



# Über Verkehr

Nummer 124  
Dezember 2019

## Strassenbau = Sackgasse

Engpassbeseitigung hat noch nie nachhaltig ein Problem gelöst. Neue Strassen führen zu mehr Verkehr und grösseren Staus. Dass es innovativere Ansätze braucht, ist aber immer noch nicht angekommen.

Seiten 2–6

# Engpassbeseitigung 2.0

Die Engpassbeseitigung durch Strassenbau hat versagt. Wird die Strassenkapazität erhöht, generiert das Mehrverkehr. Das ist so sicher wie das Amen in der Kirche. Nennen wir diejenigen, die diese Tatsache nicht wahrhaben wollen, Stauleugner. Weil der strassenkapazitätserhöhungsgenerierte Mehrverkehr zu neuen, grösseren Staus führt.

Das ist auch völlig logisch. Aus der ökonomischen Optik entspricht Strassenbau einer Angebotssteigerung, was die Nachfrage (Autofahren) erhöht. Physikalisch betrachtet, ist es noch klarer: Wasser beispielsweise füllt die zur Verfügung stehende Transportkapazität (Rohre) immer bis an die Grenze aus. Gut für das Wasser, dass es flüssiger ist als der Autoverkehr. Bei diesem wird nämlich bei zunehmender Verkehrsdichte ein kritischer Punkt erreicht, an welchem die Transportfähigkeit des Systems zusammenbricht. Man spricht dann von einem Kollaps – oder eben Stau.

Glücklicherweise zeigt uns die Physik auch Lösungen auf. Wir könnten die Autos verflüssigen, dann würden sie viel reibungsloser durch die Strassen fliesen. Oder aber wir könnten das Problem an der Wurzel packen. Denn: Autoverkehr verdunstet – auch wenn die Autos nicht flüssig sind. Stimmt nicht? Doch, so geschehen, wenn Strassen oder Tunnels temporär gesperrt wurden. Es gab nämlich kein Chaos durch Ausweichverkehr wie allseits erwartet. Denn ein guter Teil des Verkehrs verschwand einfach von der Bildfläche – er ist verdunstet. Die Leute sind umgestiegen oder haben ganz auf die Fahrt verzichtet. Ich nenne das Engpassbeseitigung 2.0: einfach, sauber, billig, umweltfreundlich, genial. Viel Spass mit dem vorliegenden umverkehRen!

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** Christian Harb, Simone Brander, Léonore Porchet, Silas Hobi (sh), Greta Stieger, Matteo Masserini (mm) **Grafisches Konzept** typisch.ch

**Layout** Hanspeter Kunz **Korrektorat** Birgit Roth **Titelbild** elyob (Flickr) **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint Recyclingpapier

**Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresso, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** April 2020

# Strassenbau-Moratorium gesucht

Es ist wohl unbestritten, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoss in der Schweiz massiv gesenkt werden muss. Zweckmässig geschieht dies in dem Bereich, der den grössten Anteil hat: beim Strassenerkehr. Aber statt Massnahmen zur Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) umzusetzen, werden allorts neue Strassen geplant. Ein Moratorium für den Bau von Hochleistungsstrassen würde nicht nur klimapolitisch, sondern auch raumplanerisch helfen, die Zukunft aufzulösen. Christian Harb

Eigentlich wissen es alle: Wenn der CO<sub>2</sub>-Ausstoss in der Schweiz markant abnehmen soll, dann muss zwingend bei den Hauptverursachern angesetzt werden, und dazu gehört der Strassenverkehr, der – ohne Flugverkehr – für einen Drittel der Emissionen verantwortlich ist. Die erfolgreichen Städte-Initiativen von umverkehr zeigen, dass zumindest in den grossen Kernstädten entsprechende Bestrebungen auf fruchtbaren Boden fallen.

## Drohende Strassenbaulawine

Da eine Reduktion des Autoverkehrs politisch schwer durchsetzbar ist, wäre es ein sinnvoller Ansatz, das Wachstum wenigstens abzufedern. Leider sieht es aber gar nicht danach aus. Nach der Zustimmung der Stimmbewölkerung am 12. Februar 2017 zur NAF-Vorlage (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds) wurde nicht nur die Finanzierung der Nationalstrassen gesichert, es gingen auch 400 Kilometer Strassen neu in die Obhut des Bundes über. Darin enthalten sind beispielsweise die Bodensee-Thurthalstrasse im Thurgau (Kosten: 1750 Mio. Fr.) oder die Umfahrung Näfels im Kanton Glarus (Kosten: 450 Mio. Fr.). Beides sind Projekte, die die finanziellen Möglichkeiten der Kantone bei Weitem überforderten und entsprechend von den kantonalen Stimmbewölkungen auch mehrmals abgelehnt wurden. Wegen des NAF wird nun aber die Kostenbremse beim Strassenbau wirkungslos.

