

Unerkennbar

Nummer 134
Mai 2022

Bodenhaftig

Wegen der Coronakrise sind die Flugzeuge am Boden geblieben. Wegen der Klimakrise sollten sie auch dort bleiben.

Seiten 5, 9

Zwischen Wunsch und Wirklichkeit

Seit 30 Jahren versuchen wir, den Strassenverkehr zu reduzieren. Zu einer Halbierung ist es zwar nicht gekommen, aber wir haben einiges erreicht. In weiteren 30 Jahren sind wir dann am Ziel, da bis spätestens 2050 die gesamte Schweiz, und damit auch der Verkehr, klimaneutral sein muss. Das geht nur, wenn wir als Gesellschaft ein paar Anstrengungen unternehmen. Und zwar jetzt.

Darum wird ab morgen der Strassen- und der Flugverkehr schrittweise reduziert, denn CO₂-frei zu werden, ist nicht so einfach, wie bleifrei zu tanken. Rein technologische Massnahmen (etwa der Umstieg auf Elektroantrieb oder synthetische Treibstoffe) werden nicht ausreichen.

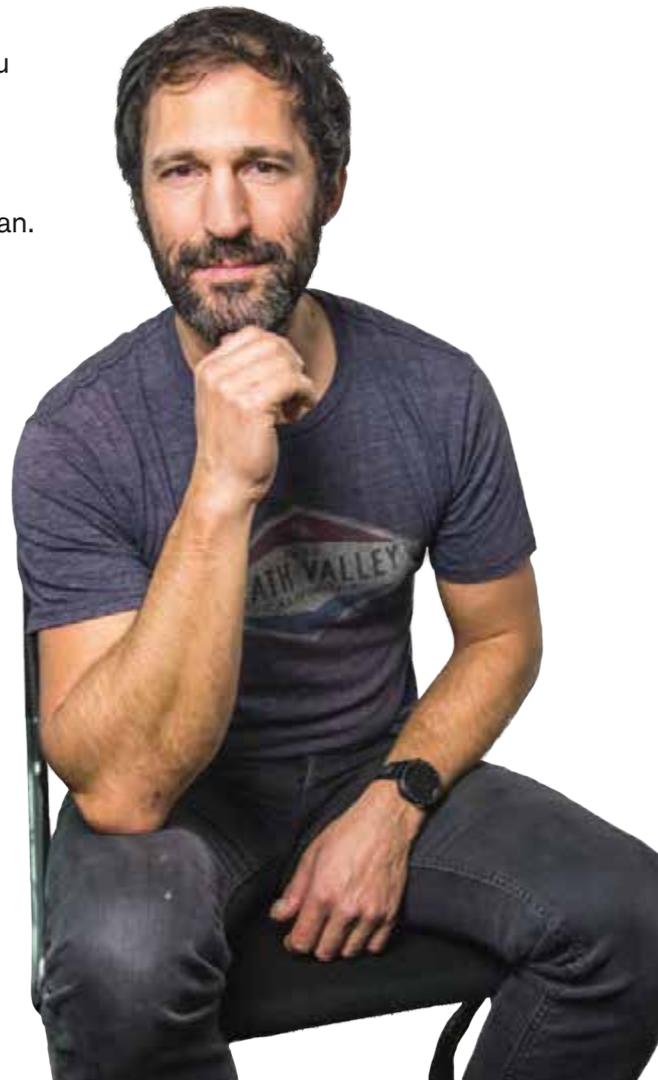
Das Nationalstrassennetz wird nicht weiter ausgebaut (wir brauchen die Kapazitäten bald nicht mehr), und Flüge zu Nachtzugsdestinationen werden verboten (nicht verteuert, weil die Begüterten einfach weiterfliegen).

So geht die Schweiz mutig und als leuchtendes Beispiel voran.

Rrrring! Oh, mein Wecker. Das war leider nur ein Traum. Wäre die Schweiz ein IT-System, würde ich als Erstes das Mut-Modul upgraden, da dieses seit Längerem regelmässig abstürzt. Als Nächstes gehört der Strassen-SPAM-Filter so eingestellt, dass die übermotorisierten Dinosaurier-Autos ausgefiltert werden. Dann wird die hoffnungslos mit veralteten Vorstellungen zugekleisterte Dateiablage entstaubt, sodass wieder neue Ideen installiert werden können. Die Malware in der Luft und auf den Ozeanen wird geblockt und ...

Rrrring! Oh, bin wieder eingenickt.
Macht nichts, heute träume ich einfach weiter.
Viel Spass beim 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** Daniel Costantino, Christian Harb, Silas Hobi, Hanspeter Kunz und Tonja Zürcher **Titelbild** Fabian Gysel, iStock **Layout** typisch.ch **Korrektorat** Marion Elmer, Barbara Geiser **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresses, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** September 2022

Heute bauen, was die Zukunft braucht

Die Klimaziele zu erreichen, ist die Herausforderung der Zukunft. Dies gelingt nur, wenn alle am selben Strick ziehen. Der Antrag des Bundesrats zum Ausbau von Autobahnabschnitten in Städten und Agglomerationen steht dem diametral entgegen. Christian Harb

Mit dem Ausbausritt 2023 beantragt der Bundesrat dem Parlament 4,3 Milliarden Franken für den Ausbau von fünf Nationalstrassenabschnitten in den Agglomerationen Bern, Basel, Schaffhausen und St. Gallen bis 2030. Damit konkurrenziert er die Förderung des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs ausgerechnet dort, wo dieser eine besonders attraktive Alternative bietet, und verhindert, dass die gesetzten Klimaziele erreicht werden.

