

umverkehRen

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität



144 | 11.2024

Zukunftsweisende

Abstimmung

Ab Seite 3

Sparen bei Nachtzügen, klotzen bei Autobahnen Seite 8

Stadtklima-Erfolge Seiten 12 - 13

Veloreise Teil 2 Seite 14

umverkehR
Zukunft inkl.

Richtige

Richtung

Wäre es nicht sinnvoller, wenn wir etwas mehr auf Kurs bleiben würden? Die Städte wollen grüner werden (siehe Seiten 12 und 13) – weg vom Auto zu mehr Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr. Handkehrum werden Gelder für die Förderung der Nachtzüge gestrichen, und stattdessen sollen Milliarden für Autobahnen zum Fenster herausgeschmissen werden (siehe Seite 8). Ja, herausgeschmissen, weil wir diese Autobahnen, wenn sie dann fertig gebaut sind, nicht mehr benötigen, da der Autoverkehr im heutigen Umfang nicht klimaverträglich umgesetzt werden kann und darum reduziert werden muss.

Offensichtlich geht beim Thema Autoverkehr der gesunde Menschenverstand und auch der Anstand flöten. In Umfragen halten sich 80 bis 100 Prozent für überdurchschnittlich gute Autofahrer*innen. Das ist eine mathematische Unmöglichkeit: Im Auto regen sich auch normalerweise freundliche Menschen über die Unfähigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer*innen auf. Sie externalisieren ihren Frust, selbst wenn sie Teil des Problems sind – beispielsweise, wenn sie im Stau stehen.

Auch in der Politik nimmt diese unkontrolliert unreflektierte Dynamik zunehmend überhand. Kaum dreht sich die Debatte um Lärmschutz, Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit oder Autobahnausbau, kochen die Emotionen hoch. Eine sachliche Diskussion über sinnvolle fortschrittliche Verkehrspolitik ist kaum möglich.

Darum hoffe ich, dass die Stimmbevölkerung im November das Steuer herumreisst, damit wir uns nicht die Zukunft verbauen und es einen Schritt vorwärts geht.

Viel Spass bei der Lektüre dieses umverkehRen,

Hanspeter Kunz,
Co-Präsident



Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

Auflage 6400 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** Magdalena Erni, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Angela Zimmermann und Tonja Zürcher **Titelbild** Anni Wehrli **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** März 2025

Diese Fehlentwicklung müssen wir stoppen!

Der Bundesrat will sparen – rund 5 Milliarden. Kinderbetreuung, Gesundheit, Bildung, Klimaschutz und sogar die geplanten Nachtzüge nach Rom und Barcelona sind betroffen. Aber die mindestens 5,3 Milliarden Franken für den Autobahnausbau werden nicht infrage gestellt.

Silas Hobi

Der geplante Autobahnausbau ist Irrsinn. Detailabklärungen in Basel, Nyon und St. Gallen zeigen, dass die Ausbaukosten bereits ein Jahr nach dem Parlamentsentscheid rund 500 Millionen höher liegen. Auch deutet einiges darauf hin, dass die Kosten-Nutzen-Analysen der Projekte nach aktuellem wissenschaftlichem Stand ins Negative kippen. Und dabei ist das erst der Anfang. Während uns noch der Schock über die Unwetter von Misoix, Maggiateal und Brienz in den Knochen steckt, soll der klimaschädliche Autoverkehr mit weiteren 35 Milliarden Franken für Autobahnen gefördert werden. Dabei warnen Klimaforscher*innen schon lange vor häufigeren und stärkeren Unwettern. Das darf doch einfach nicht wahr sein.

Doppelstöckige Autobahnen und acht Spuren?

Aber es wird noch schlimmer. Diese Projekte sind eine regelrechte Katastrophe. In Schaffhausen soll beispielsweise in einem Wohnquartier eine doppelstöckige Autobahn entstehen – auf Stadtgebiet. In St. Gallen sollen Häuser abgerissen werden, um die Autos ungebremst in das Stadtzentrum zu spülen. Man fühlt sich regelrecht in die Verkehrsplanung der 1960er-Jahre zurückversetzt, als die Doktrin der autogerechten Stadt verfolgt wurde. Ein Novum für die Schweiz wäre auch die Erweiterung auf sage und schreibe acht Spuren – direkt vor den Toren der Stadt Bern.

Mehr Autos in Städten und Quartieren?

