

# umverkehR

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität



140 | 11.2023

**System**

**Change**

Ab Seite 3

Critical Mass Seite 7

Autobahn-Referendum Seiten 8–9

Stadtklima-Initiativen Seite 13

**umverkehR**  
**Zukunft inkl.**

# Ende gut, alles gut.

Zurzeit verbrauchen wir Erdöl und Erdgas eine Million Mal schneller, als sie gebildet wurden. Tendenz steigend. Eigentlich klar, dass dies nicht gut enden kann. Welcher Teil der Menschheit die fossile Energie verschleudert, verrät der CO<sub>2</sub>-Ausstoss.

Die ärmere Hälfte der Menschheit ist für nur gerade 12 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Die reichsten 10 Prozent der Menschheit für sage und schreibe 48 Prozent, also fast für die Hälfte. So wird auch klar, warum viele befürchten, dass die Menschheit vom Klimawandel ausgerottet werden wird. Weil sie nämlich nicht daran glauben, dass die reichere Hälfte der Menschheit, die für 88 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich ist, innerhalb nützlicher Frist die Kurve kriegt. Und von denen hängt es nun mal hauptsächlich ab.

Zu «denen» gehören – das ist Ihnen wahrscheinlich klar – auch wir. Ich finde das gut, denn selbst schuld sein, bedeutet, dass man selbst etwas dagegen tun kann. Leider sieht es hierzu selbst in der Schweiz nicht so rosig aus. Neue Autobahnen? Fahren wir mit dem Auto zum Netto-Null-Ziel 2050? Eine echt fossile Idee.

Aber da die Erde ein begrenztes System ist, werden wir zwangsläufig das Netto-Null-Ziel erreichen. Die Frage ist nur wie. Dieses umverkehRen widmet sich der Frage, was wir ändern müssen, wenn wir das Ziel nicht in ausgestorbenem Zustand erreichen wollen.

Viel Spass und Inspiration bei der Lektüre,

*Hanspeter Kunz, Co-Präsident*



## Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

**Auflage** 4500 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach, 8036 Zürich, IBAN CH84 0900 0000 8006 7097 2, 044 242 72 76, info@umverkehr.ch, umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf umverkehr.ch **Datenschutzbestimmungen** umverkehr.ch/datenschutz **Redaktion** Vorstand umverkehR **Beiträge** Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Martina Senn, Nina Sommer, Björn Slawik und Tonja Zürcher **Titelbild** umverkehR **Layout** typisch.ch **Korrektorat** Marion Elmer, Barbara Geiser **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3,50 CHF **Nächste Ausgabe** März 2024

# Change by Design or Change by Disaster?

Vor mehr als 30 Jahren ist umverkehR losgezogen, um die Gesellschaft grundlegend umzukrempeln. Angesichts des Klimanotstands sind die Fragen aus der Gründungszeit von umverkehR aktueller denn je. Wie muss sich unsere Gesellschaft verändern, damit wir die Herausforderungen unserer Zeit bewältigen können?

Silas Hobi

Wer die bewaffneten Konflikte der letzten Jahrzehnte analysiert, erkennt schnell ein Muster. Häufig ging es um fossile Energieträger. In anderen Fällen hat Ressourcenknappheit zum Griff zu den Waffen geführt. So ging dem arabischen Frühling, der bis heute anhaltende Bürgerkriege in Syrien, Libyen und dem Jemen zur Folge hat, Dürren und Überschwemmungen voraus, die zu einem Ausfall der Weizenernte führten. Dadurch stiegen die Lebensmittelpreise in den vom Import abhängigen Ländern in Nordafrika und dem Nahen Osten.

## Über eine Milliarde Klimaflüchtlinge?

Die Klimakrise wird solche Knappheiten verschärfen. Abhängig vom weiteren Anstieg der globalen Temperatur drohen eine Milliarde oder mehr Menschen ihre Lebensgrundlage zu verlieren und zur Migration gezwungen zu werden. Diese Migrationsströme werden bestehende Spannungen verschärfen. Insbesondere in den angrenzenden Regionen und Ländern, in denen die meisten Geflüchteten aufgenommen werden, aber auch in Europa. Die allgemeine Panik im «Flüchtlingssommer» verhalf rechtspopulistischen Parteien zu einem massiven Aufschwung – eine grosse Bedrohung für unsere Demokratie. Unterdessen gehören illegale Pushbacks an den europäischen Aussengrenzen zum Alltag, und wir verschliessen die Augen vor dieser menschenrechtswidrigen Praxis.

## Abhängigkeit von Autokraten

Unsere Gier nach Öl, Gas, Kohle und Uran sowie unsere Unfähigkeit im Umgang mit geflüchteten Menschen machen uns abhängig von Despoten und Autokraten. Die Demokratie ist weltweit in der Krise. Nicht nur die Militärputsche in Afrika, die Entwicklungen in Russland, China und der Türkei, sondern auch der Aufschwung rechtspopulistischer Parteien in Europa und den USA sollten uns zu denken geben. Der Sturm aufs Capitol hat uns die Fragilität hart erkämpf-

ter Errungenschaften wie Demokratie, Rechtsstaat und Menschenrechte vor Augen geführt.

## Konsumgesellschaft oder wahre Freiheit?

Angesichts dieser Entwicklungen frage ich mich, warum wir so krampfhaft an der vermeintlichen «freien Fahrt für freie Bürger» und der angeblich grenzenlosen Freiheit über den Wolken festhalten. Ist es doch gerade dieser Lebensentwurf des Einfamilienhauses mit Auto und Zweitwagen sowie dem regelmässigen Flug in die Ferien, der uns in die Abhängigkeit von Autokraten treibt. Die wahre Freiheit in Form von Mitbestimmung, Gerechtigkeit oder Zugang zu Bildung und Gesundheit wird durch die Konsumgesellschaft bedroht.