Falsches Signal

Staus werden erfahrungsgemäss durch neue Strassen nicht behoben, sondern lediglich bis zum nächsten Engpass verschoben, und ein solcher ist in Städten und Agglomerationen nie weit entfernt. Es ist eine Binsenwahrheit, dass mehr Kapazitäten auch mehr Verkehr schaffen. Da keine Autofahrt sich nur auf die Autobahn beschränkt, sondern letztlich Quelle und Ziel im Siedlungsgebiet hat, führt ein Ausbau auch zu Mehrverkehr in den Städten und Agglomerationen, wo der Strassenraum stark begrenzt ist.

Ein funktionstaugliches Verkehrssystem in Städten und Agglomerationen ist nur mit flächeneffizienten Verkehrsträgern möglich. Das sind der Fuss- und der Veloverkehr, Bus, Tram und Bahn. Ein einziger Zug der Zürcher S-Bahn bietet in den Spitzenzeiten mehr als 1000 Sitzplätze und ersetzt damit eine stehende Autokolonne von sechs Kilometern Länge. Dieser Vergleich zeigt eindrücklich, wo die Prioritäten zu setzen sind. Ein Ausbau der Autobahnen macht das Autofahren hingegen attraktiver und konkurrenziert Investitionen in Bahn und Bus. Das ist ein volkswirtschaftlicher Unsinn, denn es werden falsche Signale und Anreize gesetzt.

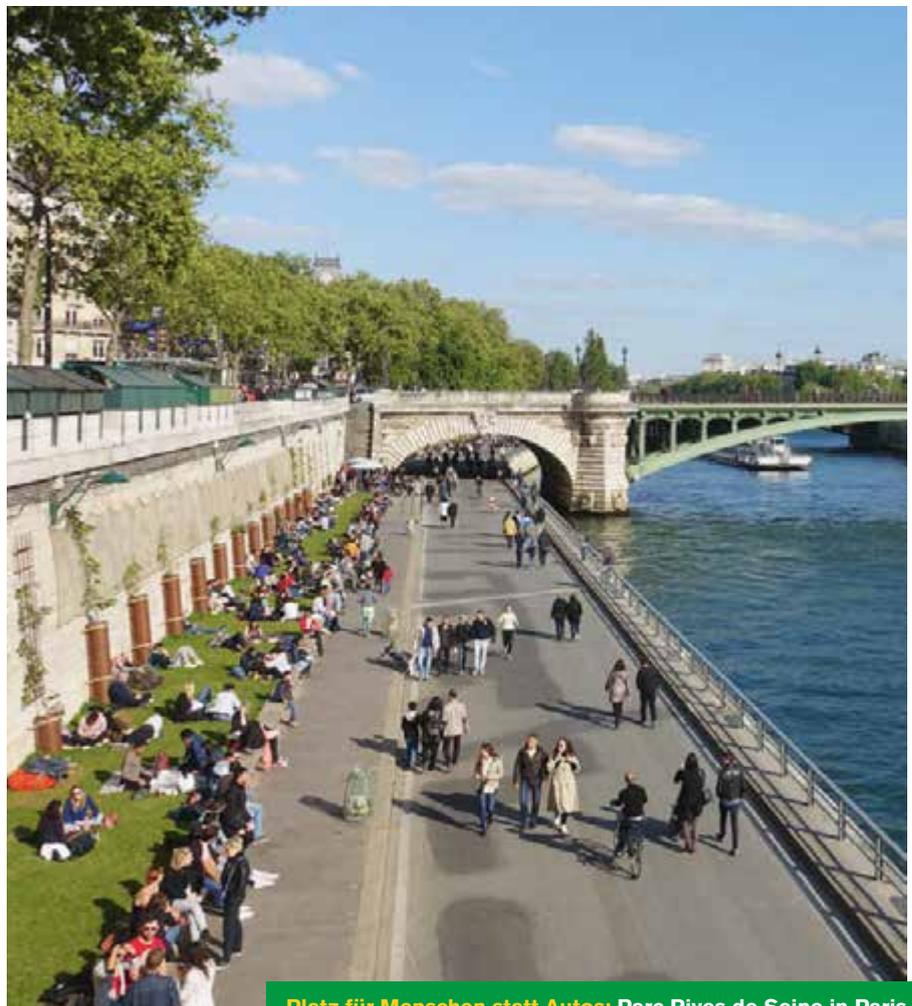
Dabei zeigt die Entwicklung der letzten Jahre motivierende Ansätze. So haben immer weniger Leute in den grossen Schweizer Städten ein Auto. Sichtbar wird dies am Erfolg der Städte-Initiativen von umverkehr und dem ausserordentlich gu-

ten Echo zu unseren Stadtklima-Initiativen. Die Erkenntnis, dass der Verkehr grundlegend geändert werden muss, setzt sich zumindest in den Städten langsam, aber sicher durch.

Den Strick in dieselbe Richtung ziehen

Der Antrag des Bundesrats ist auch deshalb ausgesprochen irritierend, weil der Ausbau der Autobahnen dem Klimaschutz diametral entgegensteht. Wenn etwas in den letzten Jahren klar geworden sein sollte, dann das, dass die Klimaerwärmung zu grossen Umwälzungen in der Gesellschaft führen wird: Dürren, Überschwemmungen,

Hungersnöte und damit zusammenhängend auch enorme Migrationsströme mit grossem Konfliktpotenzial. Um dies zu verhindern, müssen wir die Treibhausgasemissionen viel schneller senken. Dies ist aber nur möglich, wenn alle Bundesämter, kantonalen Fachstellen und Gemeindeverwaltungen nicht nur am selben Strick, sondern diesen auch in dieselbe Richtung ziehen. Jedes Projekt muss auf seine Klimatauglichkeit geprüft und gegebenenfalls gestrichen werden. Wir müssen alle heute das bauen, was die Zukunft braucht, und das sind sicher keine neuen Hochleistungsstrassen.



