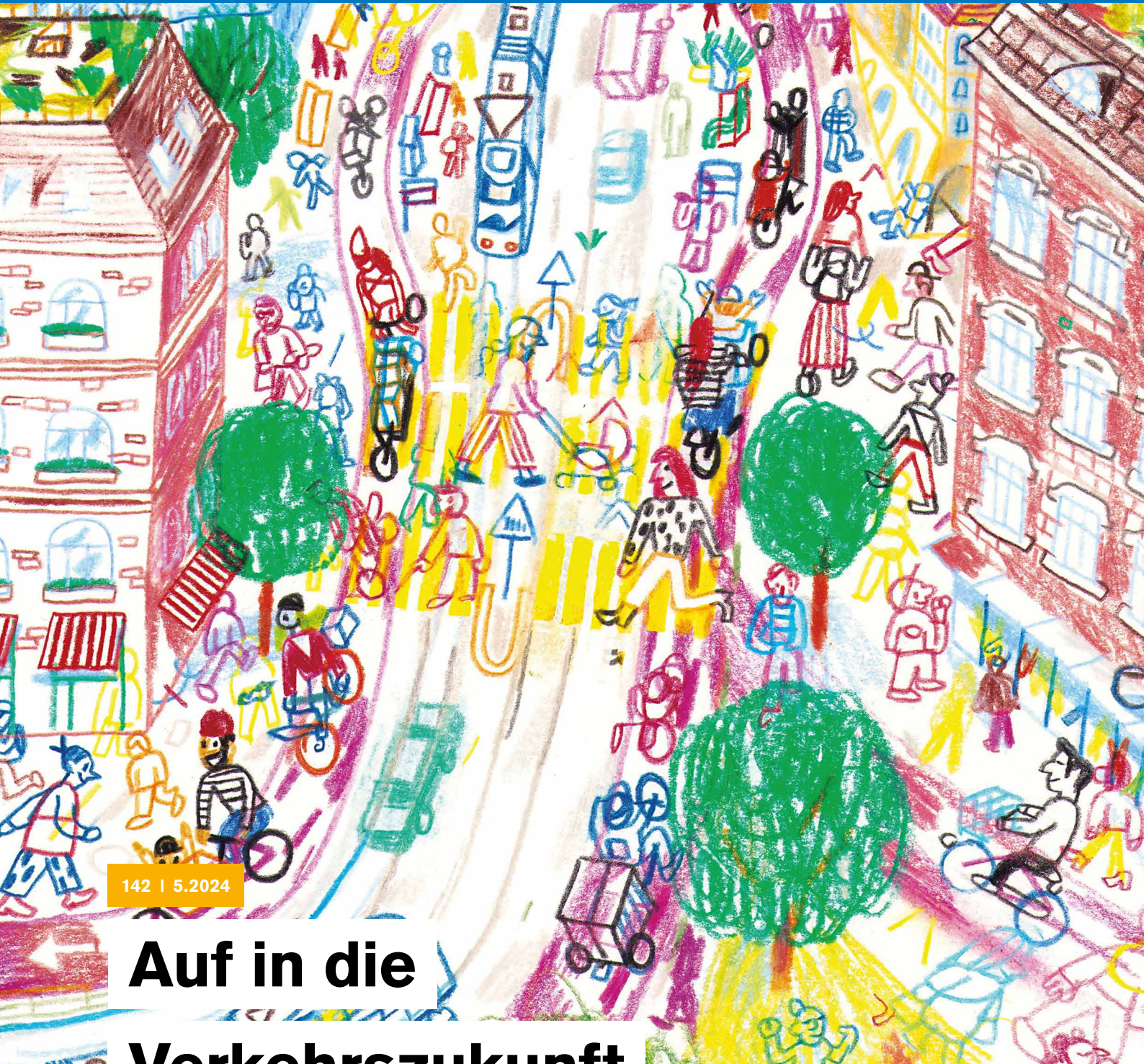


# umverkehRen

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität



142 | 5.2024

## Auf in die Verkehrszukunft

Ab Seite 3

Tempo 30 in Gefahr Seite 5

Autofrei auf dem Land Seite 8-9

E-Trottis und Co. Seite 12-13

**umverkehR**  
Zukunft inkl.



## Lust

## auf Verkehrswende

Stellen Sie sich vor, Sie hören am Morgen die Vögel zwitschern statt Verkehrslärm dröhnen. Klingt doch super – oder? Das sieht die Autolobby anders. Sie will Autobahnen ausbauen, statt den ÖV zu stärken. Und auf grösseren Quartierstrassen Tempo 50 vorschreiben, um zu verhindern, dass Städte und Dörfer selbstbestimmt Tempo 30 einführen. Die Begründungen sind fadenscheinig bis geradeaus falsch. Engpassbeseitigung führt zu Mehrverkehr und noch mehr Stau. Sicherheit und Verkehrsfluss sprechen ironischerweise klar für Tempo 30.

Wenn man jedoch (wie wir) eine Temporeduktion oder gar eine Reduktion des Autoverkehrs fordert, dafür mehr Velowege und Platz für Menschen zu Fuss, einen flexiblen ÖV auch in ländlichen Regionen, oder den Umstieg vom privaten Autobesitz auf Carsharing vorschlägt, dann wird man oft als ideologische\*r Autohasser\*in bezeichnet.

Davon haben wir genug. Wir möchten unsere Zukunft aktiv gestalten und sogar den ewiggestrigen Nörglern der Autolobby Lust auf die Verkehrswende machen. Die Verkehrswende dient uns allen: mehr Lebensqualität und Gesundheit, weniger Lärm und Unfälle, bessere Luft und besseres Stadtklima und vor allem aufblühende Quartiere, Städte und Dörfer.

Wir wollen umdenken, umlernen, umverkehRen, alte Zöpfe loswerden und Neues begrüßen. Der Wandel war schon immer ein steter Begleiter der Menschheit, und das ist gut so.

