

umverkehRen

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität



137 | 3.2023

Klimaschutz im

Verkehr

Ab Seite 3

Verbietet die Kutschen Seite 7
Stadtklima und Schwammstadt Seiten 10-11

umverkehR
Zukunft inkl.

Wenn Verkehr

verdunstet

Die Sachlage ist klar: Wird CO₂ einmal freigesetzt, bleibt es sehr lange in der Atmosphäre. Darum sollte eigentlich ebenso klar sein, dass wir keines mehr freisetzen dürfen. Kurz gesagt: Wir müssen aufhören, fossile Brennstoffe zu verbrennen, Punkt.

Also können wir einfach auf erneuerbare Energiequellen umstellen und so weitermachen wie bisher? Abgesehen davon, dass dies kaum realisierbar ist, wäre es eine verpasste Chance. Etwa so, wie wenn man nach dem ersten Herzinfarkt einfach blutdrucksenkende Mittel nimmt anstatt auf eine gesunde Ernährung umzustellen. Auch beim Verkehr müssen wir uns grundsätzliche Fragen stellen. Wenn wir nur an der Antriebsmethode basteln, dann werden wir immer am Rande des Abgrunds des ökologisch nicht mehr vertretbaren Handelns entlangschlittern. Und dabei nicht sehr viel Freude haben.

Wie eine gesunde Ernährung das Fettgewebe wegschmelzen kann, so können wir den Verkehr verdunsten lassen. Das passiert manchmal von selbst, zum Beispiel wenn für eine Tunnelanierung die Strasse gesperrt wird. Es gibt zwar Ausweich- und Umsteigeverkehr, aber ein guter Teil des Verkehrs verschwindet spurlos. Diese Wege werden gar nie angetreten, weil sie sich in der veränderten Situation nicht mehr lohnen.

Damit wir wieder tief durchatmen und unsere Städte aufblühen können, müssen wir diesen Verdunstungseffekt in die Planung einbeziehen. Unser Mobilitätsverhalten ist nicht in Stein gemeisselt und lässt sich ändern, wenn wir den ausgetretenen – oder geteerten – Pfad verlassen. Genau das haben wir mit dem Klimaschutzgesetz, den Stadtklima-Initiativen und dem Autobahnreferendum vor.

Ich wünsche eine inspirierende Lektüre.

Hanspeter Kunz
Co-Präsident



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

Auflage 4500 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach, 8036 Zürich, Postkonto 80-67097-2, 044 242 72 76, info@umverkehr.ch, umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf umverkehr.ch **Redaktion** Vorstand umverkehR **Beiträge** Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Franziska Ryser, Nina Sommer und Tonja Zürcher **Titelbild** Jordi Riegg **Layout** typisch.ch **Korrektorat** Marion Elmer, Barbara Geiser **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3,50 CHF **Nächste Ausgabe** Mai 2023

Diese Chance müssen wir packen!

Noch immer diskutieren wir in der Politik über die Ziele. Die bürgerliche Mehrheit überlässt währenddessen den Klimaschutz der «Eigenverantwortung». Die Erfahrung zeigt, dass dies nicht funktioniert. Deshalb ist es entscheidend, dass mit dem Klimaschutzgesetz nun messbare Ziele festgelegt werden, damit man sich endlich an die Umsetzung machen kann.

Franziska Ryser

Am 18. Juni 2023 haben wir die Chance, die Blockade in der Klimapolitik zu lösen. Fast auf den Tag genau zwei Jahre nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes stimmen wir nämlich über das neue Gesetz zum Klimaschutz ab, den Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative. Mit einem klaren JA setzen wir der Politik und der Wirtschaft ein verbindliches Netto-Null-Ziel und geben ihr den Auftrag, den vielen Worten endlich auch Taten folgen zu lassen.

Politische Blockade lösen

Um die kritische Grenze der Klimaerhitzung um höchstens 1.5 Grad nicht zu überschreiten, müssen wir noch in diesem Jahrzehnt von den fossilen Energieträgern wegkommen. Die Prognosen der Forscher:innen sind klar: Als reiches und hochentwickeltes Land muss die Schweiz ihre Netto-CO₂-Emissionen bis 2030 heruntergefahren haben. Nun ist das Jahr 2023 angebrochen. Und wir diskutieren immer noch über Ziele? Bis 2050? Das Klimaschutzgesetz ist tatsächlich nicht so ambitioniert, wie wir es uns gewünscht hätten – und wie es notwendig wäre. Anträge aus grünen und linken Parteien, das Netto-Null-Ziel auf 2040 festzulegen, sind im Parlament gescheitert. Aber die politische Bedeutung dieses Gesetzes ist trotzdem gross: Ein JA zum Klimaschutzgesetz löst die politische Blockade, die sich nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes aufgebaut hat. Scheitert auch dieser Versuch, sieht es schwarz aus.

Mit Absicht wurde das Gesetz auf Zielwerte und Absenkpfade beschränkt, um keine reisserischen Rappenspalter-Diskussionen um Benzinpreise zu führen. Ein klares JA zum Netto-Null-Ziel gibt uns den notwendigen Rückenwind, in den nächsten Monaten den Klimaschutz konkret umzusetzen, beispielsweise mit einer ambitionierten Überarbeitung des CO₂-Gesetzes, das in den kommenden Monaten im Parlament verhandelt wird.

Verbindliche Ziele für Auto- und Flugverkehr

Das Klimaschutzgesetz gibt auch dem Autoverkehr klare Ziele vor: Bis 2040 müssen die Emissionen um 57 % gegenüber 1990 reduziert und bis 2050 auf null gesenkt werden. Denn nur ein fossilfreier Verkehr ist mit den Klimazielen vereinbar. Beim Flugverkehr fehlt ein Zwischenziel, Netto-Null 2050 gilt aber auch für diesen. Diese Ziele werden regelmässig kontrolliert. Werden sie nicht erreicht, folgt nicht wie bisher nur ein bedauerndes Schulterzucken, vielmehr müssen dann zwingend weitere Massnahmen beschlossen werden.