Guilhem Vellut

Platz für Menschen statt Autos: Parc Rives de Seine in Paris

«umverkehR gedeiht prächtig!»

Christian Harb ist ein umverkehRler der ersten Stunde. Er stiess im August 1994 zu umverkehR, war ab November 1994 im Vorstand und ab 2002 (Co-)Präsident. An der Generalversammlung im Mai hat er sich von umverkehR verabschiedet. Wir möchten ihm für sein grosses und wertvolles Engagement danken. Interview: Hanspeter Kunz

Lieber Christian, wahrscheinlich können sich alle, die heute aktiv bei umverkehR sind oder das umverkehRen lesen, überhaupt nicht mehr vorstellen, dass es früher einmal umverkehR ohne dich gab. Wie bist du zu umverkehR gekommen?

Der erste Kontakt mit umverkehR ist bei mir noch ganz lebendig: Ich bekam an einer Velodemo in Zürich einen Flyer zur geplanten Verkehrshalbierungs-Initiative in die Hand gedrückt. Ich hatte noch nie von diesem Projekt gehört, war aber von Anfang an richtig begeistert.

Du warst ja auch mal unser Sekretär und viele Jahre im Vorstand. Wie und warum bist du dann Präsident geworden?

Nach der gescheiterten Verkehrshalbierungs-Initiative fand ich die Chance, neue Projekte aufzugleisen, sehr spannend und stellte mich als Präsident zur Verfügung.

Wenn ich mich zurückerinnere, gab es ja in der Tat viele spannende und erfrischende Kampagnen (z.B. ÖV anschieben), aber auch grosse Projekte, dank denen umverkehR heute ernst genommen wird (z.B. Städte-Initiative).

Wenn du auf die Jahre zurückschaust: Was waren deine besten Erfahrungen, die grössten (persönlichen) Erfolge, und welches sind deine liebsten Erinnerungen?

Die schönste Erinnerung für mich ist, dass meine Mutter – politisch nicht aktiv – im Schrebergarten Unterschriften für die Verkehrshalbierungs-Initiative gesammelt hat. Das fand ich sehr rührend. Und obwohl die Leute dort eher SVPler waren, war meine Mutter recht erfolgreich dabei. Wenn man Leute kennt, kann man sie politisch eben viel besser überzeugen als mit blossen Argumenten.

Als persönliche Erfolge werte ich die erfolgreichen Abstimmungen über die Städte-Initiativen. Ich habe mich stark für die Idee von lokalen Initiativen eingesetzt, was die Chancen entschieden verbesserte.

Ja, und da war noch ein Leserbrief von mir, dessen Wortlaut eins zu eins in eine Rede des damaligen Bundesrats Leuenberger kopiert wurde. Das hat mich auch geehrt.

Mir persönlich hat umverkehR aber auch extrem viel gebracht. Ich habe spannende

Leute kennengelernt und meine Persönlichkeit stark weiterentwickelt. Dafür bin ich umverkehR sehr dankbar.

Gibt es etwas, was du dir von umverkehR wünschst? Was würdest du uns für die Zukunft empfehlen?

umverkehR gedeiht zurzeit prächtig! So soll es auch bleiben. Und ich fände es toll, wenn umverkehR weiterhin eine Plattform für einfache, aber engagierte Bürgerinnen und Bürger ist, die sich politisch engagieren wollen – und wir auch eine gewisse Ironie beibehalten. Man soll sich auch mal über sich selbst lustig machen dürfen. Die Empfehlung: Für politischen Erfolg muss man aus der eigenen, links-grünen Blase ausbrechen und auch Menschen ausserhalb zuhören können.

Ja, da pflichte ich dir völlig bei. Schalk und Offenheit, aber auch der Mut, die Dinge beim Namen zu nennen, sollten immer ein Teil von umverkehR bleiben. Was planst du nun in deinem Leben nach umverkehR?

Ich reduziere auch mein Arbeitspensum und möchte endlich mehr Freizeit haben. Wofür genau, weiss ich noch nicht – es wird mir aber nie langweilig.

Das klingt super, und umverkehR wird es auch nicht langweilig werden. Ich danke dir im Namen des Vorstandes und der Geschäftsleitung für dein unermüdetliches Engagement. Während deiner Zeit als Präsident ist umverkehR vom kleinen Pflänzchen zum stabilen Baum herangewachsen. Auch Dank deinem Durchblick, deinem Pragmatismus und deinem Humor. Mit dir verlieren wir einen grossen Wissensschatz über Verkehrspolitik und auch über umverkehR. Wir werden dich vermissen, aber wir freuen uns mit dir über deine neue Freiheit und wünschen dir viel Spass und Freude dabei.



Christian Harb am Jubiläumsfest 20 Jahre umverkehR

Neuer Anlauf in der Klimapolitik

Ein Vorstoss unserer Co-Präsidentin Franziska Ryser trägt Früchte: Endlich hat der Bundesrat anerkannt, dass der Flugverkehr mit 27 Prozent der grösste klimaschädigende Sektor in der Schweiz ist. Nun muss er diesbezüglich Reduktionsmassnahmen nachlegen. Silas Hobi

Endlich geht es bezüglich Klimaschutz in der Schweiz wieder vorwärts. Der Nationalrat hat in der Frühlingssession den Gegenvorschlag der Gletscher-Initiative beraten. Damit würde der Flugverkehr zum ersten Mal ein verbindliches Reduktionsziel enthalten – und zwar netto null bis 2050. Die Tragweite dieses Entscheids wird erst klar, wenn man berücksichtigt, dass der Flugverkehr mit 27 Prozent der grösste klimaschädigende Sektor der Schweiz ist. Nachdem umverkehr dies bereits seit einem Jahr regelmässig kommuniziert hat, liegt aufgrund eines Vorstosses unserer Co-Präsidentin Franziska Ryser endlich auch eine offizielle Bestätigung dieser Zahl durch den Bundesrat vor. Wer gehofft hat, dass der Bundesrat nun konkrete Taten folgen lässt, wurde vor Jahresende aber bitter enttäuscht.