Viel Spass bei der Lektüre dieses umverkehRen,

*Hanspeter Kunz,*  
Co-Präsident



#### Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

**Auflage** 4700 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** Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Nina Sommer und Tonja Zürcher **Titelbild** Luigi Olivadoti **Layout** typisch.ch **Korrektorat** Marion Elmer, Barbara Geiser **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspress, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3,50 CHF **Nächste Ausgabe** September 2024

# Warum brauchen wir eine Verkehrswende?

Man könnte auch fragen: Für wen ist die Stadt gebaut? Oder: In welcher Zukunft wollen wir leben? Klar ist: Es braucht dringend einen Kulturwandel und damit einhergehend einen fundamentalen Umbau des Verkehrssystems.

Nina Sommer

Die Verkehrswende ist von entscheidender Bedeutung für die Gestaltung unserer künftigen Städte und die Lebensqualität ihrer Bewohner\*innen. In einer Zeit, in der die Umweltbelastung des Verkehrs nach wie vor unzumutbar ist und die Städte weiterhin von Autos dominiert werden, braucht es einen grundlegenden Kulturwandel. Nur so lässt sich eine umweltfreundliche und lebenswerte Verkehrszukunft gewährleisten.

Heutige Städte sind oft nicht auf den massiven Autoverkehr ausgelegt, der sie prägt. Seit den 1950er-Jahren hat das Auto eine stets dominantere Rolle eingenommen und ist zum Statussymbol geworden. Viele Menschen sind heute vom Auto abhängig, um die Arbeit, Kulturveranstaltungen oder Freizeitaktivitäten zu erreichen. Die Hürden, um aufs Auto zu verzichten, scheinen riesig; das Angebot an öffentlichem Verkehr reicht nicht aus, ist nicht günstig genug, nicht flexibel genug, nicht weitreichend genug, nicht inklusiv genug. Dies führt neben anderem zu einer massiven Flächenungerechtigkeit und einem Ausschluss von Menschen, die kein Auto besitzen oder keinen Führerschein haben.

Ein weiteres Problem ist, dass die Kosten des Autoverkehrs oft von der gesamten Gesellschaft getragen werden. Dies gilt sowohl für finanzielle Kosten als auch für den Raumbedarf von Autos. Durch die Ausrichtung des öffentlichen Raums auf den Autoverkehr wird dieser für andere Nutzer\*innen eingeschränkt und unübersichtlich. Dies steht im Widerspruch zu den Grundsätzen der modernen Stadtplanung, die darauf abzielen, gemischte und lebenswerte Stadträume zu schaffen. Es gibt keine Gleichberechtigung im aktuellen Verkehrssystem, sondern eine Privilegierung des Autos. Wir akzeptieren, dass jede\*r das Auto in den öffentlichen Raum stellen darf, wo es nur rumsteht und keine Funktion hat. Und das, obwohl der öffentliche Raum in Städten knapp und wertvoll ist und eigentlich den Menschen gehören sollte und nicht den Autos.

So hat die historische Entwicklung des Städtebaus seit dem letzten Jahrhundert zu einer dysfunktionalen Gestaltung der Städte geführt, bei der die Bedürfnisse von Autofahrer\*innen über die Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmenden gestellt werden. Dies hat nicht nur negative Auswirkungen auf die Lebensqualität der Menschen, sondern führt auch zu gesundheitlichen Belastungen durch Lärm und Umweltverschmutzung.

Es ist daher dringend nötig, dass wir unsere Verkehrssysteme, aber auch die Stadtplanung grundlegend überdenken und uns verstärkt auf umweltfreundliche Alternativen wie den öffentlichen Verkehr, das Velo und den Fussverkehr konzentrieren. Nur so können wir eine nachhaltige und lebenswerte Zukunft schaffen. ■



Mit dem Auto braucht eine Person 10-mal mehr Platz als mit dem Tram oder zu Fuss.



# Für velofreundliche Randgebiete



Wenn man an Veloinfrastruktur denkt, hat man meistens die Kernstädte im Kopf. Doch auch Agglomerationen und ländliche Regionen haben ein echtes und vernachlässigtes Velopotenzial.

Thibault  
Schneeberger

Eine Kette ist nur so stark wie ihr schwächstes Glied: Selbst wenn der grösste Teil der Strecke sicher ist, reicht ein gefährlicher Abschnitt oder eine kritische Kreuzung, um vom Velofahren abzuhalten. Je länger die Strecke ist, die man mit dem Velo zurücklegen will, desto grösser ist das Risiko von solchen Löchern in der Veloinfrastruktur. Das führt dazu, dass Randgemeinden oft in einer Autoabhängigkeit gefangen sind.

## Die Peripherie hinkt hinterher

Dank des Einsatzes von Vereinen und der oftmals günstigeren politischen Mehrheiten in den Städten werden die Velonetze in den meisten Kernstädten verbessert, auch wenn der Prozess viel zu langsam verläuft! Die Agglomerationsgemeinden und das Land hinken jedoch oft hinterher. Der motorisierte Verkehr ist dort vielleicht weniger dicht als in der Stadt, aber die Fahrgeschwindigkeit höher. Mangels einer kritischen Masse fühlen sich die isolierteren Velofahrenden stärker gefährdet.

Mehr Infos zu guten Veloinfrastrukturen: [prixvelo.ch](http://prixvelo.ch)

