



Nummer 109
März 2016

Do it yourself!

Auf dem politischen Parkett bewegt sich wenig. Darum wird der Klimaschutz wohl nur mit grossem Einsatz der Bürger und Konsumentinnen vorangetrieben werden. *Seiten 4-6, 10-11*

Klimastau

Mit viel medialer Selbstbeweihräucherung gipfelte die Klimakonferenz im Pariser Abkommen. Schöne Worte (siehe auch Seite 4), denen nun, wie auch das Bundesamt für Umwelt (BAFU) in seiner Medienmitteilung festhielt, Taten folgen müssen. Juhu.

Doch das Gegenteil geschieht. Von eben jener Bundesrätin, zu deren Departement auch das BAFU gehört, wird uns erklärt, dass das Nachtzugsterben nicht klimarelevant sei, selbst wenn viele Reisende auf das Flugzeug umsteigen. Grund: Der Flugverkehr ist nicht Teil des Pariser Abkommens. Das stimmt zwar, aber so lässt sich kein Klima retten (siehe auch Seite 6).

Ein weiteres Beispiel für eine klimakontraproduktive Idee ist die «Stau weg»-Initiative. Sie benennt zwar ein nettes Ziel, doch wer heute noch glaubt, Stau durch mehr Strassenkapazität verhindern zu können, muss seinen Zweckoptimismus arg strapazieren. «Stau gibt es, weil es zu wenig Platz hat, also brauchen wir mehr Strassen.» Scheint logisch, aber was effektiv passiert, das wissen wir seit mindestens 20 Jahren: Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten.

Wer eine Idee nicht zu Ende denken kann oder mag, lässt es besser bleiben. Ich habe dafür einen radikal einfachen Vorschlag: Stau ist schlecht, also gehört er verboten. Wer im Stau erwischt wird, bekommt eine Busse. Das geht auch sehr entspannt, Fahrerflucht ist ja per Definition nicht möglich. Man könnte es auch als eine Art Parkbusse sehen, schliesslich hält man nicht mitten auf der Strasse an, das behindert den Verkehr. Sind die Bussen genügend hoch, löst sich das Problem schnell von selbst – ganz ohne bauliche Massnahmen oder andere Kosten.

Leider wird der Gegenvorschlag zur «Stau weg»-Initiative nicht so aussehen. Im Gegenteil. Einmal mehr wird die Regierung Massnahmen vorschlagen, die uns weiter von den Klimazielen entfernen.

Solange unsere Behörden nur darauf aus sind, Verträge zu erfüllen (und oft nicht einmal das), anstatt echten Klimaschutz zu betreiben, müssen die Bürgerinnen und Wähler das Heft, und damit meine ich nicht nur dieses umverkehRen, wohl selber in die Hand nehmen.

Viel Spass!

Hanspeter Kunz

Vize-Präsident umverkehR



Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

Auflage 4900 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach 8214, 8036 Zürich, Postkonto: 80-67097-2, Tel: 044 242 72 76, E-Mail: info@umverkehr.ch, www.umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf www.umverkehr.ch **Redaktion** Kerngruppe umverkehR, Hanspeter Kunz

Beiträge Philippe Koch (pk), Thibault Schneeberger, Aline Trede (at), Christian Harb, Daniel Costantino (dc) **Grafisches Konzept** typisch.ch

Layout Hanspeter Kunz **Korrektorat** Anja Cohen **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint FSC-Recyclingpapier mit FSC-Frischfaseranteil

Titelbild: Photography Geneva by Demir Sönmez **Abonnementspreise** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr **Nächste Ausgabe** Juni 2016

Gehen, um zu bleiben

In zahlreichen Städten der Welt werden Millionen investiert, damit Fussgängerinnen und Velofahrer auf sicheren und attraktiven Routen unterwegs sein können. Besonders mit Blick auf die Förderung des Fussverkehrs hinkt die Schweiz jedoch hinterher. [Philippe Koch](#)

Die Zeichen stehen gut für eine eigentliche Renaissance des städtischen Fussverkehrs. Vielerorts wird die Chance, das Verkehrssystem nachhaltiger und effizienter zu gestalten, erkannt. Stadtregierungen rund um den Globus lassen Masterpläne für den Fussverkehr gestalten, investieren Millionen in die Verbesserung der Infrastruktur und erleichtern mit einfachen, aber wirksamen Massnahmen deren Nutzung.

