawirkung verursacht allein der Transport von Passagieren und Gütern in der Luft. Und Fachleute erwarten nach der Pandemie ein weiteres Wachstum. Wenn wir so weitermachen, ist der Flugverkehr in zehn Jahren der grösste Treiber des Klimawandels. So kann es nicht weitergehen. Damit die Schweiz ihre Klimaziele einhalten kann, braucht es dringend Massnahmen beim Flugverkehr.

Flugticketabgabe

Seit 2018 befasst sich umverkehR mit der Frage, welche Massnahmen notwendig sind: Im Rahmen der «Zug statt Flug»-Kampagne wurde die Rolle des Flugverkehrs aufgearbeitet (siehe flugfacts.ch), und drei Forderungen wurden abgeleitet: die Einführung einer Flugticketabgabe, ein internationales Engagement der Schweiz für eine Kerosinsteuer und die Förderung von nachhaltigen Alternativen wie zum Beispiel Bahn- und Nachtzugverkehr. Diese Forderungen wurden immer wieder in den politischen Prozess gespielt. Mit Erfolg. Im neuen CO₂-Gesetz ist eine Flugticketabgabe enthalten.

Die Flugticketabgabe ist eine faire Lösung: Die Kosten der Klimafolgeschäden werden nicht einfach auf die Allgemeinheit abgewälzt, sondern (zumindest teilweise) von den Verursacherinnen und Verursachern bezahlt. Und sie ist sozial, denn die Hälfte der Lenkungsabgabe wird direkt wieder an die Haushalte zurückgespielt – unabhängig davon, wie oft man geflogen ist. Alle, die nicht mehr als einmal pro Jahr fliegen, haben dank der Flugticketabgabe am Ende des Jahres sogar mehr Geld auf dem Konto als davor. Das

sind 90 Prozent der Bevölkerung! Eine Flugticketabgabe ist in der Schweiz überragend: Alle unsere Nachbarländer kennen eine solche Lenkungsabgabe. Die Abgabe ist mit einem Preis von 30 bis 120 Franken zwar höher angesetzt als im Ausland. Aber sie ist immer noch sehr moderat ausgestaltet, wenn man die Folgeschäden des Flugverkehrs bedenkt. Denn eine Tonne CO₂ wäre eigentlich mit 310 Franken zu bepreisen – und eine Flugticketabgabe von Zürich nach Bangkok wäre damit viermal so teuer wie heute vorgesehen.

Klimafonds

Die andere Hälfte der CO₂-Abgabe fliesst in den Klimafonds. Davon sollen unter anderem neue Nachtzüge finanziert werden. Nachdem umverkehR sich jahrelang gegen den Abbau der Nachtzuglinien gewehrt hat, kommen auch die SBB zum Schluss: Mit dem Zug lassen sich viele Destinationen innerhalb von Europa bequem und nachhaltig bereisen. Zusammen

mit den ÖBB planen sie, die Linien nach Amsterdam, Barcelona und Rom wieder aufzunehmen – sofern das CO₂-Gesetz angenommen wird und sie eine finanzielle Unterstützung aus dem Klimafonds erhalten.

Ein Ja zum CO₂-Gesetz lohnt sich also doppelt: Mit der Flugticketabgabe wird ein Schritt zu mehr Kostenwahrheit im Flugverkehr gemacht, und gleichzeitig werden klimafreundliche Alternativen auf der Schiene gefördert. Mehr Zug statt Flug – was umverkehR seit Jahren fordert, steht kurz vor dem Durchbruch. Helfen Sie mit und legen Sie am 13. Juni ein Ja zum CO₂-Gesetz und damit ein Ja zu einem klimapolitischen Fortschritt in die Urne. Mit einem guten Resultat am Abstimmungs-sonntag werden auch die nächsten Schritte auf dem Weg zu einer klimafreundlichen und zukunftstauglichen Mobilität einfacher möglich.



Ein Ja zum CO₂-Gesetz ist sozialverträglich und ein wichtiger Schritt hin zu mehr Klimaschutz.