## Engpassbeseitigung konkurrenziert ÖV

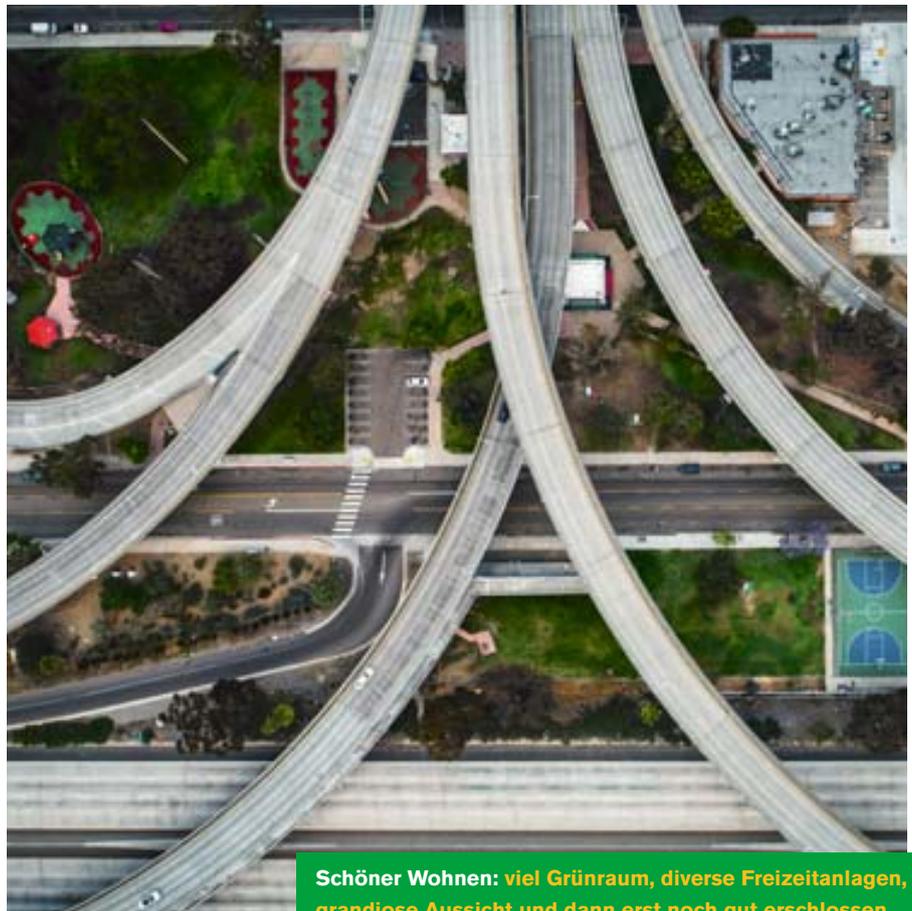
In unserem Verständnis verbindet eine Nationalstrasse wie die A1 beispielsweise St. Gallen mit Genf. Das ist aber eigentlich falsch. Denn die Autobahnen werden vor allem vom Regional- und Lokalverkehr benutzt. Entsprechend finden sich die grossen Staus auch in den

Agglomerationen. Und diese Engpässe sollen beseitigt werden. Für die grossen Personenströme im Agglomerationsverkehr ist eine S-Bahn sehr viel effizienter, da sie nicht nur weniger Emissionen verursacht, sondern auch viel weniger Platz beansprucht. Wenn die Verdichtung der Siedlungsgebiete ein ernsthaftes Anliegen ist, dann kommt man um die Verlagerung des MIV auf den ÖV nicht herum.

In den grossen Städten sinkt seit Jahren der Motorisierungsgrad, und immer weniger Junge machen den Führerschein. Das sind eigentlich erfreuliche Entwicklungen, die durch den Ausbau der Autobahnen nicht torpediert werden sollten.

## Gemüse statt Pommes-Chips

Wenn man will, dass ein Kind mehr Gemüse isst, darf man nicht die Pommes-Chips-Tüte neben den Teller stellen. Und wenn auf Bahn und Bus umgestiegen werden soll, dann darf die Strassenkapazität nicht erhöht werden. Denn ein besseres Angebot an Strassen schafft automatisch Mehrverkehr. Wenn man diesen Mechanismus nicht weiter ankurbeln will, ist der logische Schluss ein Strassenbau-Moratorium. Verkehrsinfrastrukturen werden für die Zukunft gebaut. Und wenn zur Erreichung der Klimaziele in Zukunft der MIV reduziert werden muss, werden diese Strassen gar nicht mehr benötigt.



**Schöner Wohnen: viel Grünraum, diverse Freizeitanlagen, grandiose Aussicht und dann erst noch gut erschlossen.**

# Strassenschneisen in Wohnquartieren?

Nicht nur das Klima bewegt, auch Strassenbauprojekte mobilisieren. So nahmen in Luzern 1000 Einwohner und Einwohnerinnen an einem Protestmarsch gegen die «Spange Nord» teil, und mehr als 3000 Menschen demonstrierten mehrfach gegen die Realisierung des «Westastes» in Biel. Fakt ist: Trotz Klimaveränderung werden weiterhin munter Hochleistungsstrassen geplant. Christian Harb

umverkehR plant, den Strassenraum in den Städten zugunsten von mehr Grünflächen umzunutzen. Gleichzeitig sollen Fuss- und Veloverkehr sowie Bus und Tram mehr Strassenfläche erhalten. Damit soll ein Beitrag zur Verbesserung des Klimas in den Städten geleistet werden. Wie wichtig dieses Ansinnen ist, zeigen die Pläne neuer Hochleistungsstrassen, die inmitten von Wohnquartieren gebaut werden sollen. Im Folgenden werden zwei Beispiele vorgestellt, bei denen sich der Widerstand erfolgreich formiert hat.