Die Städte und die Agglomerationen haben unterdessen gemerkt, dass der Autoverkehr die Bevölkerung mit Lärm und Abgasen belastet und

eine Gefahr für Kinder, Velofahrer*innen und Fussgänger*innen bedeutet. Sie setzen auf den Ausbau des ÖV, bauen die Veloinfrastruktur aus und schaffen verkehrsberuhigte Quartiere. So ist es auch wenig überraschend, dass sich Städte wie Basel, Bern, St. Gallen, Genf, Schaffhausen und Vernier gegen den Autobahnausbau in der geplanten Form wehren. Sie rechnen mit Mehrverkehr durch den Kapazitätsausbau. Den bestätigt selbst das Bundesamt für Strassen: In Schaffhausen werden künftig 25 Prozent mehr Autos die Quartierstrassen belasten. Und in der Romandie werden bereits zehn Jahre nach der Erweiterung zusätzliche 50 000 Autos im Stau stehen. In Basel sind es 35 000 zusätzliche Fahrzeuge.

Der Autobahnausbau hätte nach Annahme des Klimaschutzgesetzes gestoppt werden müssen!

Dieser Mehrverkehr steht im Widerspruch zu unseren Klimazielen. Denn der Autoverkehr ist in der Schweiz für den höchsten Anteil der CO₂-Emissionen verantwortlich. Der Bundesrat gibt selbst unumwunden zu: «Die Umsetzung des Ausbaus schritt 2023 führt zu einer Erhöhung der Fahrleistungen und damit zu höheren Emissionen von Luftschadstoffen und Klimagasen.» Spätestens nach der deutlichen Annahme des Klimaschutzgesetzes am 18. Juni 2023 hätte dieses Geschäft nur schon deshalb gestoppt werden müssen.

Klimawende heisst auch Verkehrswende

Damit ist aber noch nicht genug. Die Preise des ÖV haben sich gemäss Preisüberwacher Stefan Meierhans in den letzten dreissig Jahren verdoppelt, während diejenigen fürs Autofahren kaufkraftbereinigt sogar gesunken sind. Diese Fehlentwicklungen müssen wir stoppen. Und darum ist die Ablehnung des Autobahnausbaus am 24. November so zentral. Es ist eine richtungweisende Abstimmung für die Schweizer Verkehrspolitik. Und sie wird mitentscheiden, ob wir die Klimaziele erreichen – denn für eine Klimawende brauchen wir auch eine Verkehrswende. ■■■

Zwei J den Autoba

Die Abstimmung über den Autobahnausbau vom 24. November ist richtungsweisend für die Schweizer Verkehrspolitik. Wir haben deshalb eine der grössten – und mit einer halben Million Franken auch teuersten – Kampagnen in der Geschichte von umverkehR umgesetzt.



7. November 2022 Petition gegen Autobahnausbau

Den Auftakt unserer Kampagne gegen den Autobahnausbau legten wir vor zwei Jahren mit der Einreichung der Petition «Milliarden für Klimaschutz statt für Autobahnen». Zusammen mit 26 074 Unterzeichnenden forderten wir das Parlament auf, den klimaschädlichen, nutzlosen und menschenfeindlichen Ausbau der Autobahnen zu stoppen und stattdessen in die Mobilitätsinfrastruktur der Zukunft sowie den Klimaschutz zu investieren.

Bild: Martin Böcher



11. Januar 2024

100 000 Unterschriften

Zusammen mit dem VCS und weiteren Organisationen, Verbänden und Parteien haben wir im Januar stolze 100 000 Unterschriften gegen den masslosen Autobahnausbau eingereicht – doppelt so viele, wie notwendig gewesen wären.



30. September 2023

Unterschriftensammlung Referendum

Am 29. September 2023 beschloss das Parlament 5,3 Milliarden für den Autobahnausbau. An der nationalen Klimademo in Bern gingen am Tag darauf mehr als 60 000 Menschen für die Klimagerechtigkeit auf die Strassen. Wir nutzten die Gelegenheit, um das Referendum gegen den Autobahnausbau zu lancieren.

ahre gegen hnausbau



Bild: Mischel/Mus

23. August 2024

Autobahnausbau stoppen

In Basel forderten Anwohner*innen und Aktivist*innen bei einer Fotoaktion, den Autobahnausbau zu stoppen und den Quartierpark Dreirosenmatte zu erhalten.



