

# umverkehRen

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität



139 | 9.2023

## Autobahnen

## stoppen

Ab Seite 3

E-Autos **Seiten 6-7**

Verkehrsverdunstung **Seiten 10-11**

Stadtklima-Initiativen **Seite 12**

**umverkehR**  
**Zukunft inkl.**

# Negativemissionen?

## Negativstrassenbau!

Die Schweiz will bis 2050 klimaneutral werden, auch im Strassenverkehr. Viele glauben, dass wir einfach die Verbrennungsdurch Elektromotoren ersetzen und genau gleich weiterfahren können wie bis anhin. Doch das ist ein Trugschluss.

Auch wenn die E-Autos im Betrieb direkt kein CO<sub>2</sub> freisetzen, so muss doch der Strom erzeugt werden (möglichst CO<sub>2</sub>-neutral). Strom, der dann in anderen Bereichen fehlt, beispielsweise für Wärmepumpen, um von Ölheizungen wegzukommen. Betrachtet man den gesamten Umwelt-Fussabdruck eines E-Autos, also auch dessen Herstellung (siehe Artikel auf den Seiten 6–7), dann wird klar, dass so keine klimaneutrale Mobilität zu haben ist.

Sich auf den Standpunkt zu stellen, dass das E-Auto im Ausland hergestellt wird und diese Emissionen nicht der Schweiz angerechnet werden, ist im besten Fall zynisch. Geht es eigentlich nur darum, im Treibhausgasemissions-Schönheitswettbewerb gut dazustehen? Dem Klima ist es ziemlich egal, wo das CO<sub>2</sub> freigesetzt wird.

Natürlich gibt es noch die Negativemissionen (Entzug von CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre und dessen dauerhafte Speicherung), ohne die kein Netto-Null zu erreichen ist. Aber deren Potenzial reicht nie und nimmer, um unseren jetzigen verschwenderischen Lebensstil aufzufangen.

Wir müssen unser Mobilitätsverhalten neu denken. Das ist möglich und wird am Ende eine Bereicherung für uns alle sein. Denn wenn die Rahmenbedingungen stimmen, dann kann Verkehr einfach verdunsten (siehe Seiten 10–11). Und das ohne Rückstände und wirklich klimaneutral.

Was wir jetzt brauchen, sind nicht neue Autobahnen, sondern das Gegenteil. Die Lösung heisst weder E-Mobilität noch Negativemissionen (obwohl beide wichtig sind), sondern Negativstrassenbau.

Viel Spass mit diesem umverkehRen  
*Hanspeter Kunz, Co-Präsident*



### Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

**Auflage** 4500 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach, 8036 Zürich, IBAN CH84 0900 0000 8006 7097 2, 044 242 72 76, info@umverkehr.ch, umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf umverkehr.ch **Datenschutzbestimmungen** umverkehr.ch/datenschutz **Redaktion** Vorstand umverkehR **Beiträge** Stefanie Conrad, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Martina Senn, Nina Sommer und Tonja Zürcher **Titelbild** Marlies Kataya **Layout** typisch.ch **Korrektorat** Marion Elmer, Barbara Geiser **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspressen, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3,50 CHF **Nächste Ausgabe** November 2023

# Tschüss Autobahnen

Können Sie sich daran erinnern, wie es war, als der Bundesplatz in Bern, der Zürcher Münsterhof und der Basler Barfüsserplatz noch Parkplätze waren? Autobahnen sind genauso Relikte von vorgestern. Es ist Zeit, dass wir uns von ihnen verabschieden.

Tonja Zürcher

Die Zeiten, in denen die Städte nach den Wünschen der Autoindustrie umgepflügt wurden, sind endgültig vorbei – auch wenn es noch viel Engagement braucht, bis wir die Nachwirkungen der «autogerechten Stadt» geflickt haben.

Beim Bau von neuen (Umfahrungs-)Strassen und Autobahnen sieht es noch anders aus. Kurz bevor 59 Prozent der Stimmberechtigten zugestimmt haben, dass die Schweiz bis 2050 klimaneutral werden muss, beschloss der Nationalrat, mehr als 14 Milliarden Franken in Autobahnen zu verlocken, davon 5,3 Milliarden Franken in neue Autobahnen und Autobahnverbreiterungen. Das ist sogar eine Milliarde mehr, als der Bundesrat wollte. Wie passt das zusammen? Spoiler: Gar nicht.

Der Umstieg auf Elektroautos reicht nicht, um die Klimaziele zu erreichen. Wenn wir die ganze Umweltwirkung sowie den Platzverbrauch und die Unfälle anschauen, sieht es noch schlechter aus. Es braucht den Umstieg auf Fussverkehr, Velo und ÖV und nicht zuletzt die Reduktion von unnötigen und unnötig langen Fahrten. Unser Ziel sollte sein, dass alle wichtigen Einrichtungen des Alltags wie Arbeit, Schule, Arztpraxis und Lebensmittelladen nicht mehr als 15 Minuten von unserem Zuhause entfernt sind – und zwar ohne ins Auto steigen zu müssen.

Autobahnen sind also nicht «nur» klimaschädigend, sie sind auch vollkommen unnötig. Rund drei Viertel des Verkehrs auf den Strecken, die nun ausgebaut werden sollen, ist sogenannter Ziel- und Quellverkehr. Die Auto- und Lastwagenfahrten haben den Start- und/oder das Ziel in den Städten und den angrenzenden Gemeinden. Transitverkehr macht nur einen sehr kleinen Teil aus. Wenn die Städte die – mehrfach von der Bevölkerung beschlossenen – Ziele zur Reduktion des Autoverkehrs umsetzen, dann sollte also auch der Verkehr auf den Autobahnen zurückgehen. Und wenn das nicht reicht, gibt es noch immer die Möglichkeit, die Verkehrsverdunstung aktiv zu nutzen.

