



Umwelt

Nummer 122
Juni 2019

Verkehr und Klima

In der Schweiz haben Flug- und Strassenverkehr einen massgeblichen Anteil am CO₂-Ausstoss. Das bedeutet kurz und bündig: weniger fliegen und mehr zu Fuss gehen.

Seiten 2–5, 11

Klimaverteufelung

Es gibt Leute, die glauben, dass die Klimaerwärmung einzig deshalb erfunden wurde, um den nicht konkurrenzfähigen erneuerbaren Energien zum Durchbruch zu verhelfen. Wir sollen also aus dem «Paradies» der Kohle- und Atomkraftwerke, der Ölheizungen und Benzinmotoren vertrieben werden. Das alles ist kreuzfalsch. Aber jetzt wird niemand an irgendein Kreuz genagelt, es gibt ja schliesslich die Religionsfreiheit. Völlig sinnfrei weiterargumentierend, behaupten dieselben Leute, dass hier nur der Teufel an die Wand gemalt werde. Und damit ist nicht zu spassen, denn wie schon im Mittelalter bekannt war, kann der Teufel allein durch sein Bild Böses bewirken.

Positiv formuliert und auf die Klimadiskussion bezogen, impliziert dies wohl, dass wir in unserem missionarischen Eifer, befeuert durch die Kreuzritter der Klimatologie, die Klimaveränderung überhaupt erst erzeugt hätten. Wir müssten also nur aufhören, von der Klimaerwärmung zu reden, und das «Problem» erlöse sich von selbst.

Letzteres enthält im Gegensatz zu allem anderen sogar einen Funken Wahrheit: Anstatt zu reden, sollten wir endlich anfangen zu handeln. Möglichkeiten gäbe es genug: Förderung des Fussverkehrs, Einführung einer Flugticketabgabe, Ausbau des klimafreundlichen Nachtzugs. Das Potenzial für CO₂-Einsparungen im Verkehrsbereich ist noch weitgehend ungenutzt, auch beim sakrosankten motorisierten Individualverkehr. Aber es gilt eben auch hier: Es muss endlich gehandelt werden. Sinnloses Gerede stösst nur unnötig CO₂ aus. Viel Spass bei der Lektüre dieses umverkehRen!

Hanspeter Kunz
Vizepräsident umverkehR



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

Auflage 5000 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach 8214, 8036 Zürich, Postkonto 80-67097-2, Tel. 044 242 72 76, info@umverkehr.ch, www.umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf www.umverkehr.ch **Redaktion** Kerngruppe umverkehR, Hanspeter Kunz
Beiträge Daniel Costantino (dc), Marcel Hänggi, Silas Hobi (sh), Thibault Schneeberger, Philippe Koch (pk), Veronika Killer **Grafisches Konzept** typisch.ch
Layout Hanspeter Kunz **Korrektorat** Birgit Roth **Titelbild** Aktion mit Klimaengeln vor dem Bundeshaus **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint Recyclingpapier
Abonnementspreis Mitgliedschaftspress, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** Oktober 2019

Der (Alb)traum vom Fliegen

Die Schweizerinnen und Schweizer belegen im internationalen Vergleich eine Spitzenposition, was das Fliegen betrifft. Diese Vielfliegerei belastet das Klima in hohem Ausmass. Es ist dringend nötig, dass wir unser Verhalten grundlegend ändern. Daniel Costantino

Der Traum vom Fliegen ist uralte. So hat in der Vergangenheit manch einer sein Leben aufs Spiel gesetzt, um diesen Traum zu verwirklichen. Heute sind Flugreisen weniger gefährlich und gehören zu unserem Alltag. Tatsächlich ist Fliegen jedoch ein Luxus, den sich nur fünf Prozent der Weltbevölkerung leisten können. Durch die vom Flugverkehr freigesetzten Treibhausgase tragen diese fünf Prozent wesentlich zur Klimaveränderung bei, die dann auch die restlichen 95 Prozent der Menschheit betrifft.

Zusammenhänge erkennen

Unsere Flugreiselust steht in einem Zusammenhang mit Bergstürzen, heftigen Stürmen, Überschwemmungen, Dürren, Hungersnöten, Artensterben, Wasserknappheit, dem Schwund von Lebensraum und zukünftigen Flüchtlingsströmen. Diese kausalen Zusammenhänge müssen wir uns bewusster machen. Die Hoffnung ist, dass dadurch einerseits die Vielfliegerei abnehmen und andererseits die Akzeptanz für eine Flugticketabgabe mit Lenkungswirkung steigen wird.