Bild: Tonia Zürcher

Gastbeitrag zum Autobahnausbau

Bundesrat Rösti widerspricht der Wissenschaft

1. Februar 2024

Eine Replik auf Rösti

Bei der Kampagne gegen den Autobahnausbau haben wir es nicht nur mit einer finanzstarken Lobby zu tun, sondern auch mit einem Bundesrat Rösti, der es mit der Wahrheit nicht so genau nimmt. In einem Gastbeitrag im «Tages-Anzeiger» widerlegten wir seine Behauptungen zu Kulturland, Elektroautos, Klimaschutz und Verkehrswachstum.



23. August 2024

Demonstrationen

In Bern und St. Gallen – und eine Woche später in Schaffhausen – gingen hunderte Menschen gegen den Autobahnausbau auf die Strasse.



Bild: Spurwechsel

25. September 2024

Offener Brief für Nachtzüge

Bundesrat Rösli hat beschlossen, die vom Parlament bewilligten Beiträge für die Nachtzüge nach Rom und Barcelona zu streichen und gleichzeitig Milliarden in nutzlose und klimaschädliche Autobahnen zu verlocken. Innert weniger Tage haben über 15 000 Personen unseren offenen Brief an Rösli unterschrieben und ihn aufgefordert, die Beiträge für den Ausbau der Nachtzüge freizugeben.

Blick

Mit Petition und offenem Brief kämpfen die Grünen und die Organisation Umverkehr gegen die Kürzungen der Nachtzug-Subventionen. Sie fordern, dass der Bundesrat seine Prioritäten überdenkt und den Ausbau klimaschädlicher Autobahnen stoppt.



9. September 2024

Expert*innen geben Auskunft

Wir haben ein Video mit den drei Mobilitätsexpert*innen Sébastien Munafò, Pauline Hosotte und Alexis Gummy veröffentlicht. Sie widerlegen darin die von Bundesrat Rösli und anderen verbreiteten Behauptungen zu Mehrverkehr (induzierter Verkehr), Elektroautos, Sicherheit, öffentlicher Verkehr etc.



20. September 2024

Dino-Spuren gegen fossile Autobahnen

Seit dem 20. September tauchen in verschiedenen Städten immer wieder Fussabdrücke von Dinosauriern auf. Sie zeigen, dass die Zeit des Autobahnausbaus genauso vorbei ist wie jene der Dinosaurier.



18. September 2024

Konferenz in Genf

An der Konferenz wurden von einem Mobilitätsexperten der EPFL und engagierten Aktivist*innen aus der Schweiz und Frankreich Argumente präsentiert, warum die Autobahnen nicht ausgebaut werden sollen.



27. September 2024

Tagung zu grauen Emissionen

In Lausanne haben Alia Bengana, eine auf nachhaltige Materialien spezialisierte Architektin, und Nelo Magalhães, ein auf Autobahninfrastrukturen spezialisierter französischer Autor, über die Auswirkungen des enorm zementintensiven Autobahnbaus auf das Klima gesprochen.



29. September 2024

Staffellauf zwischen Nyon und Genf

75 Personen verbanden Nyon mit Genf auf einer Strecke parallel zur Autobahn A1, indem sie liefen, Velo oder Inline-Skates fuhren, um den Widerstand gegen den Ausbau der Autobahnen zu thematisieren!



29. September 2024

Rösti verheimlicht Kosten

Die NZZ hat aufgedeckt, dass Rösti einen Bericht zurückhält, der aufzeigt, dass die Kosten des Autoverkehrs und die Kosten der geplanten Autobahnprojekte für die Allgemeinheit massiv höher ausfallen, als bisher angenommen. Wir forderten Rösti auf, die Verwendung von falschen Zahlen zu stoppen, alle Fakten auf den Tisch zu legen und das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Autobahnausbaus neu zu berechnen.

NZZ

«Es kann nicht sein, dass wir im November einen so wichtigen Volksentscheid auf der Basis völlig veralteter Grundlagen treffen müssen», sagt Franziska Ryser, Grünen-Nationalrätin und Co-Präsidentin des Vereins Umverkehr. Ryser fordert, dass der Bund nun aktiv wird: «Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der vorgelegten Autobahnprojekte muss mit den aktuellen Zahlen neu ermittelt werden.»

2. Oktober 2024

Medienkonferenz

«Die Städte und Agglomerationen haben unterdessen gemerkt, dass der Autoverkehr die Bevölkerung mit Lärm und Abgasen belastet. Sie bauen den ÖV und die Veloinfrastruktur aus und schaffen verkehrsberuhigte Quartiere», erklärte unsere Co-Präsidentin und Nationalrätin Franziska Ryser an der Medienkonferenz des Referendumskomitees.