Es ist Zeit, den Politiker:innen und Verkehrsplanenden etwas auf die Sprünge zu helfen, damit sie erkennen, dass Autobahnen genauso von vorgestern sind wie das Zustellen von Stadtplätzen mit Blechkisten. Die beste Gelegenheit ist das Referendum gegen den Autobahn-Ausbau. Eine repräsentative Umfrage des Online-Magazins «Watson» im Juni dieses Jahres hat ergeben, dass schon jetzt 43 Prozent der Bevölkerung einen Autobahn-Ausbau ablehnen. Bei den Frauen sind es sogar 53 Prozent. Wir haben also noch einiges zu tun! Die Chancen stehen aber gut, diese Autobahnprojekte aus dem letzten Jahrtausend endgültig zu versenken und die Verkehrswende auch ausserhalb der Städte einzuleiten. ■

**Der Bundesplatz wurde bis 2004 als Parkplatz genutzt.**



# Lokaler Widerstand gegen den Autobahn-Ausbau

Der Nationalrat hat beschlossen, insgesamt 14,1 Milliarden Franken in Autobahnen zu stecken, davon 5,3 Milliarden in mehrere Ausbauten. Alle Ausbauprojekte liegen in grösseren Städten oder in deren unmittelbarer Nähe: Bern, Basel, St. Gallen, Schaffhausen, Genf und Nyon. In den betroffenen Regionen formiert sich Widerstand.

Martina Senn

## Bern: «Spurwechsel» gegen Achtspur-Ausbau

Gegen die zwei geplanten Autobahnprojekte in der Region Bern organisiert der «Verein Spurwechsel» den Widerstand. Beim Ausbauprojekt Grauholz, Wankdorf und Schönbühl will der Nationalrat die A1 von sechs auf acht Spuren ausbauen. Zudem soll die A6 zwischen Schönbühl und Kirchberg von heute vier auf künftig sechs Fahrstreifen verbreitert werden. Bei diesen Vorhaben würden grosse Flächen Kulturland zubetoniert, Wald gerodet und zusätzlich das Hochmoor Heidmoos bei Hindelbank tangiert. Trotz des Neubaus oder der Erhöhung von

Lärmschutzwänden auf bis zu sechs Meter würden bei angrenzenden Liegenschaften die zulässigen Lärmgrenzwerte überschritten. Auch die Stadt Bern, die Gemeinden Bolligen und Zollikofen sowie betroffene Bauern wehren sich gegen den Mehrverkehr und die Zerstörung von Feldern und Wiesen.

## Schaffhausen: IG Fäsenstaub gegen Mehrverkehr auf Quartierstrassen

Die Nationalstrasse A4 soll zwischen Schaffhausen-Süd und Herblingen auf vier Spuren verbreitert werden. Dafür soll die Auffahrt SH-Nord (beim Güterbahnhof) aufgehoben werden, die heute täglich von 9100 Fahrzeugen genutzt wird. Die Widerstand leistende «IG Fäsenstaub» befürchtet unter anderem, dass ein Grossteil dieser Fahrzeuge künftig via Altstadt oder über Quartierstrassen zu Ersatzanschlüssen umgeleitet wird und die Bauarbeiten wichtige Verbesserungen des Fuss- und des Veloverkehrs verzögern.

Wo die Schönberggalerie im Fulachtal heute einen gewissen Lärmschutz bietet, würde die Autobahn künftig auch oberhalb dieser Galerie und damit doppelstöckig ohne Überdachung verlaufen, was zu einer stärkeren Lärmbelastung und schlechterer Luftqualität für die Anwohner:innen führt.

Mit dem Ausbau der Schaffhauser Transitachse A81 nach Deutschland wird ausserdem ein Wachstum des grenzüberschreitenden Schwerverkehrs um gegen 50 Prozent bis 2040 erwartet.



Fünf Autobahn-Ausbauprojekte für 5,3 Milliarden Franken

## Mehr Infos zu den Regionen

**Bern:** [spurwechsel-bern.ch](http://spurwechsel-bern.ch)

**Schaffhausen:** [ig-faesenstaub.ch](http://ig-faesenstaub.ch)

**Basel:** [neinzumrheintunnel.ch](http://neinzumrheintunnel.ch), [dreirosenbleibt.ch](http://dreirosenbleibt.ch)

**St. Gallen:** [teilspange.ch](http://teilspange.ch)

### Basel: Breite Allianz gegen Rheintunnel

Der Rheintunnel bei Basel besteht aus mehreren neuen Tunnelabschnitten zwischen Muttenz und Weil am Rhein. Das Kernstück bilden dabei zwei neue zweispurige, knapp vier Kilometer lange Tunnel, die den Rhein unterqueren und im Kleinbasel wieder an die Oberfläche kommen. Die Allianz «Nein zum Rheintunnel» und der Verein «Dreirosen bleibt – Rheintunnel Nein» kritisieren, dass es zu einer massiven Erhöhung der Autokapazität kommt, sodass die Quartiere zusätzlichem Autoverkehr ausgesetzt werden.

In den Gemeinden Birsfelden und Muttenz müssten während zehn Jahren 150 Familiengärten sowie der Birsfelder Sportplatz samt Sporthalle der riesigen Baustelle weichen. In Basel würde mit der Dreirosenanlage die beliebte und einzige Sport- und Grünanlage im dicht bebauten Matthäusquartier zur Riesenbaustelle und dauerhaft verkleinert – und das ohne Ersatz und nur rund 30 Jahre, nachdem sie schon für den Bau der Nordtangente zur Baustelle und verkleinert wurde.

