



Umdenken Zwecken Rennen

Nummer 131
September 2021

Verkehrsspirale

Klima- und Verkehrspolitik sind leider wenig konsequent. Darum landet man, wie in einer Spirale, oft da, wo man schon mal war – oder zumindest fast. Nötig wäre ein radikaleres umdenken.

Seiten 3–5, 11

Teufelskreise und Verkehrsspiralen

umverkehR wurde 1992 als Trägerverein der Verkehrshalbierungs-Initiative gegründet. Diese wollte Teufelskreise im Strassenverkehr durchbrechen: «Wer Strassen baut, wird Verkehr ernten.»

Uns war klar, dass die Verkehrsprobleme nur durch eine Reduktion des Strassenverkehrs gelöst werden können. Leider sahen das nur wenige gleich wie wir.

Heute haben wir immer noch Verkehrsachsen mitten durch Dörfer und Städte, weil offenbar immer noch geglaubt wird, diese Schneisen seien Lebensadern (siehe auch Seite 6). Natürlich ist das Gegenteil der Fall, es braucht dringend mehr Grün und mehr Raum

für Zufussgehende und Velofahrende (siehe Seite 11). Doch bevor sich wirklich etwas ändern kann, müssen wir unsere Wahrnehmung des Verkehrs einem Reality-Check unterziehen.

Ich würde sogar noch weitergehen als der Artikel auf Seite 6 und den Autoverkehr als Geschwür bezeichnen, das nahezu unkontrolliert wächst. Zum Nachteil aller.

Daran ändert auch nichts Prinzipielles, wenn man das Geschwür statt mit Benzin mit Batterien betreibt. Zwar würde die CO₂-Bilanz besser, aber man müsste auch bei einer kompletten Elektrifizierung der Autoflotte die Hälfte des Strassenverkehrs anderweitig loswerden (siehe Seite 4).

Für UmverkehRte der frühen Stunde ist sonnenklar, was das bedeutet: Der Verkehr muss halbiert werden! (Wir haben das ja schon immer gesagt...!) Somit wären wir in der Verkehrsspirale eine Runde weiter. Und wer weiss, vielleicht lancieren wir ja, sobald die Zeit reif ist, die Verkehrshalbierungsinitiative nochmals und versuchen ein weiteres Mal, aus der Verkehrsspirale auszubrechen.

Viel Spass bei diesem 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 **Beiträge** Hanspeter Kunz, Philippe Koch, Hanspeter Guggenbühl, Hugo Caviola, Christian Harb, Silas Hobi (sh), Andrea von Maltitz und Daniel Costantino **Titelbild** Pablo Silva **Layout** typisch.ch **Korrektorat** Irène Fasel **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** November 2021

Die Politik auf die Strasse bringen

Wem gehört die Strasse? Rechtlich gesehen, gehören die meisten Strassen der öffentlichen Hand, also uns allen. Der juristische Blick gibt allerdings ein verzerrtes Bild der Realität wieder. Die alltägliche Nutzung der Strasse zeigt sehr deutlich, wem die Strasse eigentlich gehört: dem Auto. Autos nehmen den meisten Platz ein und dominieren das Strassenbild und das Leben im öffentlichen Raum. Philippe Koch

Mit dem Projekt «Brings uf d'Strass!» hat die Stadt Zürich für die Zeit der Sommerferien Autos aus drei Quartierstrassen verbannt. Aus der Fritschstrasse wurde gemäss Konzept des Tiefbauamts ein «gemeinschaftlicher Vorgarten», aus der Rotwandstrasse eine «nachbarschaftliche Verweiltribüne» und aus der Konradstrasse eine «lange Spielstrasse». Impressionen der letzten Wochen zeigen unterschiedlich intensive und unterschiedlich vielfältige Nutzungen der Strasse: Auf der Strasse wurde gespielt, gequatscht, verweilt, getrunken, Velo gefahren oder einfach gar nichts gemacht. Das Projekt «Brings uf d'Strass!» hat tatsächlich aus der Verkehrsfläche Strasse wieder einen öffentlichen Raum gemacht, in dem Begegnungen und gemeinsame Aktivitäten möglich wurden. Dieses temporäre «place-making» ohne Verwertungsdruck zeigt eindrücklich, dass das Bedürfnis nach Freiräumen für Alltagsnutzungen ohne Konsumzwang besteht. Alles paletti, also?

Jein. Das Projekt «Brings uf d'Strass!» ist, man kann es nicht anders sagen, too little und too late. Die fünfwöchige Sperrung für den Autoverkehr von drei Quartierstrassen in einer Stadt, die seit mehr als 20 Jahren eine komfortable links-grüne politische Mehrheit hat, kann man nicht als mutig oder zukunftsweisend bezeichnen. Die kurze Dauer verunmöglicht den wirkungsvollen Einbezug der Bevölkerung und der Anwohnenden. Der Parking Day und die Critical Mass zeigen ja immer wieder eindrücklich, mit welcher Kreativität und mit welchem Tatendrang die Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner in der Lage sind, sich Strassenräume anzueignen und umzudeuten. «Brings uf d'Strass!» darf keine Eintagsfliege bleiben. Es ist zu hoffen, dass das Projekt nur ein erster zaghafter Versuch ist, neue öffentliche Räume zu schaffen, auf den noch viele mutigere und offenere folgen werden.