6. Oktober 2024

Demos Lausanne und Genf

Die fröhlichen und entschlossenen Paraden mit etwa 1000 Personen beinhalteten neben Plakaten und Transparenten auch Dinosaurierkostüme, «Gehzeuge» (Konstruktionen in der Grösse eines Autos, die zu Fuss getragen werden) und Lautsprecheranlagen, die Autobahngeräusche abspielten.



Unsere Quartiere mit Autos überrollen?



9. November 2024

Flyer gegen den Autobahnausbau

In allen betroffenen Regionen und weiteren Städten haben wir je 200 000 Flyer verteilt.

16. November 2024 Schlussmobilisierung mit Post-its

Damit auch wirklich niemand vergisst, abstimmen zu gehen, verteilen wir zum Abschluss 200 000 Post-its auf Briefkästen in der ganzen Schweiz.

Milliarden für Autobahnen statt Klimaschutz?

Unsere Co-Präsidentin Franziska Ryser kämpft schon seit vielen Jahren gegen den Autobahnausbau. Seit einigen Monaten präsentiert sie unsere Argumente gegen den teuren, nutzlosen und schädlichen Autobahnausbau an verschiedenen Delegiertenversammlungen, um Lokalparteien für die NEIN-Parole zu gewinnen.

Silas Hobi

Franziska Ryser, warum sollen wir am 24. November NEIN zum Autobahnausbau stimmen?

Nach der deutlichen Annahme des Klimaschutzgesetzes hätte man das Geschäft zurückweisen müssen. In der Botschaft des Bundesrats heisst es eindeutig, dass der Autobahnausbau zu mehr Verkehr und mehr Klimagasen führt. Er steht somit in eklatantem Widerspruch zu den Klimazielen der Schweiz. Es kann einfach nicht sein, dass wir mitten in der Klimakrise 5,3 Milliarden in Autobahnen verlocken.

Geht es nicht um noch viel mehr Geld?

Doch, diese Vorlage ist erst der Anfang. Insgesamt sind Autobahnprojekte für sage und schreibe 35 Milliarden Franken geplant. Darum ist der Ausgang der Abstimmung so entscheidend. Wir stimmen zwar nur über die sechs Projekte in Basel, Bern, Nyon, Schaffhausen und St. Gallen ab, aber es geht um alle vorgesehenen Ausbauschritte. Während wir beim Klimaschutz um jeden Rappen kämpfen müssen und der Bundesrat nun sogar die 30 Millionen für neue Nachtzüge nach Rom und Barcelona streichen will, werden für Autobahnen Milliarden aus dem Fenster geworfen. Das kann es doch nicht sein!

Co-Präsidentin Franziska Ryser erklärt den Medien, warum der Autobahnausbau abgelehnt werden soll.



Was bedeutet der Ausbau für diese Städte?

Der Ausbau wird das Autofahren attraktiver machen. Noch mehr Autos werden in die Städte rollen. Ausserdem werden rote Linien überschritten. Vor den Toren der Stadt Bern soll die Autobahn auf acht Spuren ausgebaut werden. Wo soll das enden? Bei Stau auf 14 Spuren, wie wir es aus Los Angeles kennen? In Schaffhausen soll eine doppelstöckige Autobahn entstehen, die auf den Quartierstrassen zu 25 Prozent mehr Verkehr führt. In St. Gallen werden Häuser abgerissen, damit die Autos ungebremst das Stadtzentrum fluten können. Für die betroffenen Städte ist dieser Ausbau erst der Beginn neuer Verkehrsprobleme.

Was unternimmt umverkehR konkret gegen den Ausbau?

umverkehR unterstützt die nationale Hauptkampagne mit einem namhaften Beitrag. Zusätzlich setzen wir auf die Mobilisierung in den direkt betroffenen Städten. Wir wollen unsere Community aktivieren, um 200 000 Flyer zu verteilen und 200 000 Post-its für die Schlussmobilisierung an die Briefkästen zu kleben. Ausserdem überzeugen wir dank einer starken Online-Kampagne mit spezifischen Botschaften unsere Zielgruppen.

Was möchtest du uns abschliessend noch auf den Weg geben?