Die Alternative heisst Suffizienz

Da weder Bio-Kerosin aus Pflanzen, Treibstoff aus künstlicher Herstellung noch ein Elektroantrieb als alternativer Treibstoff für Flugzeuge infrage kommen, bleibt nur eine Handlungsmöglichkeit: wenn immer möglich, auf Flugreisen verzichten. Für Reisen innerhalb Europas beispielsweise könnten wir auf den Nachtzug umsteigen.

Flugticketabgabe dringend notwendig

Doch heute kostet ein Ticket für einen Flug wesentlich weniger als eines für die Bahn, und das setzt komplett verkehrte Anreize. Beispielsweise könnte das Flugticket um denjenigen Betrag erhöht werden, den das deutsche Umweltbundesamt für Folgeschäden durch CO₂ berechnet hat: Das sind 180 Euro pro emittierter Tonne. Weil in den oberen

Luftschichten der Atmosphäre der Klimaeffekt doppelt so gross ist, muss auch dieser Beitrag verdoppelt werden. Man rechnet. Ein Rückflug nach Berlin würde rund 200 Franken mehr kosten, einer auf die Kanarischen Inseln 500 Franken mehr, und nach Bangkok läge der Aufschlag bei 1400 Franken. Und wofür könnte eine solche Abgabe verwendet werden? Ein Teil sollte in Klimaschutzmassnahmen in Entwicklungsländern fließen. Denn diese Länder werden vom Klimawandel am

stärksten betroffen sein. Ein Teil sollte für Klimaschutzmassnahmen in der Schweiz eingesetzt werden. Zum Beispiel zur Förderung internationaler Nachtzugverbindungen. Ein Teil sollte an die Bevölkerung zurückfliessen. Damit würden diejenigen belohnt, die nicht oder wenig fliegen. Wie die Abgabe auch immer aussehen mag, sie muss dazu führen, dass weniger geflogen wird. Damit der Traum vom Fliegen nicht in einem Albtraum endet.



Bild: Alex Powell

Kein Aufstieg ist grenzenlos. Das gilt auch für den Flugverkehr.

Klimapolitik als Chance – gerade im Verkehr

Das Klimaabkommen von Paris verpflichtet uns, die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf null zu reduzieren. Das ist nicht einfach, bietet aber Chancen für eine menschenfreundlichere Mobilitätskultur. Marcel Hänggi

Soll die Klimaerwärmung auf ein halbwegs erträgliches Mass begrenzt werden, müssen die Treibhausgasemissionen bis spätestens 2050 auf (netto) null sinken. Das zeigt der Bericht des Weltklimarats (IPPC) vom vergangenen Oktober. Die Gletscher-Initiative, für die seit Anfang Mai Unterschriften gesammelt werden, will das Netto-null-Ziel in die Verfassung schreiben – sie wäre überflüssig, nähmen Bundesrat und Parlament die völkerrechtliche Verpflichtung ernst, die im Pariser Klimaabkommen eingegangen wurde.

Klimasünder Verkehr

Netto-null-Treibhausgasemissionen bedeuten unter anderem, dass die Ära der fossilen Energieträger – seit 200 Jahren wichtigster Motor der Weltwirtschaft – enden muss. Damit hapert es besonders im Verkehr: Laut dem jüngsten Schweizer Treibhausgasinventar sind die Emissionen im Gebäudesektor, in Industrie und Landwirtschaft gegenüber 1990 (wenn auch viel zu langsam) gesunken. Im inländischen Verkehr aber haben sie trotz strengerer Emissionsvorschriften um ein Prozent zugenommen und machen heute über ein

Viertel aller Emissionen aus. Die Emissionen des internationalen Luftverkehrs haben um sage und schreibe 73 Prozent zugenommen und sind heute für fast einen Fünftel der Klimawirkung der schweizerischen Emissionen verantwortlich.

Eine Trendwende ist nicht in Sicht – im Gegenteil, schlägt doch der Bundesrat einen Autobahnausbau vor, von dem er selbst sagt, dass er die Emissionen weiter ansteigen lassen wird. Der Nationalrat hat in der Frühlingssession 2019 das bundesrätliche Bauprogramm sogar noch aufgestockt. Selbststeuernde Autos werden, wenn sie denn kommen, die Emissionen allenfalls leicht reduzieren, die Verkehrsnachfrage aber wachsen lassen.

Was den Luftverkehr angeht, dürfte der Ständerat eine Flugticketabgabe im Rahmen des CO₂-Gesetzes erwägen, von welcher der Nationalrat noch nichts wissen wollte. Sie brächte viel Geld, das im Sinne des Klimaschutzes eingesetzt werden könnte. Das schnelle Wachstum der Luftfahrt wird sie jedoch nicht stoppen.