Es reicht auch nicht, Strassen mit Mobiliar auszustatten. Strassen müssen völlig neu gedacht werden, damit das Stadtleben in der zukünftigen Hitze erträglich bleibt. Als öffentliche Räume müssen sie grüner, zugänglicher und komfortabler werden. In den 1960er-Jahren hat man die Strassen als Arterien bezeichnet, durch die der Verkehr fliesen und womit man die Stadt lebendig halten soll. Das Gegenteil war der Fall. Die Arterien sind schnell verstopft und mit jeder neuen Strasse wurde

der Infarkt wahrscheinlicher. Sollen Strassen in Zukunft die Lebensadern der Stadt werden, dann müssen sie Leben ermöglichen und lebensfreudig werden. Mit den Stadtklima-Initiativen versucht umverkehR, die Schritte in diese Richtung zu lenken. Aber das reicht nicht. Alle Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner müssen ihren Anspruch auf die Strassen anmelden und gemeinsam verwirklichen. Wenn nicht jetzt, wann dann?!



Kurz nach dem Aufbau – die Autos sind weg, das Spiel kann beginnen.

Das Problem ist das Auto, nicht sein Antrieb

Die positiven Entwicklungen vorweg: Die Stromproduktion in Europa verursacht weniger CO₂ als früher, weil ein wachsender Anteil an Elektrizität aus Wind- und Solarkraftwerken den Kohlestrom zurückdrängt. Der Anteil von Autos mit elektrischem Antrieb steigt. Batterien und Elektromotoren werden effizienter produziert und halten länger. «Netto null Treibhausgase» und Autos lassen sich nicht miteinander vereinbaren, selbst wenn alle nur noch «Ökostrom» tanken. Hanspeter Guggenbühl, dieser Beitrag ist bereits in der Internetzeitung www.infosperber.ch erschienen.

In memoriam; Hanspeter wurde am 26. Mai 2021 auf einer Velotour durch einen Motorradfahrer zu Tode gefahren.

Elektroautos verursachen weniger klimawirksame Gase

Dies zeigen die neusten Studien des Paul Scherrer Instituts* und der Klimabilanzrechner des TCS. Die wichtigsten Erkenntnisse:

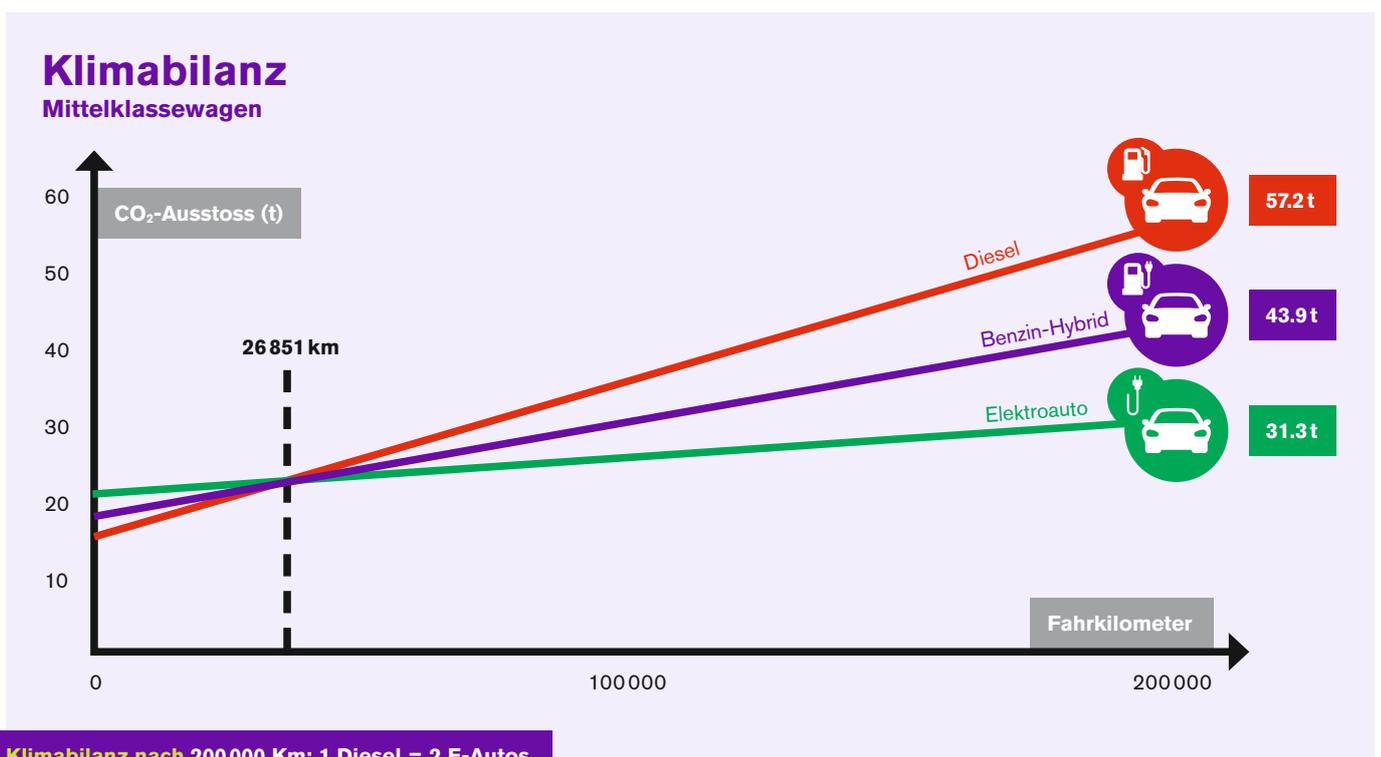
- Ein Auto mit Elektroantrieb, das in der Schweiz betrieben wird und in 15 Jahren 200 000 Kilometer absputzt, verursacht – je nach Fahrzeugklasse – Treibhausgas-Emissionen in der Grössenordnung von 28 bis 42 Tonnen CO₂-Äquivalenten. Davon entfallen rund zwei Drittel auf