Nachhaltig ist nur der Name

Im Dezember hat der Bundesrat nämlich das revidierte CO₂-Gesetz in die Vernehmlassung geschickt. Bezüglich Flugverkehr ist darin einzig die Förderung von sogenannten erneuerbaren Treibstoffen vorgesehen. Jährlich sollen 25 bis 30 Millionen Franken in Pilotanlagen zur Herstellung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen fliessen. Damit folgt der Bundesrat der Schweizer «Road Map Sustainable Aviation», die von der Luftfahrtindustrie verfasst wurde. Zur Zielerreichung von netto null setzt diese Road Map primär auf sogenannte «sustainable aviation fuels» (SAF) oder eben erneuerbare Treibstoffe. Dabei steht völlig in den Sternen, ob je genügend Mengen solcher Treibstoffe zur Verfügung gestellt werden können und wie hoch die Kosten dafür sein werden. Bis 2030 geht die EU von lediglich 5 Prozent Anteil am Treibstoff aus. Der überwiegende Teil davon sind sogenannte biogene Treibstoffe. Dabei wissen wir seit einer umfassenden Studie der EMPA zu Biodiesel, dass diese in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion stehen und teilweise öko-

logische Kollateralschäden verursachen. Eine neue Recherche von «Stay Grounded» zeigt auf, wie in Paraguay Indigene vertrieben, Wälder abgebrannt und Landwirtschaftsflächen zweckentfremdet werden, um biogenen Treibstoff herzustellen. Nachhaltig ist an diesen Treibstoffen also höchstens der Name.

Fossile Energieträger stoppen

Berücksichtigen wir die neusten Erkenntnisse der Wissenschaft, wird ohnehin klar, dass bis 2030 die Verwendung fossiler Energieträger gestoppt werden muss. Die Diskussion über die Nachhaltigkeit von SAF erübrigt sich nur schon deshalb, weil bis zu diesem Zeitpunkt bei Weitem nicht genügend synthetische Treibstoffe zur Verfügung gestellt werden können. Umso erstaunlicher ist, dass der Bundesrat keine Massnahmen zur Reduktion des Flugverkehrs vorsieht. Zumal eine Umfrage des «Tages-Anzeigers» vom letzten Herbst zeigt hat, dass eine Mehrheit der Bevölkerung bereit

ist, für einen Flug eine Abgabe zu bezahlen, und das CO₂-Gesetz nicht an der Flugticketabgabe gescheitert ist. umverkehr engagiert sich deshalb intensiv, um die Flugticketabgabe und weitere Massnahmen zur Reduktion der Fliegerei wieder auf das politische Parkett zu bringen.

Hoffnung auf weitere Erfolge der Nachtzugkampagne

Im revidierten CO₂-Gesetz gibt es immerhin einen Lichtblick: Der Bundesrat hat die Förderung des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs mit jährlich 30 Millionen Franken wieder aufgenommen. So viel benötigen die SBB, um die Nachtzuglinien nach Rom und Barcelona erneut aufzunehmen. Nachdem der Nachtzug nach Amsterdam im Dezember 2021 wieder angerollt ist, kann die Nachtzug-Kampagne von umverkehr in den nächsten Jahren hoffentlich weitere Erfolge verbuchen. Bis dahin gibt es in Bundesbern aber noch viel zu tun.

Unsere Forderungen zum revidierten CO₂-Gesetz: umverkehr.ch/co2gesetz



Ruhe Liebende

Wir können einen neuen Trend vermelden: Zelten auf der Autobahn. Immer mehr Menschen machen aus der Not eine Tugend. Weil die Autobahnen mit zig Steuermilliarden ausgebaut werden, hat es für alle ein ruhiges Plätzchen. Positiv hervorzuheben ist die ebene Oberfläche ohne Steine und Äste, die nachts in den Rücken piksen. Schwierig zu bekommen sind jedoch die Teer und Beton brechenden Heringe. Wir sind dankbar für entsprechende Hinweise.

ullstein bild – RDB



Lena Oertli, Kreation: Verena Stummer

Grün Waschende

Die Swiss ist fleissig beim «grün Waschen»: Bis 2050 will sie CO₂-neutral fliegen. Bewusst schreibt sie nicht «klimaneutral», denn zwei Drittel des schädlichen Klimaeffekts des Fliegens entsteht durch Wasserdampf, diverse Oxide und Russ, die in grosser Höhe ausgestossen werden. Daran ändern auch die hochgelobten «Sustainable Aviation Fuels» nichts, selbst wenn es irgendwann genügend davon geben sollte. Wenn es die Swiss ernst meinte mit ihrer Umweltverantwortung, dann würde sie ihr Geschäftsmodell auf Insekten ausrichten. Diese fliegen tatsächlich klimaneutral.



In Nostalgie Schwelgende

Vernünftige Menschen wissen, dass Benzin und Diesel das Klima zerstören. Richtige Autofans lassen sich davon aber nicht abhalten und sind auch mit nur einer Pferdestärke stilecht unterwegs.



Internetfund



Sabina Katharina Schütz

Harmonie Suchende

Wollen Sie mal wieder richtig entspannen und träumen von einem Yoga-Retreat an der Sonne Indiens? Dem Klima ist es leider egal, ob wir uns am Reiseziel harmonisch mit der Natur verbinden oder faul mit einem Cocktail in der Hand am Strand liegen. Nehmen Sie sich ein Vorbild an den fitten St. Galler Yoginis und Yogis, und suchen Sie die Harmonie, wo sie Ihnen auch im Alltag hilft: vor der Haustüre.