### St. Gallen: Verein gegen den Autobahnanschluss Güterbahnhof

Bei St. Gallen ist eine dritte, dreispurige Röhre des Rosenberg隧nels für den Verkehr Richtung St. Margrethen sowie ein Zubringer zum Güterbahnhof vorgesehen, mit dem der Autobahnverkehr direkt ins Stadtzentrum St. Gallen geführt würde. Der «Verein gegen den Autobahnanschluss Güterbahnhof» verlangt, dass auf den Zubringer Güterbahnhof inklusive Liegeggtunnel verzichtet wird, weil durch den Mehrverkehr und die hohe Trennwirkung sowie die Einschränkungen für den öffentlichen Verkehr, Velos und Fussgänger:innen gravierende Nachteile für die Entwicklung des zentral gelegenen Güterbahnhofsareals entstünden.

### Überraschungspaket

#### Le Vengeron und Nyon

Der Ausbau auf sechs Spuren am Genfersee zwischen dem Genfer Vorort Le Vengeron und Nyon wurde in letzter Minute vom Nationalrat aus dem Hut gezaubert – wohl um der Gefahr vorzubeugen, dass die Ausbauprojekte, die sich bis dahin auf die Deutschschweiz konzentriert hatten, bei der Abstimmung in der Romandie selbst von Strassenbefürworter:innen abgelehnt würden.

Zurzeit sind die Projektkosten auf knapp eine Milliarde Franken veranschlagt. Die konkreten Auswirkungen, der genaue Flächenbedarf, die Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen, zusätzlicher Lärm und Luftverschmutzung sind noch nicht vollständig absehbar. Klar ist aber schon jetzt, dass der Ausbau noch mehr Verkehr direkt nach Genf leiten wird.

### Das Referendum kommt

Um die Klimaziele zu erreichen, braucht es eine konsequente Verlagerung auf den Fuss- und den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Denn auch Elektroautos sind über den gesamten Lebenszyklus nicht klimaneutral. Mit der milliardenteuren Förderung des Autoverkehrs wird die notwendige Verlagerung auf klimafreundlichere Verkehrsformen verhindert. ■■■

# Verkehrswende dank Elektromobilität?

Was wäre, wenn auf Schweizer Strassen nur noch Elektrofahrzeuge fahren würden? Was braucht es noch, damit wir die Verkehrswende schaffen?

Stefanie Conrad

Im Gegensatz zu Benzin- und Dieselfahrzeugen mit Verbrennungsmotor produzieren Elektroautos während der Nutzung keine direkten Emissionen. Für die Herstellung der Batterien werden jedoch Ressourcen benötigt – insbesondere seltene Metalle wie Lithium, Nickel und Kobalt, deren Abbau und Entsorgung aus Gesamtumweltsicht entscheidend sind.

## Sind Elektroautos umweltfreundlicher als Verbrenner?

Heute ist oft vom Klima-Fussabdruck die Rede. Dieser bildet die Umweltauswirkungen von Treibhausgasemissionen ab, die aber nur eine von vielen Umweltwirkungen sind. Aus Gesamtumweltsicht kann dies zu Fehlschlüssen führen. Eine Methode, die ein umfassenderes Bild ergibt, ist der Umwelt-Fussabdruck. Dieser beurteilt neben den Treibhausgasemissionen zum Beispiel die verbrauchende Nutzung von Ressourcen und Land, radioaktive Abfälle, Wasserverschmutzung sowie krebserregende Stoffe in der Luft – um nur einige Umweltauswirkungen zu nennen, die während eines gesamten Lebenszyklus anfallen.

Wird der Umwelt-Fussabdruck eines mittelgrossen Dieselfahrzeugs mit dem eines mittelgrossen Elektroautos verglichen, dann erreicht das Elektroauto nach rund 150 000 Kilometern einen Umweltvorteil gegenüber dem Dieselfahrzeug. Anders gesagt: Werden mehr als 150 000 Kilometer gefahren, übersteigen die durch das Verbrennen der Kraftstoffe im Dieselfahrzeug entstehenden Umweltauswirkungen die Umweltauswirkungen einer ganzen Lebenszeit eines Elektroautos. Wird die Batterie mit Ökostrom geladen, wird der Vorteil bereits nach rund 100 000 Kilometern erreicht. Zum Vergleich: Wird nur der Klima-Fussabdruck berechnet, dann erreicht das Elektroauto bereits nach 35 000 bis 40 000 Kilometern einen Umweltvorteil gegenüber dem Dieselfahrzeug.

Der grösste Teil der Umweltauswirkungen fällt bei der Herstellung des Fahrzeugs und der Batterie sowie bei der Bereitstellung der Energie für den Betrieb an. Hier gilt: je grüner der Strom, desto tiefer die Emissionen. Es gilt aber auch: je grösser das Fahrzeug, umso höher die gesamten Umweltauswirkungen.

Zusammenfassend gilt: Ein Elektroauto ist umweltfreundlicher als ein Verbrenner, wenn es weiter als 100 000 bis 150 000 Kilometer gefahren wird. Unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Jahresmobilität einer Person in der Schweiz von etwa 12 000 Kilometern, liegt ein Elektroauto nach rund zehn Jahren gegenüber einem Dieselfahrzeug im Vorteil. Das Durchschnittsalter von Autos in der Schweiz liegt heute mit gut neun Jahren knapp darunter.