London kann hier als Beispiel dienen. So hat der Bürgermeister das Ziel gesetzt, dass in London die täglich zurückgelegten Fusswege um 10 Prozent zunehmen und der Modalsplit sich um 10 Prozent zugunsten des Gehens verlagern soll. Zu diesem Zweck wird ein Netzwerk von 600 Kilometern strategisch gewählter Wege gut ausgeschildert und wo nötig ausgebaut. Dafür werden genügend finanzielle Mittel reserviert (24 Millionen Schweizer Franken pro Jahr), und die Wirkung der Massnahmen wird regelmässig evaluiert. Eine solch konsequente Politik wirkt: Das Zufussgehen ist einfacher und sichtbarer geworden, für Einwohnerinnen wie Touristen.

Fussverkehr ermöglicht Verdichtung

Ein wesentlicher Impuls für diesen Gesinnungswandel in der städtischen Verkehrsplanung ist das von vielen geteilte Ziel einer Verdichtung des städtischen Raums. Dicht bewohnte Städte stellen neue Anforderungen an den Verkehr und den öffentlichen Raum. Die Nutzung von Grünflächen, Plätzen, aber auch Strassen und Trottoirs wird intensiver. Sanfte Mobilitätsformen, die sparsam mit dem Strassenraum umgehen, führen zu einer höheren Aufenthaltsqualität im gemeinsam genutzten Stadtraum und ermöglichen es, dass auch verdichtete urbane Räume als lebenswerte Orte erfahren und längerfristig bewohnt werden.

Fussverkehr als Mobilitätsform

In der Schweiz sucht man vergeblich nach

einer Stadt, die eine ambitionierte Politik für die Fussgängerinnen und Fussgänger formuliert, geschweige denn umgesetzt hat. Aus meiner Sicht liegt dies an zwei sich gegenseitig verstärkenden Kräften. Zum einen wird der Fussverkehr in der Politik und in den Planungsabteilungen noch immer nicht als eigenständige und bedeutende Mobilitätsform (an)erkannt, obwohl in der Schweiz rund die Hälfte aller Wegetappen gehend bewältigt wird. Im Mittel sind die Schweizer und Schweizerinnen mehr als 30 Minuten (von gesamthaft 80) pro Tag zu Fuss unterwegs und stossen in dieser halben Stunde auf allerlei Unzweckmässiges, Hinderliches und Gefährliches.

Fussverkehr als politische Kraft

Zum anderen nehmen sich die Zufussgehenden in der Schweiz nicht als verkehrspolitische Akteure wahr. Dabei haben sie durchaus eigene Ansprüche, Bedürfnisse und Interessen, die organisiert und

formuliert werden müssen, um politisch Bedeutung zu erlangen – darauf weist der Fachverband Fussverkehr Schweiz immer wieder hin.

Es ist Zeit, dass das Gehen in der Planung und in der politischen Auseinandersetzung mehr Bedeutung erhält. Gerade mit Blick auf die Umsetzung der Städte-Initiativen muss das Potenzial des Fussverkehrs erkannt und gezielt gefördert werden. Hierfür müssen sich aber auch die Fussgänger und Fussgängerinnen entschiedener als politische Akteure wahrnehmen und ihre Anliegen in den politischen Prozess einbringen. Nur so ist es möglich, das Gehen zu einem Thema zu machen, das bleibt.

Auch umverkehR wird sich verstärkt dem Fussverkehr widmen. So werden wir am 19. März vor der Mitgliederversammlung als Auftakt zu weiteren Fussverkehrs-Tests mit Prof. Klaus Zweibrücken eine Fusswegbegehung durch Zürich unternehmen. Mehr Infos auf der Rückseite dieses Hefts.



Nur für Fussgänger: die Millennium Bridge in London

Viel Lärm um nichts?