## Change by Design!

Wir können nicht vermeiden, dass die nächsten Jahrzehnte tiefgreifende Veränderungen mit sich bringen werden. Die Frage ist nur, ob wir sie gemeinsam gestalten oder ob sie als Desaster über uns hereinbrechen. Der Klimanotstand bedarf rigoroser Massnahmen, ähnlich wie beispielsweise die britische Kriegswirtschaft im Zweiten Weltkrieg. Dieser Vorschlag, den Ulrike Herrmann in ihrem Buch «Das Ende des Kapitalismus» macht, mutet angesichts der bedrohlichen Weltlage geradezu vernünftig an. Um die wahre, hart erkämpfte Freiheit zu erhalten und weiterzuentwickeln, müssen wir uns von materiellen Gütern wie dem Auto oder dem Flug in die Ferien befreien. Energie- und Klimakrise können nur bewältigt werden, wenn wir unsere Gesellschaft grundlegend umkrempeln, wie dies umverkehR bereits seit mehr als 30 Jahren fordert. ■



Globaler Klimastreik in Baden

# Gratwanderung zur Klimaneutralität

Die Menschheit will bis 2050 klimaneutral werden. Damit ist sonnenklar, dass alle fossilen Brennstoffe im Boden bleiben müssen. Das heisst, dass wir die Bereiche, in denen wir heute noch fossile Energie verbrauchen, total umbauen müssen: Transport, Stromerzeugung, Gebäudetechnik und Industrie. Aber wie?

Hanspeter Kunz

Auf die Frage, wie dieser Umbau stattfinden soll, gibt es keine einfache Antwort, aber einen bunten Strauss von Ideen, deren Spektrum von technologischen Massnahmen bis zur fundamentalen Umgestaltung unseres ganzen Lebensstils reicht. Die gute und die schlechte Nachricht lauten: Es braucht etwas von allem.

Die Menschheit brauchte im Jahr 2022 rund 166 667 Terawattstunden Primärenergie, Tendenz steigend. Davon stammten rund drei Viertel aus fossilen Quellen. Es ist weder möglich, diese gigantische Energiemenge klimaneutral herzustellen, noch die gewaltige Menge an CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre wieder zu entfernen. Stromspeicherung und Transport über weite Strecken sind teuer und verlustreich. Technologien zur Entfernung von CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre sind nicht ausgereift und enorm energieintensiv. Auch die langfristige Speicherung von CO<sub>2</sub> ist problematisch. Schon alleine deshalb wird es nicht möglich sein, alleine mit technologischen Massnahmen klimaneutral zu werden.

Hier wird klar, wie viel «Glück» wir mit den fossilen Treibstoffen hatten. Sie sind einfach zu fördern, zu transportieren und zu verwenden. Die Industrialisierung wäre ohne billige Kohle nicht möglich gewesen. Unseren Wohlstand haben wir den fossilen Energieträgern zu verdanken. Nun müssen wir Alternativen finden, wenn wir unsere Lebensgrundlage nicht zerstören wollen.

## Lebensstil anpassen

Um von den fossilen Treibstoffen wegzukommen, müssen wir unseren Energieverbrauch um etwa einen Drittel reduzieren, wie Ulrike Herrmann in ihrem 2022 erschienenen Buch «Das Ende des Kapitalismus» darlegt. Wir werden nicht umhinkommen, unseren verschwenderischen Lebensstil anzupassen.

In Bezug auf unsere Konsumgüter brauchen wir langlebigere Produkte, die einfach reparierbar und rezyklierbar sind (Kreislaufwirtschaft). Das gemeinsame Verwenden von Produkten muss normal werden (Sharing Economy), das gilt insbesondere für das Auto (Carsharing). Grundsätzlich soll weniger produziert werden. Was wir brauchen, ist keine Profit-, sondern eine Bedarfswirtschaft. Die Produktion muss sich am Bedarf orientieren, nicht umgekehrt, wodurch die Produktion gedrosselt werden kann. Güter sollen möglichst lokal hergestellt und konsumiert werden. Industrielle Prozesse müssen effizienter und auf nachhaltige Methoden umgestellt werden.

## Wege verkürzen und vermeiden

Der Flugverkehr muss entschieden eingeschränkt werden, denn synthetische Treibstoffe aus erneuerbaren Energien stehen auf absehbare Zeit nicht in der benötigten Menge zur Verfügung. Zudem sind auch diese nicht klimaneutral, da beim Flugverkehr zwei Drittel der Klimawirkung durch sogenannte Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen wie Wasserdampf, Stickoxide, Schwefeloxide und Russ verursacht werden.

Auch der private motorisierte Strassenverkehr ist ein Modell ohne grosse Zukunft. Die Strategie ist klar: Wege müssen verkürzt (15-Minuten-Stadt, Co-Working-Spaces usw.) oder ganz vermieden werden (Verkehrsverdunstung, siehe letztes umverkehRen). Die verbleibende Verkehrsleistung muss zu Fuss, mit dem Velo oder per ÖV erbracht werden. Ins Auto zu steigen, wird zur Ausnahme, zudem werden es konsequenterweise Autos sein, die wir uns teilen. Der ÖV und das Transportgewerbe werden mit Elektromotoren unterwegs sein, ebenso die Carsharing-Flotte. Für mehr wird unsere Stromproduktion nicht reichen.

**Der Umbau unserer Gesellschaft hin zu einem klimaneutralen Lebensstil ist eine Gratwanderung. Behaftet mit Schwierigkeiten und Risiken, aber ein lohnenswertes und unumgängliches Unterfangen.**



### **Rebound-Effekt**

An Ideen mangelt es nicht. Allerdings merken wir seit 30 Jahren, dass die eingesetzten Instrumente und Massnahmen zum Klimaschutz wirkungslos verpuffen. Das liegt oft am Rebound-Effekt: Einsparungen durch Effizienzsteigerungen werden durch intensivere Nutzung wieder aufgehoben. Wir müssen Gesamtsysteme betrachten und unsere Massnahmen mit entsprechenden strukturellen Anpassungen begleiten.