**Stefanie Conrad**  
ist Projektleiterin  
Nachhaltigkeits- und  
Umweltberatung bei  
Carbotech AG.



**Wenn Auto, dann am besten klein, im und mit Elektroantrieb. Noch besser sind Velo, ÖV und die eigenen Füsse.**



Bild: Marilyn Murphy, pixabay

### **Gelingt die Verkehrswende, wenn alle Verbrenner durch Elektroautos ersetzt werden?**

Leider ist es nicht so einfach. Würden heute alle 4,7 Millionen Personenwagen in der Schweiz elektrisch fahren, dann müssten wir mit einem jährlichen Energie-Mehrbedarf von etwa 15 bis 20 Prozent rechnen. Das entspricht knapp zehn Terawattstunden pro Jahr. Diese müssten aus erneuerbaren Energien gedeckt werden, ansonsten wäre eine Antriebswende, also ein Umstieg auf emissionsarme Antriebe wie Elektroautos, hinsichtlich Klimaschutz kontraproduktiv. Der Zubau an erneuerbaren Energien ist jedoch zu langsam, um diesen Mehrverbrauch abzudecken. Um die Verkehrswende zu schaffen, braucht es also eine Antriebswende kombiniert mit einer Mobilitätswende.

Die Mobilitätswende stellt die Veränderungen in unserem Mobilitätsverhalten dar. Sie richtet sich vor allem um das Vermeiden und Verlagern des Verkehrs. Vermeiden lässt sich Verkehr zum Beispiel durch eine Stärkung der lokalen Versorgung oder durch Arbeiten im Homeoffice. Reduziert werden muss vor allem

der Autoverkehr. Autos verursachen nebst Umweltverschmutzungen auch Lärm, Unfälle und Staus, und sie benötigen sehr viel Platz. Die letzten Punkte gelten natürlich auch für Elektroautos. Aus diesen Gründen müssen wir den Autoverkehr insgesamt reduzieren und damit auch den weiteren Ausbau des Nationalstrassennetzes, wohingegen der umweltfreundlichere Fuss-, Velo- und öffentliche Verkehr weiter ausgebaut werden muss. Damit das passieren kann, ist eine Orientierung der schweizerischen Verkehrspolitik an klima- und gesellschaftspolitischen Zielen notwendig.

### **Die Freiheit des eigenen Autos versus die Freiheit der Gesellschaft**

Eine Voraussetzung für die Mobilitätswende ist eine veränderte Haltung gegenüber dem eigenen Auto. Das eigene Auto wird oft noch als Symbol für Freiheit und Unabhängigkeit gesehen. Freiheit wird dabei als persönliche Freiheit verstanden, nicht aber als Freiheit der Gesellschaft, frei zu sein von Umweltverschmutzung, vom Klimawandel und von Unfallgefahren.

Nachhaltige Mobilität erfordert einen Wandel auf mehreren Ebenen: vom Verhalten jeder einzelnen Person über technische Entwicklungen bis hin zu politischen Rahmenbedingungen, die dafür geschaffen werden müssen. Die Mobilitätswende führt nicht zu einer Einschränkung der Mobilität, sondern zu weniger Verkehr und einer besseren Qualität der Mobilität. ■

# Post Car World I: Knutschkugel

Gut möglich, dass Sie es noch nicht bemerkt haben, aber wir stecken bereits mitten in den Vorbereitungen auf die Welt ohne Autos – die sogenannte Post Car World. Die Umstellung des Verkehrs wird ein Kinderspiel. Hingegen haben wir noch eine Herausforderung zu meistern: Was wollen wir mit den Milliarden von Autos machen? Wir stellen euch in dieser Serie ein paar sinnvolle Umnutzungen vor. Zum Einstieg ein Kunstobjekt – die Knutschkugel. ■



Bild: Filtekr Birte Fritsch



## Post Car World II:

# Unter den Teppich kehren

Zugegeben, als Knutschkugel brauchen sie immer noch sehr viel Platz. Ausserdem ist das Zusammenquetschen von Autos sicher sehr energieintensiv, und wir möchten dafür ja nicht noch mehr klimaschädliches CO<sub>2</sub> in die Atmosphäre blasen. Eine bewährte Strategie, um etwas Überflüssiges wegzuräumen, ist, es unter den Teppich zu kehren. Nach dem Vorbild aus St. Gallen könnte man das flächendeckend auf der ganzen Welt umsetzen. Dabei kann die Farbe selbstverständlich variiert werden, um unsere Städte und Quartiere etwas bunter zu machen als der heute dominante graue Asphalt. ■

# Post Car World III: Versteinert

Zahlreiche ausgestorbene Schätze aus der Vergangenheit sind uns nur als Versteinerungen erhalten geblieben. Darum wollen wir künftigen Generationen ermöglichen, bei Ausgrabungen Interessantes über unsere heutige Gesellschaft zu erfahren. Dafür eignet sich nichts besser als die Versteinerung der Autos. Wir plädieren allerdings dafür, dass diese Methode nur vereinzelt und eher nicht in urbanen Räumen umgesetzt wird, da wir uns ansonsten künftig über Geröllfelder und Felsblöcke hinweg fortbewegen müssten. ■



# Post Car World IV: Blumentopf



Da bietet es sich schon eher an, die Autos künftig zur Begrünung der Städte zu nutzen. Neben schönen Blumenrabatten könnte auch die Ernährungssicherheit ganzer Städte durch entsprechende Hochbeete garantiert werden. Hand aufs Herz: Wer wünscht sich nicht einen kleinen Gemüsegarten direkt vor der Haustüre? Kräuter- und Blumenduft, Schmetterlinge und Bienen würden künftig das Stadtbild prägen. Hübscher als Abgase und Verkehrslärm, oder? Ein grosser Pluspunkt ist, dass Schnecken nicht gerne über heisses Blech kriechen. ■

# Wenn der Verkehr verschwindet...

«Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten.» Dieses Prinzip ist seit fast 100 Jahren bekannt und wurde an unzähligen Orten auf der ganzen Welt gemessen und bestätigt. Aber gilt das auch umgekehrt? Führt eine Verringerung der Strassenkapazität dazu, dass der Verkehr verschwindet? Wenn ja, was passiert dann damit?

