

umverkehRen

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität



145 | 3.2025

Autobahn-Nein, und jetzt?

Ab Seite 3

Gratis-ÖV **Seiten 10–11**

Vom Picknick zur Flaniermeile **Seite 12**

Veloreise Teil 3 **Seite 14**

umverkehR
Zukunft inkl.

Sorry, aber

so läuft das nicht!

Die Bevölkerung glaubt nicht mehr an den Autobahnausbau. Höchste Zeit, die Verkehrswende einzuläuten. Was geschieht? Dringende Mittel für den ÖV-Ausbau werden gestrichen und dieselben Autobahnausbauten durch die Hintertür wieder salonfähig gemacht.

Lieber Herr Rösti, ein kurzer Blick über unsere Landesgrenzen hinaus würde genügen, um zu erkennen, dass es tatsächlich Alternativen gibt. Ob Vergünstigung des ÖV, Förderung von Fuss- und Veloverkehr oder Rückbau von Strassen – in ganz Europa kann man beobachten, welche Massnahmen zielführend sind. Dafür müssten Sie allerdings einen kühnen Sprung über Ihren eigenen Schatten wagen, mittels eines dreifachen Saltos der Vernunft – es wäre neuer Weltrekord im politischen Hochsprung der Erkenntnis.

Statt sich um die Umsetzung des Volkswillens zu kümmern, schnüren Sie mit bewundernswerter Beharrlichkeit neue Pakete mit denselben alten Beton-Ideen, als wäre Stillstand das oberste Ziel. Zu befürchten ist also, dass weiterhin nicht viel Wirkungsvolles passiert – Innovationsdiät à la Rösti.

Dabei wäre der Zeitpunkt günstig. Das Zeitalter des Autos neigt sich seinem Ende zu. Die Idee, dass man Staus mit mehr Strassen beseitigen kann, wurde in die Schrottpresse geschickt – genau dorthin, wo die Autos hingehören, die sinnlos herumstehen, unsere Städte verstopfen und mit ihrem Platzbedarf bald eine eigene Postleitzahl brauchen. Höchste Eisenbahn, aus dem «Ministerium für Stagnation und Fantasielosigkeit» wieder ein Verkehrsdepartement zu machen, das seinen Namen verdient.

Ihnen 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, Tel. 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, Nina Sommer, Angela Zimmermann und Tonja Zürcher **Titelbild** Keystone, Alessandro della Bella **Layout** typisch.ch **Korrektur** Marion Elmer, Barbara Geiser **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresses, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3,50 CHF **Nächste Ausgabe** Mai 2025

Peak Autobahn

Die klare Ablehnung des Autobahnausbaus durch die Bevölkerung ist der Auftakt für eine neue Verkehrspolitik. Die Verkehrswende kommt, auch wenn sich die Autolobby verzweifelt dagegen wehrt.

Tonja Zürcher

Das Nein zum Autobahnausbau ist ein klares Signal der Bevölkerung an die Politik: Es reicht! Wir haben genug von immer mehr Autobahnen, immer mehr Autoverkehr, Lärm und Gefahren in unseren Quartieren. Die Abstimmung muss zum «Peak Autobahn» in der Schweiz werden, also zum Höhepunkt (Gipfel) des Autobahnausbaus. Ab jetzt darf es höchstens noch darum gehen, die bestehenden Autobahnen zu erhalten. Das alleine ist schon teuer genug. Jährlich werden mehr als eine Milliarde Franken ausgegeben, um das sehr dichte Autobahnnetz in der Schweiz zu unterhalten. Hinzu kommen die zunehmenden Kosten für den Wiederaufbau nach Überschwemmungen und Erdbeben wie im letzten Jahr.

Velotunnel statt Autobahn

Die Ausgangslage ist klar: Um die Klimaziele zu erreichen, muss der Autoverkehr reduziert werden. Und zwar nicht nur in den Städten, in denen wir bereits auf gutem Weg sind. Schweizweit braucht es weniger (Hochleistungs-)Strassen. Erste zaghafte Schritte in diese Richtung wurden bereits unternommen. Die 60 Jahre alte Idee, die A1 und die A3 mit dem Autobahn-«Ypsilon» mitten in der Stadt Zürich zu verbinden, wurde vor Kurzem definitiv begraben. Der bereits dafür gebaute Autobahntunnel unter dem Zürcher HB wird zu einem Velotunnel umgebaut. Am 22. Mai 2025 wird er eröffnet.

Aber ein Selbstläufer ist «Peak Autobahn» nicht. Bundesrat Rösti hat klargemacht, dass er nicht gewillt ist, den Volksentscheid vom 24. November umzusetzen. Die Autobahnen sollen gegen den Willen der Bevölkerung weiter ausgebaut werden. Um den Widerstand zu brechen, überlegt er sich sogar, die Finanzierung von ÖV-Projekten an die gleichzeitige Annahme von Autobahnausbauten zu knüpfen. Ganz im Stil von: Wollt ihr ein Tram? Wollt ihr eine S-Bahn? Dann bekommt ihr eine Autobahn!

Autolobby vs. «Peak Car»

Albert Rösti, der Autolobbyist im Bundesrat, verfolgt eine ähnliche Strategie wie die deutsche FDP mit ihrem Pro-Auto-Programm, die mehr Platz für Autos und kostenloses Parkieren in den Innenstädten, weniger Fussgänger*innen-zonen und weniger Velowege fordert. Aber auch wenn die Autolobby über enorme Gelder verfügt und ihr Widerstand gegen die Verkehrswende stark ist, der «Peak Car» wird kommen. Damit wird der Moment bezeichnet, in dem die Strecke, die pro Person mit dem Auto zurückgelegt wird, ihren Höhepunkt erreicht hat und sich reduzieren wird. Das ist nicht nur für die Erreichung der Klimaziele wichtig, sondern auch für die Lebensqualität in Städten und Gemeinden.