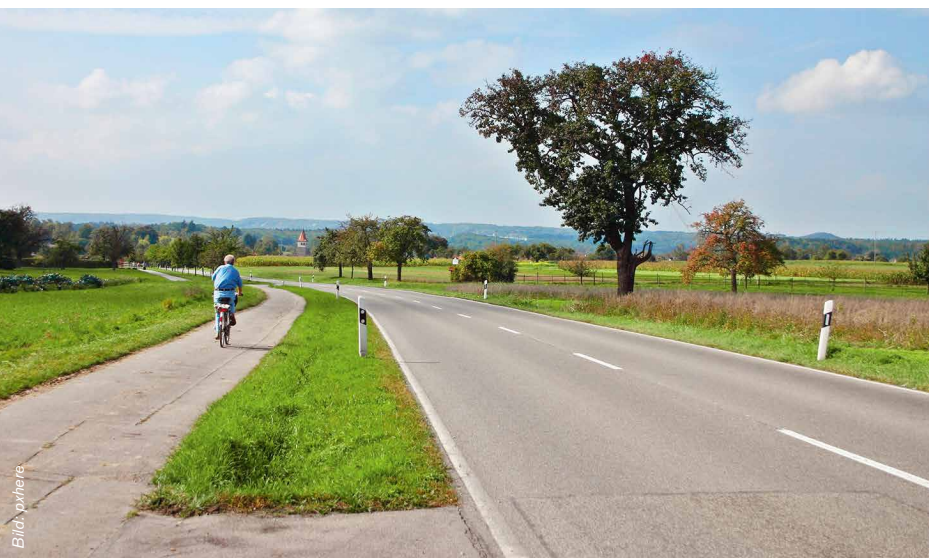
Auch die grösseren Entfernungen ausserhalb der Städte wirken sich ungünstig auf das Velofahren aus. In der Schweiz werden in Städten knapp 28 Kilometer am Tag zurückgelegt, fast 33 Kilometer in den Agglomerationen und gut 35 Kilometer auf dem Land. Fast die Hälfte der Autofahrten sind jedoch kürzer als 5 km und können gut durch das E-Bike ersetzt werden – wenn die Veloinfrastruktur sicher und direkt ist. Eine durchschnittliche Fahrt mit einem «Muskelvelo» beträgt heute 3,6 Kilometer, mit einem E-Bike 5,2 Kilometer. Fast die Hälfte aller in der Schweiz verkauften Velos sind inzwischen elektrisch unterstützt. Die mit E-Bikes zurückgelegten Distanzen sind zwischen 2015 und 2021 um 182 Prozent gestiegen.

## Mit dem Velo zum Bahnhof

Das Potenzial des Velos ist in der Schweiz mit dem dichten Bahnnetz riesig. 96,8 Prozent der Bevölkerung leben weniger als 5 km von einem Bahnhof entfernt. Allzu oft mangelt es jedoch an sicheren Abstellmöglichkeiten, und die Strassen, die zu den Bahnhöfen führen, sind gefährlich. Ausserhalb der grösseren Städte ist es aufgrund der starken Autonutzung politisch oft noch schwieriger, den Raum für sichere Velorouten zu schaffen.

Dennoch gibt es auch in den Agglomerationen und ländlichen Regionen gute Beispiele, wie Velonetz-Lücken geschlossen werden können. Im Kanton Tessin wurde zwischen Cannobio und Tesserete auf einem ehemaligen Eisenbahntrasse eine Alternative zur viel befahrenen Kantonsstrasse geschaffen. Die Gemeinde Schleithem im Kanton Schaffhausen hat mit einem neuem Stück Veloweg sowie einer neuen Fuss- und Velobrücke eine als Schulweg genutzte Velostrecke sicherer gemacht. Und die Gemeinde Burgdorf führt seit Jahren die Prix Velo-Bewertung von Pro Velo an. Mit einer Durchschnittsnote von 4,7 gibt es aber auch in Burgdorf noch viel Luft nach oben.

Was gibt es Schöneres, als mit dem Velo übers Land zu fahren? Das Potenzial für das Velo ausserhalb der Städte ist immens: Es ist höchste Zeit, es zu nutzen! ■■■



Sichere und direkte Velowege erhöhen die Velonutzung auch auf dem Land.



# Autolobby gegen Verkehrssicherheit

Tempo 30 bringt gesunden Schlaf, sichere Strassen und einen gleichmässigeren Verkehr. Kein Wunder, fordert der Städteverband, dass innerorts Tempo 30 zum Standard wird.

Tonja Zürcher

Mit Tempo 30 sinkt der Lärm deutlich wahrnehmbar, und schlafstörende Lärmspitzen nehmen stark ab. Durch die Einführung von Tempo 30 innerorts können laut der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) ein Drittel der schweren Unfälle und damit jährlich 640 Schwerverletzte und 20 Tote vermieden werden.

Rund 40 Prozent der Bevölkerung können bereits die Verkehrsberuhigung in ihrem Wohnumfeld geniessen. Wer an einer stark befahrenen Strasse lebt, hatte aber lang das Nachsehen. Das ändert sich nun Stück für Stück. In Lausanne gilt nachts stadtweit Tempo 30. In Freiburg wird seit vergangenem Herbst auf 60 Prozent der Strassen maximal 30 km/h gefahren – tags und nachts. Zürich ist daran, auf vielen grösseren Strassen zur Lärmsanierung Tempo 30 einzuführen. Die Liste liesse sich problemlos fortsetzen. Der deutlichste Beweis für den Erfolg von Tempo 30 ist aber die immer verbisseneren Gegenwehr der Autolobby.

## Autolobby gegen Tempo 30

Mit einer Motion wollen TCS-Verwaltungsrat Peter Schilliger und seine Mitstreiter von ACS, Gewerbeverband, strasseschweiz und auto-schweiz auf grösseren Strassen durch Dörfer und Quartiere – den sogenannten verkehrsorientierten Strassen – Tempo 50 vorschreiben. National- und Ständerat haben der Motion bereits zugestimmt. Der Bundesrat muss nun eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes ausarbeiten.

## Umweltschutzgesetz gegen Umweltschutz

Als wäre das nicht genug, hat ACS-Präsident Thomas Hurter das Verbot von Tempo 30 als Antrag direkt in die laufende Beratung des Umweltschutzgesetzes eingebracht. Konkret verlangt er, dass eine Temporeduktion zum Lärmschutz auf grösseren Strassen ausgeschlossen wird. Der Nationalrat hat dem Antrag von Hurter bereits zugestimmt. Falls der Ständerat ebenfalls gegen

Tempo 30 entscheidet, ist das Referendum so gut wie sicher.

## Weniger Zeitverlust dank Tempo 30

Auch in den Kantonen Zürich, Luzern und Baselland geht die Autolobby – unterstützt von bürgerlichen und rechten Parteien – mit Initiativen gegen Verkehrsberuhigung vor. Aber warum eigentlich? Es ist längst erwiesen, dass die Einführung von Tempo 30 keinen relevanten Einfluss auf die Durchfahrtszeit hat. Tagsüber steht man bei Tempo 50 mit dem Auto bestenfalls etwas früher beim nächsten Lichtsignal. Manchmal wird mit Tempo 30 die Durchfahrtszeit wie auf der Seftigenstrasse in Wabern und der Schwarzenburgstrasse in Köniz sogar kürzer, da der Verkehr stetiger ist. Und nachts sind Autofahrende auch auf längeren Strecken durch mehrere Orte mit Tempo 30 höchstens wenige Minuten länger unterwegs.