Klimakiller Verkehr

Während die Treibhausgasemissionen des Verkehrs steigen und internationale Klimaabkommen verletzt werden, plant der Bund Milliardeninvestitionen in den Ausbau des Strassennetzes. umverkehR fordert eine Abkehr von diesem Ausbauwahn und endlich wirkungsvolle Massnahmen im Verkehrsbereich. Silas Hobi

Jetzt ist es offiziell: Die Schweiz wird die Klimaziele gemäss Kyoto-Protokoll nicht erreichen – so informierte das Bundesamt für Umwelt. Grosse Schuld am Verfehlen trägt der Verkehr. Gemäss internationaler Klimavereinbarung hätten die Emissionen des Verkehrs gegenüber 1990 bis 2020 um zehn Prozent sinken sollen. Per 2019 liegen sie ein Prozent über dem Wert des Basisjahrs. Damit ist der Verkehr der einzige Sektor, in dem die Emissionen seit 1990 gestiegen anstatt gesunken sind. Einsparungen durch höhere Anteile an erneuerbaren Treibstoffen oder effizientere Fahrzeuge wurden durch die Zunahme an zurückgelegten Kilometern, höher motorisierte und schwerere Autos zunichtegemacht. Damit ist der Verkehr seit einigen Jahren für rund einen Drittel der Schweizer Treibhausgasemissionen verantwortlich.

Das ist aber erst die halbe Wahrheit. Die Emissionen des internationalen Flugverkehrs sind darin nämlich noch gar nicht enthalten. Und die bergen es in sich. Auf-

grund komplexer atmosphärischer Prozesse verstärkt sich der Klimaeffekt der Flugverkehrsemissionen nämlich gemäss aktuellem Stand der Forschung um den Faktor drei. Das führt dazu, dass der Flugverkehr mit 27 Prozent der grösste Klimatreiber in der Schweiz ist. Insgesamt ist der Verkehr für gut die Hälfte des Klimaeffekts verantwortlich.

Damit dürfte allen klar sein, wo der Hebel für eine wirkungsvolle Klimapolitik angesetzt werden muss. Auto- und Flugverkehr sind drastisch zu reduzieren – und zwar sofort. Während der Bundesrat die aktuellen internationalen Klimavereinbarungen verfehlt, weibelt er bereits für die nächsten schönen Ziele bis 2050. Getreu dem Motto: Der Nächste soll es richten! Gleichzeitig will er in den nächsten Jahren 15 Milliarden in den Ausbau des Nationalstrassennetzes investieren. Das ist auf jeden Fall der falsche Weg. Wir müssen heute in den Umbau unserer Gesellschaft investieren, damit diese so schnell wie irgend möglich keine klima-

schädlichen Treibhausgase mehr ausstösst. Die Gelder für den Strassenbau werden andernorts dringend benötigt. Für einen klimafreundlichen Verkehr braucht es nicht mehr Autobahnen, sondern die konsequente Förderung der Infrastruktur für Fussgängerinnen, Velofahrende sowie von Tram, Zug und Trolleybus.

Das Problem des Flugverkehrs muss aber auch noch gelöst werden. Die im neuen CO₂-Gesetz vorgesehene Flugticketabgabe ist diesbezüglich der richtige Ansatz, weil sie hoffentlich dazu führt, dass der Luftverkehr über Corona hinaus zurückgeht. Denn daran führt kein Weg vorbei. Wir müssen endlich aufhören, uns weit entfernte ambitionierte Klimaziele zu setzen und stattdessen sofort mit der Umsetzung beginnen. Konkret heisst das: weniger fliegen und weniger Auto fahren! Wie dies übrigens die Verkehrshalbierungs-Initiative von umverkehR bereits vor 25 Jahren forderte.



Schizophrenie: Obwohl der Verkehr dringend CO₂ einsparen müsste, werden trotzdem weiter Strassen gebaut.

Bild: pixabay



Alarm: überhitzte Städte!

Der Klimawandel wird sich besonders stark auf den städtischen Raum auswirken. Eine Studie zeigt, wie urbane Wärmeinseln zu spektakulären Temperaturanstiegen führen können. Die am stärksten betroffenen Städte der Welt sind Neu-Löwen (Belgien) und Genf! Umso mehr gewinnen unsere städtischen Klima-Initiativen an Gewicht. Thibault Schneeberger

Laut dem zweiten Bericht des Urban Climate Change Research Network, der 2018 veröffentlicht wurde, wird eines der Hauptprobleme der Städte in den kommenden Jahrzehnten die Verschärfung des Wärmeinsel-Effekts sein. Dieses Phänomen führt dazu, dass in städtischen Gebieten höhere Temperaturen als anderswo gemessen werden.