Die fossilen Energieträger haben sich vor allem in der Mobilität durchgesetzt. Kohle, Erdöl und Erdgas sind chemische Ener-

gie in höchst konzentrierter Form, die sich leicht transportieren lässt. Die mit Kohle befeuerte Dampfmaschine blieb ein Jahrhundert lang ziemlich unbedeutend, bis man sie auf Räder stellte – um Kohle zu transportieren. Nun liess sich erstmals die Energienutzung von der Energiegewinnung räumlich entkoppeln.

Dass auch das Auto auf einen fossilen Energieträger setzte, war nicht von Anfang an klar. Um 1900 gab es weit mehr Elektroautos als Autos mit Verbrennungsmotoren, und bei der damaligen Nutzung hatten Elektroautos aus praktischer Sicht fast nur Vorteile. Durchgesetzt hat sich aber die Antriebsart, die dem Auto als Prestigeobjekt am besten entspricht: Benzin und Diesel erlauben starke Motoren, sehr hohe Geschwindigkeiten und Reichweiten. Hätte sich das Elektroauto durchgesetzt, hätten wir heute nicht nur andere Fahrzeuge, sondern auch andere Verkehrs- und Raumstrukturen und auch eine andere Mobilitätskultur.

Effizienter Verkehr

Um die Klimaerwärmung zu begrenzen, brauche es «weitreichende, in ih-



rem Ausmass noch nie da gewesene Systemübergänge», steht im jüngsten Bericht des IPCC. Im Bereich des Verkehrs müsste das heissen, das bestehende System zu überwinden, das von ineffizienten Individualfahrzeugen dominiert wird und auf diese ausgerichtet ist. Es hiesse auch, eine Verkehrspolitik zu überwinden, die eine Wachstumslogik inhärent ist, weil eine stets wachsende Verkehrsnachfrage mit einem steten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur beantwortet wird, der seinerseits neue Nachfrage generiert et cetera. Es hiesse daher, die Raumplanung neu auszurichten, und zwar auf tiefere Geschwindigkeiten, auf effizientere, kollektiv genutzte Fahrzeuge und den innerörtlichen Bereich auf den nicht oder schwach motorisierten Verkehr – also auf Fuss- und Veloverkehr.

In manchen Städten scheint ein solcher Systemübergang eingesetzt zu haben – dezidiert etwa in Oslo oder im spanischen Pontevedra, erst zaghaft in Schweizer Städten.

Insgesamt aber dominieren immer noch Strategien des Systemerhalts. Die bekannteste dieser Strategien ist das

Elektroauto: Tesla gelingt es ganz gut, elektrische Autos zu bauen, die sich an den spezifischen Eigenschaften des Verbrennungsmotors orientieren. Ob diese Strategie auch sinnvoll ist, wie mit der Umweltbelastung umzugehen ist, die bei der Herstellung dieser Autos anfällt, und ob genügend Strom für eine durchgängig elektrifizierte und weiter wachsende Fahrzeugflotte umweltverträglich bereitgestellt werden kann, sind offene Fragen.

Problem Flugverkehr

Viel mehr noch als der Landverkehr ist die Luftfahrt auf Energieträger hoher Dichte angewiesen. Elektrifizierung ist hier nur für Kurzstrecken eine Option – und da ist die Eisenbahn sowieso die bessere Alternative. Als Ersatz für erdölbasiertes Kerosin bietet sich Kerosin an, das mithilfe von Sonnenenergie CO₂-neutral synthetisiert wird. Technisch ist das machbar, eine Versuchsanlage steht auf dem Dach der ETH Zürich. Die Kapazitäten müssten jedoch erst aufgebaut werden, und auf Reiseflughöhe wirken auch die Abgase aus CO₂-neutralen Treibstoffen auf den Treibhauseffekt.

9000 Kilometer sind Schweizerinnen und Schweizer im Jahr 2015 durchschnittlich geflogen, 2018 hochgerechnet wohl 10'000. Eine solche Vielfliegerei kann nicht umweltverträglich sein – egal, wie die Technik sich entwickelt. So viele Flugkilometer könnten auch gar nicht ökonomisch erbracht werden, müsste der Luftverkehr sämtliche Kosten decken, die er verursacht. Es ist offensichtlich – wir dürfen nicht so viel fliegen!

Ein Verzicht, der schmerzt? Betrachtet man die Werbung der Reiseindustrie, müsste man meinen: sehr. Denn diese Werbung verspricht nichts als das pure Glück. Beobachtet man gestresste Touristinnen und Touristen an Flughäfen, mag man aber daran zweifeln, ob Flugreisen dieses Versprechen einlösen.

Nicht mehr fliegen könnte eine Chance sein, eine andere, langsamere Reisekultur wiederzuentdecken. Weiterhin fliegen wie heute geht nur um den Preis der Umweltzerstörung.