Anfang Dezember 2015 trafen sich Delegationen aus der ganzen Welt in Paris anlässlich des Klimagipfels (COP21), um ein Abkommen abzuschliessen, das danach viele Medien als «historischen Erfolg» feierten. Doch ist es das wirklich? [Thibault Schneeberger](#)

Aus einer optimistischen Perspektive ist das Pariser Abkommen das «am wenigsten schlechte», das unter den gegebenen Umständen zu erreichen war. Es freut auch, dass die Mobilisierung der Öffentlichkeit die Klimaerwärmung weltweit zum Thema gemacht hat. Trotzdem ist offensichtlich, dass der Kampf gegen die Klimaveränderung kein Hauptanliegen der aktuellen Regierungen ist. Die Erdölkonzerne und die Interessenvertreter der energieintensiven Branchen haben ihren Teil dazu beigetragen, dass das Abkommen bei weitem nicht den Empfehlungen der Fachleute entspricht.

Der Haupterfolg des Abkommens besteht darin, den Verhandlungsprozess nach Kopenhagen wieder angestossen und zu ei-

nem von allen 195 Teilnehmerstaaten unterschriebenen «Konsenstext» geführt zu haben. Doch viele Probleme bleiben weiterhin bestehen; insbesondere fehlt es dem Abkommen an der nötigen Konsequenz.

Mangelnde Konsequenz

So spricht zum Beispiel die Präambel von «der Perspektive, den mittleren Temperaturanstieg deutlich unter 2°C gegenüber der vorindustriellen Zeit zu halten und die Massnahmen weiterzuführen, um den Temperaturanstieg auf 1,5°C zu beschränken». Gleichzeitig reichen aber die im Abkommen vorgesehenen Massnahmen auf keinen Fall aus, um dieses Ziel – eine Forderung der kleinen Inselstaaten, die durch den Meeresspiegelanstieg bedroht sind – zu er-

reichen. Es hat darum vor allem symbolischen Charakter.

Die freiwilligen Beiträge der Staaten zeigen tatsächlich eher in Richtung eines mittleren Temperaturanstiegs von +3°C, der die Lebensbedingungen von Millionen von Menschen gefährden wird. Dabei sollte die COP21 die Lücke zwischen den Forderungen der Klimafachleute, die Klimaerwärmung auf maximal +2°C zu beschränken, und den bis dato ungenügenden Beiträgen der einzelnen Länder schliessen.

Das Abkommen sieht indes einen «baldmöglichst» Höchststand der CO₂-Emissionen vor – was noch einige Jahre «business as usual» erlaubt, obwohl laut Klimafachleuten dieser Höchststand be-



Bilder: Photography Geneva by Demir Sömmes

Impressionen vom Klimamarsch in Genf: Jung, Alt und Eisbären demonstrieren für Mut und Initiative an der Klimakonferenz.

reits hinter uns liegen und der Rückgang der Treibhausgasemissionen eingeleitet sein müsste.

Ausschluss des Luftverkehrs

Das Pariser Abkommen enthält – wie bereits sein Vorläufer, das Kyoto-Protokoll – einen gewichtigen «Schönheitsfehler»: Die Luftfahrt wird bei der Berechnung des CO₂-Ausstosses nicht mitgerechnet. Heute verursacht die zivile Luftfahrt zwar weltweit «nur» 3 Prozent der Treibhausgasemissionen, doch nimmt der Luftverkehr im Schnitt um 5 Prozent jährlich zu, was einer Verdoppelung alle 15 Jahre entspricht. So wird mit 3,4 Milliarden Flugpassagieren im Jahr 2015 und mit 7 Milliarden im Jahre 2032 gerechnet. Im Pariser Abkom-

men wurde der Absatz, der den Flugverkehr tatsächlich berücksichtigte, leider gestrichen.

Zudem ist das Abkommen juristisch nicht bindend, anders als die meisten internationalen Abkommen über den Freihandel, welche Sanktionen im Falle einer Nichteinhaltung der Vertragsklauseln vorsehen. Beim Klima hingegen hängt die Umsetzung des Abkommens vom guten Willen der Staaten ab.

Wann folgen Taten?

Die Diskrepanz zwischen den öffentlichen Aussagen der politischen Verantwortlichen bei den internationalen Treffen und ihren effektiven Taten wird zunehmend grösser. So hat der französische Präsident

François Hollande in seiner Schlussrede bei der COP21 verkündet, dass «wir in das Zeitalter des «Low Carbon» eintreten», während seine Regierung am Bau eines stark umstrittenen Grossflughafens festhält oder den Reiseverkehr per Bus fördert, obwohl der Bahnverkehr in Frankreich eine solche Unterstützung sehr viel nötiger hätte.

