

umverkehrRen

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität



146 | 5.2025

Weniger fliegen

Ab Seite 3

Privatjets verbieten **Seiten 6–7**

Tempo 30 in Gefahr **Seiten 10–11**

Mobility Pricing **Seite 14**

umverkehrR
Zukunft inkl.

Schneller, weiter,

Flugzeug

Ferien, endlich. Lange hat man sich abgerackert, nun soll es etwas Besonderes sein, hat man sich schliesslich verdient. Ab an den Flughafen, im Nu ist man im Resort irgendwo auf dem Globus. Schade, dass man von der Reise selbst nichts mitbekommen hat, weil man, eingesperrt in einer Konserve, stundenlang Filme geschaut hat, die man zu Hause hätte streamen können.

Sind das Ferien? Vielleicht, aber Reisen ist das nicht. Klar, dass sich nicht alle dazu berufen fühlen, mit dem Fahrrad nach Georgien zu radeln. Aber auch mit Zug und Fähre nach Marokko oder Griechenland zu reisen, ist eine Erfahrung für sich. Die bewusste Wahrnehmung der Fortbewegung und der Distanz, die Erfahrung der Weite unserer Erde. Die eindrucksvollen Landschaften unterwegs. Die Städte, in denen man umsteigt und die man auch gleich besuchen kann, wenn man einen Pausentag einplant. Die Aufregung, wenn der Zug Verspätung hat oder die Fähre plötzlich einen Tag früher abfährt. Irgendwie klappt es dann doch, und man ist um einige Erlebnisse reicher, die man nicht so schnell wieder vergisst, anders als die ereignislosen Tage im Resort. Die Reise ist kein notwendiges Übel. Das vergisst man schnell im Flugzeug, da es alle Distanzen bis zur Bedeutungslosigkeit eindampft.



Warum diese Abkürzung nehmen, wenn doch der Umweg die besten Geschichten schreibt? Wie so oft wäre der Weg das Ziel: statt grenzenlosem Konsum genussvolles Reisen. Ist der wahre Luxus nicht, Zeit zu haben, einfach mal stehen zu bleiben und zu schauen, was kommt?

Also, Koffer – oder noch besser Rucksack – packen und den nächsten Umweg nehmen. Das Erlebnis ist garantiert!

Hanspeter Kunz, Co-Präsident

Impressum umverkehrR ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehrR

Auflage 6400 Exemplare **Herausgeberin** umverkehrR, 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 umverkehrR **Beiträge** Daniel Costantino, Magdalena Erni, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Martina Senn, Nina Sommer und Tonja Zürcher **Titelbild** Thomas Wolf / Stay Grounded **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** September 2025

Wir müssen reden!

Wortwörtlich.

Seit Jahrzehnten gibt die Flugindustrie Milliarden aus, um sich in ein gutes Licht zu rücken, die von ihr verursachte Umweltverschmutzung zu vertuschen und die Nachfrage nach klimaschädlichen Flügen weiter zu befeuern. Mit nackten Fakten kommen wir nicht dagegen an. Was wir brauchen, sind neue Erzählungen.

Magdalena Erni

Wir wissen: Was wir denken, fühlen und tun, hat nicht nur mit uns selbst zu tun. Es wird auch von aussen beeinflusst. Dies geschieht oft unbewusst, beispielsweise durch Werbungen und Berichterstattungen in den Medien. So entsteht eine gesamtgesellschaftliche Erzählung. Beispielsweise spricht der Flughafen Zürich davon, bis 2040 CO₂-neutral zu werden. Diese Formulierung lässt den Eindruck entstehen, dass klimaneutraler Flugverkehr möglich sei. Dabei bezieht sich der Flughafen nur auf Emissionen, die lokal, also etwa bei der Gebäudebeheizung anfallen. «Gluschtig» machende Reiseberichte und tolle Fotos von weit entfernten Destinationen auf Social Media führen dazu, dass wir Fliegen heute oft mit dem Gefühl von Freiheit und einem gewissen sozialen Status verbinden. Dieser Geschichte gilt es Alternativen entgegensetzen, welche die Schädlichkeit der Flugindustrie spürbar machen und Visionen aufzeigen.