## «Spange Nord» in Luzern

Der Autoverkehr ist im Zentrum der Stadt Luzern omnipräsent, und die Prognosen gehen von einer Zunahme von 20 bis 25 Prozent bis ins Jahr 2040 aus. Dies war für die kantonalen Baubehörden Anlass, eine Tangentialverbindung zu planen, die den Verkehr am Zentrum vorbeileiten soll. Konkret geplant ist ein vierspuriger Autobahnzubringer zur A2 und ein parallel dazu verlaufender «Bypass» sowie ein neuer Autobahntunnel. Gegen die drohende Verkehrslawine stemmen sich nun die Anwohnerinnen und Anwohner, die auch vom Stadtrat unterstützt werden. Bereits haben ein Solidaritätsfest und eine Demonstration mit über 1000 Teilnehmenden stattgefunden. Mit 3807 Unterschriften hat die SP dieses Jahr eine städtische Initiative gegen das 200-Millionen-Projekt eingereicht. Diese dient als Konsultativabstimmung vor dem kantonalen Urnengang, der ebenfalls notwendig sein wird.

## «Westast» in Biel

In Biel ist als eines der letzten Teilstücke des 1960 beschlossenen Nationalstrassennetzes der sogenannte «Westast» geplant. Das 2,2 Milliarden Franken teure Projekt soll das Autobahnende im Südosten mit der A5 am Jurasüdfuss verbinden. Zwar ist die Linienfüh-

rung weitgehend unterirdisch, aber die beiden vorgesehenen Autobahnanschlüsse in der Stadt lassen sich nur in Offenlage realisieren. Diese schlagen grossflächige Schneisen ins Stadtgebiet und erschweren den Zugang von der Stadt zum See auch nach der Bauzeit, die allein schon auf 15 Jahre veranschlagt wird.

Wenn man von Biel hört, kommen zuerst Zweisprachigkeit und See in den Sinn. Die Sprache hat es den Bielerinnen und Bielern offensichtlich nicht verschlagen, und für den Zugang zum See wehren sie sich. Unter dem Motto «Biel

wird laut» nahmen 2017 über 3000, unter dem angepassten Motto «Biel bleibt laut» im Folgejahr sogar über 3500 Personen an einer Demonstration gegen den «Westast» teil. Mit Erfolg: Am 25. Februar 2019 sistierte die Berner Kantonsregierung die Planung und setzte eine Dialoggruppe ein, die bis im Juni 2020 eine breit akzeptierte Lösung finden soll. Die Kombination von grossem Engagement Direktbetroffener, sachlicher Kritik von Experten und einer professionellen Öffentlichkeitsarbeit führte zumindest zu einem ersten Etappensieg.



Bei Kundgebungen gegen unsinnige Projekte ist es besonders wichtig, dass man eine gute Portion Humor behält.

# Nein zum Rosengartentunnel

Am 9. Februar 2020 stimmt die Bevölkerung des Kantons Zürich – auch dank der Unterstützung des Referendums durch umverkehrR – über den Rosengartentunnel in der Stadt Zürich ab. Das Projekt entspricht einer Verkehrspolitik aus dem letzten Jahrhundert und verdient darum ein klares Nein.

Simone Brander, Mitglied der umverkehrR-Regionalgruppe Zürich und Gemeinderätin SP Stadt Zürich

Das Tunnelprojekt am Rosengarten würde für viele Stadtquartiere der Stadt Zürich zwischen Milchbuck und weit über den Albisriederplatz zu massiven Problemen führen. Nicht nur sollen zwölf Gebäude im Wert von 84 Millionen Franken abgerissen werden, sondern es würden auch Grünanlagen zerstört und ganze Baumalleen ersatzlos eliminiert. Auch der Irchelpark, eine grüne Erholungszone und wichtig für das Stadtklima, würde verkleinert. Gewaltige Tunnelportale am Milchbuck, am Bucheggplatz und am Wipkingerplatz würden die seit Jahrzehnten gewachsenen Stadtteile verschandeln.

## Hochleistungstunnel im Wohnquartier

Kernstück des über 1,1 Milliarden Franken teuren Projekts ist ein Hochleistungstunnel, der in einem Wohnquartier beginnt und auch in einem Wohnquartier endet. Am schlimmsten wären die Folgen am Wipkingerplatz zu spüren: Für das neue Bauwerk mit seinen neun Fahrspuren müsste eine ganze Häuserzeile abgerissen werden – nur damit die Tunneleinfahrten

Platz finden. Und dies in einem Quartier, das gemäss den Befürworterinnen und Befürwortern dieses Projekts eigentlich profitieren sollte. Ein solches Vorgehen von regierungsrätlicher Seite als «Stadt-reparatur» zu bezeichnen, ist zynisch.

Auch verkehrspolitisch ist das Projekt ungenügend. Mit dem geplanten Projekt würden grössere Kapazitäten für den Autoverkehr geschaffen, hat es doch eine Mehrheit im Kantonsrat abgelehnt, eine Obergrenze für den Autoverkehr festzulegen. So muss davon ausgegangen werden, dass nach der Realisierung des Projekts mehr Autos als heute durch die Quartiere brausen würden. Der Tunnel würde voraussichtlich 2030 eröffnet werden. Angesichts der Bestrebungen, für den Klimaschutz in der Stadt Zürich bis ins Jahr 2030 Netto-null-CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erreichen, ist eine Milliardeninvestition in fossilbetriebene Fahrzeuge ziemlich absurd.