Stau im Kopf

Der Bundesrat hat Ende Januar beschlossen, mehr als vier Milliarden Franken in den Ausbau von Autobahnen in urbanen Gebieten wie Basel, Bern, Schaffhausen und St. Gallen zu investieren. umverkehrR lehnt diese Projekte vehement ab, weil sie in krassem Widerspruch zu den Schweizer Klimazielen stehen. Silas Hobi

Die Begründung des Bundesrats mutet zynisch an: Mit dem Ausbau von Autobahnen sollen die Umweltauswirkungen reduziert und der Verkehrsfluss verbessert werden. Dabei ist der Verkehr in der Schweiz der grösste Verursacher des klimaschädlichen CO₂. Ein Kapazitätsausbau von Autobahnen erhöht die Umweltauswirkungen, denn er führt zu mehr Autoverkehr. Um das zu erkennen, reicht ein Blick auf andere Städte: Von Tokio bis Los Angeles und von Moskau bis Johannesburg gibt es unzählige Beispiele, die belegen, dass ein Spurausbau den Verkehrsfluss nicht verbessert, sondern zusätzlichen Autoverkehr und mehr Stau verursacht.

Spange Güterbahnhof torpediert St. Galler Verkehrspolitik

Der geplante Ausbau von Autobahnen in Basel, Bern, Schaffhausen und St. Gallen konzentriert sich auf Städte und Agglomerationen. Dabei kann eine erhöhte Ver-

kehrsmenge auf den Autobahnen gar nicht in den Städten aufgenommen werden. Dafür müssten die Strassenkapazitäten erhöht werden. Doch gerade in den Städten ist dafür kein Platz vorhanden, es müssten Häuser abgerissen werden, um Strassen zu verbreitern. Die in St. Gallen geplante Spange Güterbahnhof bedeutet eine neue Autobahnausfahrt mitten in das Stadtzentrum und durchkreuzt damit die städtische Verkehrspolitik. Diese sieht nämlich vor, den Mehrverkehr auf den ÖV, den Fuss- und den Veloverkehr zu verlagern.

Osttangente muss weg

Auch in Basel stellt das Projekt «Rheintunnel» die Regierung vor Herausforderungen, weil der Verkehr in Basel gemäss Umweltschutzgesetz bis 2050 emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sein muss. Der Rheintunnel würde die Kapazität für den Autoverkehr massiv erhöhen und den Kanton mit Mehrverkehr belasten. Da der Rückbau der aktuellen Autobahn –

der Osttangente – nicht im Projekt für den Rheintunnel vorgesehen ist, hat das Basler Parlament die Regierung verpflichtet, sich «nachweislich und behördenverbindlich» für den Rückbau einzusetzen.

Achtspurige Autobahn vor Bern

In Bern liegt der geplante Ausbau zwar nicht auf Stadtgebiet, aber es handelt sich ebenfalls um eine klassische Kapazitätserweiterung. Der Abschnitt Wankdorf-Schönbühl soll auf acht Spuren ausgebaut werden – ein neuer Schweizer Rekord! Dabei kann das untergeordnete Strassennetz der Stadt Bern den Mehrverkehr gar nicht aufnehmen. Ausserdem verfolgt die Stadt Bern – wie die meisten Städte – eine völlig andere Verkehrspolitik: Weil Autos für die Beförderung von Personen sehr viel Fläche benötigen, priorisieren sie seit vielen Jahren Massentransportmittel wie Bus, Tram oder S-Bahnen. Ergänzt werden diese mit attraktiven Fuss- und sicheren Velowegen. Das stellt in der Stadt auch die einzige vernünftige Lösung der Stauprobleme dar.

Widerspruch zu Klimazielen

Anstatt dicht besiedelte Städte und Agglomerationen mit mehr Autoverkehr zu belasten, sollte der Bund lieber eine konsistente Klimapolitik verfolgen. Das durch den Bundesrat anvisierte Klimaziel von netto null bis 2050 würde durch den geplanten Autobahnausbau verunmöglicht. Das viel zitierte Stauproblem wird durch die Milliardeninvestitionen auch gar nicht gelöst. Vielmehr entsteht der Eindruck, die Leute im Bundesamt für Strassen hätten einen Stau im Kopf. Sie müssen sich schleunigst von der gescheiterten Strassenbaupolitik verabschieden und Erfolg versprechende Rezepte entwickeln.

Bitte unterschreiben Sie die Petition gegen den Autobahnbau: umverkehr.ch/autobahn



umverkehrR fordert: Milliarden für Klimaschutz statt für Autobahnen

Hannes Oehen

Wie sozial sind Lenkungsabgaben? Und was sind die Alternativen?

Der Verkehr muss bis 2030 fossilfrei werden. Aber wie kommen wir dahin? Silas Hobi, Geschäftsleiter umverkehR, und Thibault Schneeberger, Koordinator Westschweiz, diskutieren über Flugticketabgaben, Verbote und Gratis-ÖV. Interview: Tonja Zürcher

Lenkungsabgaben auf Benzin und Diesel werden kritisiert, sie seien unsozial. Stimmt das?

Thibault: Die ökologischen Bewegungen haben die sozialen Effekte lange zu wenig berücksichtigt. Solange der ÖV in ländlichen Gebieten schlecht ist, gibt es Menschen, die ein Auto brauchen. Wir arbeiten daran, die Autoabhängigkeit zu durchbrechen, aber in einer Übergangszeit ist sie ein Fakt, mit dem wir umgehen müssen. Wenn die Preise steigen, dann betrifft es Arme mehr als Reiche. Wenn es um Grundbedürfnisse geht, braucht es einen universellen Zugang. Es macht einen Unterschied, ob man auf dem Land oder in der Stadt lebt, wo es einfach ist, das Ziel mit dem Velo, dem ÖV oder zu Fuss zu erreichen.