Aber auch wenn wir Gesamtsysteme betrachten, wird es uns kaum gelingen, klimaneutral zu werden, solange wir in einem Wirtschaftssystem gefangen sind, das auf Profit und somit Wachstum basiert, denn dieses ist letztlich der Grund für unseren wachsenden Ressourcenverbrauch (siehe dazu Artikel S. 6).

Es ist darum unumgänglich, an ein paar Schrauben des Wirtschaftssystems zu drehen. Das kann über staatliche Rationierung funktionieren. Was es sicher braucht, sind Verbote. Es ergibt keinen Sinn, Produkte herzustellen, und dann von den Konsument:innen zu erwarten, dass sie diese nicht kaufen. Vorschriften, Richtlinien und Verbote sind auch sozial gerechter und haben damit eine höhere gesellschaftliche Akzeptanz als eine Verteuerung via Lenkungsabgaben oder Steuern.

### **Wohlstand neu denken**

Müssen wir nun wählen zwischen Klimaschutz und Wohlstand? Nicht, wenn wir unter Wohlstand ein erfülltes Leben verstehen. Glück hat zum Glück nichts mit Wachstum zu tun. Die Menschen wünschen sich im Allgemeinen ein stabiles Einkommen, eine bezahlbare Wohnung und ein lebenswertes Umfeld. Glück hängt nicht von Wachstum und Konsum ab. Wir könnten also auch viel weniger arbeiten und hätten dann mehr Zeit für uns und für andere.

Klar ist, dass Klimaschutz nur eine Chance hat, wenn allen jederzeit klar ist, wovon sie leben sollen und wie es für sie weitergeht. Darum braucht es konkrete Visionen und Massnahmen auf allen Ebenen. Wenn wir damit Erfolg haben, dann retten wir nicht nur das Klima und die Erde unserer Kinder, sondern ermöglichen allen ein erfüllteres Leben. ■■■

Mehr lesen: [umverkehr.ch/quellen](https://umverkehr.ch/quellen)

# Auf dem Weg zu einer stabilen Wirtschaft

Die Industrielle Revolution hat das Verhältnis zwischen der Erde, ihren Ressourcen und der Menschheit dramatisch verändert. Seitdem hat das unerbittliche Wirtschaftswachstum alle Aspekte unserer Gesellschaft exponentiell beschleunigt. Kritik kommt auch von Ökonom:innen.

Martina Senn

Ein einflussreicher Kritiker war der amerikanische Umweltökonom Herman Daly (1938–2022), der das Konzept der «Steady-State Economy» entwickelte. Für ihn war Wachstum ohne Berücksichtigung der negativen Folgen nicht nur falsch, sondern auch unwirtschaftlich, wenn das für die Produktion geopfert Naturkapital (Abbau natürlicher Ressourcen, Artensterben, Klimakatastrophe) den wirtschaftlichen Nutzen übersteigt. Für den Übergang zu einer stabilen Wirtschaft innerhalb der ökologischen Grenzen schlug Herman Daly verschiedene Massnahmen vor, von denen im Folgenden einige vorgestellt werden.

#### Cap-Auction-Trade-Systeme

Für Ressourcen und Emissionen sollen gemäss Daly strenge Obergrenzen festgelegt und ein Handelssystem eingeführt werden, das sicherstellt, dass die Nachhaltigkeits- und Treibhausgasziele auf möglichst effiziente Weise erreicht werden.

**«Es ist etwas grundlegend Falsches, die Erde zu behandeln, als ob es sich um ein Unternehmen in Liquidation handeln würde.»**

Herman Daly

#### Ökologische Steuerreform

Statt der Wertschöpfung (Arbeit und Kapital) soll die Verwendung von Ressourcen besteuert werden, die der Natur entnommen und in Form von Verschmutzung wieder zugeführt werden.

#### Umverteilung und Maximallöhne

Die Armutsbekämpfung erfordert eine Umverteilung. Die Ungleichheit bei der Einkommensverteilung soll fair begrenzt werden, indem nicht nur ein Mindestlohn, sondern auch ein Maximallohn eingeführt wird. Langfristig brauche es eine internationale Angleichung.

#### Freie Gestaltung der Arbeitszeit und -dauer

Technischer Fortschritt soll für eine Reduktion der Arbeitszeit oder die Verkürzung der beruflichen Laufbahn genutzt werden.

#### Abkehr vom Mindestreserve-Bankwesen

Um das Gleichgewicht zwischen Sparen und Investieren wiederherzustellen und die natürlichen Ressourcen zu schonen, soll die Kontrolle über die Geldmenge den Staaten obliegen und die Mindestreserve-Anforderungen schrittweise auf 100 Prozent erhöht werden. Banken sollen nur noch das Geld verleihen, das bei ihnen eingezahlt wurde, und nicht mehr virtuell Geld erschaffen können.

Welche dieser Massnahmen und welche weiteren es braucht, um das Wachstum insbesondere im Mobilitätsbereich zu stoppen und umzudrehen, wird uns weiterhin intensiv beschäftigen. Klar ist, dass wir angesichts der Klimakrise, des Artensterbens und der Gesundheitsbelastungen durch den motorisierten Verkehr nicht darum herumkommen, tiefgreifende Veränderungen anzupacken. ■■■

# Toleranz statt Repression

Während in mehr als 300 Städten auf der ganzen Welt der kulturelle Veloevent Critical Mass rollt, jagt in Zürich ein Grossaufgebot der Polizei friedliche Velofahrer:innen. Angesichts des Klimanotstands ist die Kriminalisierung von Velofahrer:innen absolut unhaltbar. umverkehR fordert den sofortigen Stopp der Repression und die Tolerierung der Critical Mass in Zürich.