die Herstellung des Autos und die Infrastruktur (Strassenbau etc.), ein Drittel auf den Betrieb des Autos.

- Das Elektroauto verursacht damit etwas mehr als halb so viel klimawirksame Emissionen wie ein Auto der gleichen Fahrzeugklasse mit fossilem Verbrennungsmotor (40 bis 80 Tonnen CO₂-Äquivalent). Bei den fossilen Autos entfallen mehr als zwei Drittel auf den Betrieb, somit insbesondere auf Verbrennung von Benzin oder Diesel.
- Bei diesen Daten handelt es sich um Grössenordnungen. Die folgende Grafik, basierend auf TCS- und PSI-Daten, vergleicht den Verlauf der CO₂- und der übrigen Treibhausgas-Emissionen von

drei ausgewählten Mittelklasse-Autos. Auf der y-Achse zeigt die Grafik die Emissionen für die Autoherstellung. Je länger das Auto lebt respektive, je weiter es fährt, desto grösser wird der Unterschied zwischen Elektro- und fossilem Auto.

Zur Grafik: Von der Produktion bis zur Verschrottung nach 200 000 Fahrkilometern verursacht der Audi-Diesel (rot) Treibhausgase im Umfang von 57,2 Tonnen CO₂-Äquivalent, der Volvo-Hybrid (violett) 43,9 Tonnen und der Tesla3-Elektro (grün) 31,3 Tonnen. Nach rund 26 000 Kilometer Fahrt sinken die Emissionen des Elektroautos allmählich unter jene des Hybrid- und Dieselautos.



Halbierung der Treibhausgase reicht nicht

Es zeigt sich, dass die Halbierung der Treibhausgase im Verkehr nicht reicht, um die Klimaerwärmung wirksam zu bremsen. Denn der globale Klimavertrag, den die Regierungen 2015 in Paris beschlossen haben, verlangt, die Klimaerwärmung sei auf weniger als zwei Grad, möglichst auf 1,5 Grad zu begrenzen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der weltweite Ausstoss von Treibhausgasen bis spätestens 2050 netto auf null gesenkt werden, somit nach Abzug des CO₂, das sich mittels Aufforstung, Abscheidung, an Kaminen oder Filterung aus der Atmosphäre abscheiden lässt.

«Netto null» heisst null CO₂ im Verkehr

Aus dieser Erkenntnis heraus haben sich viele Staaten – darunter auch die Schweiz – verpflichtet, ihre Treibhausgas-Emissionen 2050 netto auf null zu senken. Gemäss der Klimastrategie des Bundesrates müssen die Treibhausgase aus den Bereichen Heizungen, Landverkehr sowie dem Grossteil der Warenproduktion vollständig eliminiert werden. Bei «Netto» sollen nur noch jene Treibhausgase übrig bleiben (und abgeschieden werden), die aus der Landwirtschaft, dem Flugverkehr sowie aus Produktionsverfahren stammen, bei denen keine anderen Eliminationstechniken absehbar sind (etwa: Zementherstellung).

Mit dem Umstieg von Benzin- und Diesel- auf Elektroautos lässt sich das klimapolitische Ziel «netto null» im Verkehr bestenfalls halbwegs erreichen. Das wird

sich auch in Zukunft kaum ändern. Denn der technische Fortschritt wird die Klimabilanz von Elektroautos, die 2040 produziert werden – und damit im Zieljahr 2050 immer noch herumfahren – gemäss PSI nur marginal verbessern: Bei Benzin- und Dieselautos, die 2040 hergestellt werden, sinken die Treibhausgasemissionen pro Fahrkilometer um 30 bis 34 Prozent, bei Elektroautos nur noch um 17 Prozent; dies im Vergleich zu den im Ausgangsjahr 2018 hergestellten Fahrzeugen.

Wenn die Schweiz somit ihre Klimaziele 2050 erreichen will, muss sie nicht den Antrieb wechseln, sondern das Auto als Ganzes ersetzen. Aber – wodurch?

Klimabilanz von Bahn und Velo

Antworten liefert eine frühere Studie der auf Ökobilanzen spezialisierten Schweizer Firma Treeze. Diese entwickelte 2016 ein sogenanntes «Mobitool». Damit lassen sich die Umweltbelastung (gemessen in Umweltbelastungspunkten) sowie die Treibhausgas-Emissionen aller gängigen Verkehrsmittel vergleichen (inkl. aller Emissionen aus Produktion und Infrastruktur).