Silas: Auto- und Flugverkehr haben sehr hohe externe Kosten, und die werden hauptsächlich von Reichen verursacht. Sie haben nicht nur häufiger ein Auto, sie fahren auch mehr Kilometer und fliegen viel häufiger. Bezahlt werden die Kosten von den Leuten, die an lauten Strassen mit hoher Luftverschmutzung wohnen. Sie bezahlen es mit ihrer Gesundheit. Das ist der eigentliche Skandal. Diese versteckten Kosten sind viel höher als die zusätzlichen Kosten durch eine Treibstoffabgabe. Ohnehin haben die allermeisten Armen kein Auto. Sie können es sich gar nicht leisten. Die jährlichen Kosten für ein Auto betragen circa 8000 Franken. Das ist mehr als doppelt so viel, wie ein GA kostet.

Wie sieht es mit der Flugticketabgabe aus?

Thibault: Reiche können auch mit einer Flugticketabgabe weiterhin zum Vergnügen um die Welt jetten. Fliegen ist in den meisten Fällen kein Grundbedürfnis, und eine Flugticketabgabe ist richtig, um die fehlende Kerosinbesteuerung zu kompensieren. Aber wenn die Abgabe so hoch

wird, dass sie wirkt, können Menschen mit kleinem Einkommen beispielsweise ihre Familien in Brasilien nicht mehr besuchen. Reiche können aber weiterhin zum Kurzurlaub auf die Seychellen. Wir sollten mehr über Verbote und Kontingente sprechen.

Silas: Wenn man über Abgaben redet, muss man auch schauen, wohin das Geld geht. Wenn es als Lenkungsabgabe an die Bevölkerung rückverteilt wird, dann bekommen Arme mehr Geld zurück, als sie bezahlen. Der Grund ist, dass Menschen mit wenig Geld viel weniger fliegen als Reiche. Anders ist es, wenn man die Abgabe nutzt, um etwa synthetisches Kerosin zu fördern, dann geht das Geld zu den Reichen, die viel fliegen und deshalb mehr davon haben.

Wenn man die Diskussionen in den Parlamenten verfolgt, bekommt man den Eindruck, Lenkungsabgaben seien das beste Mittel für die Verkehrswende. Stimmt das?

Thibault: Unsere Verantwortung ist zu sagen: Abgaben sind nicht der beste Weg. Wenn sie zu tief sind, bewirken sie keine Veränderung. Wenn sie sehr hoch sind, gibt es negative Auswirkungen für Arme. Und sie verhindern nicht, dass Reiche mit SUVs durch die Stadt fahren und zum reinen Vergnügen fliegen. Es braucht Verbote. Autos müssen raus aus den Städten.

Silas: Es ist richtig: Abgaben sind nicht die Lösung. Es braucht Verbote. Aber bis wir Verbote haben, sind Abgaben ein guter Weg. Die Internalisierung externer Kosten ist zwar ein neoliberaler Ansatz. Aber es ist das Mindeste, dass Reiche wenigstens dafür bezahlen, wenn sie die Gesundheit der Armen zerstören.

Wie finden wir Mehrheiten für die notwendigen Verbote?

Thibault: Verbote finden eher eine Mehrheit, wenn wir den Menschen im Gegen-

zug etwas geben. Wenn der ÖV günstiger ist, bleibt das Auto immer häufiger stehen. Irgendwann merken die Menschen, dass sie es gar nicht brauchen. Wenn wir den lokalen ÖV gratis machen, dann haben die Leute keine Ausrede mehr, Auto zu fahren.

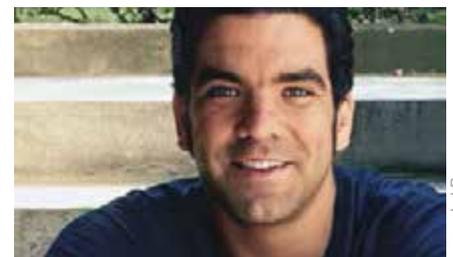
Silas: Es ist richtig, die Leute vom Auto auf den Zug zu bringen. Aber es wäre noch besser, wenn die Leute weniger und kürzere Wege machen würden. Sonst haben wir ein Kapazitätsproblem. Der Ausbau der ÖV-Infrastruktur braucht auch viel Beton und Land. Im lokalen Kontext ist Gratis-ÖV aber denkbar.

Thibault: Das einzige Problem mit Gratis-ÖV in den Städten ist, dass die Menschen dann eher den ÖV nehmen, als zu Fuss zu gehen oder mit dem Velo zu fahren. Deshalb muss die Infrastruktur für Velo- und Fussverkehr wirklich attraktiv und sicher gemacht werden.



Della Frauenfelder

Silas Hobi, Geschäftsleiter umverkehR, erklärt, warum Lenkungsabgaben sozial sind.



umverkehR

Thibault Schneeberger, Koordinator Westschweiz, fordert lokalen Gratis-ÖV.

Vitale Bäume sind matchentscheidend für ein gesundes Stadtklima

Kräftige Bäume sind der Schlüssel für ein gesundes Stadtklima. Die multifunktionalen Lebewesen leisten uns unbezahlbare Dienste. Aber – von nichts kommt nichts. Denn auch Bäume haben ihre Ansprüche. Daniel Costantino

Ein Baum erbringt die Kühlleistung von zehn Klimaanlageanlagen und ist Wasserspeicher sowie Luftfilter zugleich. Bäume verbessern die Aufenthaltsqualität und unser Wohlbefinden. Zusätzlich sind sie das Zuhause verschiedenster Insekten, die wiederum Bestäuber oder Futter für Vögel sind.