Marcel Hänggi ist Journalist und Mitinitiant der Gletscher-Initiative. www.gletscher-initiative.ch



**Kondensstreifen einer vierstrahligen Maschine:
CO₂, Wasserdampf und Verbrennungsprodukte.**

Tunnelblick

Der Zürcher Kantonsrat hat das Projekt «Rosengartentunnel und Rosengartentram» angenommen. Mit dem Bau eines neuen Tunnels soll die Kapazität von zurzeit vier auf künftig sechs Spuren erhöht werden. Gemäss Gemeindeordnung der Stadt Zürich muss sich der Stadtrat gegenüber dem Kanton aber gegen eine Kapazitätserhöhung aussprechen. Silas Hobi

Die Zürcher Westtangente wurde 1972 als Provisorium eröffnet. Nach der Eröffnung der Westumfahrung von Zürich im Jahr 2009 wurden die Bullinger-, die Sihlfeld- und die Weststrasse in der Stadt Zürich vom Verkehr beruhigt. Höchste Zeit, entsprechende Massnahmen auch für die Rosengartenstrasse umzusetzen. Einen Tunnel mit Kosten von rund 1,1 Milliarden Franken zur Entlastung eines Strassenabschnitts von ungefähr 600 Metern braucht es dafür nicht. Eine Reduktion der Fahrspuren sowie der Geschwindigkeit ist auch ohne teuren Tunnel möglich.

Kapazitätsausbau verboten

Mit der Annahme der Städte-Initiative von umverkehR im Herbst 2011 hat das Stadtzürcher Stimmvolk den Kapazitäts-

ausbau des Autoverkehrs abgelehnt. Seither legt Art. 2^{quinquies} Abs. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Zürich fest, dass die Stadt sich gegenüber übergeordneten Stellen gegen Kapazitätserhöhungen des Autoverkehrs aussprechen muss. Trotzdem hat der Stadtrat in einer Vereinbarung mit dem Kanton im Oktober 2013 einer Kapazitätserhöhung von vier auf sechs Spuren zugestimmt.

Stadtrat verletzt Gemeindeordnung

Der Stadtrat verweist auf die vereinbarte maximale Verkehrsmenge von 56'000 Fahrzeugen pro Tag. Messungen an der Rosengartenstrasse vom Zeitpunkt der Annahme der Städte-Initiative im Jahr 2011 bis zur Vereinbarung mit dem Kanton von 2013 zeigen aber, dass die durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge pro

Tag mit 46'301 (2011), 44'565 (2012) und 46'166 (2013) deutlich tiefer liegt. Es stellt sich deshalb die Frage, ob der Stadtrat mit der Unterzeichnung der Vereinbarung 2013 gegen die Bestimmung in der Gemeindeordnung gehandelt hat.

Spur- und Temporeduktion

Gefährlich ist, dass das Projekt der Bevölkerung als Lösung für die Verkehrsprobleme an der Rosengartenstrasse verkauft wird. Die neue Tramlinie auf der Rosengartenstrasse stellt aus unserer Sicht nur das ökologische Feigenblatt der Vorlage dar.

Fakt ist, dass das Quartier durch riesige Tunnelportale am Bucheggplatz und am Wipkingerplatz verschandelt wird. Die über zehnjährige Bautätigkeit sowie zahlreiche Häuserabbrüche werden die Quartierbevölkerung belasten. Im Irchel-park wird wertvolle Grünfläche zubetoniert, und am Albisriederplatz sollen die Tramhaltestellen so verschoben werden, dass das Umsteigen für die ÖV-Nutzen-den mühsam wird. Darum setzt sich umverkehR entschieden gegen dieses Projekt zur Wehr: Es schwemmt Mehrverkehr in die Stadt und ist viel zu teuer. Sogar das strassenbaufreudige Bundesamt für Strassen attestierte dem Projekt ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Wir wollen keinen Tunnel, sondern fordern die Reduktion von vier auf zwei Spuren und die Einführung von Tempo 30 auf der Rosengartenstrasse sowie separate Velowege, damit Anwohnende vor Lärm und Abgasen geschützt werden. Durch die Spur- und Temporeduktion soll sich endlich auch die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger verbessern. Ausserdem muss sich der Stadtrat von der Vereinbarung mit dem Kanton distanzieren und sich dezidiert gegen das Tunnelprojekt aussprechen. Wir sind zuversichtlich, dass das Referendum gegen dieses absurde Projekt zustande kommt und es an der Urne abgelehnt wird.



Aktivistinnen und Aktivisten von umverkehR forderten bereits vor knapp zehn Jahren die Beruhigung der Rosengartenstrasse.