Das ist enorm wichtig, denn der Verkehr ist der einzige Bereich, der selbst die bisher viel zu schwachen Klimaziele nicht erfüllt hat. Der Flugverkehr hatte nicht einmal eine Zielvorgabe. Entsprechend setzt man in der Schweiz heute noch auf «Eigenverantwortung», während das EU-Parlament immerhin ein Zulassungsverbot für Benzin- und Dieselaautos ab 2035 beschlossen hat. Das allein wird aber nicht reichen. Es braucht Anpassungen bei der Verkehrsinfrastruktur: Nur wenn es attraktiv ist, mit dem Velo, zu Fuss und mit dem ÖV unterwegs zu sein, erreichen wir die notwendige Verlagerung. Strassenfläche muss zugunsten des Velo-, Fuss- und öffentlichen Verkehrs umgestaltet werden. Genau das erreichen wir mit unseren Stadtklima-Initiativen. Damit werden die nationalen Ziele lokal umgesetzt.

Die Zeiten des unbegrenzten Wachstums sind vorbei

Ein JA zum Klimaschutzgesetz ist auch ein entscheidendes Signal an Autobahnbauer:innen und Flughafenbetreiber:innen: Die Zeiten des unbegrenzten Wachstums sind vorbei. Ab jetzt ist Schrumpfen angesagt. Der Autoverkehr muss bis 2030 halbiert werden, der Flugverkehr bis 2030 sogar um 75 % abnehmen. Sorgen Sie am 18. Juni 2023 mit Ihrem JA zum Klimaschutzgesetz dafür, dass die Klimaerhitzung gestoppt wird und wir in Zukunft mit dem Velo sicher und bequem zur Arbeit fahren, Kinder auf den Quartierstrassen spielen, ältere Menschen im Schatten von Bäumen sitzen und wir alle mit (Nacht-) Zügen in die Ferien reisen können. ■■■

Verbindliche Klimaziele für Auto- und Flugverkehr

Am 18. Juni 2023 steht die wegweisende Abstimmung über den Klimaschutz in der Schweiz an. Das Klimaschutzgesetz legt im Wesentlichen den Absenkpfad für Netto-Null bis 2050 fest. Dem Autoverkehr kommt dabei eine zentrale Rolle zu. Zusammen mit dem Flugverkehr ist er heute für die Hälfte des Klimaeffekts verantwortlich.

Silas Hobi

Der indirekte Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative ist ein Meilenstein. Nach dem Bundesrat hat auch das Parlament mit einer breit abgestützten Mehrheit dem Netto-Null-Ziel bis 2050 zugestimmt. Damit erhält das Klimaabkommen von Paris endlich ein verbindliches Gesetz. Auch wenn – abgesehen vom Gebäudebereich – konkrete Massnahmen fehlen, sind die sektoriellen Zwischenziele sowie das Netto-Null-Ziel 2050 ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Verkehr bisher vernachlässigt

In der öffentlichen Berichterstattung lag der Fokus bisher primär auf dem Gebäudebereich. Bei einer genaueren Betrachtung wird aber die Relevanz des Verkehrs augenfällig. Gemäss einer Antwort des Bundesrats auf eine Anfrage von Franziska Ryser, Co-Präsidentin von umverkehR, verursacht nämlich zurzeit der Verkehr die Hälfte des Klimaeffekts. Das mag auf den ersten Blick überraschen, weil unter Verkehr gemeinhin Autoverkehr verstanden wird. Der Flugverkehr geht dabei jedoch gerne vergessen. Dabei hat es gerade dieser in sich. Neben den CO₂-Emissionen führen nämlich atmosphärische Prozesse dazu, dass die Klimawirkung verdreifacht wird. Dadurch wird der Flugverkehr mit 27 Prozent zum grössten Treiber des schädlichen Klimaeffekts in der Schweiz. Rechnet man den Autoverkehr hinzu, macht der Verkehr somit die Hälfte aus. Und diese Hälfte muss mit dem neuen Gesetz bis 2050 auf Netto-Null reduziert werden.



Aktivist:innen von umverkehR fordern an einer Greenwashing-Veranstaltung der Fluglobby: Flugverkehr reduzieren statt auf ein Technologiewunder hoffen!

26 074 Personen unterstützen die umverkehR-Petition «Milliarden für Klimaschutz statt für Autobahnen!» Das Referendum gegen den Autobahnausbau ist angekündigt.



Hoffen auf ein Technologiewunder

Der Flugverkehr ist im Klimaschutzgesetz explizit mitgemeint. Das ist äusserst erfreulich. Allerdings fragt man sich, warum die Flugindustrie weiterhin an ihren Wachstumszielen festhält und Ausbaupläne für die Kapazitäten an den Flughäfen vorantreibt, wenn doch der Flugverkehr bis 2050 Netto-Null erfüllen muss. Offensichtlich ist sie geblendet von der Vorstellung, dass die technologische Entwicklung das Problem schon lösen wird. Dafür gibt es zurzeit aber überhaupt keine Anzeichen. Selbst wenn die kühnsten Prognosen der Airlines zutreffen würden, wäre synthetisches Kerosin frühestens in Jahrzehnten in den gewünschten Mengen verfügbar. Das ist für die Abwendung der Klimakrise zu spät. Das Hoffen auf ein Technologiewunder torpediert unterdessen wirkungsvolle Massnahmen im Flugverkehr. Zudem trägt auch synthetisches Kerosin aufgrund der atmosphärischen Prozesse des Flugverkehrs zur Klimaerwärmung bei.

Referendum gegen den Autobahnausbau

Der Bundesrat schlägt dem Parlament vor, mehr als 4 Milliarden für den Ausbau von Autobahnen auszugeben. Das ist an Absurdität kaum zu überbieten. Während im Klimaschutzgesetz festgelegt wird, dass die CO₂-Emissionen des Autoverkehrs bis 2040 um 57 Prozent und schliesslich bis 2050 um 100 Prozent sinken müssen, will der Bundesrat munter weiter in den Ausbau klimaschädlicher Infrastrukturen investieren. Dabei ist klar: Wer zusätzliche Strassenkapazität baut, wird mehr Autoverkehr er-

zeugen. Wie dieser Zuwachs mit den Reduktionszielen einhergehen soll, ist schleierhaft. Darum hat umverkehR im November 2022 die Petition «Milliarden für Klimaschutz statt für Autobahnen!» mit 26 074 Unterschriften eingereicht und plant das Referendum gegen die Entscheidung, falls das Parlament nicht deutlich nachbessert.