## Probleme für den ÖV

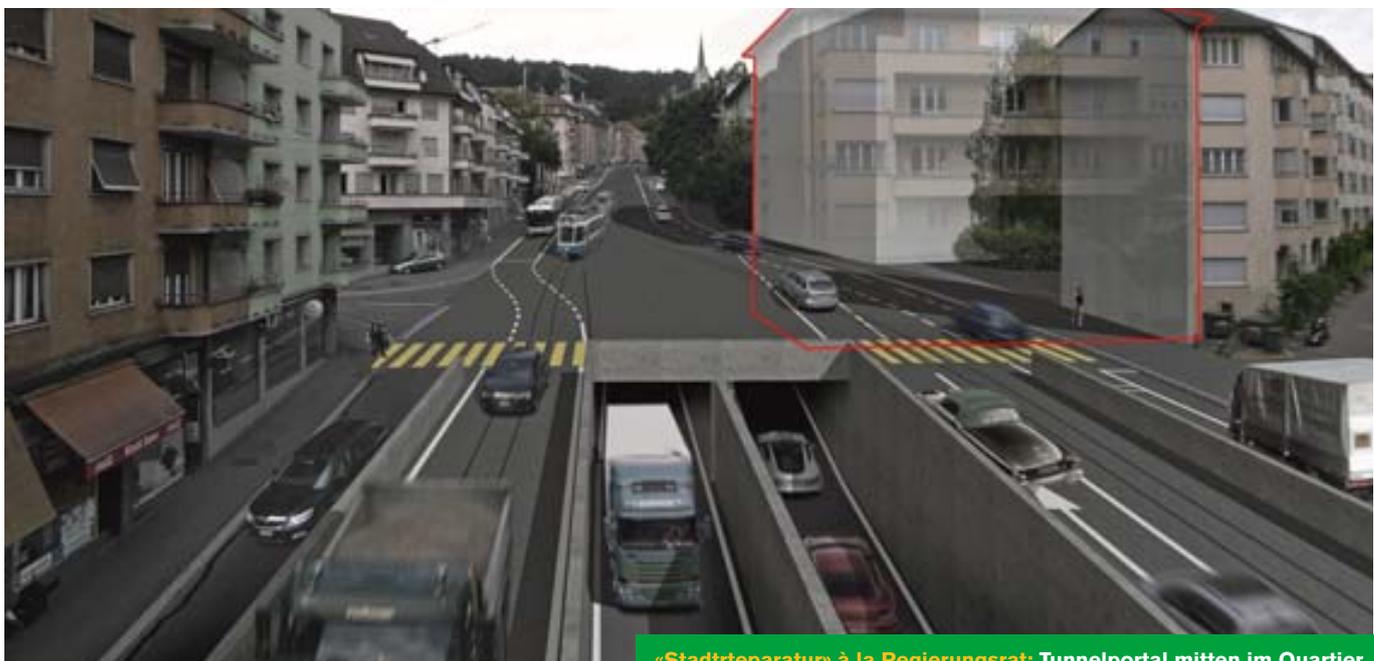
Am Albisriederplatz würde die erst vor Kurzem aufwendig sanierte Umsteige-

drehscheibe für Tram- und Buspassagiere aufgehoben. Die künftig längeren Umsteigewege würden die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in den Stadtkreisen 3, 4 und 9 massiv behindern. Die beiden wichtigen städtischen Buslinien 72 und 83 könnten nach der Realisierung des Projekts am Rosengarten gar nicht mehr über den Albisriederplatz fahren. Damit würden praktisch ganze Stadtquartiere vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten.

## Note «ungenügend»

Sogar das Bundesamt für Raumentwicklung hat dem Projekt die Note «ungenügend» erteilt – als es das Projekt im Rahmen des Agglomerationsprogramms prüfte. Der Bund ist bisher nicht bereit, die vom Kanton Zürich beantragten 440 Millionen an das Milliardenprojekt zu leisten.

Sorgen wir dafür, dass sich diese Frage gar nicht stellt, und lehnen wir das rückwärtsgewandte Projekt an der Urne wuchtig ab.



«Stadt-reparatur» à la Regierungsrat: Tunnelportal mitten im Quartier.

# Die gleichen Fehler wie vor 50 Jahren

Die Gegend im Westen Lausannes befindet sich in vollem Wandel, und das ist eine Chance für den ganzen Kanton Waadt. Vor allem eine Chance, die Nutzung unseres Bodens und unserer Mobilität zu überdenken, für lebenswerte Städte. Leider geht das Projekt der neuen Autobahnanschlüsse des Bundesamts für Strassen (ASTRA) in die entgegengesetzte Richtung. Léonore Porchet

Vorgesehen sind zwei neue Ein- und Ausfahrten, die direkt in die Ortschaften Chavannes und Ecublens hineinführen, sowie ein neuer Anschluss am Ausgang von Malley (in Uninähe, einige hundert Meter von der geplanten Ausfahrt in Chavannes entfernt). Der Umfang des Projekts ist kolossal, und dementsprechend werden die Auswirkungen auf die Landschaft, den städtischen Verkehr, die Luftverschmutzung und den Lärmpegel riesig sein. Das Projekt scheint aus dem vorherigen Jahrhundert zu stammen.

## Nichts gelernt?

Die Erfahrung zeigt, dass neue Strassen zusätzlichen Verkehr generieren. Im Gegensatz zu den Behauptungen des ASTRA wird die Vergrösserung des Strassenangebots keine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von den Nebenstrassen auf die

Autobahnen bewirken. Sondern es wird, dank der Angebotssteigerung für den Strassenverkehr, die Benutzung des Autos fördern, statt ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und den Veloverkehr zu bewirken. Das Projekt führt darum ganz klar zu einer Zunahme des MIV.