Bild: umverkehR

Begegnungszonen in Genf

Am 12. März hat umverkehrR dem Genfer Kantonsrat über 400 Unterschriften für eine Petition übergeben, mit der eine Verdoppelung der Begegnungszonen im Kanton verlangt wird. Thibault Schneeberger

Innerhalb von zehn Jahren soll die Anzahl der auf Tempo 20 beschränkten Gebiete stark erhöht werden, insbesondere in der Altstadt und in den Zentren der grössten Gemeinden, in der Nähe von Schulen und Altersheimen. Ein Grund dafür ist, dass heute Eltern ihre (jüngeren) Kinder kaum mehr allein auf die Strasse lassen, was deren Selbstständigkeit und Bewegungsfreiheit stark einschränkt. Ausserdem sollen die Quartierstrassen wieder vermehrt den Anwohnenden und weniger dem Verkehr gehören. Die Schaffung von Tempo-20-Zonen verringert zudem die Lärmbelastung und schafft mehr Sicherheit, insbesondere für Senioren, Menschen mit eingeschränkter Mobilität und eben Kinder.

Genf muss aufholen

Das eigentliche menschen- und stadtverträgliche Modell ist und bleibt die Fussgängerzone, ohne motorisierten Individualverkehr, nur ist dies mancherorts schwierig

umzusetzen, insbesondere wegen der oberirdischen Parkplätze und der Zugänge zu den unterirdischen. Die Begegnungszone ist daher eine Übergangslösung, die es erlaubt, die Quartierstrassen zu beruhigen und zugleich den Zugang für die motorisierte Anwohnerschaft zu bewahren.

In Genf ist fast die Hälfte der Haushalte autofrei – Tendenz steigend. Der immer grössere Anteil des Fussverkehrs in den Städten ruft nach einer allgemeinen Verkehrsberuhigung. Die Begegnungszonen sind ein Schritt in diese Richtung. Genf weist in dieser Hinsicht einen Aufholbedarf auf: Die Stadt verfügt nur über rund 30 dieser Zonen – gegenüber 111 in Bern und 85 in Basel. Die Petition will hier Dampf machen, damit es endlich vorwärtsgeht!

Hindernis Parkplätze

Die kantonale Parkplatzpolitik stellt allerdings ein Hindernis für unsere Vorschläge dar. Denn oberirdische

Parkplätze sind in Begegnungszonen zwar zugelassen, sollten dort jedoch minimiert werden. Das Genfer Parkplatzgesetz, das der Kantonsrat vor einigen Jahren angenommen hat, blockiert aber vieles: So muss jeder oberirdisch aufgehobene Parkplatz durch einen unterirdischen in der Nähe ersetzt werden. Doch seit einigen Monaten regt sich Widerstand, denn das Gesetz verhindert zu viele Projekte. Unsere Petition setzt zusätzlich Druck auf, um auf diese absurde Gesetzesbestimmung zurückzukommen. Wie auch immer: Nach der heilsamen Ablehnung der Strassenbauvorhaben L1 und L2, die mitten durch die unverbauten Naturräume im Süden des Kantons hätten führen sollen, und nach den aufsehenerregenden Schülerdemos für das Klima hoffen wir, dass die Parlamentarier ein offenes Ohr für unser Anliegen haben. Wir halten Sie auf dem Laufenden!



Grüner Teppich, Blumen und Schmetterlinge bei der Übergabe der Petition für mehr Begegnungszonen.

Tradition trotz Klimawandel

dc Autoscheiben putzen und Eis kratzen könnte mit der Klimaerwärmung bald der Vergangenheit angehören. Deshalb gibt es für Autofreaks nun neu den Schneespray – für garantiertes Winterfeeling in Zeiten des Klimawandels.

Abends aufgesprüht, kann am Morgen, wie früher, als die Winter noch kalt waren, eine Eisschicht von der Windschutzscheibe gekratzt werden. Danach kann losgefahren und das Klima wie eh und je weiter angeheizt werden.

Bild: Sophie Graf



Metaplanet

pk Fröhliche Leserinnen und Leser fragen mich manchmal, wie pl@nets entstehen. Meine Antwort ist diese: «Ich nehme ein groteskes Ereignis oder Objekt und füge eine Prise Absurdität hinzu, und schon wird es lustig.» Nun, in den letzten Monaten war die Realität schon so grotesk, dass ich nichts mehr dazutun konnte. Beispiel gefällig? Der Nationalrat will die Autobahnen noch mehr ausbauen als bislang geplant. Kostenpunkt? Das wissen nicht mal die Bürgerlichen. Grund: um den Stau zu reduzieren. Hahahaha. Dabei lacht man seit mehr als 60 Jahren über diese Unlogik: «Mit mehr Strassen den Stau zu bewältigen, ist etwa so wirksam, wie seinen Gürtel zu lockern, um sein Übergewicht loszuwerden» (Lewis Mumford, 1955).