Silas Hobi

Nachdem der Statthalter einer Beschwerde der FDP teilweise recht gegeben und die Critical Mass als unbewilligte Demo taxiert hat, werden in der Stadt Zürich Velofahrer:innen gejagt, als ob sie Schwere kriminelle wären. Dabei ist die Critical Mass ein kultureller Veloevent, der seit mehr als 30 Jahren in mehr als 300 Städten auf der ganzen Welt zelebriert wird. Auch mit mehreren tausend Teilnehmer:innen war der Anlass in der Stadt Zürich immer ausgesprochen friedlich, kreativ und inklusiv.

## Augenmass verloren

Dass es so weit gekommen ist, ist Exponenten der ehemals «liberalen» FDP zu verdanken. Anstatt sich an anderen blühenden Metropolen wie Barcelona, Kopenhagen oder Paris zu orientieren und den Megatrend Veloförderung zu unterstützen, degradiert die FDP mit ihrer rückständigen Autopolitik Zürich zu einem Provinznest. Trotz über 70 Prozent Ja-Stimmen zu sicheren Velorouten und einer deutlichen Annahme des Richtplans, der im Verkehrsbereich Netto-Null bis 2030 verlangt, zerstört der «linksgrüne» Stadtrat als Handlanger der FDP eine beispiellose, über Jahre etablierte Velokultur in Zürich.

## Big Picture aus den Augen verloren

In den letzten Jahren sind an der Critical Mass inspirierende Gefährte für Recycling, Speeddating, Sound, Fotos, ganze Bands und sogar ein Klo entstanden und mitgefahren. Eine Stadtregerung, die den Auftrag hat, den Veloverkehr stark zu fördern und den ganzen Verkehrssektor innerhalb von wenigen Jahren auf Netto-Null zu bringen, kann sich nichts Schöneres als eine solche Velosubkultur wünschen. Stadtrat und Stadtpolizei haben mit der Repression gegen Velofahrer:innen das Big Picture – die Verkehrswende und die Abwendung der Klimakrise – vollkommen aus den Augen verloren.

## Toleranz statt Repression

Verglichen mit den täglichen Staus und Behinderungen des ÖV durch den Autoverkehr während der Stosszeiten ist die Einschränkung für ÖV und Autoverkehr einmal im Monat durch die Critical Mass absolut vertretbar. Das Herumreiten auf der Bewilligungspflicht durch «liberale» Exponenten ist fadenscheinig: Die bewilligte Velodemo in Zürich führt zu den genau gleichen Verkehrseinschränkungen für ÖV und Autoverkehr. Aber es passt ins Bild einer bürgerlichen Verkehrspolitik ohne Visionen. umverkehR fordert vom Stadtrat mehr Rückgrat, eine konsequentere Umsetzung der Volksaufträge für die Verkehrswende und damit einhergehend einen bedingungslosen Support der Critical Mass. Die Repression gegen friedliche Velofahrer:innen muss sofort gestoppt werden. ■■■



Velodemo September 2023

# Investitionen in fossile Infrastrukturen stoppen

Am 29. September passierte, was zu erwarten war. Das Parlament beschloss, 5,3 Milliarden in den Ausbau neuer Autobahnen zu verlocken. Und weitere Ideen kommen laufend dazu. So will der Nationalrat die A1 durchgehend auf sechs Spuren ausbauen. umverkehR hat gemeinsam mit verschiedenen Partnerorganisationen das Referendum ergriffen.

Silas Hobi

Um das beschlossene Netto-Null-Ziel zu erreichen, braucht es eine Reduktion des Autoverkehrs. Die Energieperspektiven 2050+ des Bundes rechnen selbst bei einer hundertprozentigen Elektrifizierung bis 2050 mit einer Reduktion des Personenwagenbestandes um knapp ein Viertel. Warum sollen Strassen ausgebaut werden, wenn die Anzahl Fahrzeuge reduziert werden muss?

Andernorts ist man weiter. Wales und die Niederlande haben beschlossen, alle Investitionen in neue Autobahnen zu stoppen, und der französische Verkehrsminister hat angekündigt, dass Frankreich auf ein Dutzend lokal sehr umstrittene Autobahnprojekte verzichten wird. Die Schweiz hat bereits eines der dichtesten Autobahnnetze in Europa. Sie muss sich dieser Entwicklung anschliessen und den Autobahnausbau stoppen. Entsprechend ist der Widerstand gegen den Autobahnausbau breit abgestützt und lokal verankert.

«Das ASTRA plant im Nordosten Berns einen flächendeckenden Ausbau der Autobahnen – also keine «Engpassbeseitigung», wie es seine Strategie irreführend bezeichnet. Für die Projekte müssten hektarweise bestes Kulturland und Wald vernichtet werden. Das untergeordnete Strassennetz würde zusätzlich beansprucht.»

**Raphael Wyss, Geschäftsleiter Verein Spurwechsel**

«Die Verdoppelung der Verkehrsmenge durch den Bau der Rheintunnel-Autobahn ist nicht mit den Klimazielen und einer lebenswerten Stadtentwicklung in Basel vereinbar. Wir wehren uns gegen die Zerstörung des wichtigen Quartierparks Dreirosenmatte, der über hundert Familiengärten und der Waldfläche für ein solches Projekt aus dem vergangenen Jahrtausend.»

**Roman Künzler, Vorstandsmitglied Dreirosen bleibt | Rheintunnel Nein**

«In St. Gallen erweckt besonders der Zubringer Güterbahnhof Widerstand. Es sind vermutlich die drei teuersten Strassenkilometer der Schweiz. Der Knoten bei der Ausfahrt ins Stadtzentrum wird zum neuen Engpass, vor allem für den ÖV sowie Velo- und Fussverkehr. Das untergeordnete Strassennetz in St. Gallen vermag den zusätzlich erzeugten Verkehr voraussichtlich nicht aufzunehmen.»