Beim Vergleich der Treibhausgas-Emissionen von Personenwagen kamen die Treeze-Fachleute zu ähnlichen Resultaten wie die neueren Studien von PSI und TCS. Im Unterschied zur PSI-Studie ermittelte «Mobitool» aber auch die Treibhausgase, die öffentliche Verkehrsmittel und Velos (mit und ohne elektrischen Hilfsmotor) verursachen. Um die Emissionen vergleichen zu können, rechneten sie alle Daten um in CO₂-Äquivalente (CO₂-Eq.) pro Person und Kilometer (Pkm).

Hier die Resultate verschiedener Verkehrsmittel:

Verkehrsmittel	CO ₂ -Equivalent pro Pkm in Gramm
Flugverkehr	260 g
Benzinauto	220 g
Dieselauto	190 g
Elektroauto	89 g
ÖV insgesamt	25 g
Elektrovelo	14 g
Velo	8 g
Bahnen Schweiz	7 g

Bahn und Velo beeinflussen das Klima zehnmal weniger stark als Elektroautos.

Fazit

Wer mit Velo oder Bahn unterwegs ist, verursacht ebenfalls Treibhausgase. Aber die erzeugte Menge ist dabei mehr als zehn Mal kleiner als beim Elektroauto und sogar zwanzig Mal geringer als beim Benzin. Darum ist es klimapolitisch falsch, wenn die öffentliche Hand Elektroautos mit Förderbeiträgen subventioniert. Wollen wir den Klimawandel wirksam begrenzen, müssen wir das raumgreifende, übergewichtige und übermotorisierte Auto als Mittel im Personenverkehr generell durch eine intelligente Kombination von Bahn, Velo sowie weiteren leichtgewichtigen Transportmitteln ersetzen.

Die Sprache legt Denkfahrbahnen aus

Die Wortschöpfung «umverkehR» macht auf einen Blick klar: Der Verkehr soll verändert werden. Das Wort «Stehzeug» (Hermann Knoflacher) deckt auf, dass Fahrzeuge die meiste Zeit stehen. Dass sie dabei teuren öffentlichen Raum beanspruchen, wird deutlich, wenn man Parkplätze «Auto-Lagerplätze» nennt, wie der Verkehrsforscher Dirk Schneidmesser vorschlägt. Die Beispiele zeigen, dass Wörter auch Sichtweisen und damit Haltungen und Interessen mit sich führen. Hugo Caviola

Das Forschungsprojekt «Sprachkompass Mobilität» der Uni Bern vertieft Fragen dieser Art (www.sprachkompass.ch). Es untersucht, welche Ausdrucksformen umweltbelastende Mobilität fördern können und welche neue Wege aufzeigen. Eine Rolle spielen dabei Metaphern, die hintergründig unser Denken anleiten. Haben Sie sich schon einmal gefragt, warum wir einen Satz wie «Der Verkehr sickert in die Wohnquartiere ein» verstehen? Es ist, weil wir Verkehr als Flüssigkeit sehen.

Der Fluss ist eine Metapher für den Verkehr. Dies beeinflusst unser Denken über den Verkehr: Wenn Verkehr ein Fluss ist, dann ist er eine Naturkraft, die nicht zu hinterfragen ist. Dass er von uns verursacht ist, wird unsichtbar. Flüsse folgen der Schwerkraft – nicht aber der Verkehrsfluss! Die Metapher verdeckt, dass Verkehr Treibstoffe verschlingt und Ab-

gase erzeugt. Wenn Verkehr ein Fluss ist, trägt er AutomobilistInnen als anonyme Tropfen mit. Deren Verantwortung wird unsichtbar. Gravierende Folgen hat die Flussmetapher für die Verkehrspolitik. Sie legt nahe, Flaschenhälse zu erweitern, Abflüsse und eine zweite Gotthardröhre zu bauen, um Staus zu vermeiden und den Verkehr am Fließen zu halten.

Was liesse sich dieser Verführungskraft der Sprache entgegenhalten?

Andere Metaphern vielleicht? Die Maschinenmetapher würde betonen, dass Verkehr ein Menschenwerk und keine Naturkraft ist. Der Verkehr staut sich dann nicht, sondern er klemmt, er rauscht nicht, sondern dröhnt, fließt nicht, sondern läuft etc. Wenn die Maschine Schaden anrichtet, kann man sie drosseln, umbauen – ja sogar ausser Betrieb nehmen. Wäre dies also eine Alternative?



Gotthardröhre mit Verkehrsfluss

Bild: Julia Weiss

Wassermetaphern veranschaulichen Verkehr

Redeweisen über Wasser

Wasser fließt, stockt, strömt, schwillt an, rauscht, tost.

Man kann Wasser stauen, umleiten, kanalisieren, drosseln.

Wasser fließt durch Leitungen und Röhren.

Wasser bildet Tropfen.

Man kann z.B. Fische aus dem Wasser ziehen.

Gewässer können Inseln enthalten.

Wasser gibt es in der Form von Eis und Schnee.

Wasser bildet Wellen.