Weiteres Beispiel gefällig? Natürlich haben wir von umverkehR – oder wir «Parkplatzhasser», wie uns die «BaZ» nennt – von jeher den Verdacht, die Stadtregierungen überall in der Schweiz würden zu wenig machen, um die Autos aus der Stadt zu verbannen. Doch so krass, wie es Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels auf dem Podium darstellte, haben wir uns die exekutive Visionslosigkeit nun doch nicht vorgestellt. Im harmlosesten Plauderton hat Wessels zugegeben, dass Parkplätze nicht darum verschwinden, weil er diese umnutzen möchte. Nein, sie verschwinden schlicht, weil die Autos grösser werden. So danken wir den Autobauern und Autokäuferinnen – aber sicher nicht der Regierung – für den ungewollten Parkplatzabbau.



Bild: Marcus Stoerkle jun.

Achtung, Umarmung

pk In den zynischeren politischen Ecken, in denen ich verkehre, wird gefrotzelt, dass die freitäglichen Klimastreiks ein Aufstand der Streberinnen und Streber seien. Und welche Revolution können diese schon anstreben, tönt es aus den Zynikerecken, als das Bestehende einfach besser, genauer und vorbildlicher zu machen. Ich bin da weniger abschätzig: Ich bin froh, dass sich endlich auch jene für den Gang der Welt interessieren, die sich bislang nur für das eigene Zeugnis eingesetzt haben. Aber Achtung: Zu viel Unterstützung seitens der Erwachsenen tut den strebsamen Aufmüpfigen nicht gut. Man kann auch jemanden zu Tode umarmen, siehe Lennie Small. Also, ihr lieben Streberinnen und Streber, hört mir zu: Windet euch so rasch wie möglich aus den zärtlichen, aber starken Armen der Erwachsenen, und sowieso: Glaubt keinem über 20, schon gar nicht einem, der euch auf die Schulter klopf und in zynischen Ecken des politischen Raums anzutreffen ist. Wie zum Beispiel mir!

Digitale Steinzeit

sh Wer kennt es nicht: Sobald eine Bahnreise über die Landesgrenze hinausgeht, wird es kompliziert. Besonders anspruchsvoll ist der Ticketkauf im Dreiländereck bei Basel. Während «Mobility as a Service» in aller Munde ist und verspricht, dass man bequem von einem Verkehrsmittel auf das andere wechseln kann, kann hier nicht einmal am Schalter ein Billett für eine Reise, die durch Frankreich, Deutschland und die Schweiz führt, ausgestellt werden. So muss laut einem Leser von umverkehRen in jedem Land der Schalter erneut aufgesucht werden, um ein Ticket zu lösen. Man wähnt sich in der digitalen Steinzeit. Was kommt als Nächstes? In Stein gemeisselte Tickets? Billettbestellung per Brieftaube? Fährt statt des Zugs bloss eine Postkutsche vor? Oder muss man gar auf dem Rücken eines Mammuts reiten? Zugegeben – Letzteres würde den Mehraufwand beim Ticketkauf rechtfertigen!

«Parkplatz: Park oder Platz?»

umverkehR hat am 3. April 2019 in Basel eine Veranstaltung zum Thema Parkieren organisiert. Nach einem Inputreferat von Martina Dvoraček vom Büro für Mobilität AG diskutierte die Referentin mit Hans-Peter Wessels (Regierungsrat BS) und Raphael Fuhrer (Grossrat BS) darüber, wie sich die Parkplatzsituation in Basel entwickeln müsste. Daniel Costantino

Stellt man Parkplätze infrage, kochen schnell die Emotionen hoch. Das zeigt bereits der Titel des Beitrags über unsere Veranstaltung in der «Basler Zeitung»: «Bei den Parkplatzhassern». In seinem Ärger übersieht der Autor, dass öffentliche Parkplätze Teil des öffentlichen Raums sind und damit grundsätzlich für alle zugänglich sein sollten. Tatsächlich darf ein Parkplatz aber nur vom autofahrenden Teil der Bevölkerung genutzt werden, denn auf einem Parkplatz dürfen nur vierrädrige, motorbetriebene Fahrzeuge abgestellt werden. Jede anderweitige Nutzung ist von Gesetzes wegen nur mit einer Ausnahmegewilligung möglich.

Flächenineffizienter Autoverkehr

Zurück zur Veranstaltung. Martina Dvoraček illustrierte in ihrem Referat, in welchem Ausmass der öffentliche Raum vom Autoverkehr in Anspruch genommen wird. Betrachtet man den Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs, wird die Ineffizienz des Autoverkehrs offensichtlich.