In Deutschland – dem europäischen Vorzeigeland von Autofans – ging der Auto- und Lastwagenverkehr letztes Jahr bereits zurück. In der Schweiz nimmt zwar die Anzahl Autos weiter zu. Die mit dem Auto zurückgelegten Kilometer wurden jedoch zwischen 2015 und 2021 ebenfalls weniger. Diese Abnahme ist wegen der Corona-Pandemie nur bedingt aussagekräftig, aber es gibt einen weiteren positiven Trend: Der Anteil der autofreien Haushalte steigt langsam, aber stetig. Deshalb heisst es: Dranbleiben! Damit wir nach dem Nein zum Autobahnausbau auch bald «Peak Car» feiern können. ■



Der Autoverkehr hat im Vergleich zu vor der Corona-Pandemie abgenommen.

Bye, bye A

Das Nein am 24. November 2024 war ein Entscheid gegen noch mehr Autoverkehr, für mehr Klimaschutz und für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs. Ausschlaggebend waren die Frauen und die Mobilisierung. Der Entscheid läutet eine neue Verkehrspolitik ein.

Tonja Zürcher

Bei einer Annahme der Vorlage befürchteten die Nein-Stimmenden mehr Autoverkehr, mehr Stau und mehr Umweltbelastung. Statt Geld in die Förderung des Autoverkehrs zu stecken, solle der ÖV oder generell die nachhaltige Mobilität priorisiert werden. Das haben die beiden Nachwahlbefragungen von LeeWas und gfs ergeben. Die Erkenntnis, dass mehr Strassen zu mehr Verkehr führen, war für die allermeisten Nein-Stimmenden ausschlaggebend für ihren Abstimmungsentscheid.

Frauen und Wenigverdienende

Entscheidend für das Abstimmungsergebnis war die erfolgreiche Mobilisierung der Auto(bahn)-kritischen Menschen. Der mit 61 Prozent sehr hohe Nein-Anteil der Frauen gab den Ausschlag für die schweizweite Ablehnung des Autobahnausbaus. Die Männer hätten ihn mit 56 Prozent Ja-Stimmen angenommen. Zudem gab es bei der Stimmbeteiligung zwischen den Geschlechtern keinen Unterschied. Das ist ein starker Mobilisierungserfolg, denn die Stimmbeteiligung ist bei anderen Abstimmungen bei Frauen im Durchschnitt 8 Prozent tiefer als bei Männern.

Neben dem Geschlecht war auch das Einkommen ein wichtiger Faktor. Während Menschen mit weniger als 4000 Franken Einkommen zu fast zwei Drittel Nein stimmten, haben sich jene, die monatlich 13 000 Franken oder mehr verdienen, für mehr Autobahnen ausgesprochen. Das lässt sich zum einen damit erklären, dass in der Gruppe mit kleinerem Einkommen Frauen die Mehrheit ausmachen. Zum anderen steigen sowohl der Autobesitz wie auch die Autotonutzung, je höher das Einkommen ist.

Zuwanderung (kein) Thema

Rösti, Kommentierende und Medien haben am Abstimmungssonntag beflissen die Behauptung verbreitet, das Nein sei gar kein ökologisches, sondern ein rechtes Nein gegen Zuwanderung. Die am Tag nach der Abstimmung veröffentlichte Nachwahlbefragung von LeeWas ergab jedoch wenig überraschend, dass die wichtigsten Argumente gegen den Autobahnausbau der befürchtete Mehrverkehr sowie der Klimaschutz waren. Trotzdem hielt sich die Behauptung mit der Zuwanderung hartnäckig. Erst seit der Vox-Nachbefragung des Forschungsinstituts gfs Mitte Januar ist sie (hoffentlich) endgültig vom Tisch. Bei 3113 befragten Stimmberechtigten wurde die Zuwanderung lediglich zwei Mal als Motiv genannt.

Dass die Fehlinterpretation so oft wiederholt wurde, zeigt nicht nur bürgerlich-rechtes Wunschdenken. Es bestätigt auch die wissenschaftlich nachgewiesene Erkenntnis, dass Politiker*innen die Bevölkerung generell für konservativer halten, als sie tatsächlich ist. Das gilt interessanterweise für Politiker*innen aller Parteien.

Betroffene Regionen gegen Autobahnen

Ebenso falsch ist die von Rösti am Abstimmungssonntag verbreitete Behauptung, in Regionen, in denen ein Autobahnausbau geplant war, sei der Ja-Anteil grösser gewesen. Ein Blick auf die Karte mit den Abstimmungsergebnissen zeigt, dass die allermeisten direkt betroffenen Orte Nein gestimmt haben. Darunter die Städte Basel, Bern, Genf, Nyon, Schaffhausen und St. Gallen. Auch viele Gemeinden wie Birsfelden, Bolligen, Ittigen, Urtenen-Schönbühl, Versoix und Zollikofen haben sich gegen den Autobahnausbau ausgesprochen. Richtig ist aber, dass viele nicht direkt betroffene Gemeinden und Städte Nein gesagt haben. Gemäss Nachwahlbefragungen waren es dort dieselben Argumente, die zum Nein führten wie anderswo (Mehrverkehr, Klima). Und nicht der von Rösti herbeigeredete Wunsch nach Autobahnen vor der eigenen Haustüre. So wurde auch die Frage von gfs, ob die Befragten weitere Autobahnausbau Schritte grundsätzlich befürworteten, mit 51 zu 48 Prozent verneint.