Auch die deutsche Bundeskanzlerin Angela Merkel erklärt zwar vollmundig, dass die Klimaziele ehrgeizig, gerecht, umfassend und verbindlich sein müssen, doch macht die Kohle immer noch 43 Prozent im deutschen Energiemix aus, und Frau Merkel hat die Deutsche Bahn nicht daran gehindert, die Nachtzuglinien per Ende 2016 einzustellen, obwohl Nachtzüge eine umweltfreundliche Alternative zum Flugzeug sind (siehe dazu auch Seite 6).

Doris Leuthard, die Vorsteherin des UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation), hat regelmässig an die Notwendigkeit erinnert, sich für das Klima zu engagieren, so zum Beispiel vor der UNO-Generalversammlung 2014 in New York: «Wir brauchen eine Vision, politischen Willen und Instrumente, um sie dann in Verpflichtungen und Taten umzusetzen. [...] Wir müssen jetzt handeln.» Zugleich setzt sie sich für eine zweite Röhre am Gotthard ein.

Wie weiter?

Zum Glück stimmen andere Zeichen optimistischer, etwa die starke Mobilisierung der Bevölkerung bei Anlässen wie der Alternatiba oder den Klimamärschen. Oder die Aufmerksamkeit, die den Nichtregierungsorganisationen und den kleinen Inselstaaten bei den Verhandlungen geschenkt wurde. Obwohl die Klimaveränderung zum weltweiten Top-Politthema geworden ist, wird es das direkte Engagement der Umweltverbände und die Mobilisierung der Bevölkerung brauchen, damit der Übergang zu einer ökologischeren Welt Realität wird. umverkehR wird auch in Zukunft seinen Beitrag dazu leisten!



Alarmstufe Rot

Mitte Dezember gab die Deutsche Bahn (DB) bekannt, dass sie den Betrieb aller Nachtzuglinien bis Ende 2016 einstellen wird. umverkehR wird für den Erhalt dieser Linien kämpfen. [Aline Trede](#)

Ende letzten Jahres hat die Deutsche Bahn im Zuge ihrer grossen Reform unter anderem angekündigt, dass sie jegliche Nachtzuglinien streichen wird. Und dies bis Ende 2016, also rasant.

Energy-Drink für die SBB

umverkehR hat deshalb am 17. Dezember 2015 mit einem eigenen Nachtzug (siehe Bild) vor dem SBB-Hauptsitz im Berner Wankdorf gegen den Entscheid der DB protestiert und gleichzeitig den SBB ein Energie-Paket (Energy-Drinks, Dextro-Energen, Schokolade u.a.) für die Verhandlungen mit den ÖBB mitgegeben. Warum die ÖBB? Medienberichten zufolge und laut Kommunikation der DB überlegen sich die ÖBB ernsthaft, die DB-Nachtzuglinien zu übernehmen. Definitive Entscheide werden spätestens im April 2016 erwartet. Wir sind sehr gespannt.

Wie weiter?

Klar ist: «Back on Track», das internationale Netzwerk gegen das Nachtzugsterben, wird an der jährlichen Pressekonzferenz der Deutschen Bahn eine Protestkundgebung durchführen, die auch umverkehR unterstützt. Auf europäischer Ebene sind zudem politische Vorstösse geplant, welche die EU, gerade nach der Klimakonferenz in Paris, an ihre Verpflichtungen erinnern sollen. Weniger Nachtzüge bedeuten mehr Flugverkehr, da oftmals die Zeit fehlt, mit dem Tageszug zu reisen, zumal die Flugreise ohnehin billiger ist. Zwar will die Deutsche Bahn einen Teil des Angebots mit Nacht-ICEs und Fernbussen auffangen – ein Komfortverlust, den wohl viele Reisende nicht in Kauf nehmen werden. Klar ist auch, dass umverkehR in einer grösseren Allianz mit anderen Umwelt-

verbänden einen offenen Brief ans Verkehrsministerium der EU schreiben wird, um auf die schwierige Situation aufmerksam zu machen. Ob es eine dauerhafte Nachtzug-Allianz geben wird, die sich weiterhin aktiv engagiert, hängt unter anderem davon ab, welche Entscheide die ÖBB und die SBB fällen werden.