Das letzte verbliebene Argument, dass Blaulichtfahrzeuge ausgebremst würden, gilt seit letztem Herbst definitiv nicht mehr. Vorher wurde mancherorts als Richtgrösse für die zulässige Geschwindigkeit im Notfall das Andert-halb-fache der signalisierten Höchstgeschwindigkeit angenommen. Neu ist nur noch die für den Einsatz angemessene Geschwindigkeit relevant, ohne Bezug zur signalisierten Geschwindigkeit. ■



Mit Tempo 30 wird der Verkehr flüssiger und sicherer.



# Die Verkeh ist eine

Michael Liebi ist Verkehrsplaner und arbeitet unter anderem als Mobilitätsexperte bei der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern. Im Buch «Velowende – Für eine lebendige Stadt» plädiert er zusammen mit ausgewiesenen Expert\*innen für eine Velowende in unseren Städten.

Nina Sommer

**Hallo Michael! Vielen Dank, dass du dir Zeit für dieses Interview genommen hast. Du hast gemeinsam mit anderen das Buch «Velowende – Für eine lebendige Stadt» geschrieben. Was war der Anstoss dafür?**

Michael Liebi: Danke für die Einladung! Die Idee zum Buch entstand während Gesprächen mit Ursula Wyss, mit der ich bei der Stadt Bern an der Velo-Offensive gearbeitet habe. Wir fragten uns, was uns fehlt und was andere Städte besser machen. Viele Leute argumentieren, dass es in Bern zum Beispiel «zu hügelig» sei für mehr Veloverkehr oder dass es «nicht in die bestehende Stadt passe». Nachdem Ursula und ich uns in Amsterdam weitergebildet hatten, waren wir von der dortigen Atmosphäre und den Möglichkeiten begeistert. Zusammen mit Patrick Rérat, Professor für Mobilitätsgeografie, der sich intensiv mit Veloverkehr in Städten befasst, und Christine Lehmann, einer Schriftstellerin, Politikerin und Veloaktivistin aus Stuttgart, haben wir das Buch dann erarbeitet.

**Was erwartet die Leser\*innen eures Buches?**

Michael Liebi: Mit unserem Buch möchten wir einen Prozess anstossen, der dazu führt, dass unsere Städte velofreundlicher werden. Dabei war es uns wichtig, für eine vielfältige Gruppe von Menschen zu planen, da Velos von vielen verschiedenen Menschen genutzt werden, von Kindern über Erwachsene bis hin zu älteren Menschen, von schnellen und langsamen Fahrer\*innen. Obwohl das Buch «Velowende» heisst, geht es nicht nur ums Velo, sondern um eine Verkehrswende im Allgemeinen. Allerdings ist das Velo ein besonders gutes Mittel zum Zweck, es ist nicht einfach nur ein Fahrzeug, der Faktor Mensch spielt eben eine wichtige Rolle.

Wir haben uns auch Beispiele aus anderen Ländern angesehen, wobei die Niederlande aus unserer Sicht eine herausragende Rolle einnehmen. Die Verkehrswende zugunsten des Velos und der Lebensqualität in den Städten ist dort viel weiter fortgeschritten. Wir haben herausgearbeitet, dass es wichtig ist, die Städte nicht als einzigartig zu betrachten, sondern voneinander zu lernen und das Zusammenspiel der Akteur\*innen zu berücksichtigen. Verbände, Politik, Verwaltung und interessierte Menschen müssen miteinander kommunizieren. Ein weiterer Teil des Buches widmet sich dem «Myth-Busting», bei dem Argumente gegen eine Velowende entkräftet werden. Schliesslich geben wir viele Tipps zur Umsetzung, um diese Velowende zu erreichen.



# rswendende Velowende

## **Wie läuft es in Bern mit der Umsetzung der Velo-Offensive?**

Michael Liebi: Mit der Velo-Offensive haben wir einen guten Prozess angestossen, und ich würde sagen, wir sind auf halbem Weg, denn es gibt noch viel zu tun. In den letzten zehn Jahren hat sich viel getan, wir konnten den Anteil des Veloverkehrs beinahe verdoppeln.

## **Werden die Ziele erreicht?**

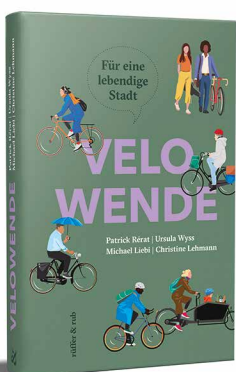
Michael Liebi: Mir ist es letztlich nicht so wichtig, was die Zahlen sagen. Ob es nun 19 oder 20 Prozent sind, die den Anteil an Velofahrenden in Bern ausmachen, ist nicht so relevant. Wichtiger sind uns die Rückmeldungen der Velofahrer\*innen. Allerdings merke ich, wie sich das Mindset in der Stadt Bern verändert hat. Ich sehe viel mehr Velos auf den Strassen als noch vor sechs Jahren, als ich bei der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr angefangen habe. Und man ist allgemein eher bereit, daran zu glauben, dass auch Bern eine Velostadt werden kann.

## **Welche Veränderungen wünschst du dir noch?**

Michael Liebi: Dass endlich der Kreisel beim Burgernziel, wo ich wohne, velofreundlich umgebaut wird! Und wenn ich mir vorstelle, dass wir mit den heutigen Massnahmen bereits bei einem Anteil von gut 20 Prozent Velofahrenden sind, scheint mir, dass noch enorm viel Potenzial vorhanden sein muss, und das stimmt mich positiv.

## **Vielen Dank, Michael, für dieses aufschlussreiche Gespräch und alles Gute für eure weitere Arbeit!**

Michael Liebi: Danke, dass ich hier sein durfte! 🟡



## **Velowende – Für eine lebendige Stadt.**

Christine Lehmann, Michael Liebi, Patrick Rérat und Ursula Wyss

Ein Buch für alle, die Interesse an nachhaltigen, gesunden und attraktiven Städten und Gemeinden haben und dafür mit guten Argumenten gerüstet sein wollen. Verstehen – Argumentieren – Umsetzen: Eine Wende hin zu mehr Veloverkehr ist ein Gewinn für uns alle.

rüffer & rub Sachbuchverlag: <https://ruefferundrub.ch>



# Ländliche Mobilität im Wandel

Ohne Auto auf dem Land leben? Was das bedeutet und was sich unbedingt ändern muss, zeigt ein Blick in die umverkehR-Community.