Dies widerspricht jeglicher Vernunft! Dazu kommt eine unzumutbare Zweiteilung von Siedlungsgebieten durch breite Asphaltbänder. Es ist mit häufigeren, längeren und ausgedehnteren Staus zu rechnen, weswegen sich der zunehmende Verkehr in die bestehenden Gemeindestrassen ergiessen wird. Entsprechend ist die ansässige Bevölkerung grossmehrheitlich gegen das Projekt. Mit der Unterstützung von umverkehR hat das Kollektiv «Retten wir Chavannes» eine Petition eingereicht, mit dem Ziel die Autobahn in einen städtischen Bou-

levard mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h umzuwandeln.

## Behinderung von Fuss- und Veloverkehr

Die geplanten Autobahnanschlüsse beeinträchtigen auch den Velo- und den Fussverkehr. Denn deren Wege werden durch die Autobahnzubringer gestört und zerschnitten. Eine ganze Serie an Ampeln soll angeblich die Sicherheit gewährleisten. Blöd nur, dass solche Ampeln die Attraktivität der Fuss- und der Velowege verringern (lange Rotphasen), wie dies unter anderem der Fussverkehrs-Test von umverkehR in der Westschweiz klar aufgezeigt hat.

Aus all diesen Gründen sind dringend andere Lösungen für den Verkehr von morgen nötig: Es braucht eine Reduktion des MIV und seiner Auswirkungen und dafür eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und endlich eine konsequente Förderung von Fuss- und Veloverkehr.



«Retten wir Chavannes» – Protestmarsch gegen die neuen Autobahnanschlüsse am 25. Mai 2019.

# Auto-Initiativen als Steilpass?

Die Basler Verkehrspolitik ist eine delikate Angelegenheit. Einerseits hat der Stadtkanton den schweizweit tiefsten Motorisierungsgrad und einen der höchsten Veloanteile. Andererseits wurden in den letzten Jahren diverse Vorlagen zum Ausbau der Tram- oder der Veloinfrastruktur von der Bevölkerung abgelehnt. Voraussichtlich steht im Februar 2020 eine wegweisende Abstimmung an. Silas Hobi

Die gute Nachricht zuerst: Die Städte-Initiative von umverkehR wirkt. In Basel-Stadt ging der Autoverkehr zwischen 2010 und 2018 um insgesamt 6 Prozent zurück. Das ist zwar etwas weniger als die 10 Prozent, die im Basler Umweltschutzgesetz vorgegeben sind, aber offenbar genug, um die Autolobby auf den Plan zu rufen. So wurden zwei rückständige Auto-Initiativen lanciert, um einerseits das Reduktionsziel von 10 Prozent bis 2020 aus dem Gesetz zu streichen und andererseits Basel mit Autoverkehr zu überschwemmen. Das Parkplatzangebot soll ausgebaut und die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Autoverkehr aufgehoben werden.

## Politischer Überraschungscoup

Dieses Vorpreschen aus bürgerlichen Kreisen könnte sich nun als Eigentor erweisen. Die politischen Mehrheiten in Basel haben nämlich dazu geführt, dass die Initiative «Zämme fahre mir besser!» zum Steilpass für die Weiterführung einer kli-

mafreundlicheren Verkehrspolitik wurde. Ein Gegenvorschlag der Regierung kommt den Initianten entgegen und streicht das ab 2020 überholte Reduktionsziel von 10 Prozent aus dem Umweltgesetz. Dafür werden die Forderungen der Städte-Initiative von umverkehR weitergeführt. So soll bis 2050 der gesamte Verkehr auf den Basler Strassen umweltfreundlich abgewickelt werden. Als umweltfreundlich gelten Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten, die insbesondere flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind. Dieses erfreuliche Ergebnis, das unter dem neuen Präsidenten der Basler Verkehrskommission, Raphael Fuhrer, erzielt wurde, ist ein von Regierung und Parlament unterstützter Gegenvorschlag, der verkehrspolitisch schweizweit seinesgleichen sucht und sogar internationalen Vorzeigecharakter hat.

## Showdown am 9. Februar 2020

Die zweite Basler Initiative «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» wird von Re-

gierung und Parlament ohne Gegenvorschlag abgelehnt. Der Titel der Initiative suggeriert, dass alle Verkehrsteilnehmenden profitieren. Doch obwohl mehr als die Hälfte der Haushalte in Basel gar kein Auto besitzt, geht es dem Initiativ-Komitee einzig um die Autofahrenden. Für diese sollen Parkplätze à discrétion geschaffen werden, obwohl die öffentlichen Parkplätze in Basel bereits heute eine Gesamtfläche von mehr als 45 Fussballfeldern einnehmen.

Die beiden Vorlagen werden voraussichtlich am 9. Februar 2020 vor das Basler Stimmvolk kommen. Die Ausgangslage für die Volksabstimmung hat sich durch die Entscheide der Regierung und des Parlaments zu unseren Gunsten verändert. Nun gilt es, mit einer engagierten Abstimmungskampagne die rückständigen Auto-Initiativen zu versenken und die Annahme des Gegenvorschlags zu erreichen. Das wäre eine gute Grundlage, um den klimapolitisch dringenden Umbau des Verkehrssystems bereits vor 2050 umzusetzen.



Bei einer Aktion vor der Sitzung des Grossen Rates zeigte das Parkplatzbadetuch von umverkehR einmal mehr eindrücklich auf, wie viel Platz stehende Autos verschwenden.