Städtische Wärmeinseln: die Ursachen ...

Die Inseln sind hauptsächlich auf drei Faktoren zurückzuführen. Erstens ist die Albedo in den Städten geringer: Asphaltierte Strassen und dunkle Dächer reflektieren die Sonneneinstrahlung schlecht und speichern die Wärme stärker als helle Flächen.

Die schwache Evapotranspiration bildet den zweiten Grund. Versiegelte Böden lassen das Wasser nicht wie natürliche Böden verdunsten. Bäume und Pflanzen halten einen Teil des Niederschlagswassers in ihren Blättern und Zweigen zurück. Dieses Wasser wird dann von ihnen auf natürliche Weise «transpiert». Ohne Vegetation ist diese natürliche Verdunstung stark vermindert, und damit fällt ein wesentlicher Temperaturregulierungsvorgang aus.

Und zum Dritten: Die menschlichen Aktivitäten und damit die vom Menschen verursachten Wärmeemissionen konzentrieren sich in den Städten. Hauptverursacher sind der motorisierte Verkehr und die Heizung. Zwar sind die Wärmeinseln in den weniger dicht besiedelten Gebieten nicht so häufig. Doch mit der Zersiedelung der Landschaft nimmt der Verkehr meistens zu, und das wiederum führt zu einem höheren CO₂-Ausstoss als in der Stadt. Es gibt also nur eine Lösung: eine kompakte Stadt, die ehrgeizige Anpassungsmassnahmen plant und umsetzt.

... und die Folgen

Ohne Massnahmen zur Abschwächung der Wärmeinseln werden diese als wesentlicher Verstärker der globalen Erwärmung wirken. In den mehr als 150 untersuchten Städten wird ein signifikanter Temperaturanstieg erwartet. An zweiter Stelle, nach Neu-Löwen, weist Genf den höchsten Anstieg auf. Hier sieht die Studie einen Temperaturanstieg von bis zu 2,5°C für das Jahr 2030, 4,5°C für 2050 und 6,9°C für 2080 vor! Falls keine griffigen Anpassungsmassnahmen ergriffen werden, könnte die Hitze in der Rhonestadt unerträglich werden.

... und die Lösung!

Genau deshalb sind die städtischen Klima-Initiativen von umverkehR so notwendig. Sie ermöglichen es nicht nur, an der Quelle eine der Hauptursachen für die globale Erwärmung zu bremsen, indem der motorisierte Verkehr reduziert wird, sondern auch, dank dem Entsiegeln der Böden und einem vergrösserten Grünflächenanteil den Effekt von Wärmeinseln zu verringern. Bäume sind hinsichtlich der Temperaturregulierung 3,5-mal effektiver als Strategien, die auf Materialveränderung abzielen (z. B. Oberflächen weiss anstreichen). Zudem reduzieren Grünflächen die lokale Luftverschmutzung und verringern den Lärmpegel und das Stressniveau in den Städten. Je eher wir neue Bäume pflanzen, desto besser werden sie uns in den kommenden Jahrzehnten vor steigenden Temperaturen schützen können!

Helpen Sie uns beim Sammeln von Unterschriften in Genf, Zürich und Winterthur und bestellen Sie Unterschriftenbögen unter www.climat-urbain.ch beziehungsweise unter www.stadtklima-initiativen.ch.



Klimaerwärmung in den Städten – wird Genf bald so aussehen?

Das Gute liegt so nah

Das CO₂-Gesetz ermöglicht die Einführung einer Flugticketabgabe und den Ausbau des Nachtzugangebots. Angesichts der Tatsache, dass der Flugverkehr in der Schweiz mit 27 Prozent für den grössten Anteil des Klimaeffekts verantwortlich ist, sind Klimaschutzmassnahmen dringend nötig. Silas Hobi