Die Velofahrenden beanspruchen, obwohl sie immerhin 20 Prozent der Verkehrsträger ausmachen, für Veloabstellplätze nur 2 Prozent der Fläche. Der Fussgängerbereich (einschliesslich Bänke, Cafés) und der öffentliche Verkehr (Haltestellen und Bahnhöfe) benötigen je 3 Prozent der Fläche des ruhenden Verkehrs, obschon sie 19 beziehungsweise 14 Prozent Anteil am Gesamtverkehr haben. 92 Prozent der Fläche gehen in Form von Parkplätzen verloren, obschon der Autoverkehr nur 47 Prozent des Gesamtverkehrs ausmacht. Eine Minderheit beansprucht also den Löwenanteil des vorhandenen Raums – dies gilt im Übrigen in ähnlicher Form für den nicht ruhenden Verkehr.

Teufelskreis

Je mehr Parkplätze zur Verfügung stehen, desto häufiger wird das Auto als Verkehrsmittel gewählt. So nehmen über drei Viertel der Angestellten das Auto, wenn der Arbeitgeber einen Parkplatz anbietet. Ist dem nicht so, sinkt der Anteil im

Durchschnitt auf einen Drittel. Weniger Parkplätze bedeuten nicht nur weniger Verkehr, sondern auch mehr Platz für die Gastronomie, für Parkanlagen, für sichere Fuss- und Velowege, verkehrsberuhigte Zonen (die insbesondere auch dem Gewerbe dienen) und für Grünflächen.

Im anschliessenden Podium – moderiert von Philipp Schrämmli vom SRF-Regionaljournal Basel – diskutierten Hans-Peter Wessels, Raphael Fuhrer und Martina Dvoraček über die Verkehrs- und Parkplatzsituation in Basel. Unter anderem ging es um die in Basel, trotz kürzlicher Anhebung, immer noch (zu) niedrigen Parkplatzgebühren. Als Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements stand Hans-Peter Wessels im Fokus. Die einen wollten Parkplätze verteuern und abbauen, die anderen wünschten mehr und billigere Parkplätze. Diesen gegensätzlichen Ansprüchen gerecht zu werden, sei nicht möglich.

Autofreie Haushalte

Umso wichtiger ist es, dass endlich wahrgenommen wird, wie viele Menschen sich eine verkehrsberuhigte Stadt wünschen. Der Anteil der autofreien Haushalte nimmt zu und ist gerade in der Stadt Basel sehr hoch. Angesichts dessen ist klar, dass dem Autoverkehr weniger Platz zur Verfügung stehen dürfte und im Gegenzug die anderen Verkehrsmittel mehr Raum bekommen sollten. Damit würde, wie oben dargelegt, viel verlorener Raum zurückgewonnen, und gleichzeitig gäbe es weniger Lärm und Abgase. Alle würden so gewinnen, sollte man meinen. Nicht ganz – stehen doch in Basel im kommenden Herbst zwei Initiativen zur Abstimmung, die einerseits mehr Parkplätze für den Autoverkehr schaffen und andererseits die Städte-Initiative wieder rückgängig machen wollen. Es versteht sich von selbst, dass wir gegen diese beiden rückwärtsgewandten Ansinnen energisch kämpfen werden.



Von links nach rechts: Raphael Fuhrer, Philipp Schrämmli, Hans-Peter Wessels und Martina Dvoraček.

Fussgängerfreundliche Städte?

Erstmals wird mit einer Umfrage die Einschätzung der Bevölkerung zur Fussverkehrssituation detailliert erhoben. Dabei zählen auch Ihre Erfahrungen! Veronika Killer

Der Fussverkehr hat viele Vorteile. Erstens braucht das Zufussgehen keine Fremdenergie und produziert kein klimaschädliches CO₂. Zweitens kann die Verkehrssituation in den Städten gerade in den Spitzenstunden erheblich entlastet werden. Ausserdem sind die Kosten für den Fussverkehr niedrig, was das Zufussgehen sehr sozial macht. Es steht allen offen und ist für die tägliche Mobilität von Jung und Alt besonders wichtig. Zu guter Letzt bringt eine Verbesserung des Fusswegnetzes mit weniger Schwachstellen auch bessere Freiraumgestaltung in den Städten insgesamt.

Das Zufussgehen hat viele positive Aspekte – auch für Sie! Das Zufussgehen bringt die nötige Bewegung in Ihren Alltag. Es steigert Ihr kreatives Denken und bringt einen wertvollen Ausgleich zu sitzenden Tätigkeiten. Das Bundesamt

für Raumentwicklung (ARE) bescheinigt dem Fussverkehr den grössten Nutzen im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln: Der Nutzen hinsichtlich Gesundheit betrage jährlich rund 893 Millionen Franken. Denn Personen, die im Alltag regelmässig zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs seien, würden ihre Lebensqualität erhöhen, würden länger leben und seien im statistischen Durchschnitt seltener krank.