Autobahnen

Wie geht es weiter?

Für uns ist klar: Dieser Entscheid ist historisch – zum ersten Mal hat die Bevölkerung den Autobahnausbau abgelehnt. Die Mehrheit hat sich für ein Verkehrssystem ausgesprochen, das mit den Herausforderungen der Klimakrise vereinbar ist. Autobahnen dürfen deshalb nicht weiter ausgebaut werden. Die Milliarden, die für den Autobahnausbau gedacht waren, braucht es anderswo dringend, beispielsweise für den Ausbau von Bus, Tram und S-Bahn, aber auch bei der Veloinfrastruktur. Für die Autobahnen soll nur noch so viel ausgegeben werden, wie Betrieb und Unterhalt benötigen.

Die von Rösli angekündigte Neuurteilung aller Autobahnprojekte und damit die Wiederaufnahme der von der Bevölkerung abgelehnten Autobahnprojekte durch die Hintertür ist inakzeptabel. Ebenso die Idee, in Zukunft Autobahn und ÖV-Projekte zu verknüpfen und so den ÖV in Geiselhaft zu nehmen, um Autobahnen durchzudrücken. Wir werden sehr genau hinschauen, was Rösli vorhat, und sind bereit für das nächste Referendum, wenn es nötig werden sollte. ■■



Die (Auto-)Reise endet hier. Weiter geht es mit klimafreundlicher Mobilität.

Neuausrichtung der Verkehrsfinanzierung

In der verkehrspolitischen Debatte herrscht die Meinung vor, dass nur der ÖV von der Allgemeinheit subventioniert wird. Tatsächlich verursacht der Autoverkehr enorm hohe Kosten, die auf die Bevölkerung abgewälzt werden. Es ist höchste Zeit, diesen Missstand zu beheben.

Silas Hobi

Wer hat es nicht schon gehört? Der öffentliche Verkehr (ÖV) sei zu teuer und könne sich nicht selbst finanzieren. Die Autolobby wird nicht müde, dies in jeder verkehrspolitischen Debatte zu betonen. Dabei ist schon lange klar, dass der Autoverkehr durch Lärm, Luftverschmutzung, Unfälle und Klimafolgeschäden Kosten in Milliardenhöhe verursacht, die von der Allgemeinheit getragen werden. Die im letzten Herbst nach einem Methoden-Update vom Bund publizierten Zahlen über die externen Kosten zeigen, dass diese Kosten bisher massiv unterschätzt wurden. Der private Autoverkehr ist in der Schweiz für rund 20 Milliarden Franken an externen Kosten verantwortlich – pro Jahr!

Verursacherprinzip? War da was?

Vom in der Verfassung festgeschriebenen Verursacherprinzip bei Umweltmassnahmen kann keine Rede sein. Über verschiedene Abgaben finanzieren die Autofahrenden höchstens den Unterhalt und den Ausbau der Kantons- und Nationalstrassen. Das Geld reicht nicht einmal für die Gemeindestrassen, die flächenmässig den grössten Anteil am Strassennetz ausmachen. Diese werden aus den allgemeinen Staatskassen finanziert – also auch von Fussgänger*innen und Velofahrer*innen.

Vervierfachung der Abgabe

Die Einnahmen aus den Strassenverkehrsabgaben betragen rund 5 Milliarden Franken. Die Abgaben müssten also mindestens vervierfacht werden, um die externen Kosten zu decken. Statt über homöopathische Erhöhungen des Treibstoffpreises von 12 Rappen pro Liter (CO₂-Gesetz) müssen wir über eine Erhöhung von rund 3 Franken pro Liter diskutieren.

Viele Gewinner*innen

Auf den ersten Blick sieht das nach einem politischen Rohrkrepiere aus. Auf den zweiten Blick gäbe es viele Gewinner*innen: Die Gesundheitskosten explodieren, die Finanzierung der 13. AHV ist ungeklärt, die Landwirtschaft leidet zunehmend unter Extremwetterereignissen, und der Ausbau der Bahninfrastruktur wird zu teuer. Eine Autosteuer, die jährlich rund 20 Milliarden Franken einspielt, löst einen Grossteil dieser Probleme.

Geringverdienende profitieren

Profitieren würden Geringverdienende über die Entlastung der Krankenkassenprämien, die faire Finanzierung der 13. AHV ohne Erhöhung der Mehrwertsteuer und einen bezahlbaren öffentlichen Verkehr. Da Menschen mit wenig Geld deutlich weniger oft mit dem Auto unterwegs sind als Vielverdienende, profitierten sie von diesen Entlastungen deutlich mehr, als sie wegen einer Erhöhung der Benzinpreise bezahlen müssten.

Mit Lärm, Luftverschmutzung und Unfällen verursacht der Autoverkehr hohe Gesundheitskosten. Diese Auswirkungen zeigen sich oft erst im höheren Alter. Ein relevanter Beitrag an die Gesundheitskosten und die Altersvorsorge ist daher angezeigt. Mit der Förderung des ÖV kann zudem der Umstieg auf einen weniger schädlichen Verkehrsträger beschleunigt und das Problem an der Wurzel gepackt werden.