Der Flugverkehr ist mittlerweile mit 27 Prozent der grösste Treiber des Klimaeffekts in der Schweiz. Auch wenn die offiziell durch das Bundesamt für Umwelt publizierten Treibhausgasemissionen nur rund 12 Prozent ausmachen, ist der Klimaeffekt deutlich höher. Grund dafür sind komplexe atmosphärische Prozesse, die den Treibhausgaseneffekt verstärken. Letztes Jahr hat die Akademie der Naturwissenschaften den Stand der Forschung zusammengefasst und einen sogenannten Emissionsgewichtungsfaktor (EGF) von 2.5 empfohlen. Wenige Monate nach der Publikation

haben aber führende Forscher auf diesem Gebiet eine viel beachtete Studie veröffentlicht, in der sie zum Schluss gekommen sind, dass die Flugverkehrsemissionen mit einem Faktor drei multipliziert werden müssen. Entsprechend ist der Flugverkehr mit den eingangs erwähnten 27 Prozent für den grössten Anteil am Klimaeffekt in der Schweiz verantwortlich. Deshalb sind Klimaschutzmassnahmen in diesem Bereich absolut zentral. Dazu gehört auch die Verlagerung auf den deutlich klimafreundlicheren Zug.

Bitte umsteigen

Spricht man mit Bekannten über die Verlagerung des Flugverkehrs auf die Schiene, wird meistens eingewendet, man könne ja nicht mit dem Zug nach Australien reisen. Das ist zwar richtig, widerspiegelt die Realität aber sehr verzerrt. Schon länger ist bekannt, dass die meisten der Top-Destinationen ab Schweizer Flughäfen in Bahndistanz liegen. Mit Wien, Berlin und Paris sind bereits heute einige komfortabel mit Nacht- oder Hochgeschwindigkeitszügen erreichbar. Ein Blick auf eine Karte vom Januar 2020 – also kurz vor dem co-



Aktion vom 12. Juni 2016 im HB in Zürich für mehr Nachtzüge.

Bild: umverkehrR

ronabedingten Einstellen der Reiseaktivitäten – zeigt, dass New York die einzige ausserkontinentale Verbindung mit mindestens 200 Flügen pro Monat ab Zürich war. Auch wenn sich unter den Top-Destinationen mit Moskau, Antalya und Stockholm einige weiter entfernte Städte befinden, zeigen Mailand, Genf (sic!), München oder Stuttgart eben doch das riesige Verlagerungspotenzial eindrücklich auf. Und wer ältere Filme kennt, weiss, dass auch Lissabon oder Istanbul mit der Bahn erreichbar sind. Tatsache ist, dass 80 Prozent der Flugreisen ab der Schweiz eine Zieldestination in Europa haben.

Alternativen fördern

Darum ist es auch erfreulich, dass die SBB angekündigt haben, die Nachtzüge in den nächsten Jahren schrittweise auszubauen. Mit dem Angebot nach Amsterdam (ab 2021), Barcelona (ab 2023) und Rom (ab 2023) können weitere Top-Destinationen ab der Schweiz künftig klimafreundlicher mit der Bahn erreicht werden. Was viele nicht wissen: Dieser Ausbau des Nachtzugangebots ist nur möglich, wenn am 13. Juni das CO₂-Gesetz von der Stimmbevölkerung angenommen wird. Denn für den rentablen Betrieb sind die SBB auf finanzielle Unterstützung durch den Klimafonds angewiesen. Dieser wird bei Annahme des CO₂-Gesetzes geschaffen und mit Mitteln aus der ebenfalls neuen Flugticketabgabe gespiesen.

Die Mehrheit profitiert

Zugegebenermassen kann der Ausbau der Nachtzüge bei Weitem nicht die Passagierzahlen des Luftverkehrs aufnehmen. Zu stark war der Anstieg des Flugverkehrs in den letzten Jahrzehnten. Nach fast einer Verdoppelung in den letzten zwanzig Jahren verzeichneten die Schweizer Flughäfen im Jahr 2019 einen Rekord von 59 Millionen Passagieren. Das entspräche sieben Flügen pro Jahr für jede Schweizerin, jeden Schweizer. Auch wenn die Schweiz eine ausgesprochene Vielfliegernation ist,

trifft dies glücklicherweise so nicht zu. Wir fliegen zwar doppelt so viel wie unsere Nachbarn, aber Durchschnittswerte sind in dieser Branche wenig aussagekräftig. Letztes Jahr hat nämlich die Forschungsstelle Sotomo festgestellt, dass 5 Prozent Vielfliegende für rund einen Drittel der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs verantwortlich sind. Es handelt sich dabei überwiegend um Personen mit hohem Einkommen. Das Flugzeug ist aber auch bei jungen, urbanen Erwachsenen beliebt, die in Flughafennähe leben. Entsprechend profitiert eine überwiegende Mehrheit der Bevölkerung von der Einführung einer Flugticketabgabe. Gemäss der Studie der Forschungsstelle Sotomo erhalten 90 Prozent der Bevölkerung Geld zurückerstattet. Darunter sind primär Haushalte mit tiefen Einkommen, weil diese naturgemäss weniger fliegen. Dasselbe gilt für Familien mit kleineren Kindern in ländlichen Regionen. Die Flugticketabgabe ist also keineswegs unsozial, wie Gegner des CO₂-Gesetzes gerne behaupten.