Deutliches Zeichen notwendig

Offensichtlich halten Flug- und Autolobby an ihren profitorientierten Wachstumszielen fest und verunmöglichen damit effektiven Klimaschutz. Darum braucht es endlich ein griffiges Klimaschutzgesetz und ein deutliches Zeichen der Bevölkerung. Damit die gesetzlich verankerten Ziele auch konsequent umgesetzt werden können, müssen nämlich möglichst schnell konkrete Massnahmen folgen. Je höher die Abstimmung am 18. Juni 2023 gewonnen wird, desto mehr Rückenwind erhält eine ambitionierte Klimapolitik. Das ist auch für die Verkehrswende entscheidend. Denn um die Hälfte des Klimaeffekts bis 2050 auf Netto-Null zu bringen, müssen wir auf kürzere Wege, den Fuss- und den Veloverkehr sowie einen starken ÖV setzen und endlich das Nachtzugnetz weiter ausbauen. Darum unterstützt umverkehR das Klimaschutzgesetz mit allen verfügbaren Mitteln. ■

Die Hälfte entfällt auf den Verkehr

Wie kommt umverkehR zur Aussage, der Verkehr sei für die Hälfte des Klimaeffekts verantwortlich?
Silas Hobi, Geschäftsleiter umverkehR, gibt Auskunft.

Interview:
Tonja Zürcher

Wie hoch ist der Anteil des Verkehrs am Klimaeffekt?

Silas Hobi: Der Verkehr ist in der Schweiz für die Hälfte des Klimaeffekts verantwortlich.

Aber in der offiziellen Statistik des Bafu ist doch immer nur von rund einem Drittel die Rede. Wie kommt es zu dieser Differenz?

Einerseits wird bei dieser Zahl der Flugverkehr ausgeklammert, und andererseits handelt es sich dabei nur um den Anteil der CO₂-Emissionen.

Sind denn nicht die CO₂-Emissionen für den Treibhausgas-Effekt relevant?

Doch. Aber beim Flugverkehr machen sie nur einen kleinen Teil des Klimaeffekts aus. Eine vielzitierte wissenschaftliche Publikation hat aufgezeigt, dass die CO₂-Emissionen mit einem Faktor 3 multipliziert werden müssen, um den Klimaeffekt des Flugverkehrs abzubilden. Die Schweizerische Akademie der Naturwissenschaften hat das in ihrem Faktenblatt übernommen.

Das tönt nach einer akademischen Übung und Übertreibung.

Nein. Denn auch der Bundesrat hat in einer Antwort auf eine Anfrage unserer Co-Präsidentin, Nationalrätin Franziska Ryser, diese Zahlen bestätigt. Erstmals wurde offiziell anerkannt, dass

der Flugverkehr mit 27 Prozent für den grössten Anteil des Klimaeffekts in der Schweiz verantwortlich ist und der Verkehr insgesamt die Hälfte ausmacht.

Trotzdem: Die Nennung verschiedener Zahlen ist verwirrend. Warum wird nicht einfach immer von der Hälfte gesprochen?

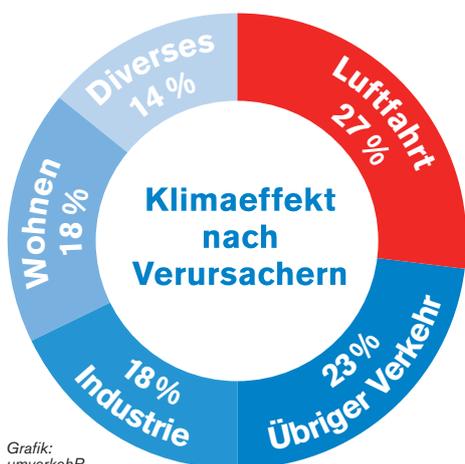
Das hat folgende Gründe: Einerseits versteht der Grossteil der Bevölkerung unter Verkehr «Autoverkehr». Andererseits kommt es auf den Kontext an. Wenn wir gegen den Ausbau der Autobahnen argumentieren, macht es wenig Sinn, den Klimaeffekt des Flugverkehrs miteinzubeziehen. Auch auf städtischer Ebene – beispielsweise bei unseren Stadtklima-Initiativen – beziehen wir uns auf den Autoverkehr, der mit rund einem Drittel der grösste CO₂-Emittent darstellt.

Die hier zitierten Zahlen des Bundesrats beziehen sich auf das Jahr 2019. Ist das nicht völlig veraltet?

Tatsächlich liegen unterdessen neuere Zahlen vor. Die jährlich publizierte CO₂-Statistik hinkt aber immer etwas hinterher, zurzeit ist sie zwei Jahre im Verzug. Da die Zahlen von 2020 – und übrigens auch von 2021 – pandemiebedingt stark verzerrt sind, stellen die Zahlen von 2019 noch länger sehr plausible Zahlen dar. Bereits 2022 hat der Flugverkehr wieder rund 80 Prozent seines Niveaus von vor der Pandemie erreicht.

Wenn die Statistik so eindeutig ist, warum ist die Politik im Verkehrsbereich so zurückhaltend?

Die Klimapolitik hat im Verkehrsbereich bisher versagt. Bezüglich Autoverkehr konnten die Effizienzmassnahmen die Steigerung an gefährlichen Kilometern und Fahrzeuggewicht nur knapp kompensieren. Die Reduktionsziele wurden weit verfehlt. Der Flugverkehr wurde bisher überhaupt nicht in die Massnahmen integriert. Darum ist es auch so wichtig, darauf hinzuweisen, dass dieser Sektor mit 27 Prozent für den grössten Anteil am Klimaeffekt in der Schweiz verantwortlich ist. ■



Grafik:
umverkehR

Gemäss Bundesrat ist der Flugverkehr für 27 Prozent und der Verkehr insgesamt für die Hälfte des Klimaeffekts in der Schweiz verantwortlich.

«Ihr habt nicht genug getan, solange ihr uns nicht von den Cabriolets befreit habt.»

Zwei anekdotenhafte Geschichten zeigen, dass der Widerstand gegen die Dominanz des Autoverkehrs und seine Gefahren nichts Neues ist.

Tonja Zürcher

Ein Pariser Bürger verlangte anno 1790, kurz nachdem die französische Nationalversammlung die Erklärung der Menschen- und Bürgerrechte verabschiedet hatte, ein Kutschenverbot. Der Schritt von der Gewaltherrschaft zur Freiheit solle zu Ende geführt werden: «Wir wollen nicht gedemütigt werden und lassen nicht zu, dass wir überfahren werden.» Solange die Adligen und die Reichen mit ihren Kutschen die Bevölkerung «in Furcht und Schrecken» versetzen könnten, solange überfahren werde, wer bei den Rufen «Achtung, aus dem Weg!» nicht rechtzeitig zur Seite springe, solange sei die Gleichheit aller Menschen nicht umgesetzt.