An der Umfrage teilnehmen

Angesichts dieser Vorteile ist klar, dass es mehr als sinnvoll ist, den Fussverkehr zu fördern. Denn bisweilen ist das Zufussgehen mühsam, etwa bei langen Wartezeiten an Rotlichtern. Leider kann das Zufussgehen manchmal auch gefährlich sein. In den letzten fünf Jahren wurden durchschnittlich 53 Fussgängerinnen und Fussgänger pro Jahr getötet,

670 schwer und 1648 leicht verletzt. Das sind viel zu viele, darum muss sich dringend etwas ändern! umverkehR setzt sich deshalb für bessere Bedingungen im Fussverkehr ein. Um die richtigen Hebel zu finden, müssen wir erst die Mängel und Problemzonen im Zusammenhang mit dem Fussverkehr systematisch erfassen. Im Rahmen einer Umfrage können Sie an der Erhebung mitwirken. Wenn Sie zu Fuss gehen, flanieren oder spazieren, auch wenn es nur kurze Strecken sind, bitten wir Sie, uns Ihre Eindrücke mitzuteilen.

Projekt «GEHsund»

Die Umfrage ist ein Teilprojekt des Projektes «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr». Sie schafft eine Vergleichbarkeit der Fussverkehrssituation über alle drei Sprachgrenzen hinweg und nimmt die 16 Städte Aarau, Basel, Bellinzona, Bern, Biel, Chur, Genf, Lausanne, Locarno, Lugano, Luzern, Neuenburg, St. Gallen, Winterthur, Zug und Zürich genau unter die Lupe. Die Online-Umfrage richtet sich an alle Personen, die zu Fuss in einer der 16 Städte unterwegs sind. Erfahrungen in den Kleinstädten wie Chur, Biel, Locarno und Aarau sind besonders gefragt, damit aussagekräftige Resultate erreicht werden.

Ihre persönliche Meinung und Ihre Erfahrungen helfen mit, dass Schwächen der Fussweginfrastruktur systematisch erfasst und zielgerichtete Massnahmen zu ihrer Verbesserung getroffen werden können.

Das GEHsund-Projektteam von umverkehR, Fussverkehr Schweiz und der Hochschule Rapperswil bedankt sich herzlich für Ihre Teilnahme an der Umfrage. Damit leisten Sie einen wichtigen Beitrag zur Förderung des wohl nachhaltigsten Verkehrsmittels – der eigenen Füsse!



Fussgängerfreundlich oder nicht?
Nehmen Sie an unserer Umfrage teil!

Hier geht es zur Umfrage:
www.umverkehr.ch/umfrage



Die Emissionen des internationalen Luftverkehrs haben um sage und schreibe 73 Prozent zugenommen und sind heute für fast einen Fünftel der Klimawirkung der schweizerischen Emissionen verantwortlich.

Fokus

«Zug statt Flug»

umverkehrR hat im Anschluss an die Nachtzugkampagne die Kampagne «Zug statt Flug» lanciert, weil unter anderem die zu günstigen Flugtickets ein Hauptproblem für ein rentables Nachtzugnetz darstellen. Im Rahmen einer Veranstaltung am Mittwoch, 3. Juli 2019, sowie einer Tagung am Freitag, 6. September 2019, referieren Fachleute über die Themen Flugverkehr und Klimaschutz. Tragen Sie sich die Daten ein und melden Sie sich schon jetzt an. Damit das rasante Wachstum des klimaschädlichen Flugverkehrs endlich gebremst werden kann, fordert umverkehrR eine Flugticketabgabe. Bitte unterschreiben Sie die Petition «Ja zur Flugticketabgabe!» unter folgendem Link – herzlichen Dank!

www.umverkehr.ch/node/660/

Agenda

Mi 3. Juli 2019, 18 Uhr

Flug in die Klimakatastrophe?

Massnahmen für die Schweiz
Der Flugverkehr wächst rasant und wird gemäss Prognosen bis 2030 zum grössten klimabelastenden Faktor in der Schweiz. Experten diskutieren über Handlungsmöglichkeiten.

Kulturpark, Pflingstweidstrasse 16, 8005 Zürich

Anmeldung erforderlich:

www.umverkehr.ch/node/650/

Fr 6. September 2019

Flugverkehr und Klimaschutz

Kulturpark, Pflingstweidstrasse 16, 8005 Zürich

Anmeldung erforderlich:

www.umverkehr.ch/node/688

Fr 20. September 2019

Park(ing) Day

Parkplätze umgestalten und Asphaltwüste zum Leben erwecken.

www.umverkehr.ch/node/610

umverkehrR
Zukunft inkl.