Ist der Platz zu knapp, machen Bäume schlapp

Ein möglichst barrierefreier Wurzelraum, mindestens zwölf Quadratmeter grosse und zwei Meter tiefe Pflanzlöcher sind das Minimum. Bereits hier wird es herausfordernd. Denn oft ist der Untergrund durchzogen von diversen Leitungen und Röh-

ren, die für den Baum zur Seite weichen müssen. Hinzu kommen der Anspruch an das richtige Substrat sowie der Zugang zu und die Verfügbarkeit von sauberem Wasser und eine gute Nachbarschaft in Form von Mischkulturen. Damit uns Bäume vor den negativen Auswirkungen des Klimawandels schützen können, müssen sie sich selbst an den Klimawandel anpassen. Denn Leben in der Stadt bedeutet für die meisten Bäume Stress. Als Folge können sie nicht richtig gedeihen, verlieren ihre Blätter früh im Jahr, entwickeln sich nur kümmerlich oder sterben gar als Jungbäume ab. Die ersten fünf Lebensjahre sind entscheidend. Werden diese gut überstanden, stehen die Chancen gut,

dass ein grosser, städtischer Baum heranwachsen kann.

Gesunder Untergrund heisst auch Schwammstadt

Häufig denken wir bei den negativen Auswirkungen durch die Klimaveränderung an die Hitzezunahme. Es sind aber auch heftigere Niederschläge zu erwarten. Diese können Gebiete in Kürze überschwemmen. Darauf sollten die Städte vorbereitet sein. Wasserdurchlässige Böden können das Wasser wie ein Schwamm speichern, in trockeneren Zeiten kann es dann genutzt werden. Das kommt auch den Bäumen zugute.

Immense Herausforderungen

Die Städte stehen also vor grossen Herausforderungen. Die Krux: Die Herausforderungen werden grösser, je länger man sie ignoriert oder ihnen bloss mit Pflästerchen begegnet. Es ist erstaunlich, dass die meisten Städte die Haltung vertreten, unsere Stadtklima-Initiativen gingen ihnen zu weit. Dabei kann die Umwandlung von zehn Prozent der Strassenfläche zugunsten von Grünflächen mit Bäumen und klimafreundlichen Mobilitätsformen erst der Anfang sein.

Neue Stadtklima-Initiativen in Bern und Chur

Anfang Mai lancierten wir zusammen mit «Läbige Stadt» die Stadtklima-Initiative in Bern. Wir hoffen, die notwendigen 5000 Unterschriften bald zusammen zu bekommen. Die Stadtklima-Initiativen sind aber nicht nur etwas für die grossen Städte. Auch in Chur wurde bereits eine lanciert, und in Ostermundigen und Kriens sind Menschen daran, Initiativen zu starten. Wir unterstützen gerne!

Mehr Informationen zu unseren Stadtklima-Initiativen in den verschiedenen Städten: umverkehr.ch/stadtklima



Von so viel Wurzelfreiheit können Stadtbäume nur träumen.

Felix Mittermeier von Pexels

Auf Schienen in die Ferien

Die Lieblingsziele des umverkehrR-Teams

Abisko, Schweden

Tonja Zürcher

Reisedauer: 42 Stunden



Basel – Abisko Turiststation: Nachtzug nach Hamburg, tagsüber via Kopenhagen nach Stockholm, mit dem Nachtzug nach Abisko Turiststation

Eine lange, aber wunderbare Reise mit Zwischenhalten in spannenden Städten. Abisko ist der ideale Ausgangspunkt für Wanderungen im einsamen schwedischen Norden oder auf dem berühmten Fernwanderweg Kungleden.

Tonja Zürcher

Barcelona, Spanien

Silas Hobi

Reisedauer: 11 Stunden



Zürich HB – Barcelona

Wie schön sind die Erinnerungen an die abenteuerlichen Reisen im Trenhotel (Hotelzug). Einschlafen mit dem rhythmischen Geräusch auf den Schweizer Schienen und erwachen in Barcelona – einer vielseitigen, pulsierenden Stadt mit eigenem Strand. Auch am Tag ist die Zugreise möglich, aber der ausgeruhte Start in den Tag am Anfang der Ramblas war ein grosses Plus. Hoffentlich wird die Nachtzuglinie bald wieder angeboten.

Marcel Manhart

Jesenice, Slowenien

Julia Fischer

Reisedauer: 10 – 12 Stunden



Zürich – Jesenice (Nachtzug Richtung Zagreb)

Von Jesenice geht es zu Fuss durch die Vintgar-Schlucht bis nach Bled. Slowenien gefällt mir sehr wegen der schönen Natur und der Farbe des Wassers. Auch das Essen schmeckt super.

Julia Fischer

Scalea, Italien

Daniel Costantino

Reisedauer: 16 Stunden



Zürich – Scalea (Nachtzug ab Milano)

Für «Dolce far niente», Meer, Kultur, feines Essen, Italianità! Und von Scalea ist es auch nicht mehr weit für einen Abstecher nach Sizilien.

Max Pixel

Wien, Österreich

Thibault Schneeberger

Reisedauer: 13 Stunden



Genf – Wien (Nachtzug ab Zürich)

Es ist fabelhaft, am frühen Morgen mitten in der Stadt anzukommen und das Hotel zu Fuss zu erreichen. In Wien gibt es so viel zu sehen, vor allem Museen und Architektur. Fast jedes Gebäude ist ein Meisterwerk.