Thibault  
Schneeberger

Diese Fragen untersuchte die Forscherin Pauline Hosotte in ihrer Dissertation über die «Verkehrsverdunstung», die sie am Laboratorium für Stadtsoziologie der EPFL verfasste und die vom Büro Transitec Ingénieurs-Conseils SA finanziert wurde. Obwohl der induzierte Verkehr – das Verkehrswachstum durch Strassenbau – mittlerweile ein gut erforschtes Thema ist, wird er noch immer von vielen Politiker:innen und Planenden ignoriert. Autobahn-Ausbauprojekte sind der Beweis dafür. Noch schlimmer ist es jedoch mit der «Verkehrsverdunstung», ein Begriff, den die Forscherin selbst im wissenschaftlichen Bereich als verwaistes Thema beschreibt. Mit ihrer Forschung schliesst sie diese Lücke. Die Erkenntnisse und die wissenschaftliche Grundlage sollen dazu dienen, die Planung unserer Städte zu verbessern.

## Reaktionen auf reduzierte Strassenkapazität

Die Forscherin untersuchte verschiedene Situationen, in denen eine vorübergehende oder endgültige Verringerung der Strassenkapazität zu einer Verdunstung des Verkehrs führte, wie in Grenoble (F), in Glion (CH) mit der Tunnelbaustelle oder bei der unerwarteten Schliessung einer Brücke in Rouen (F). Daraus ergeben sich fünf Arten von Verkehrsveränderungen, die auch kumuliert auftreten können:

1. Räumliche Verlagerung (Wahl einer anderen Route)
2. Zeitliche Verschiebung (etwa Vermeidung der Hauptverkehrszeit)
3. Modalverschiebung (Umstieg auf Fuss-, Velo- oder öffentlichen Verkehr)
4. Änderung des Ziels (etwa Einkauf im Dorfladen statt im entfernten Einkaufszentrum)
5. Vermeidung der Fahrt (etwa Homeoffice)

## Bequemlichkeit entscheidet

Die Autofahrenden bevorzugen das, was ihnen die geringste Anstrengung abverlangt. Und in vielen Fällen ist es die räumliche Verlagerung, die bevorzugt wird. Denn das Auto stehen zu lassen und auf den Bus oder das Velo umzusteigen, erfordert ganz spezifische Fähigkeiten und Voraussetzungen: das Wissen, wie man an ein Ticket kommt, die Bereitschaft, sich in einem Bus in die Menge zu begeben, oder der Besitz eines fahrtüchtigen Velos.

Zur Studie: <https://infoscience.epfl.ch/record/297524>

Angesichts der vielfältigen Möglichkeiten der Verkehrsveränderung, die eher gesellschaftlich als technisch geprägt ist, beschränken sich die Behörden zu oft auf die räumliche Verlagerung oder berücksichtigen höchstens noch eine Modalverschiebung. Anderen Formen der Veränderungen wird wenig Aufmerksamkeit geschenkt, ebenso wenig wie flankierenden Massnahmen in Form von Dienstleistungen und Infrastrukturen, die für das Erlernen neuer Fähigkeiten notwendig sind und eine Änderung der Mobilitätsgewohnheiten ermöglichen. Serviceorientierte Massnahmen, wie etwa eine angepasste und gezielte Kommunikation, können jedoch den Bau teurer Strasseninfrastrukturen vermeiden.

### Angebote an Bedürfnissen ausrichten

Entscheidend für zielgerichtete öffentliche Massnahmen ist, die Fähigkeiten und die Bedürfnisse der Betroffenen zu kennen. Die Doktorarbeit empfiehlt, mit Umfragen bei Personen zu beginnen, die die betreffende Strasse passieren: Sind sie ausschliesslich mit dem Auto unterwegs oder nutzen sie verschiedene Verkehrsmittel? Wünschen sie sich einen häufiger fahrenden öffentlichen Verkehr? Sind sie ältere Menschen, die einen menschlichen Kontakt und leicht zugängliche Informationen benötigen, um ihre Gewohnheiten zu verändern? Der Schlüssel liegt darin, sich von mathematischen Modellen zu lösen, sich auf die Menschen einzulassen und Massnahmen auf die konkreten Bedürfnisse auszurichten. Das ist zwar zeitaufwendig, aber letztlich in jeder Hinsicht viel kostengünstiger als der Bau neuer Strassen.

### Grundlegenden Wandel einleiten

Ein gut begleiteter Wandel wird nicht nur zu einem kontrollierten Rückgang des Autoverkehrs, sondern auch – durch Änderungen der Ziele und das Vermeiden von Fahrten – des Gesamtverkehrs führen. Wenn dieser Wandel in grossem Umfang stattfindet, kann er es den Menschen ermöglichen, sich auf Neues einzulassen, und die erzwungene «Hypermobilität» zu überwinden.

### Verkehrsverhalten ist veränderbar

Es gibt keine magische Formel für das Potenzial der Verkehrsverdunstung. Es ist jeweils eine Einzelfallanalyse erforderlich. Der Grad der Verdunstung hängt insbesondere stark von der Unterstützung durch die Behörden mittels Dienstleistungen und alternativen Angeboten ab. Die interdisziplinäre Doktorarbeit von Pauline Hosotte, die in der Praxis der Ingenieurwissenschaften und der Soziologie des Mobilitätsverhaltens verankert ist, klingt wie ein Appell an die Politiker:innen: Befreit euch von eurer Autofokussierung und vertraut in die Veränderbarkeit des Verkehrsverhaltens. Wir können uns dem nur anschliessen: Anstatt neue Strassen zu bauen, sollten wir Strassenkapazitäten verringern und die Möglichkeiten unserer Mitmenschen erhöhen, sich auf umweltfreundlichere Weise fortzubewegen. ■■■



**Wenn Autos  
verschwinden, wird  
Platz frei für  
andere Nutzungen.**

# In Basel geht es um alles oder nichts

Bekommt Basel-Stadt mehr Bäume, attraktive Begegnungszonen, sichere Velowege und eine echte ÖV-Priorisierung? Darüber stimmt im November die Basler Bevölkerung ab. Und auch in Genf biegt die Stadtklima-Initiative auf die Schlussgerade ein.