Ferien ohne Flugzeug

Das CO₂-Gesetz setzt mit der Einführung der Flugticketabgabe und dem Ausbau des Nachtzugangebots ein wichtiges Zeichen. Das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass zur Bewältigung der Klimakrise tiefgreifende Änderungen auf allen Ebenen erforderlich sind. Unser Reiseverhalten hat sich deshalb ganz grundsätzlich zu ändern. Für Erholung oder Abenteuer müssen wir nicht weit wegfliegen. Vor unserer Haustür gibt es nämlich viel Spannendes zu entdecken – zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Zug. Und wer ferne Länder bereisen will, soll sich dafür die nötige Zeit nehmen und mit Zug oder Schiff reisen. Und wer sehr viel Zeit hat, kommt auch mit dem Velo nach Indien und sieht dabei erst noch viele spannende Dinge unterwegs. umverkehrR wird sich unterdessen dafür einsetzen, dass man bald wieder im Nachtzug nach Lissabon reisen kann.



Bild: kaspersky.com/blog/tracking-airplanes-how-flightradar24-works/8389/

Wetter in Mitteleuropa: Bedeckt – hier besteht noch Verlagerungspotenzial.

Grünes Mäntelchen

dc. Mit der Manipulation von Software hat ein Autokonzern versucht, seinen Produkten ein grünes Mäntelchen umzuhängen. Grün war am Ende er selbst – vor Ärger über die Busse, da die Manipulation aufgefliegen ist. Sehr viel sympathischer ist uns der Smart, der mit einem grünen Gras-Pelz bewachsen ist. Wir meinen: Eine fahrende Magerwiese wäre noch schöner, auch wenn die Ökobilanz deswegen leider auch nicht entscheidend verbessert würde.

Bild: pixabay



Bild: hotcars.com

Riesen- Auspuff

dc. Schön, gibt es noch ehrliche Menschen, die von den Zusammenhängen etwas verstehen. Mit dem Modell «Riesen-Auspuff» wird ein Verhältnisblödsinn sehr klar verdeutlicht: der Transport von rund 80 Kilogramm Mensch in einem 2000 Kilogramm schweren Gefährt. Und das auf sehr metaphorische Weise: Eine grosse Röhre hatten schon viele. Und meistens steckt dann nicht sehr viel dahinter.



Wärmeisolation

dc. Mit dem Sommer kommt die Hitze – und die wird jedes Jahr schlimmer. Es wird bald nicht mehr möglich sein, in Autos einzusteigen, die zu lange an der Sonne parkiert waren. Zum Glück gibt es Extra-Parkplätze, die mit einem Wärmeisolations-Service aufwarten. Derzeit ist der Prototyp im Test. Wie zu sehen ist, wird die Isolationsschicht noch nicht in der gewünschten einheitlichen Farbe und auch Dicke aufgetragen. Es braucht also noch etwas Effort. Vielleicht reicht es auch, das Auto einfach länger stehen zu lassen. Wäre sowieso besser!



Bild: rtl.de



Bild: pinterest.cl

Fliegende Züge

sh. Der Himmel birgt jede Menge Überraschungen: Einmal hagelt es Katzen, dann werden fliegende Untertassen gesichtet, fliegende Hunde (Flughunde) oder Engel gibt es schon lange. Neu gesellen sich auch geflügelte Züge dazu (Flug statt Zug?!). Die haben doch nicht alle (fliegenden Unter-)Tassen im Schrank. Wir können nur hoffen, dass uns das nicht alles irgendwann einmal um die Ohren fliegt.