Es ist höchste Eisenbahn

Die anstehende Reform der Verkehrsfinanzierung bietet also die Chance, endlich Kostenwahrheit zu schaffen und das Verursacherprinzip anzuwenden – zwei unliberale Grundsätze. Voraussetzung ist aber die Erkenntnis, dass nicht der ÖV, sondern der Autoverkehr von der Allgemeinheit subventioniert wird. Es ist höchste Eisenbahn für eine Neuausrichtung der Verkehrsfinanzierung. ■



Der Autoverkehr ist mit jährlich 20 Milliarden Franken für den Löwenanteil der externen Kosten des Verkehrs verantwortlich.

Kettensägen-Politik

Weniger Geld für Klimaschutz, die Bahninfrastruktur, Regionalzüge und Nachtzüge: An allen Ecken und Enden will der Bundesrat bitter nötige Investitionen zusammenkürzen. Und das, obwohl der Bund 2024 1,3 Milliarden Franken Überschuss gemacht hat.

Magdalena Erni,
Tonja Zürcher

Um unsere Klimaziele zu erreichen und die Mobilitätswende zu schaffen, sind grosse Investitionen notwendig. Doch der Bundesrat hat genau das Gegenteil im Sinn. Ab 2027 will er beim Bahninfrastrukturfonds 200 Millionen Franken jährlich kürzen. Der Kostendeckungsgrad beim öffentlichen Regionalverkehr soll erhöht und dadurch 60 Millionen Franken vom Bund auf die Ticketpreise abgewälzt werden. Die mit dem CO₂-Gesetz beschlossene Förderung neuer Nachtzuglinien von 30 Millionen will der Bundesrat vollständig streichen.

Nicht nur den öffentlichen Verkehr würde es hart treffen. Für Klimaschutzmassnahmen werden nach den Plänen des Bundesrats pro Jahr beinahe 400 Millionen Franken fehlen. Da wird namentlich das Gebäudeprogramm, welches unter anderem Investitionen in Solaranlagen und den Ersatz fossiler Heizungen finanziert, komplett auslaufen. Die Beiträge an die AHV würden um 200 Millionen Franken jährlich gekürzt, was im Widerspruch zur beschlossenen 13. AHV steht. Bei der Unterkunft und Betreuung von Geflüchteten will der Bundesrat sogar 700 Millionen Franken auf die Kantone und Gemeinden abwälzen. Und auch bei der Bildung und den Kitas würde gekürzt.

Ideologiegetriebene Sparpolitik

Der Bund machte 2024 1,3 Milliarden Franken Überschuss. Dieser wurde zum Abbau der Corona-Schulden eingesetzt. Am Schluss resultierte ein fast ausgeglichener Jahresabschluss mit bloss 80 Millionen Franken Defizit. Budgetiert war ein Minus von 2,6 Milliarden Franken. Der Bundesrat hat sich also massiv verkalkuliert. Ein Sparpaket ist gar nicht notwendig. Und wenn es tatsächlich einen Sparbedarf gäbe, könnte man stattdessen bei biodiversitäts- und klimaschädlichen Subventionen ansetzen. Dem Bundesrat geht es aber um den gezielten Abbau bei Klimaschutz, Altersvorsorge, Bildung und Sozialleistungen. Wird das sogenannte «Entlastungspaket» umgesetzt, hinterlässt der Bund den künftigen Generationen gigantische Klima- und Infrastrukturschulden.

Bereit für das Referendum

Zuversichtlich stimmen uns erste Umfragen zum Kürzungsprogramm: Trotz finanzpolitischer Schwarzmalerei von Seiten des Bundesrats spricht sich bereits jetzt fast die Hälfte der Bevölkerung dagegen aus. Ein Referendum – voraussichtlich 2026 – ist also zu gewinnen. Doch noch bleibt die Hoffnung, dass es gar nicht so weit kommt. Ende 2025 hat das Parlament die Chance, den Kahlschlag zu kippen. Bei den Nachtzügen hat es bereits einmal korrigierend eingegriffen und für das laufende Jahr 10 Millionen Förderung beschlossen. Das ist zu wenig, um neue Nachtzuglinien zu betreiben, reicht aber, um die Vorbereitungsarbeiten zu machen. Wir sind daher optimistisch, dass das Parlament ab 2026 die notwendigen 30 Millionen Franken beschliesst und schon bald Nachtzüge nach Rom und Barcelona fahren können. ■

Ohne Mitfinanzierung durch den Bund können die Nachtzüge nach Rom und Barcelona nicht fahren.





Angst

im

Nacken

+++ Obwalden: Ausbau Autobahnen 49.2% Ja / 50.8% Nein +++ Obwalden: Mietrecht Untermietende 5

Lisa Mazzone, die Präsidentin der Grünen Schweiz hat Nerven aus Stahl. Ein TV-Interview ist bereits Grund genug, um nervös zu sein. Hat man zusätzlich einen T-Rex im Nacken, ist es eine Herausforderung, sich

nicht panisch vom Acker zu machen. In einer solchen Situation etwas Kluges zu sagen, ist alles andere als einfach. Dennoch waren ihre Voten deutlich vernünftiger als jene der Autobahnbefürworter. ■■■



Appetit

Heute weiss jedes Kind, dass ein paar Apéro-Häppchen den Appetit eines T-Rex nicht stillen können. So erstaunt es wenig, dass unsere Co-Präsidentin Franziska Ryser den beiden Riesen ein «Peace»-Angebot macht. Angesichts zweier hungriger Tyrannosaurier mit

weit aufgesperrten Rachen bleibt sie erstaunlich cool. Man merkt, dass sie aus ihrem politischen Alltag viel Erfahrung im Umgang mit Dinosauriern mitbringt. Aus dieser scheinbar ausgeweglenen Situation ist sie auf jeden Fall heil entkommen. ■■■