Bild: VCS beider Basel

## Breiter, nicht kürzer!

sh Stehen Autos mal kurz im Stau, wird sofort die Forderung nach zusätzlichen Spuren laut. Das autofreundliche Schweizer Parlament verlockt dafür gerne auch mal mehr als 10 Milliarden Franken. Dabei stellt sich die berechnete Frage, wann denn mit dem Ausbau Schluss sein wird und wo dieser Autoverkehr hinführen soll. Antworten finden wir in China: Eine 50-spurige Autobahn mündet in 4 Spuren. Der Stau wurde nicht kürzer, sondern breiter. Wir empfehlen allen Strassenbauwütigen eine Studienreise in den Fernen Osten – mit der Transsibirischen Eisenbahn natürlich.



## Messianisch

sh Kein Beispiel zeigt die Marketingmacht der Flug- und Autolobby schöner auf als der europäische Spitzenfussball. Während früher beispielsweise Barcelona gegen Bayern München gespielt hat, kommt es heute zu Begegnungen zwischen Qatar Airways und Emirates. Konnte man früher auf den Spielertrikots noch einen Clubnamen entdecken, findet man heute nur noch Produktnamen wie VW oder Jeep. Fans, die ein Trikot kaufen, bezahlen perfiderweise Geld, um im öffentlichen Raum Werbung für die Konzerne zu machen. Da möchte umverkehR logischerweise gerne mitmischen und künftig als Trikotsponsor von

Barcelona auftreten. Falls das Geld nicht reicht, versuchen wir es beim zurzeit wenig erfolgreichen Schweizer Rekordmeister. Hauptsponsor von GC zu werden, dürfte im Moment nicht allzu teuer sein. In jedem Fall könnten wir dann auf dem grünen Rasen, beim Fussballspiel, der Flug- und der Autolobby symbolisch ans Schienbein treten.

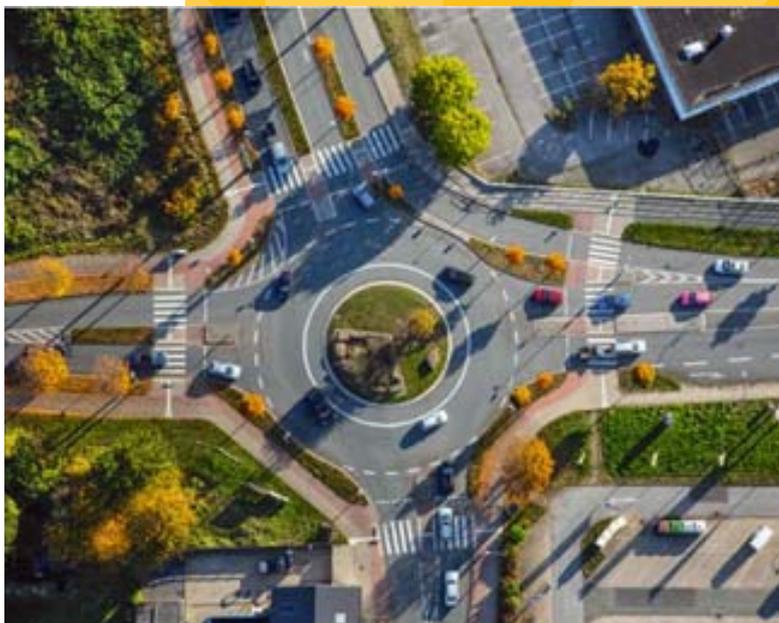
## Bäumig

sh Warum Bäume immer am Strassenrand pflanzen? Ein richtig knorriger Baum kommt doch in der Strassenmitte deutlich besser zur Geltung. Da Bäume die Luft säubern, Schatten spenden, das Klima regulieren und den öffentlichen Raum beleben, macht ein Standort mitten auf der Strasse auch am meisten Sinn. Nicht zu vernachlässigen ist dabei der Synergieeffekt: Werden solche Strassenbäume auf allen relevanten Einfallsachsen angepflanzt, kann ihre Auswirkung auf die Luft- und die Lebensqualität noch einmal deutlich erhöht werden.



Bild: queckit (reddit)

## Kreiselhüpfen



mm Bei uns endet der Velostreifen meist vor dem Kreisel. So packen wir unseren ganzen Mut zusammen und fahren selbstbewusst in der Mitte des Kreisels, genau wie wir es in der Veloprüfung gelernt haben. Ein jeder Velofahrer würde sich sicherer fühlen, wäre der Velostreifen in der Mitte des Kreisels. Leider ist das bei uns aber nicht so. Wie wird denn dieses Problem andernorts gelöst? Die westfälische Stadt Hamm hat sich für Velofahrende etwas ganz Besonderes ausgedacht: das Kreiselhüpfen. Um links abzubiegen, muss man als Velofahrerin dem MIV fünf Mal den Vortritt gewähren. Da sind wir doch gleich wieder froh, dass bei uns die Velostreifen immer wieder mal vergessen gehen.