Nina Sommer

Es gibt viele Gründe, warum Menschen auf dem Land wohnen. Wenn sie sich für einen Lebensstil ohne Auto entscheiden, wird es spannend. Die ländliche Infrastruktur ist mehrheitlich auf das Auto ausgerichtet, mit wenigen Velowegen und spärlichen ÖV-Verbindungen.

## Muss die Verkehrswende vor allem auf dem Land stattfinden?

Die Verkehrswende mag ihren Anfang in den Städten nehmen. Der öffentliche Verkehr ist gut ausgebaut, und Fuss- und Veloverkehr spielen eine wichtige Rolle. Zudem setzen sich verschiedene Gruppen in städtischen Gebieten für die Verkehrswende ein, um lebenswertere Städte oder sogar autofreie Zentren zu schaffen. Es besteht also bereits ein Netz(-werk), das als Grundlage für einen weiteren Ausbau dient. Doch ohne den Einbezug der ländlichen Gebiete ist eine umfassende Verkehrswende nicht möglich. Nur weil es in der Stadt ein bisschen schneller vor-

angeht, heisst das nicht, dass der Stadt-Land-Graben deswegen noch tiefer werden muss. Diesen Graben spürt auch Klaus, Hausmann, der selbst zwischen Stadt und Land wohnt.

«Autotechnisch bedeutet das, dass sich umweltbewusste Haushalte hier auf ein Auto beschränken. Doch schon nur wenige Fussminuten weiter ins Grüne, kippt das Verhalten auf Landmodus. Dort besitzt jede erwachsene Person mindestens ein Motorfahrzeug.» **Klaus**

Das Bundesamt für Statistik gibt Klaus recht: Der Autoverkehr dominiert auf dem Land, aber auch in den Agglomerationen. Und das, obwohl die Menschen im Einzugsgebiet grosser Agglomerationen wie Zürich, Basel, Bern oder Genf von einer guten ÖV-Erschliessung profitieren würden. Mit zunehmender Distanz zu einer Agglomeration verschlechtert sich die Situation aber stetig. In Bergregionen leben Einwohner\*innen quasi ohne ÖV-Erschliessung. In dieses Bild passt, dass ländliche Räume gemäss Erreichbarkeitsindex des Bundesamts für Raumentwicklung ARE mit dem Auto deutlich besser erreichbar sind als mit dem ÖV. Es überrascht daher nicht, dass das Auto in ländlichen Gebieten das vorherrschende Fortbewegungsmittel ist.

Alf, pensionierter Umweltaktivist, erlebt im Kanton Uri aber auch, dass die geografische Lage als Ausrede benutzt wird, um zu begründen, warum man nicht auf das Auto verzichten könne. Dabei sind alle Gemeinden in der Reussebene gut bis sehr gut mit dem ÖV erschlossen.

«Ich bin der Meinung, dass zwei Drittel bis drei Viertel in der Urner Reussebene problemlos auf das Auto verzichten könnten.» **Alf**

Natürlich gibt es Gemeinden, in denen das ÖV-Angebot abends ausgedünnt ist oder ganz fehlt. Auch für den Freizeitverkehr in Täler oder auf Pässe wünschen sich viele ein besseres ÖV-Angebot. Hanspeter (67) wohnt ohne Auto in einem Bergdorf. Die Bushaltestelle ist zwar nah, die Busse fahren jedoch selten.

«Für mich heisst ohne Auto auf dem Land zu leben, dass man sich für den Bus, den Dorfladen und ein Mobilitätskonzept in der Gemeinde engagiert.» **Hanspeter**



Flexible ÖV-Angebote wie mybuxi sind wichtige Ergänzungen zu regulären ÖV-Linien.



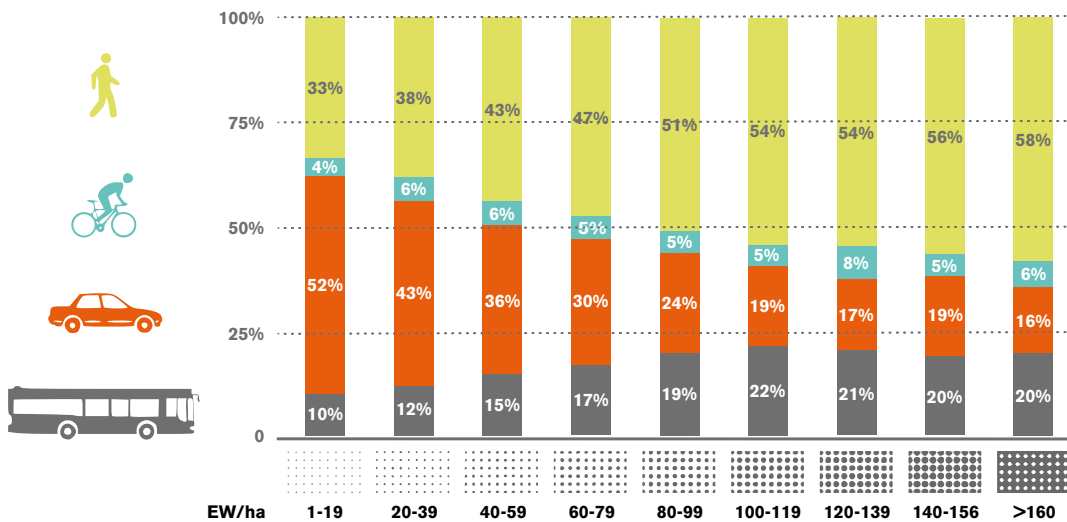


Bild: Jonas Bubenhofer, Metron

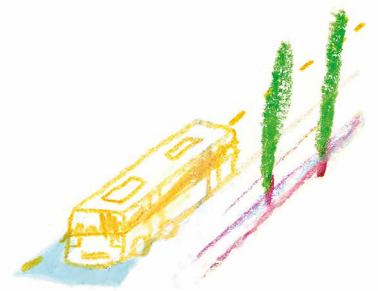
**Je dichter die Siedlungsstruktur, desto höher ist der Anteil Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr.**