**Markus Tofalo, Vorstandsmitglied Verein gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof St. Gallen**

«Das Ausbauprojekt in Schaffhausen muss überarbeitet werden, da es eine massive Verkehrszunahme in Wohnquartieren verursacht – vor Schulen, Kindergärten und Spielplätzen. Die Siedlungsentwicklung wird negativ beeinträchtigt, und auch ein Einbezug der Betroffenen hat nicht stattgefunden.»

**Sebastian Schmid, Co-Präsident IG Fäsenstaub**

«Die Erweiterung der Autobahn zwischen Genf und Nyon auf sechs Spuren steht in völligem Widerspruch zu allen aktuellen Planungen in der Region. Sie wird Mehrverkehr generieren, der weder von Genf noch Nyon oder Lausanne aufgenommen werden kann. Im Gegenteil: Der Genfer Klimaplan sieht vor, den motorisierten Verkehr im Kanton Genf innerhalb von zehn Jahren zu halbieren.»

**Thibault Schneeberger, Koordinator umverkehR Westschweiz**



# Die grosse Rheintunnel-Illusion

Liefert die Politik nachhaltige Verkehrslösungen in Zeiten des Klimanotstandes? Fehlanzeige! Die Bürger:innen sind gefragt.

Björn Slawik

Der Artikel erschien im September in der Basler Quartierzeitung «mozaik» und wird hier mit Zustimmung des Autors in gekürzter Form abgedruckt.

Im November 2022 stimmte die Basler Stimmbevölkerung dem Gegenvorschlag zur «Klimagerechtigkeitsinitiative» zu, der eine Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2037 auf Netto-Null vorsieht. Das grösste regionale Verkehrsprojekt aller Zeiten im Umfang von 2,4 Milliarden Franken wirkt vor dem Hintergrund wie aus der Zeit gefallen. Der Rheintunnel, so das Versprechen, soll primär vom Transitverkehr benutzt werden und die bestehende Osttangente von den regionalen Pendlerströmen. Dies soll zu einer Entlastung der Region und der durch den Verkehr belasteten Quartiere führen.

## Herausforderungen und Folgen des Projektes

Eine Erhöhung und Verbesserung von Strassenkapazitäten durch den Ausbau der Autobahn hat zur Folge, dass mehr Auto- und Lastwagenverkehr und mehr Umweltschäden entstehen. 75 bis 80 Prozent des Verkehrs auf der Osttangente ist regionaler Verkehr der Agglomeration Basel. Wenn die Strassenkapazitäten ausgebaut werden, steigen mehr Menschen auf das Auto um oder ziehen immer weiter in die Agglomeration, von wo sie mit dem Auto ins Zentrum pendeln. Das ist eine weltweit immer wieder bestätigte Tatsache. Folglich werden die Gemeinden der Agglomeration und die Basler Quartiere mit noch mehr Autoverkehr belastet. Und es kommt noch dicker: Weil die Osttangente nicht zurückgebaut werden soll, wird der lokale Autoverkehr weiter forciert und munter in die Quartiere verteilt. Für die direkten Anwohner:innen der Baustelle entstehen zudem viel Lärm und Einschränkungen während der mindestens zehnjährigen Bauphase.

## Hausgemachte Verkehrsprobleme

Warum wird nicht klar auf eine Vermeidung des umweltschädlichen Verkehrsverhaltens gesetzt? Warum wird der Autoverkehr nicht auf umweltfreundliche und effiziente Systeme verlagert, durch den Ausbau und die Erweiterung des öffentlichen Nahverkehrs sowie von sicheren Velo-Vorzugsrouten? Eine Strategie, die fortschrittliche Städte wie Paris, Kopenhagen oder Amsterdam schon seit vielen Jahren verfolgen. Mit gutem Grund wäre das auch eine Lösung für Basel und die Schweiz. Denn die Berufspendler:innen fahren in der Schweiz im Durchschnitt pro Arbeitsweg nur 14 Kilometer. Zudem sind rund 40 Prozent aller Autofahrten Freizeitfahrten. Allein die Vermeidung oder Verlagerung auf umweltfreundliche Alternativen könnte eine Reduktion dieses Verkehrs um mehr als die Hälfte bringen. Ein Tunnel wäre also obsolet.

## Handeln? Fehlanzeige

Es ist doch eigenartig: Die scheinbare Lösung ist also die Ursache der Verkehrsprobleme von morgen. Die handelnden Akteur:innen in Verwaltung und Politik sind allerdings entweder noch in alten automobilen Denkmustern gefangen oder vermeiden, Klartext zu reden. Es sind also die Bürger:innen gefragt, um für eine Veränderung zu sorgen, die eine nachhaltige Verkehrspolitik ermöglicht. ■



Tunnelblick

# Blumen

## durchbrechen Strassen

Im letzten Heft haben wir uns damit auseinandergesetzt, was wir in der Post Car World mit den Blechkisten auf vier Rädern machen wollen. Dieses Mal kümmern wir uns um die Verkehrsschilder. Zwar gab es schon vor den Autos Verkehrsschilder, doch ohne Autos wird es die allermeisten nicht mehr brauchen. Also, was können wir damit anfangen? Nicht überraschend ist die Nutzung als Kunst. Aber warum mit etwas aufhören, das sich bewährt hat? Besonders angetan hat es uns diese Tafel: die Rückeroberung des Strassenraums durch eine Blume. ■



Bild: Oak Oak



## Schilder möbeln

## Strassenraum auf

Kunst ist toll, vor allem, wenn sie im öffentlichen Raum allen zur Verfügung steht. Aber es gibt praktischere Verwendungen. Im Internet finden sich verschiedene Anleitungen, wie man ein Verkehrsschild zu einem Tisch oder einem Stuhl aufwerten kann (Upcycling). Mit diesem Bankmodell können die Schilder sogar da wieder zum Einsatz gebracht werden, wo sie abmontiert wurden. Sitzgelegenheiten im Strassenraum sind so gesucht, dass es sich sogar lohnen würde, mit Schildern den Weg zu ihnen zu weisen. ■