# Harte Fakten zum Flugverkehr

Am 6. September 2019 fanden sich rund 100 Personen zur umverkehR-Fachtagung «Flugverkehr und Klimaschutz: Fakten und Forderungen» im Kulturpark Zürich ein. Es war ein intensiver und lehrreicher Tag. Greta Stieger

«Ich beneide meine Enkelin nicht, wenn sie mal so alt ist wie ich, sollte es uns nicht gelingen, dieses Problem wirklich zu lösen», rief Andreas Fischlin, emeritierter Professor für Systemökologie der ETH Zürich und Vizepräsident der Arbeitsgruppe II im Weltklimarat, allen Teilnehmenden nochmals die Dramatik des Klimawandels in Erinnerung. Eindrücklich zeigte er auf, wie Hitzesommer – etwa wie derjenige von 2018 – bei einem ungebremsten Klimawandel zu einer jährlich wiederkehrenden Realität werden könnten. «Jede Möglichkeit, die sich uns bietet, irgendetwas beizutragen, muss genutzt werden – vom Bund, von den Kantonen, von den Gemeinden und von den Individuen.» Nicht nur eine Reduktion des Flugverkehrs sei wichtig, sondern es brauche Veränderungen auf allen Ebenen. «Der beschlossene Klimaschutz erfordert, bis 2050 weltweit keine Kohle, kein Öl und kein Gas mehr zu verbrennen.» Der Schweiz falle dabei als reiches Land «eine gewisse Vorbildfunktion» zu. «Es ist leider nicht fünf vor, sondern fünf nach zwölf, denn die Zeiten des einfachen Handelns haben wir verpasst!», ermahnte Fischlin zum Schluss seines Vortrags. Mit diesem Referat war die Ausgangslage eindrücklich geklärt.

## Flugverkehr nicht auf Klimakurs

Während die Treibhausgasemissionen der Schweiz langsam einem Abwärtstrend folgen, nehmen die Emissionen aus dem Flugverkehr weiterhin stark zu. Dies ist kein Geheimnis und wurde von Dr. Raphael Bucher, dem stellvertretenden Sektionschef für Klimapolitik beim BAFU, verdeutlicht. Ab Oktober 2019 sei das Flugzeug das Hauptverkehrsmittel der Schweiz in Bezug auf die durchschnittlich zurückgelegten Personenkilometer pro Jahr, erklärte Dr. Peter de Haan, Leiter Bereich Ressourcen, Energie + Klima bei der Beratungsfirma EBP. Laut Wachstumsprognosen dürfte der Flugverkehr bis 2050 weltweit rund 20 Prozent der vom Pariser Klimaabkommen angestrebten CO<sub>2</sub>-Emissionen ausmachen. Dies macht deutlich, dass Kompensationsmassnahmen wie CORSIA, vorgestellt von Dr. Urs Ziegler, Leiter der Sektion Umwelt beim BAZL, ungenügend sind, um den Flugverkehr auf Klimakurs zu bringen. Griffigere Massnahmen wie eine Flugticketabgabe und oder gar eine Kerosinsteuer seien notwendig, legte Anja Kollmuss, Klimaexpertin von swisscleantech, nahe. Auch das individuelle Umdenken und der bewusste Verzicht spielen eine Rolle.

So riefen Christina Mürger und Mattia De Lucia von den «Flugstreik»-Aktivistinnen und -Aktivisten die Teilnehmenden dazu auf, 2020 am Boden zu bleiben und nicht zu fliegen.

## Klimafreundlicher mit dem Nachtzug

Erfreuliche Nachrichten gab es von Kurt Bauer, Leiter Fernverkehr bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Diese investieren für die kommenden Jahre in neues Nachtzug-Rollmaterial, um ihr Nightjet-Liniennetz auszubauen. «Wir hatten rund 1,4 Millionen Reisende im Jahr 2018 und werden eine Steigerung von etwas 10 Prozent in diesem Jahr haben – das kann man schon auch ein bisschen als Greta-Effekt bezeichnen», führte Bauer aus. 1,4 Millionen Reisende, das entspräche heute rund 5 Prozent aller Flugbewegungen des Wiener Flughafens. «Der Nachtzug könnte noch viel, viel mehr übernehmen, wenn er noch bessere Rahmenbedingungen vorfände», gab Bauer zu bedenken. Der Nachtzug bezahlt Trassengebühren, Mehrwert- und Stromsteuern, der Flugverkehr hingegen zahlt weder Mehrwert- noch Kerosinsteuer. Auch bedürfe es einer finanziellen Unterstützung von der EU oder von Staaten, um das Investitionsrisiko für die Betreiber abzufedern. Der Nachtzugverkehr über die Landesgrenzen hinaus funktioniere nur in Kooperation, betonte Bauer schliesslich, und die SBB seien derzeit der grösste Kooperationspartner der ÖBB. Es bleibt also noch einiges zu tun. Dennoch besteht mehr als gute Hoffnung für die zunehmende Verlagerung von Flug auf Zug in Europa.

Die Fachtagung am 6. September 2019 war die zweite Veranstaltung in der Reihe «umverkehRt & abgehoben», die Teil der Kampagne «Zug statt Flug» ist. An diesem Anlass präsentierte umverkehR eine Zusammenstellung wichtiger Fakten zum Thema Flugverkehr und Klimaschutz, die auf Deutsch und Französisch verfügbar ist: [www.flugfacts.ch](http://www.flugfacts.ch) oder [www.aviation-verite.ch](http://www.aviation-verite.ch). Die Kampagne wird durch Beiträge der Stiftungen Hamasil und Temperatio sowie von 25 grosszügigen Spenderinnen und Spendern von umverkehR ermöglicht – herzlichen Dank!

Tagung verpasst? Die Videoaufzeichnungen aller Referate finden Sie hier: [www.umverkehr.ch/node/688](http://www.umverkehr.ch/node/688).



Podium mit den Nationalrätinnen und -räten Regula Rytz (Grüne BE), Thomas Hardegger (SP ZH), Kathy Riklin (CVP ZH), Rosmarie Quadranti (BDP ZH), Matthias Samuel Jauslin (FDP AG) (v. l. n. r.) und der Moderatorin Sonja Hasler (Dritte v. r.).