Thibault Schneeberger

Zagreb, Kroatien

Nataniel Mendoza

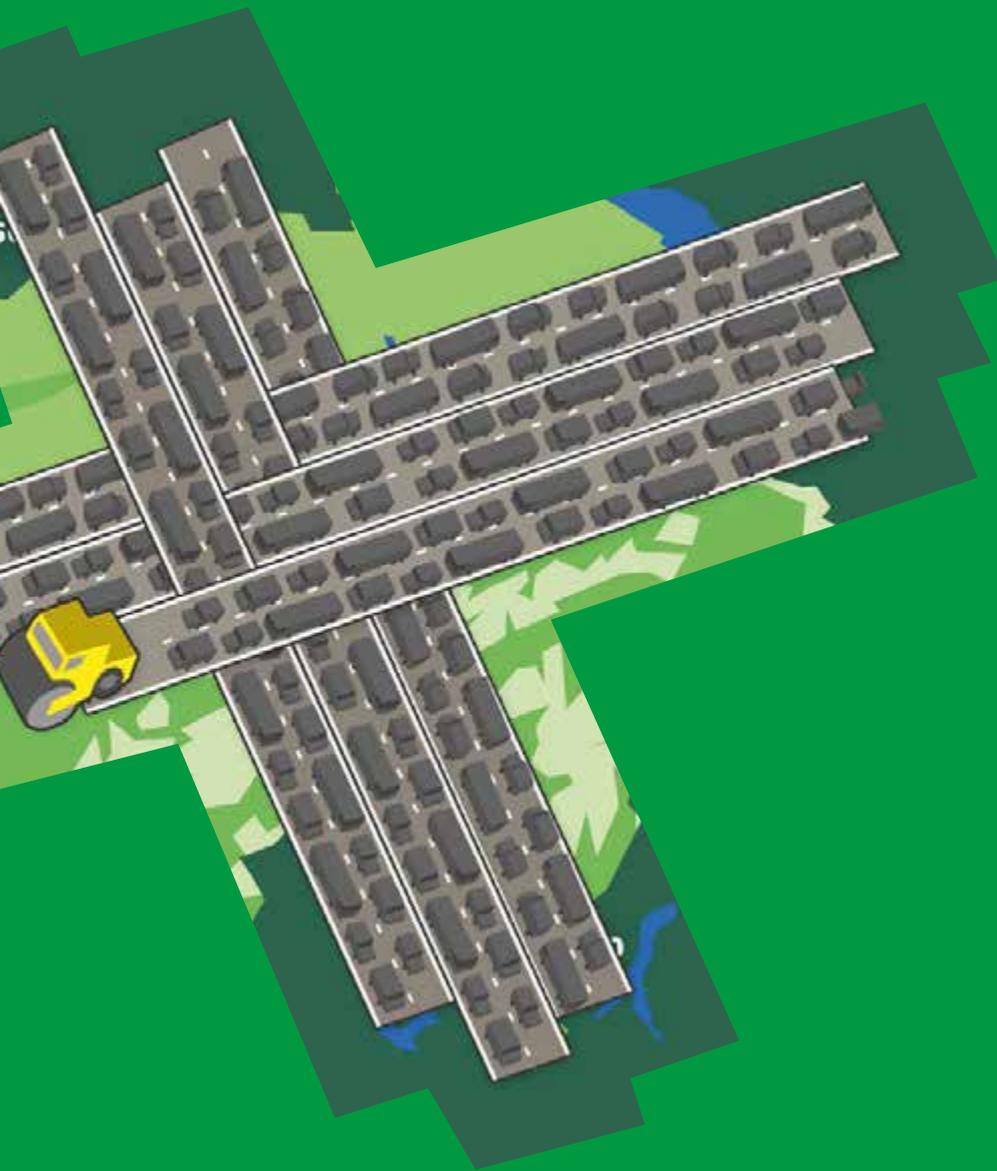
Reisedauer: 17 Stunden



Genf – Zagreb (Nachtzug ab Zürich)

Während der Fahrt konnte ich mich mit Mitreisenden unterhalten. Nach einem kurzen Frühstück, das mir der Kontrolleur spendiert hatte, stieg ich am Bahnhof Zagreb frisch und ausgeruht aus und traf mich mit Freunden aus Belgien, die alle mit dem Flugzeug angereist waren.

Nataniel Mendoza



**Der Autobahnabschnitt
Wankdorf-Schönbühl soll
auf acht Spuren ausgebaut
werden – ein neuer
Schweizer Rekord! Dabei
kann das untergeordnete
Strassennetz der Stadt
Bern den Mehrverkehr gar
nicht aufnehmen.**

Fokus

Petition «Milliarden für Klimaschutz statt für Autobahnen»

Der Bundesrat will mehr als vier Milliarden Franken in den Ausbau von Autobahnen in urbanen Gebieten wie Basel, Bern, Schaffhausen und St. Gallen investieren. Die Projekte stehen in krassem Widerspruch zum Klimaschutz. Wir fordern National- und Ständerat auf, den klimaschädlichen, nutzlosen und menschenfeindlichen Ausbau der Autobahnen zu stoppen und stattdessen in die Mobilitätsinfrastruktur der Zukunft sowie den Klimaschutz zu investieren.

Hier unterschreiben:
umverkehr.ch/autobahn

Agenda

Fr., 17. Juni 2022 Abendveranstaltung «umverkehRt & abgehoben» «Jetzt die Weichen für Zug statt Flug stellen!»

Kulturpark, Pfingstweidstrasse 16,
8005 Zürich, und online als
Livestream

Weitere Infos und Anmeldung:
umverkehr.ch/jetztweichenstellen

Fr., 16. September 2022 PARK(ing) Day

Letztes Jahr wurden schweizweit
80 Parkplätze zu temporären Oasen.
Schaffen wir dieses Jahr über 100?
Wir freuen uns, wenn Sie auch
mitmachen.

**Hier finden Sie alle Infos rund
um den PARK(ing) Day:**
umverkehr.ch/parkingday

Sa., 17. September 2022 Aktionstag von Verkehrswende Jetzt! gegen den Ausbau der Autobahnen in der Schweiz Save the date

Fr., 23. – So., 25. September 2022 (geplant) 50 Jahre Westtangente – 50 Stunden Ruhe! Hardbrücke, Zürich

umverkehR
Zukunft inkl.