Fossil



In der Politik geistern viele Gestalten herum, die das Prädikat «fossil» mehr als verdient haben – Stichwort US-Präsidentschaftswahl. Es ist auch keine Seltenheit, dass Rezepte aus der Mottenkiste hervorgekramt werden. Das war auch beim völlig aus der Zeit gefallen Autobahnausbau der Fall. Da muss sich

niemand wundern, wenn man damit längst ausgestorbene, fossile Monster auf den Plan ruft. Den Autobahnbefürworter*innen fuhr der Schreck vor den Geistern, die sie gerufen hatten, in die Knochen – spätestens nach Verkündung der Abstimmungsergebnisse waren sie kreidebleich. ■

5 Minutes of Fame



Wer seit mehr als 60 Millionen Jahren ausgestorben ist, muss sein Revival genießen. Das werden sich auch die beiden Dinos gesagt haben, die das Abstimmungsfest der Anti-Autobahn-Kampagne gecrashed haben. Sie präsentierten sich in veritabler Partylaune,

tanzen und hüpfen vor laufenden Kameras und waren danach in fast allen Berichterstattungen zu sehen. Die wahren Künstler des «Fotobombing» haben ihre «5 Minutes of Fame» richtig ausgekostet. ■

Gratis-ÖV: eine Erfolgsstrategie?

Gratis-ÖV wird zunehmend als ökologische und soziale Massnahme gesehen, um die Verlagerung vom Auto auf den ÖV zu fördern. Es gibt aber auch Gegenstimmen.

Angela Zimmermann

Die Idee einer Gratisnutzung des ÖV ist nicht neu. Verschiedene kantonale Volksinitiativen trugen die Debatte um diese Frage an die Öffentlichkeit. Im März 2023 erklärte das Bundesgericht eine Freiburger Initiative für ungültig und berief sich dabei auf Artikel 81a der Bundesverfassung, der vorsieht, dass die Benutzer*innen einen angemessenen Teil der Kosten des öffentlichen Verkehrs decken müssen. Seitdem

ist die Diskussion um einen für alle Nutzer*innen kostenlosen ÖV ins Stocken geraten. In Genf können jedoch seit Anfang 2025 Personen zwischen 6 und 25 Jahren kostenlos durch den ganzen Kanton fahren. Und in Basel-Stadt wurde im April 2024 als Gegenvorschlag zu einer Initiative, die ein gratis ÖV-Abo für Kinder und Jugendliche vorsah, ein kostengünstigeres, regionales Abo für 365 Franken im Jahr eingeführt.

Hilft ein kostenloser ÖV der Verkehrsverlagerung?

Ein Hauptargument für kostenlose öffentliche Verkehrsmittel ist, dass sich so mehr Menschen mit dem ÖV statt mit dem Auto fortbewegen. Wenn der ÖV gratis (oder günstiger als jetzt) ist, wird er im Vergleich zum Auto attraktiver. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen jedoch, dass die Zunahme von Fahrgastzahlen stark vom lokalen Kontext und von weiteren Massnahmen abhängt. Gratisangebote allein reichen nicht aus, um einen massgeblichen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewirken: Die Qualität der Dienstleistungen (Anbindung, Zuverlässigkeit, Effizienz und Komfort) bleibt ein Schlüsselfaktor für die Wahl der Nutzer*innen.

Ein weiteres Argument ist die soziale Dimension. Wenn Kosten für den ÖV wegfallen, wird Menschen mit tiefem Einkommen der Zugang erleichtert. In der Schweiz sind die Preise für öffentliche Verkehrsmittel seit 1990 stark angestiegen und haben sich für manche Strecken verdoppelt. Dieser Anstieg, der auch vom Preisüberwacher kritisiert wurde, bremst die Verlagerung vom Auto auf den ÖV und die Erreichung der Klimaziele (–100 % bis 2050 im Verkehrssektor). Paradoxerweise stagnierten im selben Zeitraum die Kosten für die Autonutzung oder sanken sogar, wenn man die Inflation berücksichtigt. Wie ist es zu rechtfertigen, dass die Nutzer*innen öffentlicher Verkehrsmittel immer mehr bezahlen, wenn es die Autofahrenden sind, die Milliarden an externen Umwelt- und Gesundheitskosten (siehe S. 6) verursachen?



Tramwerbung in Basel: Seit 2024 kostet das Jugend-Abo nur noch einen Franken pro Tag.

Im Kanton Genf erhalten Jugendliche zwischen 6 und 24 Jahren ein kostenloses Abonnement für öffentliche Verkehrsmittel.



Nicht alle sind begeistert

Die Kritiker*innen des Gratis-ÖV argumentieren, dass dies zu zusätzlichen Fahrten führe, die sonst nicht unternommen würden. Eine Abnahme des Autoverkehrs gäbe es dadurch kaum. Eine weitere Befürchtung ist, dass Menschen, die bis anhin mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs waren, neu den öffentlichen Verkehr nutzen würden.

Zudem wird argumentiert, dass die Kosten eines Tickets für Autofahrer*innen kein wirkliches Argument für oder gegen das Umsteigen seien; sich mit einem Abonnement im öffentlichen Verkehr fortzubewegen, sei bereits heute billiger, als mit dem Auto zu fahren. Jedoch gingen durch die Gratisnutzung die Ticket- und Abo-Einnahmen verloren, wodurch Mittel für den Unterhalt und den Ausbau des Netzes fehlten. Dies gelte insbesondere in finanzschwachen oder besonders autofreundlichen Regionen, in denen es staatliche Mittel für den ÖV schwer haben.