«Einzig das Gesetz ist Schuld»

Die Verantwortung sah auch er schon unmissverständlich bei der Politik: «Einzig das Gesetz ist schuld daran, das Gesetz, welches es zulässt, dass man nicht zu Fuss gehen kann, ohne ständig in Gefahr zu sein.» Er kritisiert anschaulich, wie die Politik die Lebensgefährdung durch «den frivolen Leichtsinn und die Verantwortungslosigkeit» der Kutschenfahrenden und -besitzenden gestatte. Nach dem Willen des unbekanntenen Pariser Bürgers sollten Personenwagen (Kutschen und Cabriolets) in allen französischen Städten verboten werden. Zulässig wären sie nur noch für die Fahrt aufs Land gewesen, wobei sie auf dem Weg aus der Stadt nur Schritttempo hätten fahren dürfen. Ob die Petition jemals eingereicht wurde, ist nicht bekannt. Schnellen Erfolg hatte sie jedenfalls nicht. Bis sich Paris auf den Weg zur Personenwagenreduzierten 15-Minuten-Stadt machte, sollte es mehr als 200 Jahre dauern.

«Herrenfahrer» und «Autoprotzer»

Erfolgreich war hingegen das Bündner Autoverbot – wenigstens 25 Jahre lang. Aufgrund der akuten Unfallgefahr setzte der Bündner Regierungsrat 1900 das Autoverbot mit sofortiger Wirkung in Kraft. Bedeutend für den Widerstand gegen Autos war auch die drohende

Verdrängung der Bevölkerung aus dem Strassenraum. Man wehrte sich gegen die «Herrenfahrer» und «Autoprotzer», welche die Strasse für sich in Anspruch nahmen, während sie ohne Autos grundsätzlich allen offenstand und «Ort der Begegnung für die Anwohner, der Spielplatz für die Kinder und der erweiterte Auslauf für Haus- und Nutztiere» war.

Das Wohlbefinden und das Sicherheitsbedürfnis der «Volksmehrheit» sei höher zu gewichten als das individuelle Geltungsbedürfnis und Vergnügen von einigen wenigen Automobilbesitzenden. Das fand lange Zeit eine deutliche Mehrheit der Bündner Stimmberechtigten. Insgesamt zehn Mal stimmten sie über das Autoverbot ab. Erst ab 1921 schwand der Widerstand. Eine schweizweite Abstimmung hatte damals dem Bund gegen den Willen der Bündner:innen das Recht erteilt, Durchgangsstrassen für den Autoverkehr zu öffnen. 1925 wurde das Autoverbot in Graubünden in einer Abstimmung aufgehoben. Fast 100 Jahre später hat eine breite Allianz mit Unterstützung von umverkehR die Churer Stadtklima-Initiative eingereicht und macht sich damit daran, den vom Autoverkehr beanspruchten Platz Stück für Stück zurückzuholen. Es ist zu hoffen, dass dafür nur einmal abgestimmt werden muss. ■

Buchtipps

Mehr über das Bündner Autoverbot und die Petition zum Verbot der Kutschen können Sie hier nachlesen:

Stefan Hollinger, «Graubünden und das Auto, Kontroverse um den Automobilverkehr 1900–1925», 2008

Hans Haselbach und Veronika R. Meyer, «Verbietet die Kutschen! Pariser Verkehrsrevolution 1790/2040», 2022



«Le boulevard Poissonnière sous la pluie», gemalt von Jean Béraud um 1880

Pflanzenkraft pur

Wir waren skeptisch, ob es möglich (und sinnvoll) ist, den Autoverkehr durch die bloße Umstellung auf erneuerbare Energie klimage-recht zu machen. Die Elektrifizierung der Autoflotte würde etwa einen Fünftel der gesamten heutigen Stromproduktion der Schweiz verbrauchen. Und die für Biodiesel angepflanzten Monokulturen sind zu Recht verpönt. Nun verspricht eine grandiose Erfindung Abhilfe: Dank dieser Umrüstung kann Biodiesel direkt unter der Kühlerhaube angebaut werden – und das garantiert ohne Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion. ■



Bild: Internetaufwand

Freiheit pur



Bild: Relativ Klit / Gábor Fridel

Populäre Roadmovies haben uns eine kollektive Sehnsucht nach automobiler Freiheit eingeimpft. Daran konnten bis anhin weder stundenlange Staus noch geschlossene Tankstellen oder steigende Benzinpreise etwas ändern. Nun haben wir eine Alternative gefunden: Was bietet mehr Freiheit und Sehnsucht nach langen Fahrten in den Sonnenuntergang als dieses schnittige, muskelbetriebene Gefährt mit edler, grüner Metallisé-Lackierung? ■

Cargovelos pur

Mit grosser Freude vernahmen wir letzten Sommer, dass in Basel Parkfelder für Cargovelos markiert werden. Zwar sind es nur ein paar Dutzend Parkfelder, aber wir dachten: «Steter Tropfen höhlt den Stein.» In dieser Geschwindigkeit dauert es nur 1400 Jahre, bis es auf Basels Strassen gleich viele Cargovelo-wie Autoparkfelder hat. Nun müssen wir leider feststellen, dass die Beschriftung der Parkflächen zu wenig klar ausgefallen ist. Jedenfalls lässt die Nutzung noch zu wünschen übrig. ■



Bild: Simon Matzmüller

Hürdenlauf pur



Bild: CTK/Alamy/Stock Foto

Ein Spaziergang durch unsere Städte gleicht oft einem Hürdenlauf. Manchmal sogar einem Abenteuer in einem «Escape Room», in dem man sich gestresst umschaud und fragt, wie um Himmels willen eine Kreuzung unbeschadet zu überqueren ist. Warum also separate Sportplätze und Freizeitanlagen bauen, wenn sie sich direkt in den Strassenraum integrieren liessen? ■

«Was ist uns unsere Gesundheit, unser künftiges Leben wert?»

Stadtklima und Schwammstadt sind in aller Munde. Trotzdem ändert sich im Strassenraum bisher wenig. Warum ist das so? Und was muss sich konkret ändern? Darüber haben wir mit der Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin Anke Domschky gesprochen.

Interview:
Tonja Zürcher

Die grossen Städte haben inzwischen alle einen Rahmenplan oder ein Konzept zum Stadtklima. Das Thema ist plötzlich enorm präsent. Wie kam das?