Eine nützliche Erzählung im Diskurs zur Flugindustrie kann die «sichere Landung» sein. Die Prämisse: Die Klimakrise führt dazu, dass wir unsere Emissionen und damit auch unsere Flugbewegungen drastisch reduzieren müssen. Entweder geschieht dies kontrolliert mit sozialem Ausgleich und valablen Alternativen – eben mit einer sicheren Landung – oder aber durch einen ungeplanten Absturz, bei dem die Folgen kaum beeinflusst werden können. Damit wird auch emotional nachvollziehbar, dass ein «weiter wie bisher» nicht zum Erhalt des Status quo führt, sondern eben zum Absturz.

Wichtig ist ausserdem aufzuzeigen, dass wir das «gemeinsame Ziel» haben, in einer für alle gerechten Welt zu leben. Heute sorgt unter anderem die Flugindustrie für enorme Ungerechtigkeiten. Nur wenige Menschen fliegen, doch durch diese Emissionen steigen die Temperaturen global und häufen sich zerstörerische Wetterextreme. Schrauben wir den Flugverkehr zurück, eröffnen sich zahlreiche Optionen, um Verkehrsmittel nach den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung und nicht mehr nur nach den Profiten der Flugindustrie auszugestalten.

Ein weiteres Narrativ ist das «Geniessen der Reise». Gerade weil Fliegen oft mit Freiheit gleichgesetzt wird, müssen wir aufzeigen, dass alternative Fortbewegungsmittel sich ebenfalls zum Verreisen eignen – sogar noch besser: Mit dem Zug, Velo, Schiff oder zu Fuss wird der Weg zum Erlebnis und Teil der Reise. Schöne Landschaften aus nächster Nähe bestaunen, neue Bekanntschaften schliessen oder bei einem Zwischenhalt lokale Spezialitäten geniessen, all das ist viel unkomplizierter möglich.

Bis all diese Narrative zur vorherrschenden Erzählung werden, ist es noch ein weiter Weg. Doch es ist ein Weg, um den wir nicht herumkommen. Sonst erreichen wir unsere Klimaziele nicht. Wir alle können dazu beitragen, indem wir diese neuen Erzählungen für eine lebenswerte Zukunft weiterverbreiten. Versuchen wir's! ■■■



Wer auf dem Boden bleibt, erlebt mehr.

Klimagerechte Flugticketabgabe

Der Flugverkehr ist mit 27 Prozent für den grössten Anteil des schädlichen Klimaeffekts in der Schweiz verantwortlich. Eine Flugticketabgabe ist entscheidend, um das Passagierwachstum zu begrenzen und Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen.

Martina Senn,
Tonja Zürcher

Während andere Sektoren ihre Klimawirkung reduzierten, ist im Flugverkehr keine Verbesserung zu beobachten. Im Gegenteil: Ohne zusätzliche Massnahmen wird bis 2030 ein jährliches Flugwachstum von mehr als zwei Prozent erwartet. Selbst bei optimistischeren Annahmen und effizienterem Treibstoffverbrauch dürfte die Klimawirkung des Schweizer Luftverkehrs bis 2050 um 36 Prozent steigen – anstatt um 100 Prozent abzunehmen. Ohne Begrenzung der Anzahl Flüge ist die Klimaneutralität der Schweiz bis 2050 nicht zu erreichen.

Weniger Flüge statt Greenwashing

Seit 2020 ist die Schweiz an das Emissionshandelssystem der EU angeschlossen. Airlines sind verpflichtet, daran teilzunehmen. Das senkt die Emissionen jedoch kaum, da die meisten Zertifikate kostenlos vergeben werden. Auch die von den Fluggesellschaften grossmundig angekündigten technologischen Lösungen und alternativen Kraftstoffe reichen nicht aus, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Das bestätigt selbst das nicht gerade als technologiefeindlich bekannte Paul-Scherrer-Institut der ETH.