Wichtig zu wissen ist, dass diese Autobahnausbauten frühestens 2040 fertiggestellt werden. Wer heute im Stau steht, hat für die nächsten 20 Jahre noch mehr Baustellen und Stau. Wir wissen nicht, wie die Leute künftig unterwegs sein werden. Viele junge Leute haben kein eigenes Auto, und immer mehr machen nicht einmal den Führerschein. Bis 2040 müssen die Emissionen des Verkehrs gegenüber heute um 75 Prozent sinken. Unsere Kinder und Enkel werden nicht verstehen, wie wir diesen Entscheid fällen konnten, während halb Europa unter Wasser stand oder unter Rekordhitze ächzte. ■



AUTOMANIA – von A nach B

Als Velofahrer hat Regisseur Fabian Biasio einen latenten Autohass entwickelt. Doch sobald er am Steuer eines Autos sitzt, wird er zum begeisterten Autofahrer. In «Automania» erkundet er

die Welt des Autofahrens und reflektiert über seinen inneren Konflikt. Dabei sucht er nach Wegen, um den Verkehr sicherer und nachhaltiger für alle zu gestalten. AUTOMANIA läuft ab 14. November in Zürich und Luzern und an einzelnen Tagen auch in anderen Städten. ■■

automania-derfilm.ch

Superblocks kommen an

umverkehR organisiert jährlich das «Essen der kurzen Wege» für Clubmitglieder mit einem aktuellen Input von Fachpersonen. Dieses Jahr hat Thomas Hug vom Planungsbüro Urbanista am Beispiel des Hallwylplatzes und anderer Orte in Zürich erklärt, was ein Superblock ist. Das Konzept der verkehrsberuhigten Quartiere aus Barcelona findet in immer mehr Städten Anklang. Auch Schweizer Städte setzen erste Pilotprojekte um. Wie das konkret aussehen könnte, hat Angela Stadelmann von Planikum anhand des Beispiels der Schreinerstrasse gezeigt: Mehr Bäume, entsiegelte Flächen, kaum Parkplätze und viel Platz für Menschen zu Fuss. ■■

Mehr Visionen für die Verkehrszukunft: verkehrszukunft.ch

Strassen rückbauen

Marcel Hänggi behandelt in seinem neuen Buch «Weil es Recht ist!» die Bedeutung der Suffizienz beim Verkehr. Eine echte Verkehrswende, die auf mehr Mobilität mit weniger Verkehrsleistung abzielt, braucht weniger Verkehrsflächen. Eine Zukunft mit häufigeren Starkniederschlägen braucht mehr unversiegelte Flächen, auf denen Wasser versickern kann – davon würde auch die Biodiversität profitieren. Man wird in Zukunft Strassen rückbauen müssen, davon ist Hänggi überzeugt. ■■

Als Mitglied von umverkehR können Sie das Buch zu einem **Vorzugspreis bestellen:** presse@rotpunktverlag.ch



Bild: Rotpunktverlag

Böse

«Autöli»

An der diesjährigen Velokonferenz überraschte der Direktor des Bundesamts für Strassen mit der Verniedlichung der «Autöli». Ich weiss nicht, wo er lebt, aber bei mir auf der Strasse werden die Autos immer grösser, schwerer und schauen immer böser drein. Der durchschnittliche SUV scheint mittlerweile grösser als die Panzer im Zweiten Weltkrieg. Wie niedlich ... ■■■



Bild: auto.godofon.com

Monster-

Zug



Den Killerblick haben im Verkehr auch andere drauf. Wehe, du bleibst mit deinem «Autöli» zwischen den Bahnschranken stecken, wenn dieser Zug heranrauscht. Der schaut nicht nur grimmig drein, der macht gleich Hackfleisch aus deinem putzigen kleinen «Autöli» ... ■■■

Grumpy Cat

Bus

Auch im Alltagsverkehr auf den Strassen droht den hilflosen «Autöli» Ungemach. Mit diesem Bus ist überhaupt nicht gut Kirschen essen. Wenn der angerollt kommt, verdünnierst du dich besser, sonst wirst du zu Brei zermantscht. Zum Glück sind die süssen «Autöli» so schlank, da können sie gut ausweichen. ■■



Bad

Bike

Die armen, winzigen «Autöli» haben wirklich nicht gut lachen. Nun kommen auch noch so fiese Velos – richtige Bad Bikes. Velos tauchen ja allgemein immer in Horden auf – wie an dieser bösen Critical Mass – und halten sich ohnehin nie an irgendwelche Regeln. Da ist es wirklich nötig, dass auch die «Autöli» immer böser dreinschauen. Kleiner Tipp an alle Fussgänger*innen: Immer schön grimmig schauen, damit ihr nicht unter all die Räder kommt. ■■



Stadtklima-Initiativen: eine Erfolgsgeschichte

Vor vier Jahren hat umverkehR in St. Gallen die ersten Stadtklima-Initiativen lanciert. Inzwischen gibt es sie bereits in elf Städten und Gemeinden. Nach den wichtigen Abstimmungen in Winterthur und Zürich ist es Zeit, eine Zwischenbilanz zu ziehen.