Anke Domschky: Auf der einen Seite sind es die Hitzesommer und ihre gesundheitlichen Folgen. Sie sind eine Belastung für das Gesundheitssystem und verursachen hohe Kosten. Auf der anderen Seite sind es vermehrte Starkniederschläge, die das Kanalsystem überlasten, wodurch Überflutungen nicht mehr verhindert werden können. Diese Aspekte haben die Städte dazu bewogen, nach und nach Anpassungen vorzunehmen. Das Thema Stadtklima ist aber nicht neu. Schon während meines Studiums, das nun gut 20 Jahre zurückliegt, war es ein Thema. Es wurde die letzten Jahre jedoch nicht als planungsrelevant angesehen. Das hat sich nun geändert. Das Bewusstsein für die Notwendigkeit, klimatische Aspekte in der Planung zu berücksichtigen, hat vor fünf Jahren stark zugenommen.

CAS Stadtraum Landschaft

Im August 2023 startet am Institut Urban Landscape das nächste CAS «Stadtraum Landschaft». Es bietet Fachleuten aus Verwaltung und Praxis die Chance, sich mithilfe von Inputs aus Theorie und Praxis eine ziel- und lösungsorientierte Herangehensweise an aktuelle und komplexe Fragestellungen zu erarbeiten. Am 18. April 2023 findet die Infoveranstaltung zum CAS statt.

Weitere Infos: zhaw.ch/de/archbau/weiterbildung/detail/kurs/cas-stadtraum-landschaft

Trotzdem nimmt die von Bäumen beschattete Fläche beispielsweise in Zürich noch immer ab.

Die Menschen fühlen sich da wohler, wo es grüner ist, wo Schatten ist und wo die Blätter rauschen. Das ist nachgewiesen. Es ist erstaunlich, dass Bäume trotzdem oft noch nicht zentral sind. Technische Innovationen setzen sich in Politik und Gesellschaft einfacher durch als «pflanz doch einfach mal einen Baum». Das gilt nicht als innovativ.

Die Stadt Zürich ist sich ihrer Verantwortung auf öffentlichem Grund durchaus bewusst. Insgesamt möchte sie die Kronenfläche von Bäumen – also die durch Bäume beschattete Fläche – erhöhen. Das Problem bleibt aber, dass die Baumgruben, so wie sie jetzt geplant werden, zwar für das Anwachsen der Bäume gut sind. In der Regel kommt das Wachstum der Bäume aber nach 15 Jahren ins Stocken, weil die Baumgruben zu klein sind. Also dann, wenn sie fürs Klima wirksam werden, weil sie langsam genügend Blattmasse haben, hören sie auf zu wachsen und werden stressanfälliger. Eigentlich müssten die Gruben grösser und der Bodenaufbau durchlässiger werden. Da, wo aktuell gerade grossflächig Leitungen gebaut werden, könnte man das ohne Weiteres so machen.

Was versteht man unter einer Schwammstadt?

Das Konzept der Schwammstadt kommt aus der Stadtplanung. Anstatt das anfallende Regenwasser zu kanalisieren und abzuführen, wird es im Boden gespeichert und Bäumen, Fassaden- und Dachbegrünungen zur Verfügung gestellt. So können Überflutungen bei starkem Regen vermieden und das Stadtklima verbessert werden. Es braucht dafür jedoch grossflächige Entsiegelungen und beispielsweise «Mulden-Rigolen-Systeme», um das Versickern zu ermöglichen und das Wasser verzögert abzuführen.

Was müsste sich konkret ändern, damit das passiert?

Ganz zentral ist, dass Stadtklima und Biodiversität von Anfang an in der Planung berücksichtigt werden. Bisher kamen diese Themen erst am Ende. Man hat zuerst die Zufahrt, die Parkplätze und den Spielplatz geplant. Am Schluss hat man die Flächen, die übrig geblieben sind, asphaltiert, weil es für den Unterhalt einfacher ist. Wenn die Bereitschaft in der Planung da ist, so wenig wie möglich zu versiegeln und so viel wie möglich zu pflanzen, können auch die kleinsten Flächen sinnvoll für eine Verbesserung des Stadtklimas genutzt werden. Es braucht auch die Bereitschaft, den Unterhalt anzupassen, sodass nicht mehr überall mit den Putzfahrzeugen entlanggefahren werden muss.

Trotz den politischen Konzepten für das Stadtklima werden zig Strassen aufgerissen und genauso wieder zugeteert. Wie erklären Sie den Widerspruch zwischen Theorie und Praxis?

Das Planungswesen ist unglaublich langsam. Die Stadt Zürich hat mit dem Hitzeplan etwas wirklich Gutes erarbeitet, aber es hat einige Jahre gedauert, bis er überhaupt veröffentlicht wurde. In dieser Zeit ist draussen nichts passiert. Und auch jetzt werden noch Baustellen im alten Modus umgesetzt, weil sie vor zehn Jahren geplant und beschlossen wurden. Man müsste sich die Planungen, die aktuell am Laufen sind, nochmals vornehmen und kurzfristige Anpassungen machen. Es ist aber unklar, wer das in der «Verwaltungsmühle» in Gang setzen kann und dafür die Verantwortung übernimmt.

Oft hören wir, Bäume könnten nicht gepflanzt werden, weil es Leitungen im Boden hat. Ist das wirklich so ein grosses Problem?

Die Leitungsschächte werden normalerweise unter dem Trottoir oder am Strassenrand angelegt, damit der Verkehrsfluss nicht gestört wird, wenn an den Leitungen etwas gemacht werden muss. Also dort, wo man eigentlich Bäume pflanzen möchte. Man könnte die Kanalschächte aber auch unter die Fahrbahn legen, wenn man bereit ist, die Strasse für den Leitungsunterhalt zumindest einseitig zu sperren. Die Verlegung von Kanalschächten ist jedoch sehr teuer und aufwendig. Aber ich frage mich: «Was ist uns unsere Gesundheit, unser künftiges Leben wert?»

Wie wichtig ist die Verkehrswende und eine andere Nutzung der Strasse für das Stadtklima und die Schwammstadt?