Metaphorische Redeweisen über Verkehr

Verkehr fließt, strömt, schwillt an, rauscht, tost.

Man kann Verkehr stauen, umleiten, kanalisieren drosseln.

Verkehr fließt über Umleitungen und durch die Gotthardröhre.

Im Schwerverkehr am Gotthard existiert ein Tropfenzählsystem.

Man kann Fahrzeuge aus dem Verkehr ziehen.

Im Verkehrsfluss existieren Verkehrsinseln.

Verkehr bildet Blechlawinen.

Ampeln schaffen grüne Wellen.

Blutmetaphern

Redeweisen über Blut

Blut fließt durch Adern.

Kommt der Kreislauf zum Erliegen, droht ein Herzinfarkt.

Metaphorische Redeweisen über Verkehr

Es gibt Verkehrsadern.

Kommt der Verkehr zum Erliegen, droht ein Verkehrsinfarkt.

An einer Tagung in Bern werden am 19. November 2021 praktische Anwendungen der Sprachreflexion diskutiert – s. Agenda auf der hinteren Umschlagseite.

Engagierter Ruhestand nach 18 Jahren umverkehrR

Die erste Pensionierung bei umverkehrR! Andrea von Maltitz, seit 2003 zuständig für die Koordination in der Romandie und einige Jahre auch Vorstandsmitglied bei umverkehrR, trat Ende Juli in den Ruhestand. Während 18 Jahren reiste sie oft von Genf nach Zürich, übersetzte Texte und setzte sich unermüdlich für die Anliegen von actif-traffic ein. Christian Harb, Co-Präsident von umverkehrR, führte mit Andrea das folgende Gespräch.

Du warst bei umverkehrR 18 Jahre für die Romandie zuständig.

Was hat sich in diesen fast zwei Jahrzehnten verändert?

Die zwei Geschäftsstellen von umverkehrR/actif-traffic haben sich mit den zunehmenden Aufgaben auf 400 Stellenprozente vergrössert und professionalisiert. Heute bearbeiten wir viel mehr «Spezialthemen» wie im Moment z.B. die Nachtzuglinien und das Projekt GEHsund. Zudem setzen wir den Fokus auf die grossen Kernstädte: vor 10 Jahren mit den Städte-Initiativen und nun mit den Stadtklima-Initiativen. Unsere Ideen werden in den städtischen Gebieten breiter unterstützt und wir haben hier mehr Erfolg.

Was hat sich speziell in Genf verändert?

Die städtischen und kantonalen Verwaltungen setzen heute viel mehr auf den Austausch mit den Umweltorganisationen. Diese Diskussionen sind allerdings zeitaufwendig und verlangen von uns ein breites Fachwissen in den Bereichen öffentlicher Verkehr und Fuss- und Veloverkehr.

Und was ist gleich geblieben in diesen 18 Jahren?

Ganz sicher ist der Wunsch nach einer Reduktion des Autoverkehrs immer noch unsere Hauptantriebsfeder. Auf der Geschäftsstelle herrscht nach wie vor grosse Begeisterung und viel Idealismus. Die Unterschriften für die Stadtklima-Initiative in Genf wurden in Rekordzeit gesammelt, nicht zuletzt dank zahlreichen Freiwilligen, die immer noch unersetzbar sind.

Welches waren die Glanzlichter?

Eines war der ÖV-Test, der aus Sicht der Benutzenden und nicht der Verkehrsbetriebe durchgeführt wurde. 2003 war das ein Türöffner bei den Verwaltungen. Die

Studie hat einiges bewirkt. Die Wiederholung des Tests 2006 und 2012 ergab eine deutliche Verbesserung bei den Schwachpunkten, die wir kritisiert hatten.

Die Bewertung der FussgängerInneninfrastrukturen in 11 Städten war eine Premiere und führte später zur wissenschaftlich unterstützten Studie «GEHsund – Städtevergleich des Fussverkehrs». Dadurch können die Städte selbstständig die Schwachpunkte ihrer Fusswege eruieren.

Die Petition zum Erhalt der Nachtzuglinien war ein echter Renner. Die Leute standen an, um sie zu unterschreiben. Später entstand daraus die Kampagne «Zug statt Flug» und eine stärkere Zusammenarbeit mit den SBB, um die Nachtzuglinien zu retten.

Was war dein schönstes Erlebnis bei umverkehrR?

Die Abstimmung über die Städte-Initiative in Genf war 2011 eine Zitterpartie bis zur Auszählung der letzten Stimmen. Und dann

der Freudentaumel: Es hat geklappt! Die Initiative wurde angenommen – wenn auch knapp.

Was sollte umverkehrR in der Zukunft noch angehen?

Die Kernstädte bilden nur einen kleineren Teil der Schweiz. Man denke nur an die Abstimmung über das CO₂-Gesetz. Wir müssen unsere Ideen auch in die Agglomeration bringen, etwa nach Dietikon bei Zürich. Zudem sollten wir uns verstärkt dem Thema Raumplanung widmen, denn vieles wird auf der übergeordneten Planungsebene entschieden. Ich persönlich werde mich daher in Zukunft im Rahmen eines grenzüberschreitenden raumplanerischen Forums als Freiwillige engagieren.