Startschuss in Zürich und Winterthur

Ende April werden – nach erfolgreichem Start in St. Gallen und Basel – die Stadtklima-Initiativen von umverkehR auch in Zürich und Winterthur lanciert. Dazu lassen wir uns etwas einfallen. Daniel Costantino

Stellen Sie sich vor, Sie sind mit dem Velo auf dem Velostreifen unterwegs. Plötzlich müssen Sie auf die Autofahrbahn ausweichen, weil der Velostreifen von Parkplätzen unterbrochen oder durch achtlos darauf parkierte Autos blockiert wird. Im besten Fall braucht es ein kleines Ausweichmanöver, im schlimmsten Fall werden Sie durch eine sich unerwartet öffnende Autotür abrupt und brutal am Weiterfahren gehindert. Dies ist leider keine gesuchte Situation, sondern für Velofahrende ein immer wiederkehrendes Risiko. Mit den Stadtklima-Initiativen wollen wir unter anderem solche Missstände korrigieren. Zur Lancierung in Zürich und Winterthur nehmen wir diese Situation zum Anlass und zeigen auf, wie es sein sollte – nämlich mit durchgehenden Velowegen (siehe Bild). Ausserdem werden wir auch mit einem auf ein Cargovelo verladenen Baum präsent sein: symbolisch für den klimafreundlichen Verkehr und unsere Forderung nach mehr Grünräumen in der Stadt.

Breit abgestützt

Die Stadtklima-Initiativen werden in Zürich und Winterthur von folgenden Partnerorganisationen unterstützt: den Grünen,

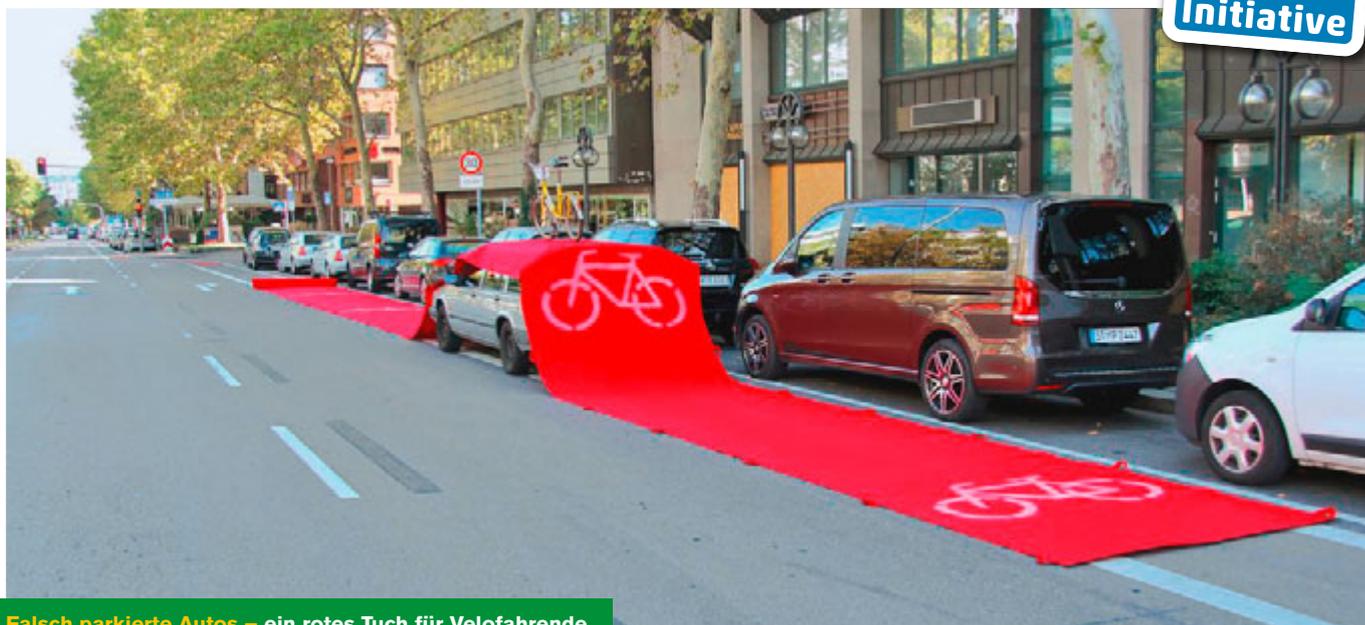
der SP, von Pro Velo, WWF, den Jungen Grünen, den Juso und den KlimaSeniorinnen. In Zürich zusätzlich dabei sind die Klimastadt Zürich, die Integrale Politik und die Greenpeace-Regionalgruppe. In Winterthur kommen AL, GLP, EVP, Winterthur-Nachhaltig und MyBluePlanet dazu. Wir sind hochofret, dass die Stadtklima-Initiativen auf eine derart positive Resonanz gestossen sind. Und natürlich sind wir guten Mutes, dass wir die erforderlichen Unterschriften in Kürze beisammenhaben und zu einem späteren Zeitpunkt auch die Abstimmungen gewinnen werden. Die Zeit ist reif für eine längerfristige Umgestaltung der Städte im Hinblick auf mehr Klimaschutz und für einen besseren Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen durch die Klimaveränderung.