Hoffen auf die ÖBB

Die Nachtzugmitarbeitenden der DB haben den blauen Brief bereits erhalten. Deshalb steht die Befürchtung im Raum, dass die Nachtzüge nicht einmal mehr bis Ende 2016 fahren werden, weil das Personal schon vorher nicht mehr zur Verfügung steht. Bleibt also zu hoffen, dass die ÖBB sich schnell entscheiden, und zwar für den Nachtzug und somit für den Klimaschutz. umverkehR bleibt auf jeden Fall dran.



umverkehR fährt mit dem Nachtzug nach Wankdorf und übergibt den SBB ein Energiepaket

Bild: Simon Wittwer, www.seewee.ch

Neuer Drive

Eine neue Geschäftsleiterin und ein neuer Kampagnenleiter. In der umverkehR-Geschäftsstelle fanden zwei wichtige personelle Wechsel statt. *Christian Harb*

Ende Oktober 2015 wechselte Regina Michel von der Kampagnenleitung bei umverkehR zum Bundesamt für Umwelt (BAFU) in Bern, wo sie sich für mehr Biodiversität einsetzen wird. Bei umverkehR war Regina vor allem an der Organisation der erfolgreichen Tagung «Von den Besten lernen» beteiligt und leitete die Regionalgruppen Luzern und Basel sowie die Arbeitsgruppen «Autofreie Quartiere» und «Platz da».

Ende Januar 2016 verliess Philippe Koch die umverkehR-Geschäftsleitung zugunsten der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, wo er in der Forschung arbeiten wird. Neben den vielfältigen Aufgaben als Geschäftsleiter kümmerte sich Philippe um den Aufbau der neuen Website und den ersten erfolgreichen Einsatz der sozialen Medien im Zusammenhang mit der Nachtzugkampagne. Philippe wird umverkehR erhalten bleiben,

sofern ihn die Generalversammlung vom 19. März 2016 in die Kerngruppe wählt. umverkehR ist Regina Michel und Philippe Koch zu ausserordentlichem Dank für ihren hervorragenden Einsatz verpflichtet. Sie haben mit grossem persönlichem und professionellem Engagement viel dazu beigetragen, dass umverkehR heute so gut aufgestellt ist.

Neu ab Januar bei umverkehR sind Aline Trede als Geschäftsleiterin und Daniel Costantino als Kampagnenleiter. Aline amtierte bereits zwei Jahre lang als Co-Präsidentin bei umverkehR. Unter anderem war sie Initiatorin der erfolgreichen Kampagne zur Rettung der Nachtzüge. Mit Daniel Costantino trat ab Februar ein routinierter Campaigner die frei gewordene Stelle als Kampagnenleiter an. umverkehR kann also auch in Zukunft auf ein erfahrenes Team in der Geschäftsstelle Zürich zählen (siehe Kasten).



Unser neues Team: Geschäftsleiterin Aline Trede und Kampagnenleiter Daniel Costantino

Aline Trede

umverkehR ist mir als Co-Präsidentin in den letzten zwei Jahren sehr ans Herz gewachsen. Ich habe mich schon immer politisch und beruflich für nachhaltige Mobilität eingesetzt und freue mich, dies jetzt bei umverkehR als Geschäftsleiterin weiterführen zu können. Studiert habe ich Umweltwissenschaften an der ETH, war Mitinitiatorin der Stopp-Offroad-Initiative und Kampagnenleiterin der ÖV-Initiative, die zur FABI-Abstimmung führte. In meiner Freizeit bin ich gerne auf dem Velo oder auf dem Segelschiff unterwegs, und in die Ferien fahre ich natürlich mit dem Nachtzug – solange es ihn noch gibt.

Daniel Costantino

Seit 1997 bin ich aktiv im Umweltschutz tätig, die ersten beiden Jahre als Freiwilliger; seither hatte ich das Glück, dieses Engagement beruflich weiterführen zu dürfen. Ich freue mich sehr, mich nun bei umverkehR für eine menschenfreundliche, nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität und mehr autofreien Raum in den Städten einsetzen zu können. In meiner Freizeit geniesse ich viel Zeit in der Natur (manchmal auch unter Wasser), engagiere mich für den Atomausstieg, spiele laut Gitarre in einer Band und mache Yoga in der Stille, was ohne Verkehrslärm doch viel besser geht!