Beispiele aus dem Ausland

Luxemburg war das erste Land der Welt, das 2020 die öffentlichen Verkehrsmittel im gesamten Staatsgebiet für alle kostenlos machte. Die Regierung verknüpfte die Einführung von Gratis-ÖV mit einem Programm zur vollständigen Erneuerung des nationalen Buslinienetzes. Zudem wurde in die Pünktlichkeit und die Qualität des ÖV investiert. Da die Massnahmen direkt vor der Corona-Pandemie umgesetzt wurden,

ist deren Wirkung schwer abzuschätzen. Die Zahlen von 2021 deuten jedoch auf einen Anstieg der ÖV-Nutzung hin.

Seit Herbst 2022 ist auch in Malta der ÖV kostenlos. Zudem haben diverse Städte Gratis-ÖV eingeführt. Die estnische Hauptstadt Tallinn setzte Gratis-ÖV bereits 2013 um. In Frankreich haben insgesamt 45 Städte den öffentlichen Verkehr für ihre Bevölkerung kostenlos gemacht, darunter Dünkirchen mit rund 200 000 Einwohner*innen und Montpellier mit rund 500 000 Einwohner*innen. Die Finanzierung erfolgt insbesondere über eine «Mobilitätsabgabe», die von Unternehmen mit mehr als zehn Beschäftigten bezahlt wird. In Dünkirchen konnte ein Jahr nach der Einführung ein Anstieg der ÖV-Nutzung von 85 Prozent festgestellt werden. Dieser Anstieg ist unter der Woche (+65 Prozent) wie auch am Wochenende (+125 Prozent) sichtbar, was zeigt, dass der ÖV nicht nur für den Arbeitsweg vermehrt genutzt wird. In Dünkirchen nutzt die Hälfte der Fahrgäste Busse und Trams für Fahrten, die sie zuvor mit dem Auto zurückgelegt hat.

Ökologische und soziale Massnahmen

Auch wenn Gratis-ÖV allein nicht ausreicht, um einen massiven Wandel herbeizuführen, kann er – in eine Gesamtstrategie eingebettet – ein umweltfreundlicher, populärer und wirksamer Hebel sein, um den Autoverkehr einzuschränken und alternative Verkehrsmittel attraktiver zu machen. Die Debatte über Gratis-ÖV widerspiegelt unterschiedliche Ansichten, wie die Mobilitätswende zu erreichen ist. Es ist Zeit, diese wichtige Debatte zu führen. ■■■

Von der Testphase zur Transformation

Wie aus einem Pilotprojekt oder einem Provisorium kluge, dauerhafte Lösungen entstehen können, zeigen uns zwei spannende Beispiele aus Brüssel und Amsterdam.

Nina Sommer

2012 war der Boulevard Anspach in der belgischen Hauptstadt eine der meistbefahrenen Strassen der Stadt. Die vierspurige Achse zog sich mitten durch das Brüsseler Zentrum und war geprägt von Lärm, Abgasen und einem enormen Platzanspruch der Autos. Die Bevölkerung hatte genug. Einem Aufruf zu einem Strassen-Picknick direkt vor dem Börsengebäude auf dem Boulevard Anspach folgten die Menschen an einem Sonntag im Juni zu Tausenden. Sie setzten damit ein kraftvolles Zeichen gegen die Dominanz des Autoverkehrs.

Vom Picknick zur Flaniermeile

Der Protest zeigte Wirkung: Die Stadtregierung bewilligte regelmässige Picknicks, was den öffentlichen Druck aufrechterhielt. Doch es dauerte noch einige Jahre, bis konkrete Massnahmen folgten. 2014 präsentierte der amtierende Bürgermeister Yvan Mayeur das Projekt «A new heart for Brussels». Ziel war es, den Boulevard Anspach zwischen der Place de Brouckère und

der Place Fontainas in eine fast durchgehend autofreie Zone zu verwandeln.

2015 wurde der Boulevard Anspach in einem achtmonatigen Test komplett für den Autoverkehr gesperrt. Mit Ausnahme von Lieferwagen waren nur noch Fussgänger*innen und Velofahrende willkommen. Temporäre Gestaltungselemente wie Blumentöpfe, Sitzgelegenheiten, Sandflächen für Pétanque und Ping-pongische schufen mit einfachen Mitteln eine hohe Aufenthaltsqualität. Die Unkenrufe des ansässigen Gewerbes, dass die Sperrung den Umsatz schmälern könnte, bewahrheiteten sich nicht. Im Gegenteil: Nach einigen Monaten zeigte sich, dass die Umsätze sogar gestiegen waren. Die Stadtregierung beschloss daher die dauerhafte Sperrung. Heute ist die Fussgänger*innenzone im Zentrum Brüssels eine der grössten in Europa.