Dann bleibst du ja auch im Ruhestand weiterhin aktiv – dazu alles Gute und für dein tolles Engagement bei umverkehrR ein riesiges Dankeschön!



Andrea von Maltitz in ihrem Element

Tiefsinn

sh. Es muss nicht immer Millionen kosten. Ein bisschen Farbe, ein paar Campingtische und schon werden triste Strassenkreuzungen zu vitalen Oasen. Ob die Autoreifen gleich von den parkierten Fahrzeugen aus dem Quartier stammen, wissen wir nicht. Was wir aber mit Sicherheit sagen können – in Barcelona geht bezüglich Verkehrsvermeidung und neuen Fussgängerzonen gerade mächtig die Post ab. Nachahmen lohnt sich.

Bild: Platz in Barcelona – Ajuntament de Barcelona



Bild: umverkehR

Spieß umdrehen

sh. Trottoir? Nie gehört. Ist das die leicht erhöhte Fläche neben der Strasse, wo man immer wunderbar das Auto hinstellen kann? Scheint so! Als Gegenmittel können wir nur den PARK(ing) Day empfehlen. Es fühlt sich ganz wunderbar an, wenn man wenigstens einmal im Jahr den Spieß umdrehen und sich gemütlich auf Parkplätzen vergnügen kann.



Ferien auf dem Parkplatz

sh. Ferien auf dem Campingplatz waren diesen Sommer coronabedingt ja besonders en vogue. Dabei dürfte einigen aufgefallen sein, dass der Traum vom Zelt in der wilden Natur auf den meisten Zeltplätzen nicht erfüllt wird. Vielmehr macht man Ferien auf einem Parkplatz. Nicht selten halten sich Camper auf kleinen Flächen zwischen ihren Autos oder Wohnmobilen auf. Anstatt einer traumhaften Aussicht auf eine unberührte Landschaft endet der Blick meistens an der nächsten Autotür. Offenbar sehnen sich einige aber dermassen nach Ferien im Auto, dass sie sich sogar ein Zelt im Autolook anschaffen.



Bild: umverkehR



Bild: 3deluxe.de

Tiefgang

sh. Der Gang in den Untergrund ist häufig der letzte Weg gegen Unterdrückung. Auf einem solchen Tiefgang befindet sich der Autoverkehr momentan weltweit. Von New York bis Singapur tyrannisieren Verkehrsplaner und Städtebauer die armen Vierräder und verbannen sie aus dem öffentlichen Leben. Dem Verlierer der modernen Zivilisation – dem Autoverkehr – droht der Absturz in die dunkle Unterwelt. Ein Licht am Ende des Tunnels ist nicht ersichtlich. Wir freuen uns über den wiedergewonnenen Platz und nutzen ihn vielfältig.

Lausanne und Genf setzen auf Klimaneutralität

Der im August erschienene Bericht des Weltklimarats warnt vor den verheerenden Folgen des Klimawandels. Weltweit sind viele Städte entschlossen, das Schlimmste zu verhindern – durch Klimapläne. Was können und sollen solche Pläne in Lausanne und Genf bewirken? Andrea von Maltitz

2021 veröffentlichten die Stadt Lausanne und der Kanton Genf ehrgeizige Klimapläne. Bei beiden geht es darum, den Ausstoss an klimaschädlichen Gasen bis 2030/40 drastisch zu verringern. Das betrifft v.a. den motorisierten Individualverkehr, der in Lausanne bis 2030 halbiert werden soll. Erste Schritte wurden bereits während der Pandemie unternommen: So wurden fast 700 Parkplätze aufgehoben, rund 7,5 Kilometer Veloweg geschaffen und etliche Strassen umgestaltet. Der umweltfreundlichere öffentliche Verkehr soll bis zum Jahr 2030 um mehr als 40% zunehmen – dank um 50% verbilligte Abonnements für Kinder, Jugendliche, SozialhilfebezügerInnen und Ältere, und dank verbessertem Takt. Wahrscheinlich wird die Stadt Lausanne die Verbilligung in einem ersten Schritt nur mittels Subventionen für

die Stadtbewohnenden erreichen, denn innerhalb des Tarifverbunds Mobilis dürfte es sonst starken Widerstand gegen diese Massnahme geben.

Viel guter Wille, aber einige Unbekannte in Lausanne

Bei der neuen Politik kommt den Stadtbehörden entgegen, dass heute bereits 46% der Haushalte über kein Auto verfügen – Tendenz steigend. Statt nach breiten Autoschnellstrassen und vielen Parkplätzen sehnen sich viele Menschen nach sicheren Velowegen, breiteren Trottoirs, um dort spazieren zu können, und Plätzen, die zum Flanieren und Verweilen einladen. Der Transitverkehr soll aus der Stadt verbannt werden. Dies dank eines neuen Verkehrsplans, der Geschwindigkeitsbegrenzungen und Beschränkung auf be-

stimmten Achsen vorsieht. Zwar verfügt die Waadtländer Hauptstadt über eine grosse Autonomie im Verkehrsbereich, doch bleibt abzuwarten, wie der Kanton und die umliegenden Gemeinden auf diesen noch zu erarbeitenden Verkehrsplan reagieren werden.