An solchen Orten müsste mit Bedarfsangeboten nachgeholfen werden, die in der Schweiz noch Luft nach oben haben. In der Region Genf ergänzt der On-demand-Busdienst TPG flex die regulären Linien des ÖV-Netzes, und in verschiedenen Gemeinden des Kanton Berns, im Toggenburg sowie in der Gotthardregion bietet der Fahrdienst mybuxi ein On-demand-Angebot an. Beide Dienste können via App bedient werden und reduzieren so die Lücken in der Erschliessung. Allerdings ist das nicht überall der Fall. In diese Bresche springt beispielsweise das Carsharing-Unternehmen Mobility. Mobility hat immer mehr Standorte, mittlerweile befindet sich ein Drittel davon in ländlichen Gebieten. Das nutzt auch Francesco, der ländlich, jedoch in Fuss- und Velodistanz zu Zentrum, Bahnhof und Einkaufsmöglichkeiten wohnt. Seit fast 30 Jahren ist er Mitglied bei Mobility.

*«Ich geniesse die Freiheit, nicht für ein Auto verantwortlich sein zu müssen.» Francesco*

Auch Hanna (35) lebt mit ihrem Partner und den gemeinsamen zwei Kindern auf dem Land, in einem Bergdorf an der italienischen Grenze. Zwar besitzt die Familie ein Auto, aber Hanna nutzt so oft wie möglich das Postauto, sei es, um zu den Schwiegereltern ins Nachbardorf, ins Restaurant oder zum Skifahren zu fahren.

*«Auch wenn wir ein Auto besitzen, ist es ein ewiges Seilziehen zwischen mir und meinem Partner, da ich so oft wie möglich vermeiden will, es zu nutzen. Ich finde den ÖV einfach grundsätzlich besser – nicht zuletzt als Begegnungsort. Fussgänger\*innen hat es im Dorf nur noch wenige. Hier musste ich lernen, die Autos zu grüssen.» Hanna*



Lukas ist in einer bewusst autofreien, siebenköpfigen Familie gross geworden. Er versucht nun mit seiner Partnerin den gemeinsamen Nachwuchs in eine emissionsärmere Zukunft zu führen. Er wohnt mit seiner Familie in einer 2500-Seelen-Gemeinde. Die älteste Tochter ist bereits ausgezogen und lebt mit frisch gegründeter Familie ohne Auto. Lukas, seine Partnerin und die zwei älteren Kinder besitzen Jahres-GA, die beiden jüngeren fahren entweder mit der Kindermitfahrkarte mit den Eltern mit oder lösen selbst ein Ticket. Arzt- und andere notwendige Termine absolvieren sie mit dem ÖV, Reisen und Besuche zu Verwandten und Freund\*innen quer durch die Schweiz ebenfalls. Auch zur Arbeit in Chur pendeln Lukas und seine Partnerin mit dem öffentlichen Verkehr. Sie sind beide in der Betreuung tätig und fahren Klient\*innen teilweise mit dem Firmenauto. Auch dort gilt: so selten wie möglich. Wo praktikabel, versuchen sie diese Transporte ebenfalls mit dem ÖV zu machen – auch ein Rollstuhl stellt für sie kein Hindernis dar. Anders sieht die Lage für Menschen mit Beeinträchtigung aus, die selbstständig im ÖV reisen möchten. Ihnen stellen sich leider noch immer gewaltige Hindernisse in den Weg, da noch längst nicht alle Haltestellen und Fahrzeuge hindernisfrei nutzbar sind. ■

# Allrad statt Zweirad!



Jetzt wird das Auto wieder verteufelt von extremen Ideologen – ich meine diese niedlichen, kleinen, flauschigen und putzigen Fahrzeuge mit ihren glänzenden Scheinwerferlein und den süßen Rädern. Also die würden doch nie im Leben jemandem Böses antun wollen. OK – ich meine, wenn die Velorowdys halt ohne

Helm und mit Musik in den Ohren bei Rot über stark befahrene Kreuzungen schiessen und die Fussgänger\*innen ohne Eishockeyausrüstung, Airbag und Diskobeleuchtung nachts über den Zebrastreifen zwängeln, bevor das Auto angehalten hat – aber da können die armen, herzigen Autölis ja nichts dafür ...



Was für eine Zukunftsaussicht: Während Fuss-, Velo- und ÖV-Lobbyist\*innen in Parlament und Regierung Milliarden für Tramausbau, 5-Minuten-Takt, Superblocks und Velokomfort-Routen sprechen, kämpfen letzte verbliebene, ewiggestrige Autofan-Splittergruppen mit überdimensionierten Bobby-Cars für Autobahnen durch Städte, Tempo 70 innerorts und Führerschein ab 12 Jahren. Man darf ja wohl mal kurz träumen – noch ist es leider nicht soweit, aber wir arbeiten daran.



# Asphalt statt Wald!



Kaum vorzustellen: schon in wenigen Jahren werden sich nicht mehr Klimaaktivist\*innen an Bäume ketten, auf Strassen kleben oder Kohlegruben blockieren. Nein, jetzt sind es die Autobahnaktivist\*innen, die sich an Leit-

planken ketten, auf Velowege kleben und Autobahnen vor Rathäusern platzieren, um den Rückbau der Autobahnen aufzuhalten. This is what change looks like. ■■■

# Verkehr für mich statt Mobilität für andere!



Bild: Keystone, Urs Füleler

Es ist echt mühsam, wenn du 2050 in engen Gassen durch Fussgängerströme flanierst und wieder einmal ein paar Ex-Autolobbyisten mit dem «Gehzeug» auf sich aufmerksam machen. Offensichtlich sehen sie nach wie vor nicht ein, warum es im öffentlichen Raum kein Platz für ihr Ego hat. Zum Glück sind es nur noch ein paar Unbelehrbare, die sich sporadisch wichtig machen – nicht wie damals 2024, als noch ganze Städte und Dörfer mit den echten platzfressenden Autos zugestellt waren. ■■■

# Sharing ist Caring – stimmt das?

Autos, E-Trottis, Cargo-E-Bikes, Velos mit oder ohne E-Motor, E-Roller: Inzwischen gibt es für fast jedes Individualverkehrsmittel ein Angebot zum (marktbasierten) Teilen. Unterstützt Sharing den Weg zu einer ressourcenschonenden Mobilität? Oder behindert es ihn eher?