Experiment mit gemischten Resultaten

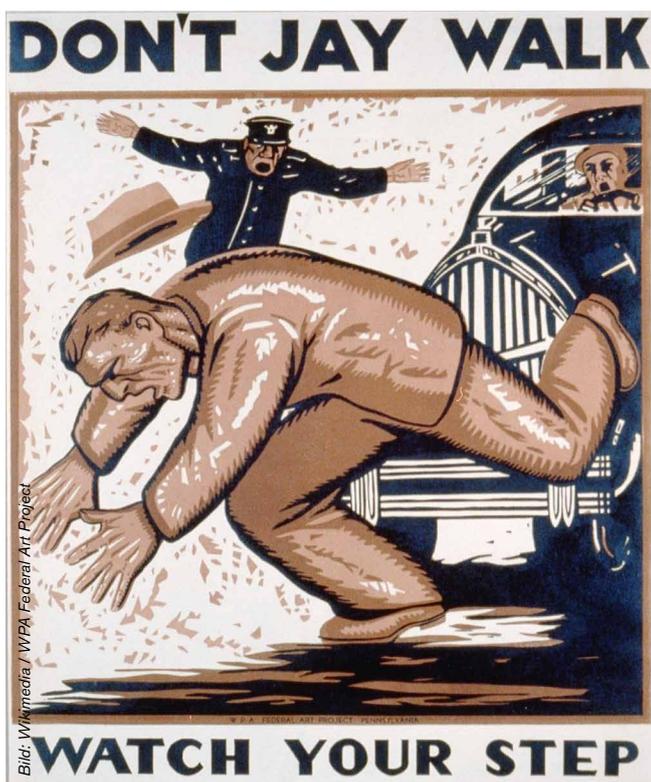
Amsterdam gilt zwar als Velostadt, doch auch hier dominieren in vielen Strassen noch immer die Autos. Die Stadt wagte 2023 einen sechswöchigen Versuch: Die vierspurige Weesperstraat, eine wichtige Verkehrsachse, wurde temporär für den Autoverkehr gesperrt. Anders als in Brüssel war die Stadtregierung jedoch von Anfang an skeptisch, ob dies der richtige Ansatz sei.

Während des Versuchs zeigte sich ein gemischtes Bild. Auf der Weesperstraat selbst entstand ein neuer Raum für Fussgänger*innen, Velofahrende und temporäre Begegnungszonen. Die Anwohnenden begrüsst die Veränderung mehrheitlich: 75 Prozent sprach sich für die Sperrung aus. Sie berichteten von verbesserter Luftqualität, weniger Lärm und einer deutlich angenehmeren Atmosphäre.

Doch der Autoverkehr verlagerte sich auf umliegende Strassen, was dort zu Staus, einer höheren Belastung und Unzufriedenheit führte. Aufgrund dieser Erfahrung plant die zuständige Stadträtin Melanie van der Horst nun alternative Massnahmen: eine Temporeduktion auf 30 km/h entlang der Weesperstraat und die punktuelle Verengung auf eine Fahrspur. Im besten Fall bleibt das eine Zwischenlösung, bis die Strasse ganz vom Autoverkehr befreit werden kann. ■



Provisorische Bepflanzung der Weesperstraat während der 6-wöchigen Testphase.



«Jaywalking» wieder erlaubt

Bevor die Städte autogerecht umgebaut wurden, waren die Strassen ein Ort der Begegnung. Doch vor hundert Jahren begann man, die Fussgänger*innen in den USA mit aufwendigen Kampagnen des «jay walking» (frei übersetzt: tölpelhaftes Benehmen) zu bezichtigen und an den Strassenrand zu verbannen. Gequert werden durften Strassen ab dann nur noch bei Zebrastreifen. Diese Regel wurde auch in der Schweiz übernommen. Wenn sich im Umkreis von 50 Metern ein Zebrastreifen befindet, muss dieser benutzt werden. Diese Regel wird aber selten eingehalten, da sie kaum bekannt und in der Praxis auch nicht sinnvoll ist. New York erlaubt seit Februar 2025 offiziell wieder, die Strasse dort zu überqueren, wo es für die Fussgänger*innen am praktischsten ist. Strafen gibt es keine mehr, auch nicht, wenn man bei Rot über die Strasse geht. Vortritt haben Fussgänger*innen jedoch weiterhin nur auf Zebrastreifen (und bei grüner Ampel). ■

Nachtzugtage

««Nachtzugtage» ist das Logbuch einer Leidenschaft, ein Umdenkbuch für überzeugte Kurzstreckenflieger und ein Kursbuch für alle, die unterwegs gestrandet sind», schreibt Terry Albrecht vom WDR. Wir empfehlen das Buch von Millay Hyatt allen langjährigen und neuen (Nacht-)Zugreisenden – als Einstimmung auf die nächste Reise oder als unterhaltsame, augenöffnende Lektüre. ■



Stadtklima- Abstimmung in Aarau



Am 18. Mai kommen in Aarau die Stadtklima-Initiative und der Gegenvorschlag zur Abstimmung. Die Initiative hat das Ziel, die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen der Klimaveränderung zu schützen. Dazu sollen innert zehn Jahren fünf Prozent der öffentlichen befestigten Flächen im Eigentum der Stadt entsiegelt und bepflanzt werden. Der Stadtrat hat der Initiative einen Aktionsplan entgegengestellt, der dasselbe Ziel verfolgt, dafür aber doppelt so viel Zeit lässt (bis 2045). Wir setzen uns für 2 x Ja ein und empfehlen, bei der Stichfrage die Initiative zu wählen. ■

Sechs Monate mit dem Tandem unterwegs III

Im dritten Teil unseres Berichts wird es gebirgig, abenteuerlich und karg. Georgien und Armenien sind die Höhepunkte unserer Reise.

Hanspeter Kunz

Ende Juli, nach der Überquerung des Schwarzen Meers (umverkehRen 144), sind wir in Georgien angekommen. Geografisch noch Europa, kulinarisch und sprachlich aber eindeutig Neuland. Während wir die griechischen und kyrillischen Texte irgendwann entziffern konnten, hatten wir in Georgien keine Chance mehr. Sogar die übersetzten Speisekarten verstanden wir nicht – keines der Gerichte kannten wir. Umso mehr genossen wir Khachapuri, Pelmeni, Khinkali und die typischen Eintöpfe.

Auch klimatisch und verkehrstechnisch mussten wir uns eingewöhnen. Der Verkehr auf der Küstenhauptstrasse erinnerte uns stark an Autoscooter und «Augen auf, die Strasse» gehört allen: auch streunenden Hunden, Kühen, Katzen und Schweinen.