# Spielplätze verdrängen Autobahnen

Wir können die Schilder auch Schilder sein lassen. Anstatt damit die nicht mehr existierenden Autobahnen zu markieren, nutzen wir sie für Spielplätze. Wobei es ohne Autos auch kaum noch speziell markierte Spielplätze braucht. (Fast) der ganze Strassenraum wird zum Spiel- und Begegnungsraum. Weil das für die in der autogerechten Stadt erzogenen Eltern schwierig zu begreifen ist, empfehlen wir die explizite Markierung aller Quartierstrassen mit solchen Spielplatzschildern. ■■■



## Demoschilder

## ersetzen

## Fitnesszentren



Mit den Schildern lässt sich auch ein weiteres gravierendes Problem lösen: Wie können die Körper in Zukunft nach Hollywood-Vorlage gestählt werden, wenn man nicht mehr mit dem SUV ins Fitnesszentrum fahren kann? Die Lösung bringen zu Demoschildern umfunktionierte Strassenschilder. Einfach jede Woche zwei Stunden lang ein solches Schild über den Kopf halten und dabei mindestens 10 000 Schritte machen, und die Volksgesundheit explodiert. ■■■

## Crowdplanning für mehr Bäume in Zürich

Um die Lebensqualität in den Städten trotz zunehmender Hitzewellen hochzuhalten, müssen mehr Bäume gepflanzt und Böden entsiegelt werden. Das ist inzwischen unbestritten. Trotzdem werden weiter Strassen umgebaut und saniert, ohne dass entsiegelt und begrünt wird. Es fehlt oft an kreativen Ideen. Deshalb hat umverkehR mit Partnerorganisationen in der Stadt Zürich das Crowdplanning lanciert. Am

30. Oktober konnten der Direktorin des Tiefbauamts, Simone Rangosch, und der Direktorin Grün Stadt Zürich, Christine Bräm, mehr als 40 Projekte vorgestellt werden. Anschließend diskutierten die Stadträtin Simone Brandner und der Publizist Harald Welzer, wie der Veränderungsprozess des öffentlichen Raums beschleunigt werden kann. ■■



Bild: Thomas Gressly, Martin Güterkast, Regina Schäger, Anna Selgheider

**Projektidee**  
**Begegnungszone**  
**Trottenstrasse**

**Alle Ideen:**  
[umverkehr.ch/  
crowdplanning](http://umverkehr.ch/crowdplanning)

## Axenstrasse

Seit Juli ist die Axenstrasse zwischen Brunnen und Sisikon für Velos gesperrt. Begründet wurde dies mit «Verkehrssicherheit». Später wurde die Strecke zwischen Brunnen und dem Wolfssprung wieder für Velofahrende geöffnet, der grösste Teil der Strasse bleibt jedoch gesperrt. Nun ist erstmalig ein ganzer Kanton – der Kanton Uri – mit dem Velo im Sommerhalbjahr nur über hohe Alpenpässe und im Winter gar nicht mehr erreichbar.

Wenn die Axenstrasse gefährlich ist, dann ist sie es wegen der Autos. Die logische Konsequenz wäre ein Autoverbot. Autofahrende können über

die andere Seeseite durch den Seelisbergtunnel fahren, wo schon immer ein Fahrradverbot galt. Mit etwas gutem Willen kann man die Axenstrasse auch gemeinsam nutzen. Als kurzfristig umsetzbare Verbesserungen könnte man das Tempo weiter reduzieren und ein Lkw-Verbot für den Durchgangsverkehr erlassen. Langfristig muss man das Autoverkehrsaufkommen insgesamt reduzieren. Dafür brauchen wir unter anderem auch mehr Veloverkehr und nicht Veloverbote, die dazu führen, dass Menschen vom Velo aufs Auto umsteigen. ■■

## PARK(ing) Day

Der PARK(ing) Day hat schon eine lange Tradition, und trotzdem ist jeder Jahrgang wieder anders und überraschend. In 29 Gemeinden fanden mehr als 80 Aktionen statt. Es gab Begegnungsorte, Garten-oasen, Strassenkaffees, Kinderzimmer, Velowerkstätten, Flohmärkte, «Chill-out-Zonen», Gemüsefelder, Spielplätze und vieles mehr. um-verkehrR dankt allen Aktiven herzlich für das Engagement. ■

[parkingday.ch](http://parkingday.ch)



Bild: Reto Schletter

## Stadtklima-Initiativen

Drei Jahre nach der Lancierung der ersten Stadtklima-Initiativen in St. Gallen und Basel stehen die ersten Abstimmungen vor der Tür. Die Basler Bevölkerung stimmt am 26. November über mehr Platz für Bäume, Fussverkehr, Velo, Tram und Bus ab. Und in Winterthur kommen die Initiativen am 3. März zur Abstimmung. Wohnen Sie in Winterthur und möchten Sie mithelfen, die Stadtklima-Initiativen sichtbarer zu machen? Dann bestellen Sie auf der Website unten am besten noch heute eine Fahne oder ein Velodreieck.