Tonja Zürcher

Der Sommer 2023 hat erneut gezeigt, was uns in den nächsten Jahren erwartet und weshalb unsere Stadtklima-Initiativen genau richtig liegen. Die Hitze im Sommer hat der Bevölkerung zugesetzt. Und die enorme Hitze und die Trockenheit in Südeuropa, aber auch die zerstörerischen Überschwemmungen haben nochmals deutlich gemacht, was auf uns zukommen kann, wenn nicht gehandelt wird.

## Entscheidende Abstimmung

Am 26. November hat die Basler Stimmbewölkerung die Chance, mit der Annahme der Stadtklima-Initiativen für mehr Bäume in der Stadt und Platz für Fussverkehr, Velo, Tram und Bus zu sorgen. Die Initiativen schlagen damit zwei Fliegen mit einer Klappe: Sie tragen wesentlich dazu bei, Netto-Null bis 2037 zu erreichen und die Klimaerhitzung zu bremsen. Gleichzeitig schützen sie mit den Massnahmen zur Beschattung und Verdunstung vor der zunehmenden Hitze und verbessern die Lebensqualität.

## Gelegenheiten für Begrünung nutzen

Da es die bürgerlichen Parteien abgelehnt haben, wirksame Gegenvorschläge zu den Initiativen zu beschliessen, kommen diese nun alleine zur Abstimmung. In der politischen Diskussion versuchten die Gegner:innen, Angst vor zusätzlichen Baustellen zu schüren. Dabei bieten der ohnehin stattfindende Fernwärmeausbau, der Umbau von ÖV-Haltestellen und weitere Leitungs- und Strassensanierungen in den nächsten Jahren viele Chancen zur Begrünung, die heute viel zu oft verpasst werden. Trotz monatelanger Baustelle wird kein einziger zusätzlicher Baum gepflanzt. Mit den Stadtklima-Initiativen erreichen wir, dass solche Gelegenheiten nicht mehr verpasst werden.

## Spannender Gegenvorschlag in Genf

Auch in Genf geht es vorwärts. Im Gegensatz zu Basel-Stadt hat der Kanton Genf einen interessanten Gegenvorschlag vorgelegt, der zwar hinter den Forderungen der Initiative zurückbleibt, aber ebenfalls ehrgeizige Ziele für den öffentlichen Raum und das Pflanzen von Bäumen enthält und mit mehreren grossen Projekten für nachhaltige Mobilität einhergeht.

Die Schlussabstimmung im Plenum des Grossen Rats wird Ende September stattfinden. Das Initiativkomitee der Genfer Stadtklima-Initiative wird Anfang Oktober darüber entscheiden, ob die Initiative zugunsten des Gegenvorschlags zurückgezogen oder zur Abstimmung gebracht werden soll. Entscheidend dafür wird das Resultat der Debatten im Parlament sein. Fortsetzung folgt! ■



Ohne Stadtklima-Initiativen



Mit Stadtklima-Initiativen

# Wie lässt man Autoverkehr verschwinden? – Gent

Ist es möglich, die Autos aus unseren Städten verschwinden zu lassen? Die belgische Stadt Gent zeigt mit ihrem spannenden Verkehrskonzept, wie es klappen kann.

Nina Sommer

Gent, die mittelalterliche Stadt zwischen Schelde und Leie hat es geschafft, den Autoverkehr beinahe komplett aus der Innenstadt zu verbannen. Mit dem «Circulatieplan», was etwa so viel bedeutet wie Umfahrungsplan, ist es der Stadt mit ihren 260 000 Einwohner:innen gelungen, den Durchgangsverkehr durch die Stadt zu stoppen. Für die Autofahrer:innen bedeutet das, Umwege über die Ringstrasse zu machen, um von einer Innenstadt-Zone in die andere zu gelangen. Velos, Fussgänger:innen und der öffentliche Verkehr können jedoch überall durch.

Dazu wurden die bereits bestehende Fussgängerzone vergrössert und insgesamt mehr Wege für Fussgänger:innen und Velofahrer:innen geschaffen. So hat die Einführung des Circulatieplans die Umsetzung von mehr Velostrassen ermöglicht, von 8 auf 18. Ausserdem ist das Parkieren in den Strassen der Innenstadt nur noch Anwohner:innen gestattet. Alle anderen müssen ausserhalb der Innenstadt-Zonen parkieren und zu Fuss oder mit dem ÖV in die Stadt.

2014 haben der Vize-Bürgermeister Filip Watteeuw und sein Team mit den Planungen begonnen, im April 2017 wurden sie umgesetzt. Davor war es ein langjähriger Prozess; in den 1980er-Jahren war Gent geprägt von Autos, wie viele andere Städte auch. Die Stadt mit ihren mittelalterlichen Strukturen war aber wirklich nicht gebaut für Autos und sollte in eine Stadt für Menschen transformiert werden. Die Ausgangslage war herausfordernd: 50 Prozent des Autoverkehrs in Gent war Durchgangsverkehr durch die Innenstadt hindurch. Das sollte geändert werden, jedoch nicht dazu führen, dass die Ziele nicht mehr mit dem Auto erreicht werden können.