Silas Hobi
Magdalena Erni

St. Gallen

In St. Gallen wurden die Gegenvorschläge breit abgestützt im Parlament verabschiedet. Nachdem die Referendumsfrist ungenutzt verstrichen ist, sind sie im März 2024 in Kraft getreten. In der Verwaltung wurden die Ressourcen für mehr Bäume und Grünflächen verstärkt, und das Anliegen erhält in der Planung ein deutlich höheres Gewicht. Wir dürfen gespannt sein, wie sich die Strassen in St. Gallen in wenigen Jahren präsentieren werden.

Basel

Leider gelang es in Basel nicht, breit abgestützte und zufriedenstellende Gegenvorschläge zu zimmern. Nachdem eine unheilige Allianz die schwachen Gegenvorschläge im Parlament ge-

bodigt hat, wurde nur über die Initiativen abgestimmt. Die Ablehnung durch Regierung und Parlament sowie die aufwendige Gegenkampagne waren eine zu grosse Hürde. Am 26. November 2023 wurden die Stadtklima-Initiativen in Basel überraschend deutlich abgelehnt. Ein herber Rückschlag für die Stadtklima-Kampagne.

Genf

Nur wenige Wochen nach der Niederlage in Basel machte uns Genf ein vorzeitiges Weihnachtsgeschenk. Der äusserst ambitionierte Gegenvorschlag wurde am 14. Dezember 2023 rechtskräftig, nachdem die Referendumsfrist ungenutzt verstrichen war. Bereits im September wurde der Gegenvorschlag ohne Gegenstimme bei wenigen Enthaltungen vom Parlament verabschiedet. Statt wie in der Initiative gefordert zehn Prozent müssen im Kanton Genf acht Prozent der Strassenfläche innerhalb von zehn Jahren umgewandelt und 25 000 zusätzliche Bäume gepflanzt werden – ein starkes Signal



an alle anderen Städte. Einziger Wermutstropfen: Im Januar 2024 hat die rechte Mehrheit im Parlament die Mittel für die Umsetzung gestrichen – wir werden uns aber weiter dafür einsetzen, dass die beschlossenen Ziele umgesetzt werden.

Ostermundigen

Etwas abseits des medialen Rummels wurden im Winter 2023/24 in Ostermundigen zwei Gegenvorschläge rechtskräftig. Damit werden nicht nur mehr Grünflächen geschaffen, auch Fassaden sollen begrünt werden. Die Initiant*innen bleiben am Thema dran und begleiten die Umsetzung der Reglemente und Strategien.

Chur

Den Auftakt in das Jahr der Entscheidungen machte Chur im März 2024. Die Stadtklima-Initiativen wurden zwar abgelehnt, aber die Gegenvorschläge angenommen: Trotz dem fehlenden Flächenziel ein klarer Auftrag der Bevölkerung für weniger Autos, mehr Bäume und sicherere Velowege.

Winterthur

Am 9. Juni 2024 kam es schliesslich in der zweiten Grossstadt zur Entscheidung an der Urne. Mit den zwei Initiativen und den zwei Gegenvorschlägen sowie den Stichentscheiden prä-sentier-te sich die Ausgangslage komplex. Hinzu

kam, dass das Parlament die Gegenvorschläge unterstützte, die Regierung diese aber ablehnte. Auch der VCS und die GLP unterstützten nur die Gegenvorschläge. Gegen eine erneut sehr aufwendige Gegenkampagne konnten immerhin die Gegenvorschläge dank einem hauchdünnen Vorsprung über die Ziellinie gebracht werden. Beim Gegenvorschlag der Zukunfts-Initiative haben 169 Stimmen den Ausschlag gegeben.