Die Umstände mit Corona bedeuten für uns, neue Wege beschreiten zu müssen. Da die Unterschriftensammlung auf der Strasse vermutlich schwieriger werden wird, setzen wir stark darauf, die Unterschriften über unsere Homepage zu bekommen. In Zürich oder Winterthur wohnhafte Personen können Bögen auf der Website www.stadtklima.ch für ihre Stadt

bestellen oder zum Selber-Ausdrucken herunterladen. Wir freuen uns, wenn damit bei Nachbarn und Freunden kräftig gesammelt wird und uns die ausgefüllten Bögen umgehend zugeschickt werden.

Klimaschutz dringender denn je

Die Stadtklima-Initiativen unterstützen die beiden Städte in ihren Bestrebungen bezüglich Klimaschutz. Sie geben eine quantitative Vorgabe zu Massnahmen im Strassenraum. So entsteht eine Win-win-Situation. Denn Massnahmen für den Klimaschutz braucht es besser heute als morgen. Gerade erst hat das BAFU mitgeteilt, dass die Schweiz insbesondere im Verkehrsbereich die Klimaziele deutlich verfehlt hat. Darum ist es nicht nur wichtig, dass Stadtklima-Initiativen angenommen und umgesetzt werden, sondern auch, dass am 13. Juni das neue CO₂-Gesetz angenommen wird. Vergessen Sie bitte nicht, mit Ja zu stimmen!



Falsch parkierte Autos – ein rotes Tuch für Velofahrende.

Bild: ArneJJ, twitter

Das Parkhaus ist tot – es leben die Zufussgehenden!

In Genf haben 63 Prozent der Abstimmenden den Bau eines Parkhauses im Austausch für eine sehr kleine Fussgängerzone abgelehnt. Jetzt gilt es, das Stadtviertel Rive und andere Quartiere vom Autoverkehr zu befreien.

Andrea von Maltitz

Unser Argument, dass der Bau eines Parkhauses mit 500 Parkplätzen viele zusätzliche Autofahrende in die Innenstadt locken würde, hat gezogen. Umverkehr Genf ist erleichtert, dass dieses für die Umwelt und die nachhaltige Mobilität schädliche Projekt endgültig vom Tisch ist. Trotz der riesigen Propagandamaschine des Baukonsortiums, das kolossale Mittel für die Werbung ausgab, hat die Bevölkerung das Projekt, das nur eine magere Fussgängerzone als Kompensation vorsah, als Mogelpackung erkannt und abgelehnt.

Ziel: eine autoarme Stadt

Nachdem das Parkhaus Clé de Rive nun endgültig begraben ist, muss um jeden Preis vermieden werden, dass der unbefriedigende Status quo rund um die mit Autos verstopfte Rive-Kreuzung aufrechterhalten wird.

Es ist daher notwendig, schnell eine Alternative in Form einer Fussgängerzone in Rive und darüber hinaus zu realisieren. So sollen nach und nach verschiedene Stadtteile von mehr Grünräumen sowie sichereren und gesünderen Freiräumen profitieren können.

Eine Volksinitiative auf Gemeindeebene

Umverkehr hat daher eine kommunale Volksinitiative der Grünen tatkräftig unterstützt und zu einem erfolgreichen Sammelabschluss gebracht. Die Initiative fordert