Der Genfer Klimaplan und die Grenzen der Freiwilligkeit

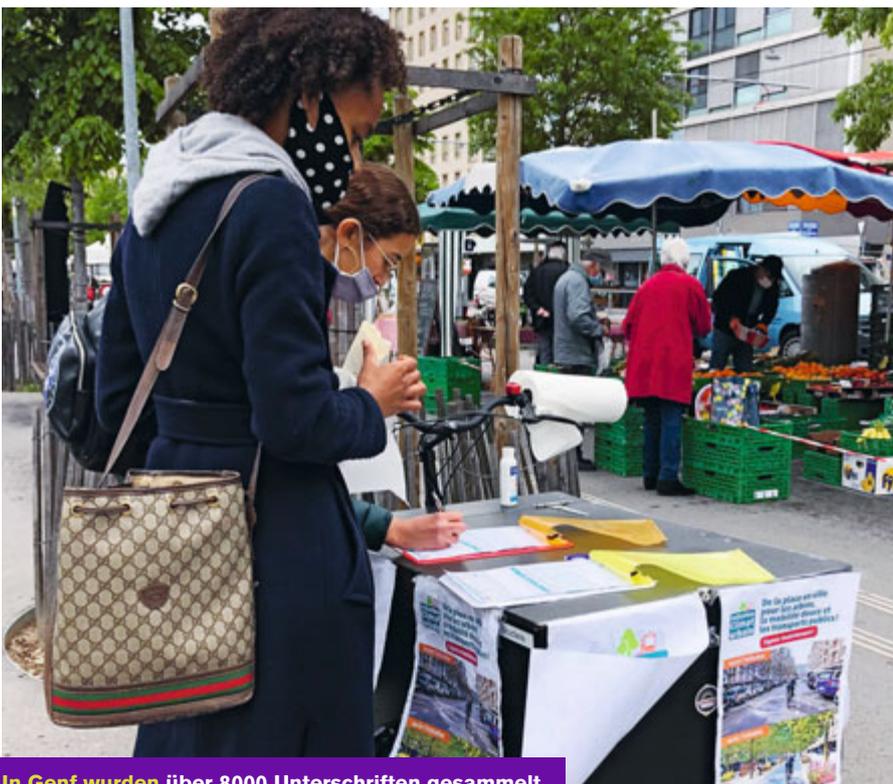
Der neue Klimaplan des Kantons geht von einer Senkung der Treibhausgase um 60% bis 2030 aus. Oder anders ausgedrückt: Statt heute 11 Tonnen CO₂ soll jeder Genfer im Jahr 2030 nur noch 3,5 Tonnen ausstossen. Um den ökologischen Wandel innerhalb der nächsten 10 Jahre zu erreichen, will der Kanton 6 Milliarden Franken investieren.

Der Bereich der terrestrischen Mobilität ist in Genf für mehr als ein Viertel des CO₂-Ausstosses verantwortlich. Dank der Förderung des Velo- und Fussverkehrs und des Ausbaus des ÖV soll der Autoverkehr um 40% abnehmen. Weitere Verbilligungen des ÖV oder der Rückbau oder zumindest die Rückstellung von Strassenausbauten sind nicht vorgesehen. Die Frage stellt sich, ob eine Reduktion des Autoverkehrs, die nur auf Freiwilligkeit beruht, realistisch ist.

Der Kanton will, dass 2030 der Fahrzeugpark zu 40% aus Elektrofahrzeugen besteht. Für den Ausbau der Elektroladestationen sollen v.a. die Gebäudebesitzer sorgen. Der Ersatz von privaten Diesel- oder Benziner Fahrzeugen durch elektrische oder mit Wasserstoff angetriebene löst das Problem des Platzbedarfs auf den Strassen aber nicht.

Der Flughafen wurde übrigens erst auf Druck des Nachhaltigkeitsrats in den Plan einbezogen, allerdings nur mit dem Ziel einer Abnahme von weniger als 7%.

Das Fazit: Hehre Ziele, aber leider kaum griffige Massnahmen.



In Genf wurden über 8000 Unterschriften gesammelt.

Bild: Thibault Schneeberger

Meilenstein für die Stadtklima-Initiativen

Die benötigten Unterschriften der Stadtklima-Initiativen von umverkehR in Basel, Zürich, Winterthur und Genf sind beisammen. Nun können wir die Abstimmungskampagnen vorbereiten. Daniel Costantino und Andrea von Maltitz

«Kennen Sie die Doppelinitiative für mehr Grünräume mit Bäumen gegen die Hitze in der Stadt und mehr Platz für Fussgängerinnen, Velofahrende und den öffentlichen Verkehr?». Diese Frage wurde in den vergangenen Monaten in vier der sechs Stadtklima-Initiativen-Städten oft gestellt. Und – in der Regel wurde die Frage mit einem «ich finde das super und unterschreibe gerne» beantwortet. Auch unser Aufruf, Unterschriftenbögen bei uns zu bestellen, wurde erhört. So sind die Unterschriften in Windeseile zusammengekommen – lange vor dem Ende der Sammelfrist. Die Stadtklima-Initiativen von umverkehR geniessen eine grosse Sympathie. Doch warum nur in vier der sechs Städte? In St. Gallen wurden die Unterschriften bereits im letzten November eingereicht. Nachdem der Stadtrat die Initiativen abgelehnt und zwei Gegenanschläge vorgelegt hat, sind wir aktuell im Austausch mit den Komiteemitgliedern und Vertretern des Parlaments. Der Parlamentsentscheid fällt voraussichtlich noch im September.