Bild: Gabriela Suter

Velostatt Aarau

at Ja klar, man kann den Velofahrenden noch mehr Hindernisse in den Weg stellen, sonst wär's ja nicht mehr spannend. Neulich in Aarau: «Wo sollte dieser Poller schon wieder hin? Ach komm, wir pflocken den auf den Velostreifen, da stört er ja niemanden. Wahrscheinlich bemerkt es nicht mal jemand.»

Gewiss, wenn man keine Velostadt sein will, dann liegen solche Dinge drin. Heutzutage aber, wo sich alle Städte gerne «Velostadt» rühmen würden, sollte man etwas weiter denken.

Immerhin, der Poller auf dem Bild wurde wieder entfernt, mit einer Entschuldigung der Stadt. Es sei ein Missverständnis gewesen. Tja, manche haben wirklich einen Poller vor dem Kopf. Doch leider fördert keiner davon die nachhaltige Mobilität – nicht der auf dem Veloweg, aber leider noch viel weniger derjenige im Kopf.

Ich bin auch ein Fussgänger – ääh, leider nein

at Manch eine vergisst sich im Auto, ein anderer wähnt sich im falschen Film und glaubt, er sei Mad Max oder Knight Rider. So passiert diesem Auto, das mal eben schnell durch die Fussgängerunterführung in Thun wollte. Hatte die fahrende Person vergessen, dass sie im Auto sass, oder läuft sie im Auto umher? Wir vom pl@net umverkehR glauben, dass auch hier eine zweite Röhre wenig geholfen hätte. Mehr Aufmerksamkeit am Steuer ist noch immer das beste und günstigste Mittel für mehr Sicherheit.

Bild: Leserfoto, Berner Zeitung



Pärchenverkehr

dc Während hierzulande Fussgänger, zumindest auf den Ampeln, als männliche Einzelgänger erscheinen, geht Österreich mit seinem Fussvolk sehr viel freizügiger um. Hier sehen wir Pärchen mit



Herz in verschiedenen sexuellen Ausrichtungen stehen und gehen. Interessanterweise hat das mehr Staub aufgewirbelt als der tägliche Stossverkehr auf der Strasse. So wurden Ampelpärchen entfernt, wieder montiert, Rechtsgutachten erstellt, Zeitungsartikel und Leserbriefe verfasst und abgedruckt. Der Fussverkehr gibt anscheinend zu reden.

Wir vom pl@net umverkehrR meinen: Reden ist gut, handeln wäre besser. Der Fussverkehr muss endlich seinen angemessenen

Stellenwert bekommen, nicht nur in der Diskussion, sondern vor allem auf der Strasse.

Noch besser fänden wir allerdings, wenn die Pärchen nicht nur auf den Ampeln ihr Unwesen treiben würden, sondern auch auf der Autobahnvignette. Mit einer solchen Pärchen-Vignette liesse sich das Auto nur noch starten, wenn mindestens zwei Personen im Auto sitzen. Und schon wären wir der Verkehrshalbierung wieder einen Schritt näher.

Auf dünnem Eis



pk Es gibt Momente, selten zwar, aber doch ab und zu, da werden Redensarten Wirklichkeit, ohne ihre Symbolik zu verlieren. Einige Besucher des Winterfests in Lake Geneva (Ort in Wisconsin, USA) haben ihre übergrossen SUV wie jedes Jahr auf dem vereisten Geneva Lake – der notabene in unmittelbarer Nähe zum Lake Como liegt – gratis parkieren wollen. Doch damit haben sie sich wortwörtlich auf dünnes Eis begeben. Denn das Eis vermochte die tonnenschweren Fahrzeuge nicht zu tragen und brach ein. Zwanzig Autos versanken in den nicht so tiefen Untiefen des Geneva Lake. Es ist zu hoffen, dass bald mehr dieser Riesenautos in der Versenkung verschwinden, denn sie sind es ja gerade, die das Unglück verschuldet haben: Ihr CO₂-Ausstoss hat erst dafür gesorgt, dass der Geneva Lake nicht mehr richtig gefriert und nur mehr dünnes Eis eine fragile Oberfläche bildet, die unter der Last der übergewichtigen Strassenkreuzer zwangsläufig nachgeben musste. Das ist quasi der umverkehrRte Münchhausen: sich an den eigenen Haaren (bzw. Abgasen) im Sumpf (bzw. See) versenken.