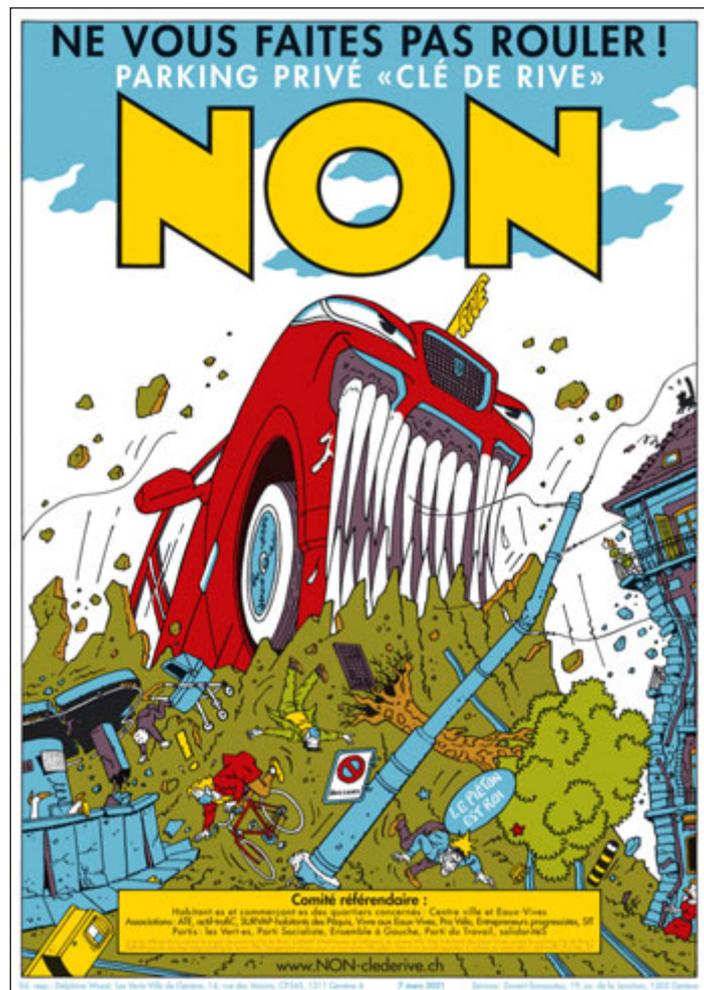
die Schaffung einer grossen Fussgängerzone, denn heute will die Bevölkerung durch die Einkaufsstrassen und die Altstadt flanieren und auf den Terrassen der Cafés und Restaurants sitzen, ohne vom Autoverkehr gestört zu werden. Der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr werden Gegenstand von Planungs- und Erschliessungsmassnahmen für das Stadtzentrum sein.

Viele Projekte zur Förderung des Fussverkehrs

Der für Verkehrsfragen zuständige Staatsrat hat 85 Parkplätze in einem nahe gelegenen, derzeit nicht voll ausgelasteten Parkhaus ausfindig gemacht, die als Ersatz für oberirdische Parkplätze um Rive

genutzt werden könnten. Die Verbände, die sich für eine nachhaltige Mobilität einsetzen, arbeiten bereits an Vorschlägen für die Neugestaltung dieses Bereichs, unter Einbezug der geplanten Schleife für den ÖV, den Wochenmarkt und einen Taxistand.

Nach Abschluss dieses ersten Projekts sollte der Gemeinderat dann die noch zu strengen gesetzlichen Bestimmungen in Bezug auf die Parkplatzkompensation überarbeiten. In der Stadt Genf werden derzeit verschiedene parlamentarische Vorstösse vorbereitet, um die Wende hin zu einer anderen Art von Mobilität zu beschleunigen – ohne neue Parkplätze und ohne Lärm- und Staubbelastung für die Bewohnerinnen und Bewohner.





Mit der Flugticketabgabe wird ein Schritt zu mehr Kostenwahrheit im Flugverkehr gemacht, und gleichzeitig werden klimafreundliche Alternativen auf der Schiene gefördert.

Fokus

CO₂-Gesetz

Am 13. Juni kommt mit der Abstimmung über das neue CO₂-Gesetz die wohl wichtigste klimapolitische Vorlage des Jahrzehnts an die Urne. Wir setzen uns mit aller Kraft dafür ein, dass die Abstimmung gewonnen wird. Das Gesetz ist zwar nicht perfekt, aber immerhin eine akzeptable Basis für den Aufbau eines wirkungsvollen Klimaschutzes. Wir freuen uns über jedes Ja in der Urne!

Agenda

So, 13. Juni 2021

CO₂-Gesetz

Klimapolitische Abstimmung über das CO₂-Gesetz. Wir freuen uns über jedes Ja in der Urne!

Fr, 17. September 2021

PARK(ing) Day 2021

Markiere 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.