Tonja Zürcher

Für die einen sind Sharing-Angebote ein sinnloser Trend, bei dem Schrottfahrzeuge übersteuert vermietet und von den Nutzenden mitten auf dem Trottoir abgestellt werden. Für die anderen ist es eine hilfreiche Angebotsergänzung für ein autofreies Leben. Paris hat letztes Jahr nach einer Volksabstimmung Miet-E-Trottinette verboten, andernorts wird über ihre Einschränkung diskutiert. Carsharing hingegen ist etabliert. In den grösseren Städten Basel, Bern und Zürich hat jede sechste Person mit Fahrtausweis eine Carsharing-Mitgliedschaft.

## Ein Beitrag zur klimafreundlichen Mobilität?

Auf den ersten Blick sind geteilte Velos, E-Bikes und E-Trottis eine Konkurrenz zu klimafreundlichen Mobilitätsformen wie ÖV und Fussverkehr. Nur in rund 10 Prozent der Fahrten ersetzen sie Auto- oder Motorradfahrten. Hinzu kommt, dass geteilte Velos, E-Bikes und E-Trottis etwa doppelt so hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen wie entsprechende private Fahrzeuge. Die Gründe dafür sind die kürzere Lebensdauer und der Aufwand, um die Fahrzeuge regelmässig wieder auf die verschiedenen Standorte zu verteilen.

Schaut man über die einzelne Fahrt hinaus, ist die Wirkung jedoch positiver. Sharing-Angebote tragen dazu bei, dass verschiedene Verkehrsmittel genutzt und miteinander kombiniert werden. Anstatt mit einem Fahrzeug – oft dem Auto – von A nach B zu fahren, werden Velo, ÖV, Sharing-Angebote und Fusswege verknüpft.

Ein Viertel der Nutzenden von geteilten Velos, E-Bikes und E-Trottis reduzieren aufgrund des Sharing-Angebots die Autonutzung oder haben dies vor. Die generell erhöhte ÖV-Nutzung gleicht die Konkurrenz bei der einzelnen Fahrt aus. Die neueren Sharing-Angebote zeigen somit ansatzweise den Effekt, der beim Carsharing längst sichtbar ist: Nutzende fahren weniger Kilometer mit dem Auto und besitzen viel häufiger ein ÖV-Abo.

## Sharing-Angebote fördern

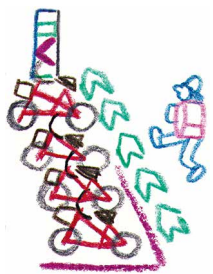
Die meisten Abonnent\*innen von Sharing-Angeboten nutzen es selten. Ihre Wirkung liegt somit weniger in der Menge der Nutzung als dem Wissen, dass man sie nutzen könnte, wenn man sie denn bräuchte. Sie erhöhen damit die Möglichkeit, auf ein (eigenes) Auto zu verzichten. Um die Zweirad-Sharing-Angebote für eine breitere Bevölkerung attraktiv zu machen, braucht es insbesondere sichere Velowege und separate Abstellplätze für Sharing-Angebote bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs – idealerweise anstelle von Autoabstellplätzen.

## Kein Ersatz für andere Mobilitätsangebote

Nutzende von Sharing-Angeboten sind mehrheitlich männlich, jung sowie überdurchschnittlich gebildet. Leider sprengt es den Rahmen dieser Seite, um auf die Gründe einzugehen. Klar ist jedoch, dass die Angebote alleine aufgrund von Anforderungen an körperliche und digitale Fähigkeiten nicht allen Personen zugänglich sind. Sharing-Angebote dürfen daher kein Ersatz für andere Mobilitätsangebote und insbesondere den öffentlichen Verkehr sein. Es braucht auch in den Randstunden und nachts ein für die ganze Bevölkerung nutzbares Mobilitätsangebot. ■



Die im Artikel  
verwendeten  
Studien:  
[umverkehr.ch/  
studien](http://umverkehr.ch/studien)





## Stadtklima-Initiativen auf Kurs

Am 9. Juni stimmt Winterthur über die Stadtklima-Initiativen und die Gegenvorschläge des Stadtparlaments ab. Mit den Gegenvorschlägen werden die Umsetzungsfrist von 10 auf 15 Jahre verlängert und die Ziele abgeschwächt. Bei der Zukunfts-Initiative für mehr Platz für klimafreundliche Mobilität bringt der Gegenvorschlag immerhin noch 70 Prozent der notwendigen Fläche, bei der Gute-Luft-Initiative für mehr Ent-

siegelung und Grünflächen bloss noch 35 Prozent. Das ist zu wenig, aber besser als nichts. Wir setzen uns deshalb für 4 × Ja zu den Initiativen und Gegenvorschlägen ein und empfehlen bei der Stichfrage, die Initiativen anzunehmen.

In Zürich wurden die Gegenvorschläge durch den Gemeinderat so weit verbessert, dass die Stadtklima-Initiativen zurückgezogen werden können. Die Stadt soll in den nächsten zehn Jahren 145 000 Quadratmeter Strassenfläche begrünen und 462 000 Quadratmeter Strassenfläche in Flächen umwandeln, die primär dem Fussverkehr, dem Veloverkehr oder dem öffentlichen Verkehr dienen. Da die Gegenvorschläge in die Gemeindeordnung (Verfassung der Stadt Zürich) kommen, kommt es am 22. September trotzdem zur Abstimmung. Wir freuen uns, mit einer breit abgestützten Allianz in die Kampagne zu starten.