Es ist eine Flächenfrage. Es ist utopisch zu glauben, dass eine Autospur, ein Velostreifen, ein E-Bike-Streifen, ein Trottoir und eine Baumreihe und dann noch eine Retentionsfläche – also eine Mulde, um das Wasser zurückzuhalten – nebeneinander im Stadtraum Platz haben. Das funktioniert natürlich nicht. Es braucht deshalb eine Multifunktionalität im Strassenbereich. Solange das Auto vorherrschend ist, ist diese Multifunktionalität nicht möglich. Mich ärgert, dass wir darüber diskutieren, ob es einen Velostreifen oder aber einen Baumstreifen gibt. Baumreihen mit Retentionsflächen sind für das künftige Stadtklima zwingend notwendig! Den Rest des Raums müssen sich die Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt teilen. Das heisst, die Autofahrenden müssen Abstriche machen, aber auch alle anderen Verkehrsteilnehmende müssen Rücksicht aufeinander nehmen. ■



Anke Domschky ist Dozentin am interdisziplinären Institut Urban Landscape der ZHAW.

Bäume retten Leben

Bäume verringern Hitzetodesfälle in Städten um rund einen Drittel. Gemäss einer internationalen Studie müsste dafür die bepflanzte Fläche auf einen Anteil von insgesamt 30 Prozent erhöht werden, wodurch die Sommerhitze über die ganze Stadt gesehen um 0,4 Grad sinkt. Der Baumbestand liegt in allen drei untersuchten Schweizer Städten Zürich, Genf und Basel deutlich unter 30 Prozent. Das bestätigt das Ergebnis einer Masterarbeit an der Uni Zürich. Sie zeigt am Beispiel von Arealentwicklungsprojekten, dass sich Schweizer Städte trotz des Problembewusstseins ungenügend auf die zunehmende Hitze vorbereiten. Aus Sicht der befragten Städte liegt das hauptsächlich an fehlenden gesetzlichen Grundlagen und der Ablehnung durch private Projektbeteiligte, weil höhere Anteile von Grünflächen die bebaubare und damit gewinnbringende Fläche einschränken. ■

Mehr dazu: umverkehr.ch/studien

Stadtklima-Initiativen: Updates aus Winterthur und Zürich

Nach Basel und Genf haben nun die Stadtregierungen von Winterthur und Zürich ihre Gegenvorschläge zu unseren Stadtklima-Initiativen vorgelegt. Obwohl beide Städte ambitionierte Klimaziele haben, hinken die Gegenvorschläge jenen der Stadt St. Gallen deutlich hinterher. St. Gallen ist die erste Stadt, die unsere Stadtklima-Initiativen umsetzt. Anstatt der in den Initiativen geforderten 923 000 Quadratmeter Strassenfläche möchte der Zürcher Stadtrat nur 200 000 in Grünflächen, Velowege, Trottoirs und Flächen mit ÖV-Priorität umwandeln. Noch schlimmer sieht es in Winterthur aus, wo der Stadtrat statt 500 000 Quadratmeter Strassenfläche nur 90 000 umgestalten will – leider ein neuer Negativrekord.

umverkehrR wird sich zusammen mit den Partnerorganisationen dafür einsetzen, dass die Vorlagen in den Parlamenten verbessert werden, und bereitet sich gleichzeitig mit Hochdruck auf die Abstimmungen vor. ■

Aktuelle Infos: umverkehr.ch/stadtklima



Bild: Martin Bichsel

Albert Rösti im Uvek

Fast 10 000 Personen haben den umverkehrR-Aufruf «NEIN zur Öl-Lobby im Bundesrat!» unterzeichnet. Darunter auch die beiden Klimaforscherinnen Sonia Seneviratne und Martine Rebetez sowie der Physik-Nobelpreisträger Jacques Dubochet. Trotz dem breit unterstützten Appell wählten die National- und Ständerät:innen den Öl- und Autolobbyisten Albert Rösti zum Bundesrat. Tags darauf wurde er zum Umwelt- und Verkehrsminister ernannt. Umso wichtiger ist nun das Engagement von Verbänden, Parteien und Bewegungen, um entscheidende Massnahmen für Klimaschutz und Verkehrswende voranzubringen. ■

64 Prozent für Klimagerechtigkeit

Überdeutliche 64 Prozent der Stimmberechtigten sagten in Basel-Stadt im letzten November Ja zu Klimagerechtigkeit und Netto-Null 2037! Fast 57 Prozent stimmten sogar Ja zur Initiative und damit für Netto-Null 2050. Auch wenn nun wegen der Stichfrage 2037 in der Kantonsverfassung steht, ist das deutliche Doppel-Ja eine Aufforderung an die Politik, endlich entschlossen zu handeln. ■

umverkehr lanciert Zürcher Wanderbaumallee

Bäume senken durch Schatten und Verdunstung die sommerliche Hitze in der direkten Umgebung um bis zu 10 Grad. Mit unseren Stadt-



Bild: Wanderbaumallee Stutzger

klima-Initiativen wollen wir deshalb mehr Platz für Bäume in den Städten frei machen. Wahrscheinlich kommen die Initiativen diesen Herbst in den ersten Städten zur Abstimmung. Bis die ersten Bäume gepflanzt werden, geht es leider noch mehr als ein Jahr. Deshalb hat umverkehr in Zürich die Wanderbaumallee lanciert. Geplant sind mobile Bäume und Sträucher in grossen, schubkarrenartigen Holzwagen, die alle paar Wochen von einem Quartier zum anderen ziehen. Das Crowdfunding ist gut angefallen, und der Bau der Wagen hat begonnen. Wenn die Zürcher Wanderbaumallee erfolgreich ist, will umverkehr sie auf weitere Städte ausweiten. ■

Mehr Infos: umverkehr.ch/crowdfunding

Verkehr verdunstet

Auch wenn es die Autolobby noch immer nicht glauben will: Bei Autoverkehrseinschränkungen weicht ein Teil der Autofahrer:innen auf andere Strecken oder alternative Verkehrsmittel aus. Ein Teil des Autoverkehrs verschwindet jedoch ganz. Fachpersonen nennen das «Verkehrsverdunstung» oder «traffic evaporation». Nun hat eine vierjährige Forschungsarbeit an der EPFL diesen Effekt bestätigt. Neben der Wahl einer anderen Strecke oder eines alternativen Verkehrsmittels können sich Nutzende auch entscheiden, eine Fahrt erst gar nicht zu unternehmen. Anstatt bloss die Verkehrsströme zu analysieren, müsste deshalb die Verhaltenslogik der Individuen genauer beachtet werden, um eine Abnahme des Autoverkehrs gezielt zu erreichen. ■

Mehr erfahren Sie hier: umverkehr.ch/studien

Strassenbau stoppen!