Die Umsetzung erfolgte neben der Einführung der autofreien Zentrumszone sowie den sechs Innenstadt-Zonen, die für Autos nur über die Ringstrasse erschlossen sind, mithilfe verschiedener Tools: Mit Pflanzen und Bänken wurde aufgezeigt, was mit dem neu freigewordenen Platz gemacht werden kann, physisch wurde der Raum mittels Blöcken, Poller und Bodenfarbe markiert und abgetrennt, zudem wurden an wichtigen Strassen, die in die Innenstadt-Zonen führen, Überwachungskameras aufgestellt, die das Nummernschild erkennen und bei Bedarf Bussen auslösen. Ausgenommen davon sind Taxis, Polizei, Pflege und Sanität. Lieferwagen dürfen tagsüber bis 11 Uhr in die Innenstadt-Zonen fahren, um Waren zu liefern.

Nach anfänglicher Angst der Gewerbetreibenden vor Verkaufseinbussen hat bereits kurz nach der Einführung ein Grossteil der Bevölkerung die Änderungen als Mehrwert empfunden, was nicht zuletzt an der guten Begleitkommunikation lag. Und es scheint ansteckend zu sein: Anfang 2020 präsentierte die Stadtregierung von Birmingham einen «Transport Plan», mit dem die Mobilität der zweitgrössten Stadt Grossbritanniens nach dem Vorbild von Gent radikal umgebaut und das Stadtzentrum weitgehend vom Autoverkehr befreit werden soll. ■



Mit dem «Circulatieplan» krepelt Gent den Verkehr um.

## Bäume durchwandern Zürich

Seit Juni «wandern» zehn Bäume in selbst gebauten Handwagen durch Zürich. Noch bis Ende Oktober zeigt umverkehR mit der Wanderbaumallee symbolisch auf, dass mehr Bäume in den Strassen möglich und wichtig sind. Damit die Wanderbaumallee auch nächstes Jahr wieder unterwegs sein und weitere Quartiere (und vielleicht auch Städte) erfreuen kann, sind wir auf Spenden angewiesen. ■

**Mehr Infos:**  
[umverkehr.ch/wanderbaumallee](http://umverkehr.ch/wanderbaumallee)



Bild: KEYSTONE, Michael Buholzer

## Crowdplanning

Noch bis zum 30. September können Fachleute aus den Bereichen Städtebau, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung Ideen für die Begrünung von Zürich einreichen. Die Vorschläge werden von Verkehrsplaner:innen geprüft und anschliessend der Stadt Zürich zur Inspiration überreicht. Mit dem «Crowdplanning» wollen umverkehR und die Partnerorganisationen einen Beitrag dazu leisten, dass die Stadt Zürich ihre Ziele im Bereich der Hitzeminderung und Verkehrswende erreicht. ■

**Mitmachen:**  
[umverkehr.ch/crowdplanning](http://umverkehr.ch/crowdplanning)



Bild: Nightingale Images AG

## Stadtklima-Initiative

### Aarau

Die Stadtklima-Initiativen gibt es nun bereits in zehn Städten. Im August hat umverkehR zusammen mit einem breit abgestützten Komitee die Stadtklima-Initiative Aarau lanciert. Sie soll dazu beitragen, Hitzeinseln zu mildern und besser mit Wetterextremen umzugehen. ■

**Jetzt unterschreiben:** [stadtklima-aarau.ch](http://stadtklima-aarau.ch)



**1544 Kilometer lang**  
ist das Autobahnnetz der Schweiz.  
Das ist mehr als vier Mal so  
lang wie die Schweiz breit ist.

**1544**

**200 Autos  
pro Minute**  
fahren über die Auto-  
bahn A1 bei Wallisellen.

**200**



**1973**  
wurde in der  
Schweiz wegen  
der Ölkrise das  
Tempolimit  
auf Autobahnen  
eingeführt.

**1973**

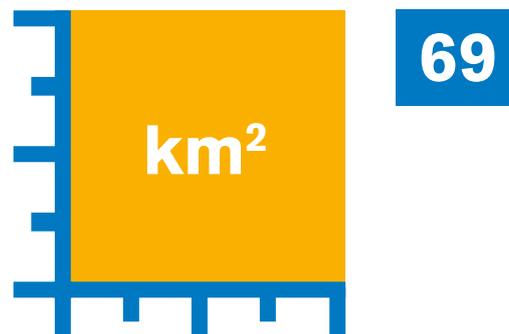
# 77 Milliarden

**Franken kostet der  
Strassenverkehr pro Jahr.  
Das ist fast genauso viel  
wie das gesamte Gesund-  
heitswesen der Schweiz.**



**1955**  
wurde bei Luzern die  
erste Autobahn der Schweiz  
eröffnet.

**1955**



**69 Quadratkilometer Fläche**  
sind in der Schweiz von  
Autobahnen belegt. Das ist exakt  
gleich viel wie die Fläche aller  
Parkplätze in der Schweiz.

## 100 Tage gegen den Autobahn-Ausbau

Die deutliche Annahme des Klimaschutzgesetzes im Juni ist ein Meilenstein auf dem Weg der Schweiz zur Klimaneutralität. Nun gilt es, dieses Ziel konkret umzusetzen. Während es bei der Wärmeversorgung und der Stromproduktion langsam vorwärtsgeht, droht der Verkehrsbereich weiter abgehängt zu werden. Es ist tatsächlich geplant, mehr als 5 Milliarden Franken für den weiteren Autobahn-Ausbau zu verschleudern. Falls der Ständerat dem zustimmt, hat umverkehrR zusammen mit weiteren Organisationen 100 Tage Zeit, um 50 000 gültige Unterschriften für das Referendum zu sammeln und den Autobahn-Ausbau zu stoppen. Machen Sie mit? [umverkehr.ch/referendum](https://umverkehr.ch/referendum)