In Ostermündigen wird die räumliche Entwicklungsstrategie, die grosse Teile der Initiative umsetzt, als kommunales Gesetz verbindlich. Nach der Klima-Initiative wurde deshalb auch die Mobilitäts-Initiative zurückgezogen. Und die Stadtklima-Geschichte geht weiter. Mit Burgdorf lanciert die 11. Gemeinde Stadtklima-Initiativen. ■■

## Verfuschtes

### CO<sub>2</sub>-Gesetz

Die Schweiz hat ein neues CO<sub>2</sub>-Gesetz und doch nichts erreicht. Das Reduktionsziel fürs Inland wurde zuerst verwässert und dann vollständig gestrichen. Statt den Klimaschutz fördert das neue Gesetz den modernen Ablasshandel. Wirksame Massnahmen beim Flugverkehr fehlen, und der Finanzplatz wurde gleich ganz ausgelassen. Für neue Autos gibt es zwar Obergrenzen für den CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Deren Wirksamkeit ist jedoch bescheiden, da die tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen deutlich über den deklarierten Werten liegen. Hybrid-Autos stossen sogar das Dreifache des Angegebenen aus. Einziger Lichtblick: Das internationale Bahnangebot und insbesondere Nachtzüge sollen mit bis zu 30 Millionen Franken pro Jahr gefördert werden. Damit besteht die Hoffnung, dass die Nachtzuglinien nach Barcelona und Rom doch noch realisiert werden. ■

## Sichere Velorouten

### für Basel

Der Regierungsrat hat seinen Gegenvorschlag zu der von umverkehR mitlancierten «Initiative für sichere Velorouten» präsentiert. Er will 40 Kilometer Velovorzugsrouten umsetzen, das sind 10 Kilometer weniger als die Initiative fordert. Jedoch fehlen im vorgeschlagenen Gesetz die entscheidenden Qualitätsstandards. Unverständlich ist auch, dass der reiche Kanton bei der Umsetzung sparen und nur 20 Millionen Franken investieren will. Zum Vergleich: Die Stadt Zürich rechnet für 50 Kilometer Vorzugs-

routen mit 120 Millionen Franken. Es besteht damit die Gefahr, dass ausser dem Aufmalen von Velopiktogrammen weiterhin wenig passiert. Das Parlament muss deshalb unbedingt nachbessern und Mindestbreiten für Velostreifen von 2,4 Metern pro Fahrtrichtung festschreiben, wie es die Initiative fordert, und das für die Umsetzung notwendige Geld bewilligen. ■■





640

Schwerverletzte und 20 Tote könnten mit Tempo 30 innerorts vermieden werden.



Jede 6. Person in grösseren Schweizer Städten nutzt Carsharing.

1/6

30

Millionen Franken stehen mit dem neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz jährlich für die Förderung des internationalen Bahnangebots bereit.



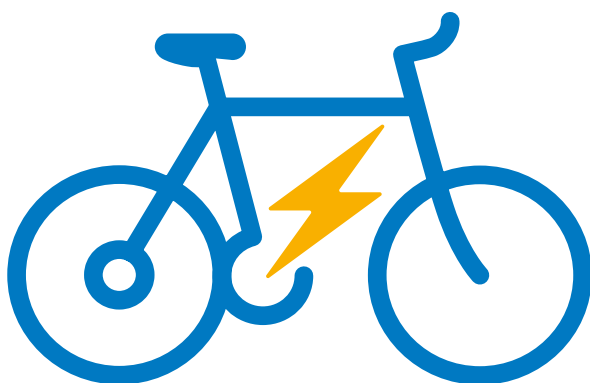
96,8

Prozent der Schweizer Bevölkerung leben weniger als 5 km von einem Bahnhof entfernt.



3

Dezibel leiser wird der Strassenlärm mit Tempo 30. Das entspricht gefühlt der Halbierung des Verkehrs.



44

Prozent der Autofahrten sind weniger als 5 km lang und damit in E-Bike-Distanz.



## Autolobby im Geschwindigkeitsrausch

Je mehr Tempo 30 in Städten und Dörfern zur Normalität wird, desto verbissener kämpft die Autolobby dagegen. Die Stadt Zürich wird im September über eine Anti-Tempo 30-Initiative der SVP abstimmen müssen. Beim Kanton Zürich rennt die Autolobby mit zwei Initiativen offene Türen ein, und auch in anderen Kantonen gibt es Angriffe. Auf Bundesebene will der Nationalrat Tempo 30 für den Lärmschutz auf grösseren Strassen sogar ganz verbieten. Helfen Sie uns, Tempo 30 zu verteidigen?  
[umverkehr.ch/tempo30](http://umverkehr.ch/tempo30)



### Abstimmung Winterthur

**Sonntag, 9. Juni 2024**

Winterthur stimmt über die beiden Stadtklima-Initiativen und die Gegenvorschläge ab. Die Initiativen bringen mehr Platz für klimafreundliche Mobilität und Entsiegelungen und Grünflächen für ein gesundes Stadtklima. Wir setzen uns für 4 × Ja ein und empfehlen bei den Stichfragen die Initiativen.

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

### PARK(ing) Day

**Freitag, 20. September 2024**

Haben Sie sich schon überlegt, ob Sie dieses Jahr (wieder) am PARK(ing) Day mitmachen wollen? Wenn Sie von einer unkomplizierten Sammelbewilligung profitieren möchten, melden Sie sich bis spätestens Mitte Juli an:

**Infos und Anmeldung:** [parkingday.ch](http://parkingday.ch)

### Abstimmung Zürich

**Sonntag, 22. September 2024**

In Zürich kommen die Gegenvorschläge zu den Stadtklima-Initiativen von umverkehr im September zur Abstimmung. Mit 2 × Ja macht die Stadt Zürich einen wichtigen Schritt vorwärts bei der Stadtbegrünung und der Verbesserung der Strassen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr.

**Mehr dazu:** [stadtklima-zh.ch](http://stadtklima-zh.ch)

### Autobahn-Abstimmung

**Sonntag, 24. November 2024**

In weniger als 100 Tagen haben über 100 000 Menschen das Referendum gegen den masslosen Autobahnausbau unterzeichnet. Voraussichtlich im November steht die Abstimmung an. Der 5,3 Milliarden Franken teure Autobahnausbau widerspricht sämtlichen Klimazielen und bringt noch mehr Autoverkehr in die Quartiere und Dörfer. Sorgen Sie mit einem Nein dafür, dass das Geld stattdessen für den Umstieg auf eine nachhaltige Mobilität eingesetzt wird.

**Zu unserer Kampagne:** [umverkehr.ch/autobahn](http://umverkehr.ch/autobahn)