Zürich

Am 22. September 2024 folgte der verkehrspolitische Showdown in Zürich. Hier ist es gelungen, zwei starke Gegenvorschläge zu erarbeiten, die von Parlament und Regierung sowie einer breiten Allianz getragen wurden. Beim Gegenvorschlag der Zukunfts-Initiative wurde die ursprünglich in der Initiative geforderte Fläche beibehalten und die Umsetzung konkretisiert. Darum wurden die Initiativen zurückgezogen. Die Gegenvorschläge wurden mit 62 respektive 66 Prozent deutlich angenommen. Ein klares Signal für den Stadtrat und die Verwaltung. Nun muss die Verkehrswende schneller vorange-trie-ben werden.

Bern

In der Woche vor der Abstimmung in Zürich wurde bekannt, dass das Referendum gegen den Gegenvorschlag nicht zustande gekommen ist. Offenbar fanden sich nicht einmal 1500 Berner Unterschriften. Somit wird am 1. Januar 2025 der Gegenvorschlag rechtskräftig. Dadurch wird Bern in den kommenden zehn Jahren insgesamt 140 000 Quadratmeter Strassenfläche in sogenannte klimawirksame Flächen umwandeln – ein wichtiger Schritt für mehr Artenvielfalt, Begegnungszonen und Bäume in der Bundesstadt.

Biel

Nachdem die Unterschriften in Biel bereits vor einem Jahr eingereicht wurden, sind Parlament und Regierung immer noch in Verhandlungen über allfällige Gegenvorschläge. Ob es zu einer Volksabstimmung kommt, ist noch offen.

Aarau

In Aarau wurden die Unterschriften im November 2023 eingereicht. Auch hier ist das Geschäft aktuell Gegenstand des politischen Prozesses. Wir sind gespannt, wie es weitergeht.

Burgdorf

Als bisher letzte Stadt hat Burgdorf im Mai 2024 die Unterschriftensammlung gestartet. Schnell wurde klar, dass die nötigen Unterschriften zusammenkommen. Die Stadtklima-Initiativen kommen definitiv auch in kleineren Städten gut an. ■■■

Die Stadtklima-Kampagne ist noch nicht am Ziel. Aus den ursprünglich geplanten sechs Städten sind mittlerweile elf geworden. Und es könnten noch weitere dazukommen. In Solothurn und Olten haben bereits Gespräche stattgefunden, und auch aus Schaffhausen und Wetzikon wurde Interesse bekundet. Wir werden uns also auch 2025 für mehr Bäume statt Autos einsetzen.



Riesige Freude über die Annahme der Stadtklima-Beschlüsse in Zürich – und Werbung für ein Nein zum Autobahnausbau am 24. November.

Sechs Monate mit dem Tandem unterwegs II

Im zweiten Teil unseres Reiseberichts erzählen wir mehr über Vorbereitungen und Anreise, dann fahren wir weiter ans Schwarze Meer und nach Georgien.

Hanspeter Kunz

Wir sind nun, gegen Ende September, in Tiflis (Georgien) angekommen. Aber bevor wir über die Weiterfahrt von Veliko Tarnavo (Bulgarien, siehe umverkehRen 143) berichten, möchten wir etwas über die Vorbereitungen und die Anreise erzählen.

Begonnen hat alles mit der Idee, sechs Monate auf dem Velo zu verbringen. Neben den administrativen Vorbereitungen (Homeschooling, Untervermietung der Wohnung etc.) ging es schon früh an die Planung der Reiseroute. Anreisen und heimreisen wollten wir ohne Flugzeug. Dies wird mit zwei Tandems schnell kompliziert, da sie in den allermeisten Fernzügen nicht mitgenommen werden können. Da eine direkte Anfahrt per Velo via Balkan zu weit gewesen wäre, entschieden wir uns, die Fähre von Venedig nach Igoumenitsa (Griechenland) zu nehmen. Irgendwie würden wir schon nach Venedig kommen, oder? Einzige Möglichkeit: mit Regionalzügen nach München, dann mit dem IC der ÖBB von München nach Venedig. Dumm nur, dass sämtliche Veloplätze im IC bereits Monate im Voraus reserviert waren.