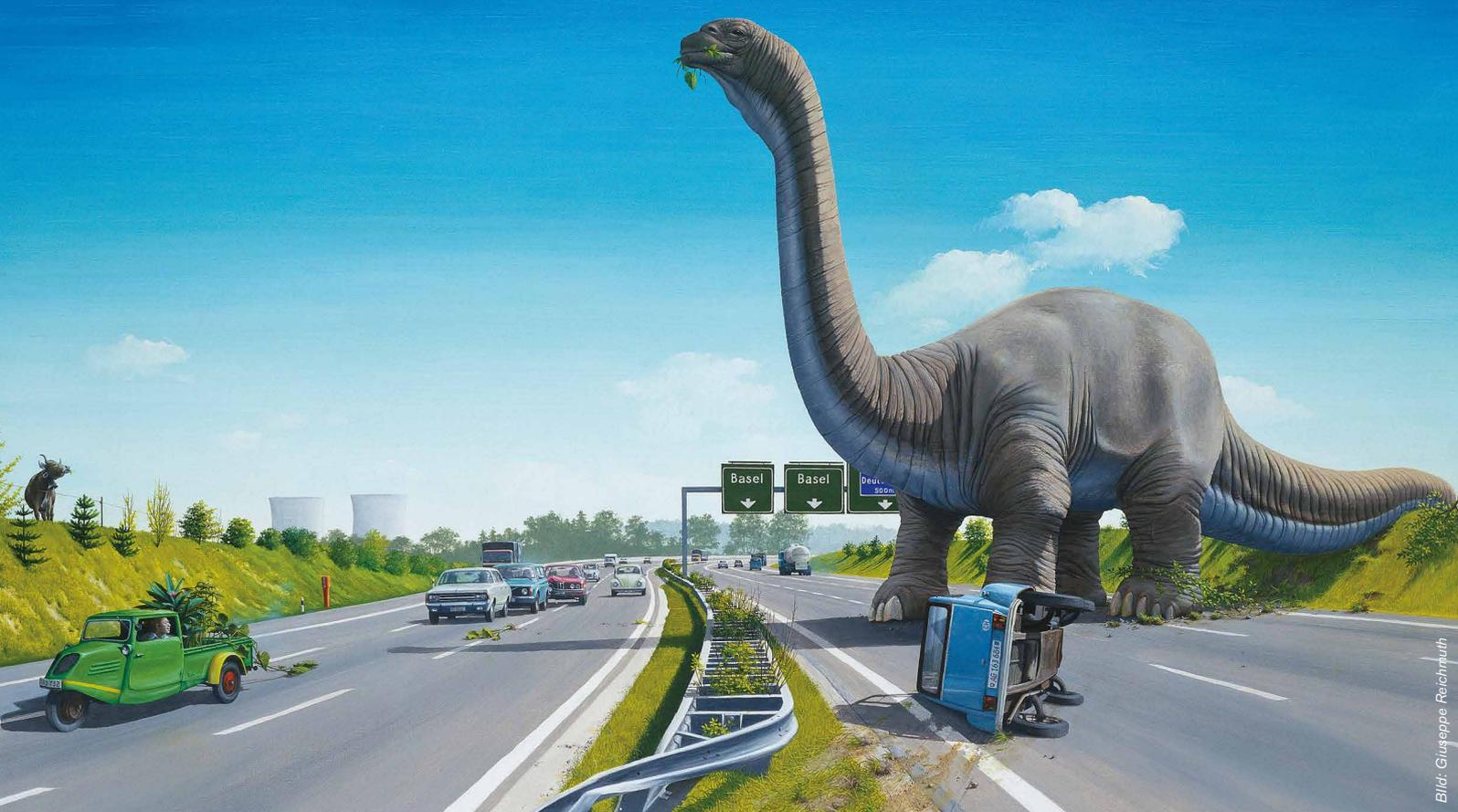


Bild: Giuseppe Reichnuth

Autobahnen sind wie Dinosaurier: Ihre Zeit ist längst vorbei.

### Grosse Klimademo in Bern

**Samstag, 30. September 2023, 14 Uhr, Bollwerk Bern**

Wir gehen gemeinsam auf die Strasse – für Klimagerechtigkeit und damit die nationalen Wahlen im Zeichen des Klimas stehen!

**Mehr Informationen: [klima-demo.ch](https://klima-demo.ch)**

### Crowdplanning:

### Grüne Inspiration

**Montag, 30. Oktober 2023**

Präsentation von konkreten Interventionsideen zur Erhöhung der Lebensqualität durch Entsiegelung und Begrünung asphaltierter Flächen in Zürich.

**Anmeldung: [umverkehr.ch/crowdplanning](https://umverkehr.ch/crowdplanning)**

### Velokonferenz 2023

**Mittwoch, 8. November 2023, Luzern**

Die diesjährige Velokonferenz findet unter dem Motto «Die Zukunft ist jetzt!» statt. Es werden Bilder künftiger Veloinfrastrukturen gezeigt und der Paradigmenwechsel hin zu einer Veloführung abseits der Autos thematisiert.

**Information und Anmeldung: [velokonferenz.ch](https://velokonferenz.ch)**

### Abstimmung Stadtklima-Initiativen

**Sonntag, 26. November 2023**

Als erster Kanton stimmt Basel-Stadt über die Stadtklima-Initiativen von umverkehrR ab. Die Initiativen sind entscheidend für die Begrünung von Basel mit Bäumen und die Förderung von Fussverkehr, Velo, Tram und Bus. Um die Abstimmung zu gewinnen, sind wir auf Ihre Unterstützung angewiesen.

**Hier erfahren Sie, was Sie tun können: [stadtklima-bs.ch](https://stadtklima-bs.ch)**