Einen Erfolg beim Engagement gegen den Strassenbau konnten wir im letzten November im Kanton Nidwalden feiern: Die sogenannte «Entlastungsstrasse Stans West» lehnte die Bevölkerung mit fast 53 Prozent ab. Im Kanton Bern hat das von umverkehr unterstützte Referendumskomitee 23 357 gültige Unterschriften gegen die Megastrassen in Aarwangen und Burgdorf eingereicht. Das Komitee wehrt sich gegen das Zubetonieren von Ackerland und den massiven Mehrverkehr, den die 618 Millionen Franken teuren Strassen bringen würden. ■

Aktuelle Infos auf: umverkehr.ch



Bild: Grüne Kanton Bern

15-Minuten-Stadt Paris

Als 2014 Anne Hidalgo zur neuen Pariser Bürgermeisterin gewählt wurde, legte sie sogleich los. In der jahrzehntelang von Autos beherrschten Stadt entstehen nun Velowege, Pärke und Flanierzonen anstelle von mehrspurigen Strassen und Parkplätzen.

Nina Sommer

Paris hat sich in den letzten Jahren sehr verändert, die Veloinfrastruktur wurde massiv ausgebaut, Fussgängerzonen geschaffen, Parkplätze aufgehoben und ein stadtweites Tempo-30-Limit eingeführt.

Ein Blick zurück: Als Georges-Eugène Haussmann unter Napoleon III. in der Mitte des 19. Jahrhunderts die Stadt stark modernisierte und neben sozialen Infrastrukturen auch Pärke und Strassenbeleuchtung einführt prägte er den Verkehrsraum massgeblich mit den heute bekannten prächtigen Boulevards und sternförmigen Kreuzungen.

Seine-Ufer-Promenade statt verstopfte Einfallstrassen

Nachdem die Stadt gegen Ende des 19. Jahrhunderts enormes Wachstum erfahren hatte und sie in der Folge aus allen Nähten zu platzen

schien, setzte eine Stadtflucht ein. Das Wachstum der Pariser Agglomeration begann. Der Bauboom der 1950er-Jahre am Rande der Stadt ermöglichte günstigeres Wohnen, war aber auch mit fehlender städtischer Infrastruktur und langen Arbeitswegen verbunden. Bis vor Kurzem zeichneten Paris verstopfte Einfallstrassen und – ausserhalb der touristischen Ecken – der Mangel an Orten mit guter Aufenthaltsqualität aus.

Ein zentrales Wahlversprechen der 2014 gewählten sozialistischen Bürgermeisterin Anne Hidalgo war es, Paris zur «15-Minuten-Stadt» zu machen. In einer 15-Minuten-Stadt sind alle Orte des alltäglichen Lebens in maximal 15 Minuten zu Fuss oder mit dem Velo zu erreichen. Das Ziel: Der Autoverkehr nimmt ab, die Luftqualität steigt, der Lärmpegel sinkt, Anwohner:innen brauchen weniger Zeit für Mobilität, und es entstehen neue Räume der Begegnung. Seit Ende August 2021 gilt auf beinahe allen Strassen der Stadt Tempo 30. Die Stadtverwaltung hat in den letzten zehn Jahren knapp tausend Kilometer neue Velowege erstellt sowie Fussgängerzonen und Flaniermeilen eingerichtet – anstelle von Autostrassen. So wurde beispielsweise die Schnellstrasse Voie Georges Pompidou zur Seine-Ufer-Promenade umgenutzt.

170 000 neue Bäume und 180 Kilometer neue Velowege

Die Ambitionen bleiben hoch: Dächer werden begrünt, 170 000 neue Bäume sollen bis 2026 gepflanzt werden, und die Champs-Élysées unter Einbezug der Place de la Concorde sollen bis ins Jahr 2030 in einen baumreichen Garten umgestaltet werden. Das ist auch bitter nötig in einer Stadt, in der das Thermometer im Sommer regelmässig mehr als 40 Grad anzeigt.

Aber damit nicht genug: In den nächsten Jahren sollen 180 weitere Kilometer an Velowegen erstellt und alle Strassen der Stadt velofreundlich werden. Nächstes Jahr werden Dieselfahrzeuge und ab 2030 Verbrennungsmotoren in der Stadt verboten. Bis 2026 sollen 70 000 oberirdische Parkplätze abgebaut und dafür 130 000 Veloabstellplätze geschaffen werden. Ausserdem soll 2030 das Projekt «Grand Paris Express» abgeschlossen sein, womit dank zwei verlängerten und vier neuen Metrolinien endlich auch die Vororte vernünftig an die Innenstadt angeschlossen sein werden. ■■■

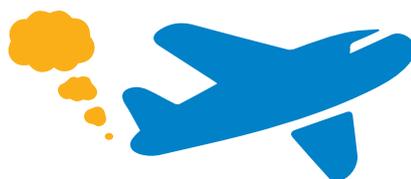


Veloweg entlang des Canal de l'Ourcq

1000 km
neue Velowege hat
Paris in den letzten
10 Jahren erstellt.



1000



50 Prozent
macht der Verkehr am Klimaeffekt
der Schweiz aus (inkl. Flugverkehr).

50

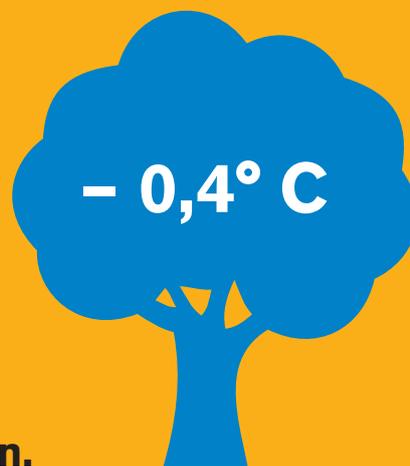
25 Jahre
lang war das Auto-
fahren im ganzen
Kanton Graubünden
verboten.

25



Ein Drittel

Werden in den Städten 30 Prozent der Fläche mit Bäumen bepflanzt, sinken die Hitzetodesfälle um rund einen Drittel. Dank den Bäumen wird die städtische Sommerhitze um 0,4 Grad reduziert. Was nach wenig klingt, kann Leben retten.



70 000



70 000

oberirdische Autoparkplätze will
Paris bis 2026 aufheben und dafür
130 000 Veloabstellplätze schaffen.