Interessanterweise wird in Basel kaum darüber diskutiert, ob diese Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas und der Förderung der klimafreundlichen Mobilität notwendig sind. Das könnte daran liegen, dass eine repräsentative Umfrage von DemoScope im Auftrag von umverkehrR im August gezeigt hat, dass sich 92 Prozent der Bevölkerung mehr Bäume im Strassenraum wünschen und 63 Prozent der Meinung sind, dass Basel-Stadt mehr zur Förderung klimafreundlicher Verkehrsformen tun soll. Gestritten wird nur noch über die Frage, ob es zur Begrünung der Stadt zusätzliche Baustellen braucht und falls ja, ob das der Bevölkerung

zugemutet werden kann. Dabei ist klar, dass es sich um ein Scheinargument handelt. Fachpersonen wie zum Beispiel Thies Brunken, Architekt und Bereichsleiter blau-grüne Infrastrukturen bei Uniola AG, bestätigen, dass die Begrünung bei ohnehin stattfindenden Projekten integriert werden kann: «Werkleitungssanierungen, Fernwärmeausbau oder Belagserneuerungen können genutzt werden, um Strassen zu entsiegeln und zu begrünen. Dafür braucht es nicht unbedingt zusätzliche Baustellen.» ■

[stadtklima-winti.ch](http://stadtklima-winti.ch)



Bild: umverkehrR

# Gartenbau mit dem Lastenvelo

Naturnahe Gartengestaltung und -pflege, das hat sich das Zürcher Gartenbauunternehmen Fuchs & Igel auf die Fahne geschrieben. Dabei wollen sie die Bedürfnisse von Menschen in Einklang mit der Natur bringen und das Ganze noch möglichst emissionsarm. Wie das geht, erzählt uns Geschäftsführer Boris Ercegovic.

Nina Sommer

Vor zwei Jahren hat Boris Ercegovic mit einem befreundeten Gärtner zusammen das Gartenbauunternehmen Fuchs & Igel gegründet. Sie setzen auf emissionsarme Betriebsmittel und verfolgen das Ziel, jegliche negative Umweltauswirkung zu vermeiden. Den grössten Teil ihrer Fahrten erledigen die sechs Mitarbeitenden mit Lastenvelos und Anhängern, bei Bedarf greifen sie auf ein grosses Netzwerk an Gleichgesinnten zurück. Zudem übernehmen sie auch soziale Verantwortung, die sich in den fairen Anstellungsbedingungen widerspiegelt.

Fuchs & Igel versuchen diese Verantwortung auch gegenüber ihren Kund:innen zu leben und begegnen ihnen bereits in der Planung mit dem Gedanken, das umzusetzen, was sinnvoll ist und nicht was «vermeintlichen» Bedürfnissen oder fixen Vorstellungen entspricht. Daneben streben sie grösstmögliche Transparenz an und deklarieren wann immer möglich, welche Um-

Mehr Infos unter [fuchsendigel.ch](http://fuchsendigel.ch)

weltbelastung ihre Produkte in der gesamten Produktionskette verursachen. Doch das ist in der Praxis viel schwieriger als erwartet und kann aus Kapazitätsgründen nicht immer erhoben werden.

Aber auch praktische Probleme stellen sich dem lastenvelofahrenden Unternehmen. Nicht selten sind die Velowege zu knapp bemessen, um mit dem Lastenvelo samt Anhänger durchzukommen. Leider machen ihnen häufig auch genervte Autofahrende das Leben schwer, welche im schlimmsten Fall auch gefährliche Situationen provozieren. Dass vor einigen Jahren die Nutzlast von Anhängern reduziert wurde und Auflaufbremsen in der Schweiz nicht erlaubt sind, wären Themen, die gesetzlich geändert werden könnten, um die Arbeit zu erleichtern und sicherer zu machen. Nicht zuletzt sind selbst bei Mitarbeitenden und Geschäftspartner:innen tief sitzende Verhaltensmuster vorhanden, sodass in manchen Situationen das Auto genommen wird, anstatt gemeinsam zu überlegen, wie man es anders lösen könnte.

Auch wenn sie sich mit einigen Herausforderungen konfrontiert sehen, so überwiegen die positiven Aspekte. Mit ihren Lastenvelos sind Fuchs & Igel agil und flink unterwegs, haben keine Parkplatzprobleme, können direkt in die Gärten hineinfahren und loslegen. Ihre Arbeitsweise trägt zu einer schöneren, sichereren und saubereren Stadt bei und schafft Umnutzungspotenzial von Strassenraum durch weniger Platzbeanspruchung.

Wenn Boris Ercegovic in die Zukunft schaut, sieht er enormes Potenzial. Gerade für Handwerksbetriebe, die meist nur ihren Handwerkskoffer benötigen, wäre es oft möglich, das Auto stehenzulassen und das Velo zu nehmen. ■



**Zu zweit unterwegs können ungefähr 320 Kilogramm Nutzlast transportiert werden.**

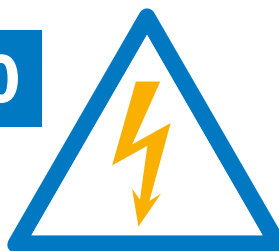


**35 Milliarden**  
Franken will der Bund für neue  
Autobahnen ausgeben,  
davon 5,3 Milliarden in den  
nächsten Jahren.

35



50



**50 %**  
Die Elektrifizierung bringt  
bestenfalls eine Verringerung  
der Emissionen aus dem  
motorisierten Verkehr um die  
Hälfte.

2,3

**2,3 %**  
der Autos in der  
Schweiz sind  
E-Fahrzeuge.



# 1927

Schon vor hundert Jahren  
warnte der amerikanische  
Ingenieur Arthur S. Tuttle,  
dass neue Strassen  
zu Verkehrswachstum  
führen.



10



**10 Milliarden**  
Franken betragen die externen  
Kosten (insbesondere  
Gesundheit und Umwelt) des  
motorisierten Privatverkehrs in  
der Schweiz pro Jahr.