Reiseblog:
tinyurl.com/leskuberts

Unsere Route war aber bereits ziemlich fix vorgeplant, mit Tagesetappen und vielen reservierten Unterkünften. Dies war nötig, weil wir zum Teil in der Hochsaison unterwegs sein würden und an diversen Orten die Hotels sehr dünn gesät sind. Darum kam es auch nicht infrage, per Velo nach Venedig zu fahren. Es blieb nur noch, unsere Tandems mit einem Miettransporter nach Venedig zu bringen, zurückfahren, und dann mit der ganzen Familie per Zug nach Venedig zu fahren. Kaum war dies alles organisiert, erfuhren wir, dass unsere Fähre ausfällt und wir somit einen Tag früher anreisen mussten (also Transport und Zugfahrt nochmals anpassen, juhu). Aber dann waren unsere Räder in Venedig, die Wohnung leergeräumt, fertig gepackt. Doch am Morgen der Abfahrt war der Wecker falsch gestellt, und wir mussten innerhalb von 15 Minuten aufstehen, die letzten Dinge verräumen und mit dem Gepäck auf den Bus rennen. Ab diesem Zeitpunkt hat unsere Reise jedoch mit ein paar wenigen Ausnahmen wie am Schnürchen geklappt. Nach fast fünf Monaten sind wir immer noch gemäss Reiseplanung unterwegs.

Von Veliko Tarnavo sind wir zunächst nach Konstanta, Rumänien, ans Schwarze Meer geradelt. Nach der bis anhin eher hügeligen, sogar gebirgigen Route wurde es an der Küste etwas gemütlicher. Inzwischen war Mitte Juli und somit Badesaison – und wir waren schon recht braun (siehe Bild). In Burgas, Bulgarien, bestiegen wir dann die Fähre, die uns in drei Tagen übers Schwarze Meer nach Batumi, Georgien, brachte.

Georgien mit seinen Schotterpisten und Pässen versprach das ultimative Bike-Erlebnis zu werden, das alles, was wir bis dahin geradelt waren, in den Schatten stellen würde. So war es dann auch. Mehr dazu erfährt ihr im dritten Teil des Berichts, im nächsten umverkehRen. ■



Nach dem Schlammbad bei Pomorie (Bulgarien).

26

Stunden dauert die Fahrt mit der Fähre von Venedig nach Igoumenitsa in Griechenland.



200 000

Post-its gegen den Autobahnausbau haben wir verteilt.

19,5

Milliarden Franken jährlich zahlt die Allgemeinheit über Gesundheitskosten und Klimafolgekosten für den Strassenverkehr.



Fakten

28

Fussballfelder grosse landwirtschaftliche Flächen werden wegen des Autobahnausbaus für immer zubetoniert. Während der Bauphase wird sogar eine Fläche von 122 Fussballfeldern Kulturland unnutzbar.



2000

zusätzliche Strassenbäume bekommt Zürich dank der Annahme der Gegenvorschläge zu unseren Stadtklima-Initiativen.

30

Millionen für neue Nachtzüge nach Rom und Barcelona will Bundesrat Rösli streichen.



Ihre Stimme gegen den Autobahnausbau

Der Autobahnausbau, über den wir am 24. November abstimmen, bringt mehr Verkehr, führt zu höheren CO₂-Emissionen und wirft uns verkehrspolitisch um Jahrzehnte zurück. Kein Wunder, lehnen die Städte die Projekte ab. Wenn die Abstimmungsprognosen stimmen, nicht nur Parlamente und Regierungen, sondern auch die Bevölkerung. Haben Sie schon abgestimmt? Wenn nicht, ist jetzt die letzte Gelegenheit.
umverkehr.ch/autobahnen

Ausbau Nationalstrassen

Wollen Sie den Bundesbeschluss vom 29. September 2023 über den Ausbausritt 2023 für die Nationalstrassen annehmen?

NEIN

Bis zum 19. November per Post und danach direkt bei der Gemeinde!

Jetzt abstimmen!

Velos im städtischen Verkehr

Freitag, 29. November 2024, Basel

Das Herbstforum der Städtekonferenz Mobilität widmet sich dem Thema «Velos im städtischen Verkehr».

Anmeldung: skm-cvm.ch

GV umverkehrR

Dienstag, 1. April 2025, Zürich

Reservieren Sie sich heute schon das Datum. Eine Einladung mit dem Programm folgt später.

Anmeldung: umverkehr.ch/gv2025

Masterclass Velowende 2025

Montag/Dienstag, 7./8. April 2025, ETH Zürich

Wie schaffen wir die Verdopplung des Velo-Anteils bis 2035? Und warum sollten wir uns dafür von den Niederlanden inspirieren lassen? Das erfahren Sie in der Weiterbildung von Velowende und Dutch Cycling Embassy.

Anmeldung: velowende.ch