84 x

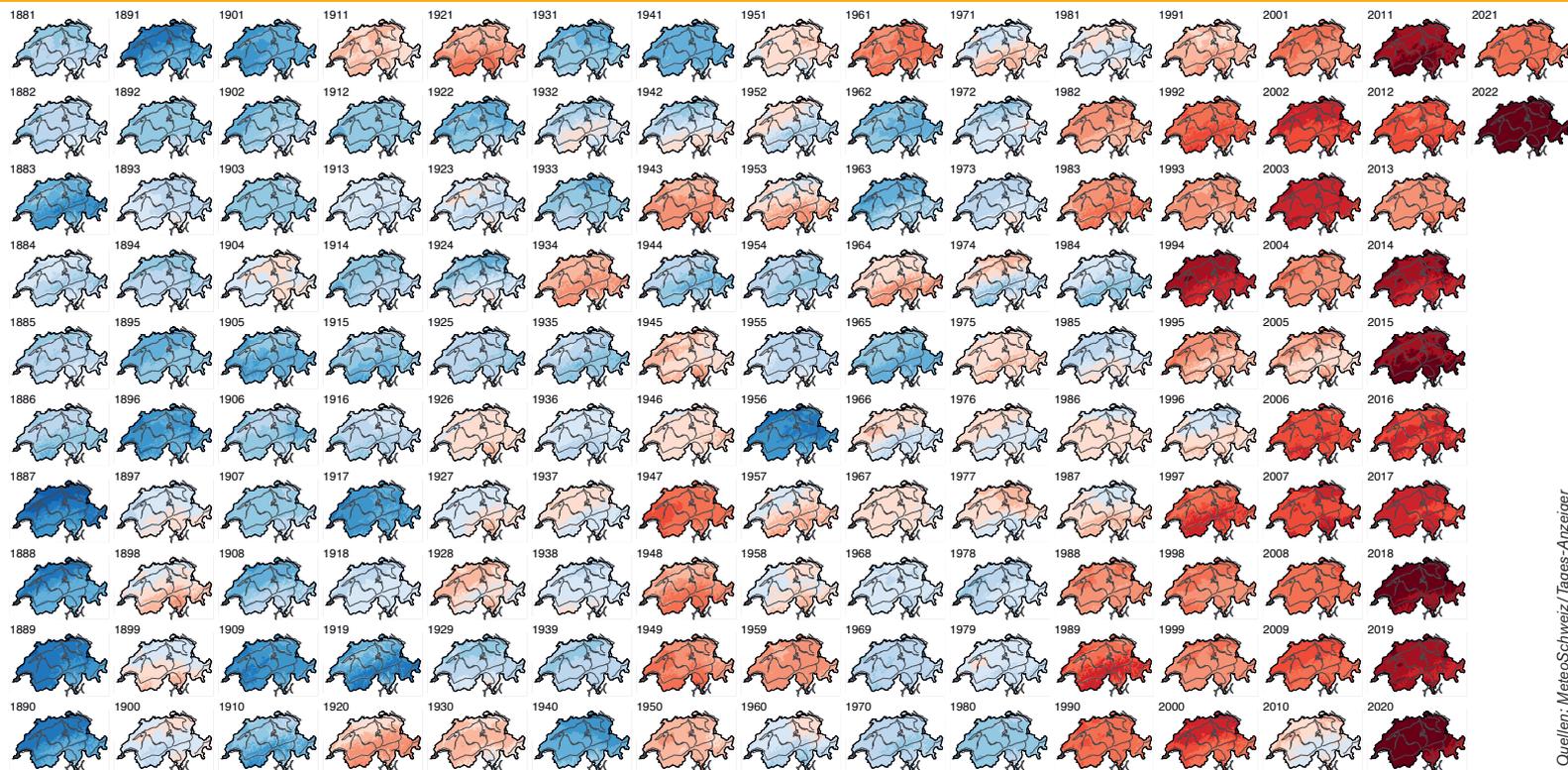
Nachtzüge haben pro Kilometer
einen 84 Mal geringeren
Klimaeffekt als ein
durchschnittliches Flugzeug.

84



Klimaschutzgesetz

Dieses Jahr geht es für den Klimaschutz um die Wurst. Nach der nationalen Abstimmung über das Klimaschutzgesetz vom 18. Juni steht voraussichtlich im November die erste Abstimmung über die Stadtklima-Initiativen von umverkehR an. Und sollten National- und Ständerat den absurden Autobahnausbau-Plänen des Bundesrats zustimmen, kommt noch das Referendum gegen den Autobahnausbau hinzu. Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung in diesem entscheidenden Jahr!



Quellen: MeteoSchweiz / Tages-Anzeiger

Jahresdurchschnittstemperatur in Abweichung zum Mittelwert 1961 – 1990: -2.1°C (dunkelblau) bis $+2.1^{\circ}\text{C}$ (dunkelrot)

GV umverkehR

**Mittwoch, 5. April 2023, um 18.30 Uhr,
Alte Kaserne, Winterthur**

Vor den ordentlichen Traktanden der Generalversammlung diskutieren wir mit ZHAW-Dozentin Anke Domschky, der Winterthurer Stadträtin Christa Meier und unserer Co-Präsidentin Nationalrätin Franziska Ryser über die Stadtklima-Initiativen von umverkehR. Sind diese eine Utopie oder zu wenig ambitioniert?

Anmeldung: umverkehr.ch/gv

PARK(ing) Day

Freitag, 15. September 2023

Was wäre auf den 12 Quadratmetern eines Autoparkplatzes alles möglich, wenn da bloss kein Auto stünde? Am PARK(ing) Day haben Sie die Gelegenheit, einen Autoparkplatz für einen Tag in das zu verwandeln, was Sie wollen.

Infos und Anmeldung: umverkehr.ch/parkingday

Fachtagung Wasser

**Freitag, 21. April 2023, 9 – 17 Uhr,
Zürich und online**

Der Klimawandel beeinflusst den Wasserkreislauf und damit die Verfügbarkeit und die Bedeutung des Wassers. Im Fokus der Fachtagung stehen Wassermanagement in Siedlungsgebieten, Wasserverfügbarkeit sowie das ökologische und wirtschaftliche Potenzial blauer Infrastrukturen.

Anmeldung: zhaw.ch/iunr/urban-und-gruen

Nationale Klima-Demo

Samstag, 30. September 2023, Bern

Klimaschutz ist nicht verhandelbar. Vier Jahre nach der riesigen und erfolgreichen Klima-Demo wird diesen Herbst wieder eine grosse Klima-Demo in Bern stattfinden. Reservieren Sie sich jetzt schon den Tag. Weitere Informationen folgen im Sommer.