10 cm

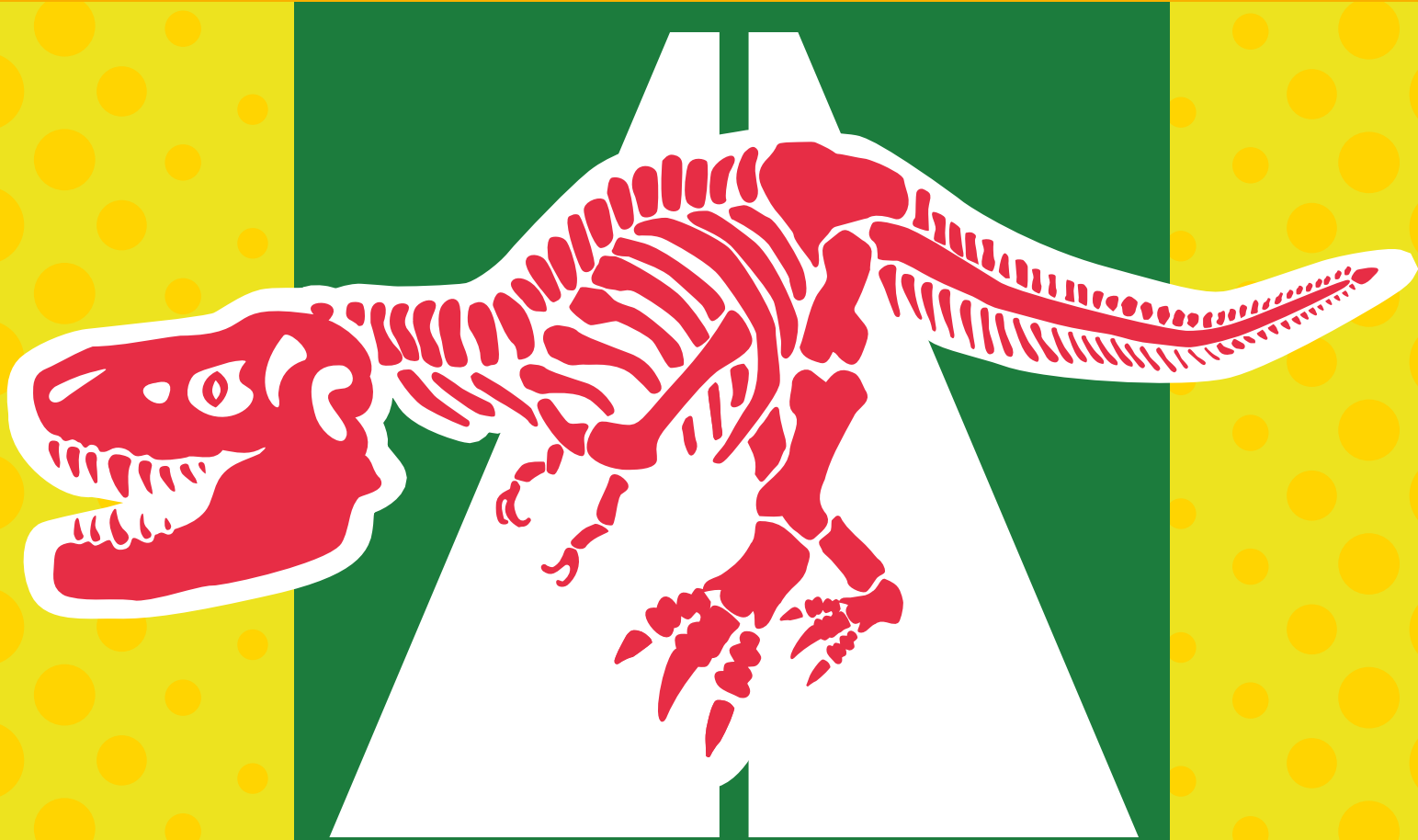
breiter und 20 cm länger  
sind Autos in den letzten  
20 Jahren geworden.



10

## Jetzt gilt es ernst: Helfen Sie uns, den Autobahnausbau zu stoppen

Seit dem 10. Oktober läuft die 100-tägige Referendumsfrist. Die vorgesehenen Autobahnausbauten liegen vor oder sogar in Städten wie Basel, Bern, Genf, Nyon, St. Gallen und Schaffhausen. Hier braucht es keine teuren Autobahnprojekte, die Mehrverkehr und noch mehr Stau verursachen. Haben Sie Verwandte, Freund:innen und Bekannte, die das Referendum vielleicht noch nicht unterschrieben haben? Auf unserer Website können Sie den Unterschriftenbogen herunterladen und ausdrucken. Wir freuen uns über jede Unterschrift, die bei uns im Briefkasten liegt! [Hier unterschreiben: umverkehr.ch/referendum](https://umverkehr.ch/referendum)



### Ständeratswahlen

**Sonntag, 12., 19. oder 26. November**

In einigen Kantonen kommt es zu einem zweiten Wahlgang für die Besetzung des Ständerats. Informationen über die Umweltfreundlichkeit der Kandidierenden finden Sie auf folgender Seite.

[ecorating.ch](https://ecorating.ch)

### Ablauf Referendumsfrist

**Montag, 25. Dezember 2023**

Bis zum 18. Januar müssen wir die 50 000 Unterschriften gegen den Autobahnausbau der Bundeskanzlei abgeben. Weil die Unterschriften vorher noch in jeder Gemeinde beglaubigt werden müssen, freuen wir uns, wenn wir die Unterschriftenbögen allerspätestens als Weihnachtsgeschenk bei uns im Briefkasten haben.

[umverkehr.ch/referendum](https://umverkehr.ch/referendum)

### Abstimmung Stadtklima-Initiativen Winterthur

**Sonntag, 3. März 2024**

Die Winterthurer Bevölkerung stimmt über Stadtklima-Initiativen und Gegenvorschläge ab. Nur mit den Initiativen ist der dringend nötige Paradigmenwechsel für eine echte zukunftsfähige Mobilität und spürbare Begrünung der Stadt gewährleistet. umverkehrR empfiehlt deshalb, die Stadtklima-Initiativen und die Gegenvorschläge anzunehmen und bei den Stichfragen die Initiativen zu wählen.

[stadtklima-winti.ch](https://stadtklima-winti.ch)

### GV umverkehrR

**Mittwoch, 10. April 2024**

Reservieren Sie sich heute schon das Datum.

Eine Einladung mit dem Programm folgt später.