Grüner durch die Welt

Auf Dienstreisen wird immer noch häufig geflogen, auch über relativ kurze Distanzen. Hier liegt grosses Potenzial brach, den CO₂-Ausstoss weltweit zu reduzieren. **Philippe Koch**

Mehr als 23 Millionen Passagiere fliegen jährlich von einem Schweizer Flughafen ins Ausland. Davon haben rund 18 Millionen eine europäische Destination, und für einen Drittel davon, also 6 Millionen, ist der Flug Teil einer Dienstreise. Auf wie viele dieser Reisen verzichtet oder bei welchen zumindest auf den Zug umgestiegen werden könnte, bleibt Spekulation. Verlässliche Zahlen sind keine vorhanden. Ein Blick in Nachhaltigkeitsberichte von Schweizer Organisationen gibt aber interessante Hinweise.

Die Bundesverwaltung hat sich das Ziel gesetzt, die Umweltbelastung pro Vollzeitäquivalent (VZÄ) zwischen 2006 und 2016 um zehn Prozent zu reduzieren. Tatsächlich ist die Verwaltung, gemäss eigenem Reporting, auf gutem Weg, das Ziel sogar zu übertreffen. Einzig bei den Dienstreisen hapert es, obwohl diese für rund 25 Prozent der Umweltbelastung verantwortlich sind. Die Flugreisen nehmen konstant zu. Sogar bei Reisen in Europa (Kurz- und Mittelstrecken) liegt der

Anteil der Flüge bei 83 Prozent. Deshalb gibt das Ressourcen- und Umweltmanagement der Bundesverwaltung (RUMBA) in einem Rundschreiben vor, dass grundsätzlich die Bahn dem Flugzeug auf kürzeren Strecken (5–6 Bahnstunden ab Ausgangspunkt) vorzuziehen ist und bei längeren Strecken der Nachtzug in Betracht gezogen werden soll. Als mögliche Destinationen werden hier Wien, Brüssel und Rom vorgeschlagen. Das Schreiben datiert vom 16. September 2015. Dumm nur, dass eventuell schon bald gar keine Nachtzüge mehr fahren werden (siehe dazu Seite 6).

Berlin, London, Brüssel

Auch in Hochschulkreisen nehmen die Flugreisen laufend zu, während die Bahn an Attraktivität scheinbar verliert, selbst wenn die Destination in Europa liegt. So sind die drei von ETH-Mitarbeitenden am meisten angeflogenen Städte Berlin, London und Brüssel – alle weniger als 1000 Kilometer von Zürich entfernt und

gut per Zug erreichbar.

Die Entscheidung, zu fliegen und nicht mit der Bahn zu fahren, ist mit Blick auf die CO₂-Emissionen fatal. Aus dem internen Nachhaltigkeitsbericht 2014 von Greenpeace geht etwa hervor, dass die von Flügen verursachten CO₂-Emissionen rund viermal höher sind als diejenigen aus dem Zugverkehr, obwohl die Greenpeace-Mitarbeitenden etwa gleich viele Personenkilometer mit dem Zug wie mit dem Flugzeug zurückgelegt haben. Und auch bei Greenpeace zeigt sich: Dienstreisen sind für mehr als 25 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich. Aus Klimasicht lohnt es sich also, die Dienstreisen genauer unter die Lupe zu nehmen und Möglichkeiten zu finden, sie zu vermeiden oder auf nachhaltigere Verkehrsmittel zu verlagern.

Fehlende Anreize

Doch wie bringt man Unternehmen dazu, umweltfreundlichere Dienstreisen durchzuführen? Am einfachsten wäre dies mit



Visualisierung von mehr als 58'000 Flugrouten: Auffällig sind die Ballungszentren, insbesondere Mitteleuropa, wo viele der Reisen per Zug gemacht werden könnten.

einer Kerosinbesteuerung zu erreichen. Unternehmen entscheiden immer kostenorientiert, was bestimmte Verhaltensmuster zur Folge hat. Solange die Fluggesellschaften Flüge zu derart tiefen Preisen anbieten können, besteht für Unternehmen wenig Anreiz, ihre Mitarbeitenden nicht mit dem Flugzeug auf Reisen zu schicken.