In Bern hat sich die Lancierung verzögert, sie wurde auf den nächsten Frühling verschoben. Unsere Partnerin «Läbig Stadt» ist derzeit in der Planung und Vor-

bereitung einer Vorkampagne. Nachdem die Unterschriftensammlung so reibungslos abgeschlossen werden konnte, sind wir zuversichtlich, dass die Stadtklima-Initiativen auch bei den Regierungen und im Parlament auf Anklang stossen und angenommen werden. Dann steht einem erfolgreichen Abstimmungskampf nichts mehr im Weg.

Genf setzt auf die Unterstützung der Zivilgesellschaft

Das Sammeln der Unterschriften in Genf war ein richtiges Bravourstück, mussten doch 5400 Unterschriften in nur vier Monaten gesammelt werden. Der Sammelbeginn am 1. Mai bei strömendem Regen war nicht gerade erfolgversprechend, doch bereits zwei Monate nach Sammelbeginn war klar, dass wir das Ziel erreichen werden – trotz miserabilem Wetter und Sommerferien. Geklappt hat es dank einer sorgfältig geplanten Organisation der Verbände unserer «Partnerorganisationen» Pro Velo, VCS, Pro Natura sowie der Grünen, der SP und der Grünliberalen. Tatkräftige Hilfe erhielten wir auch von einem halben Dutzend Quartiervereinen. Alle erfüllten ihre angekündigte Sammelquote (und mehr).

Ende Juni rief eine Aktion von vier Studentinnen die Initiative sympathisch in Erinnerung: eine Pflanzenspirale begrünzte – leider nur kurzzeitig – den kahlen Platz de Plainpalais im Zentrum des modernen Genf. Die Passantinnen und Passanten bestaunten das Ereignis – und unterschrieben.

Nicht nur gegen zu viel Hitze

Apropos Wetter: beim Schreiben dieses Artikels trommelt der Regen gegen die Fensterscheiben, Flüsse und Seen drohen über die Ufer zu treten und die Menschen wehren sich so gut wie möglich gegen die Naturgewalt. Klimaerwärmung heisst nicht nur grössere Hitze, sondern auch mehr und intensivere Niederschläge, Gewitter, Hagel, Stürme. Mit der teilweisen Entsiegelung des Strassenraumes, wie sie die Initiativen verlangen, wird auch die sogenannte «Schwammstadt» gefördert: der entsiegelte Boden kann Wasser besser aufnehmen und speichern. Wasser, das während Trockenperioden dringend benötigt wird. Wir hoffen, dass die Städte den Weitblick haben und die Chancen dieser cleveren Initiativen nutzen. Für die Menschen in den Städten bringen die Initiativen definitiv mehr Lebensqualität.



Blumeninstallation auf der Plaine de Plainpalais in Genf.

Bilder: Pablo Silva



**Wenn Verkehr ein Fluss ist,
dann ist er eine Naturkraft,
die nicht zu hinterfragen ist.
Dass er von uns verursacht
ist, wird unsichtbar. Flüsse
folgen der Schwerkraft –
nicht aber der Verkehrsfluss!
Die Metapher verdeckt, dass
Verkehr Treibstoffe ver-
schlingt und Abgase erzeugt.**

Fokus

Verkehrssprache – verkehrte Sprache?

Sprache ist mehr als ein Kommunikationsmittel. Sie leitet hintergründig auch unser Denken und Handeln an.

Das Wort «Mobilität» ist eng mit der Vorstellung von Freiheit verbunden und blendet aus, dass man auch frei sein kann, ohne mobil zu sein. Wörter wie «Verkehrsflut» und «Verkehrinsel» verraten, dass wir Verkehr als Fluss, als Naturphänomen wahrnehmen. Dies hat Folgen ...

An einer Tagung am 19. November 2021 in Bern werden Erkenntnisse aus der Linguistik mit Interessierten aus der Praxis diskutiert. Könnten neue Wörter neue Wege in der Verkehrspolitik aufzeigen?

Weitere Informationen:

<https://diktum.ch/tagung-sprachkompass>

Agenda

Fr 19. November 2021

Verkehrssprache – verkehrte Sprache?

Sprache ist mehr als ein Kommunikationsmittel (s. Fokus oben).

Unitobler, Mittelstrasse 43,
3012 Bern. Teilnahme kostenlos –
Anmeldung obligatorisch:
diktum.ch/tagung-sprachkompass

Mo 29. November 2021

8.30 – 17.00 Uhr

Mobilität neu denken:

Nationale Mobilitätskonferenz

Veranstaltung des Bundesamtes
für Raumentwicklung ARE in Bern
und digital (vor Ort: CHF 150.–,
online: CHF 50.–).

[www.are.admin.ch/are/de/home/
mobilitaet/strategie-und-planung/
mobilitaet.html](http://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/strategie-und-planung/mobilitaet.html)

umverkehrR
Zukunft inkl.