Dann ging es landein- und aufwärts in den Kaukasus, nach Ushguli und über den Zagari-Pass (2621 m ü. M.), beides absolute Höhepunkte. Der Zagari-Pass (steil und teilweise nicht asphaltiert, siehe Bild) war ein – erfolgreicher – Testlauf für die weitere Tour. Viele historische Dörfer sind tief im Kaukasus versteckt und entsprechend schwer zu erreichen. Um die wenigen Häuser von Shatili zu besichtigen (siehe Bild), radelten wir 40 Kilometer auf teilweise nicht asphaltierter Strasse über den Datvisjvari-Pass (2689 m ü. M.) hin und zurück. Aber wir wussten ja, welche Herausforderung uns erwartet (darum der Testlauf). Es war anstrengend, aber Shatili war es wert – und wir sind selten so stolz auf uns gewesen.

Reiseblog:
tinyurl.com/leskuberts

**Das Dorf Shatili
funktionierte früher
auch als Festung.**



Georgien ist aussergewöhnlich vielfältig. Manchmal sieht es aus wie in den Alpen (Kaukasus), und ganz im Südosten (Vashlovani Nature Reserve) wohnt man sich in den Badlands (USA). Dazwischen liegen Weingebiete, Flussläufe, Dörfer und weite Ebenen. Armenien war dann noch eine Spur karger, vielleicht weil nun schon Oktober war, und auch sehr gebirgig. Wir folgten hier mehr den Canyons, mit Abstechern hinauf in die berühmten Klöster. In Jerewan war unsere Veloreise zu Ende, und wir erkundeten in den verbleibenden Tagen den Süden des Landes mit dem Mietauto. Etwas schade, aber nach gut fünf Monaten im Sattel waren wir alle mehr oder weniger froh, mal nicht trampeln zu müssen.

Es gäbe noch viel zu erzählen: von Kindern und Hunden, der Pferdetour, lockeren Bremscheiben, geplatzten Velotaschen, von Strassen, die Flussbette sind, und von Flussbetten, die Strassen sind. Auch von privaten Unterkünften, wo wir lecker bekocht wurden, vom Rücktransport der Tandems und der Heimreise mit Bus und Zug. Aber der Artikel ist zu Ende.

Nun sind wir wieder daheim angekommen, gehen zur Schule und zur Arbeit wie vorher? Fast – ein kleiner Teil von uns radelt immer noch und genießt das Unterwegs- und Draussensein – und nimmt den Alltag nicht so ernst. Hoffentlich bleibt das so. ■■■



**Leon kurz vor der Passhöhe des Zagari-Passes:
«Das «oben Ankommen» war einer der besten
Momente auf unserer Reise.»**

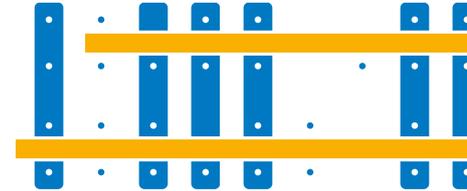
63

Millionen Franken
Gesundheitskosten
verursachte der Fluglärm
in der Schweiz 2021.



200

Millionen Franken
jährlich will der Bundes-
rat bei der Erweiterung
der Bahninfrastruktur
streichen.



765

Autos pro 1000 Ein-
wohnende gibt es im
Kanton Zug. In Basel-
Stadt sind es 323.

0

Franken müssen
Menschen
unter 25 in Genf
für ihr ÖV-Abo
bezahlen.



3,15

Millionen Schweizer*innen haben
ein Halbtax-Abo.



50

Hektar gross ist die autofreie Zone
in der Brüsseler Innenstadt.



Neuer Schwerpunkt für umverkehr

Knapp fünf Jahre nach der Lancierung der ersten Stadtklima-Initiativen ist diese Erfolgsgeschichte in der Schlussphase. Seit Jahresbeginn diskutieren wir im Vorstand, im Team und mit Expert*innen intensiv darüber, wo wir in Zukunft den Schwerpunkt setzen wollen, um die Verkehrswende in der Schweiz voranzubringen. An unserer Generalversammlung am 1. April (kein Scherz) erfahren Sie mehr.



Voie Georges-Pompidou in Paris: Früher Autostrasse, heute ein Ort zum Flanieren und Geniessen.

GV umverkehr

**Dienstag, 1. April 2025,
18.30 Uhr, Photobastei,
Sihlquai 125, Zürich**

Neben den ordentlichen Traktanden der Generalversammlung diskutieren wir über Gratis-ÖV und seine Bedeutung für die Mobilitätswende.

Anmeldung:
umverkehr.ch/gv

Züri autofrei 2.0

Im Rahmen des 1.-Mai-Fests 2025 in Zürich lanciert der Verein «Züri autofrei» die Verkehrswende-Initiative «Freie Fahrt für ÖV, Blaulicht und Gewerbe». Die Initiative fordert, dass sich die Stadt Zürich im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten für ein möglichst autofreies Zürich einsetzt.

zueri-autofrei.ch

Abstimmungen Aarau und Basel

Sonntag, 18. Mai 2025

Aarau entscheidet über die Stadtklima-Initiative und den Gegenvorschlag. Bitte stimmen Sie am 18. Mai 2 x JA, und wählen Sie bei der Stichfrage die Initiative.

In Basel-Stadt braucht es am gleichen Tag 2 x JA für ein sicheres und durchgehendes Veloroutennetz.

stadtklima-aarau.ch, sichere-velorouten.ch