Angebote für Geschäftskunden

Auch Angebotspakete der Bahn wären für Unternehmen attraktiv. Je öfter das Unternehmen zum Beispiel den Zug bucht, desto billiger wird die einzelne Reise. So könnten die Unternehmen einfach und flexibel ganze Pakete buchen, die den Zugunternehmen und den Reisenden einen Vorteil bieten würden. Studierende der HSG haben sich im letzten Semester mit Marketingproblemen von Nachtzügen beschäftigt und vor allem mit Blick auf Geschäftskunden einigen Nachholbedarf ausgemacht. Der gröss-

te Vorteil der Bahnfahrt, nämlich, dass die Reise zum Arbeiten genutzt werden kann, wird vor allem seitens der Nachtzuganbieter nicht genutzt. Das Angebot in den Wagen ist zu bescheiden: kein WLAN, keine Abstellflächen, kaum zugängliche Stromversorgung. Eine Idee der Studierenden hat uns überzeugt: Geschäftskunden und Unternehmen sollten die Möglichkeit erhalten, nicht nur den Nachtzug zu buchen, sondern in einem Paket auch die Nutzung von Sitzungszimmern, Verpflegungsmöglichkeiten und sonstiger Angebote am Zielort der Reise.

Zeit sparen im Nachtzug

Speziell Hochschuldozenten haben uns im vergangenen Jahr mehrfach darauf hingewiesen – sei es an Podien oder Aktionen –, dass der Nachtzug das einzige zeiteffiziente Verkehrsmittel für sie sei. Wenn ein Kongress am Mittag beginnt, kann am Vortag noch gearbeitet werden,

bevor dann der Nachtzug bestiegen wird. So ist ein Kongressbesuch fast ohne Zeitverlust möglich. Die Reise mit dem Flugzeug ist demgegenüber weitaus unpraktischer, da meist schon am Vorabend angereist werden muss.

Was bringt die Zukunft?

Es ist zu hoffen, dass die Umweltfrage für Unternehmen mehr und mehr zur Imagefrage wird und sie sich in Zukunft für umweltfreundlichere Dienstreisen entscheiden.

umverkehR wird sich im Rahmen der Nachtzugkampagne auch der Dienstreisen annehmen und versuchen, Unternehmen und Firmen davon zu überzeugen, dass sich ein Umdenken auf jeden Fall lohnt. Im Februar haben sich 22 Länder geeinigt, CO₂-Grenzwerte für neue Flugzeuge zu akzeptieren. Es wird also die Zeit kommen, in der es sich auch finanziell lohnen wird, auf Flugreisen zu verzichten



Bild: Masami Kosaka

Arbeiten im Zug: Eine Geschäftsreise kann auch gemütlich und produktiv sein.



Die Diskrepanz zwischen den öffentlichen Aussagen der politischen Verantwortlichen bei den internationalen Treffen und ihren effektiven Taten wird zunehmend grösser.

Fokus

Zersiedelungsinitiative

Die Überbauung von immer neuen Flächen führt auch zu mehr Verkehr. umverkehR setzt sich seit langem für verdichtetes Bauen und autofreie Quartiere ein und unterstützt deshalb auch die Initiative «**Zersiedelung stoppen – für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung**» der Jungen Grünen. Ein Unterschriftenbogen liegt bei. Weitere Infos finden Sie unter www.zersiedelung-stoppen.ch.

Agenda

Sa, 19. März 2016, 14.00–15.30 Fussverkehrs-Check Zürich

Als Auftakt zum schweizweiten Fussverkehrs-Test führt uns Prof. Klaus Zweibrücken mit kritischem Blick durch Zürcher Quartierstrassen. Treffpunkt: Hauptbahnhof Zürich, Gruppentreffpunkt (roter Würfel). Nach der Begehung Austausch der gewonnenen Eindrücke und kleiner Imbiss im Gemeinschaftszentrum Schindlergut, Kronenstrasse 12, 8006 Zürich. Alle Interessierten sind willkommen – Anmeldung erwünscht an info@umverkehr.ch.

Sa, 19. März 2016, 16.00–17.15 umverkehR-GV

Die diesjährige umverkehR-Generalsammlung findet im «Raum für Alles» im Gemeinschaftszentrum Schindlergut, Kronenstrasse 12, 8006 Zürich statt. Gemeinsam mit den Mitgliedern blicken wir auf das Jahr 2015 zurück und stellen unser Programm für 2016 vor. Wir bitten um Anmeldung bis 12. März an info@umverkehr.ch.

umverkehR
Zukunft inkl.