Bild: Delia Frauenfelder

# Parkplätze zum Leben erwecken

Aktivistinnen und Aktivisten sind schweizweit dem Aufruf von umverkehR gefolgt und habenauch am diesjährigen PARK(ing) Day Parkplätze besetzt. In zwölf Städten fanden über 50 Aktionen statt. In Baden, Basel, Bern, Biel, Genf, Lausanne, Lenzburg, Olten, Schaffhausen, St. Gallen, Winterthur und Zürich haben Menschen auf kreative Art und Weise gezeigt, wie öffentliche Parkplätze auch anders genutzt werden können. Es gab unter anderem Ruheoasen, Spielplätze, Kaffeebars, Textbüros, Stadtgärten, Bibliotheken, Häkelaktionen, Konzerte und ein Velokino. Matteo Masserini

Die Idee, jeweils am dritten Freitag im September Parkplätze zu reurbanisieren und zum öffentlichen Treffpunkt zu machen, ist 2005 in San Francisco entstanden. Im Jahr 2015 hat umverkehR zum

ersten PARK(ing) Day in der Schweiz aufgerufen. Hier gibt es rund 10 Millionen Parkplätze, die eine Fläche in Anspruch nehmen, die der Grösse des Vierwaldstättersees entspricht. Dieser Platz kann

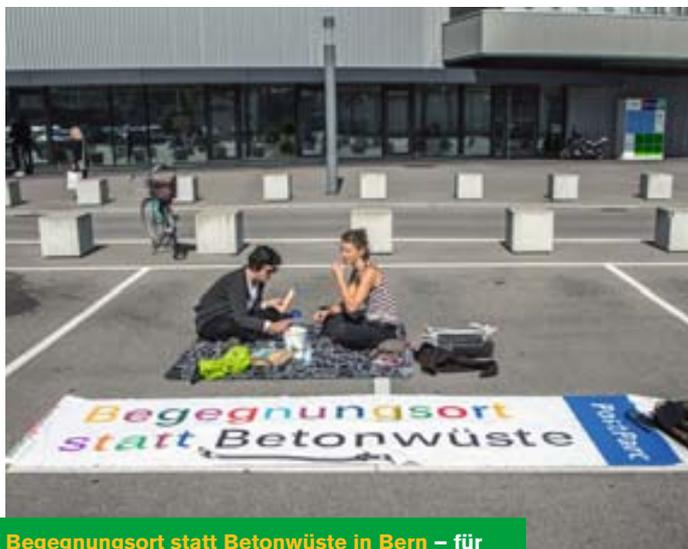
in der dicht besiedelten Schweiz besser genutzt werden! Gerade in Städten steigert eine Umgestaltung der Parkplätze die Attraktivität des öffentlichen Raums massiv.



«Hot-Pot» statt «Parking-Lot» in Basel – Frederik und seine Freunde leben ihren Traum: ein öffentliches Bad vor der eigenen Haustür. Was will man mehr?



Häkelaktion in Zürich: Regula, Meret und ihre Gäste laden zum gemeinsamen Häkeln ein. Geselliger Austausch statt parkierte Autos – es ist an der Zeit, an einem neuen Faden zu spinnen!



Begegnungsort statt Betonwüste in Bern – für die Jungen Alternativen ist es klar: Wir brauchen mehr lebendigen öffentlichen Raum!



Velokino in Zürich – strampeln für Strom. Der Verein Vélorution organisierte kurzerhand ein Open-Air-Kino auf dem Zähringerplatz (wo normalerweise Autos stehen).

**Städte-Initiativen in Zürich und Basel verteidigen!**

In Zürich und Basel stehen 2020 wegweisende Abstimmungen in der Verkehrspolitik an. Im Kanton Zürich wird am 9. Februar 2020 über den Rosengartentunnel abgestimmt. Dieser würde künftig noch mehr Verkehr in die Stadt schwebmen. In Basel hat das Stimmvolk die Gelegenheit, zwei rückständigen Auto-Initiativen eine Abfuhr zu erteilen. umverkehR wird sich engagiert dafür einsetzen, dass die Ziele der Städte-Initiativen nicht beschnitten werden.

Agenda

**Mo 13. Januar 2020, 19–21 Uhr  
Tunnelblick an der Rosengartenstrasse**

An der Podiumsdiskussion wird diskutiert, warum der Rosengartentunnel zu Mehrverkehr in der Stadt Zürich und einer Verdrängung der Quartierbevölkerung führen würde. Kulturpark, Pfingstweidstrasse 16, 8005 Zürich  
[www.umverkehr.ch/node/721](http://www.umverkehr.ch/node/721)

**27.–29. Februar 2020  
Reclaim-Democracy-Kongress**  
umverkehR wird zum Schwerpunktthema «System Change not Climate Change» verschiedene Ateliers anbieten. Rote Fabrik, Zürich.

[www.umverkehr.ch/node/719](http://www.umverkehr.ch/node/719)

**Mi 25. März 2020, 20 Uhr  
Generalversammlung von umverkehR in Luzern**

Vor der Generalversammlung findet eine spannende Fachveranstaltung statt.

[www.umverkehr.ch/node/720](http://www.umverkehr.ch/node/720)

In den grossen Städten sinkt seit Jahren der Motorisierungsgrad, und immer weniger Junge machen den Führerschein. Das sind eigentlich erfreuliche Entwicklungen, die durch den Ausbau der Autobahnen nicht torpediert werden sollten.