Eine Kerosin- oder eine umfassende CO₂-Steuer sowie eine Mehrwertsteuer auf Flugtickets könnten die heutige steuerliche Bevorteilung des Luftverkehrs korrigieren. Mit einer Flugticketabgabe kann die Nachfrage und letztlich das Angebot an Flugreisen verringert werden. Mehrere europäische Länder, darunter alle Nachbarländer der Schweiz – ausser Liechtenstein, das keinen Flughafen besitzt, haben bereits eine Flugticketabgabe eingeführt. Die höchsten Abgaben für innereuropäische Flüge haben Holland mit 29.40 Euro und Grossbritannien mit 28 Pfund.

Die Revision des CO₂-Gesetzes von 2020 sah eine Flugticketabgabe von 30 Franken für Kurzstrecken und 120 Franken für Langstrecken vor. Die Einnahmen wären teils in den Klimafonds, teils als Rückerstattung an Bevölkerung und Unternehmen geflossen. Das Gesetz scheiterte am 13. Juni 2021 mit 51,6 Prozent Nein-Stimmen.

Lenkungswirkung der Flugticketabgabe

Wie sich eine Flugticketabgabe auf die Emissionen im Luftverkehr auswirkt, hängt davon ab, wie Reisende Preisänderungen begegnen. Höhere Abgaben verringern die Nachfrage, besonders wenn Alternativen wie Hochgeschwindigkeitszüge, Nachtzüge oder Videokonferenzen verfügbar sind. Besonders bei Flügen auf kurzen Strecken, für die es alternative Transportmittel gibt, sowie in der Economy-Klasse, in der private Reisende meist flexibler sind als geschäftliche, reagieren Passagiere besonders sensibel auf Preiserhöhungen.

Eine Studie der Forschungsstelle E4S ergab, dass eine Flugticketabgabe für Kurzstreckenflüge (30 Fr. Economy, 60. Fr. Premium) und Langstreckenflüge (90 Fr. Economy, 120 Fr. Premium) die Passagiernachfrage um 21 Prozent und die CO₂-Emissionen um 16 Prozent senken könnte. Ähnliche Effekte zeigten sich mit anderen Modellen, etwa einer Abgabe, die bis 2050 jedes Jahr steigt, oder wenn pro Tonne CO₂-Äquivalente an flugbedingter Klimawirkung eine Abgabe erhoben wird.

Bei einer repräsentativen Umfrage, die umverkehrR 2022 bei gfs-zürich in Auftrag gegeben hatte, sprachen sich 42 Prozent der Befragten am ehesten für eine Abgabe von 30 Franken für Kurzstrecken- und 120 Franken für Langstreckenflüge aus, während 50 Prozent der Befragten auch eine höhere Abgabe unterstützten.



Bild: Marcel Leijthim / Pixabay

Der Flugverkehr hat das Vor-Corona-Niveau erreicht und wächst weiter stark. Ohne Flugreduktion ist Klimaneutralität nicht zu erreichen.

Gesuchte Gegenargumente

Eine Flugticketabgabe könnte den Flugverkehr also reduzieren. Oft kommt jedoch das Gegenargument, Reisende würden dann einfach auf Flughäfen im Ausland ausweichen. Allerdings haben alle Flughäfen im grenznahen Ausland im Gegensatz zu den schweizerischen bereits eine Flugticketabgabe. Zudem wäre das Ausweichen auf ausländische Flughäfen mit einem deutlichen Zeitverlust verbunden. Der Flughafen Lyon ist zwei Stunden von Genf und der Flughafen Frankfurt vier Stunden von Zürich entfernt. Die Kosten der Anreise wären zudem höher als eine Flugticketabgabe von 30 Franken für einen Kurzstreckenflug. Ein gross angelegtes Ausweichen auf ausländische Flughäfen ist also unwahrscheinlich. Und selbst wenn: Aufgrund des höheren Kosten- und Zeitaufwands wäre auch dann eine Reduktion der Flugreisen zu erwarten.

Ein weiteres, häufig genanntes Gegenargument ist, dass eine Flugticketabgabe ungerecht sei, weil sie Wenigverdienende relativ zu ihrem Einkommen stärker belaste. Die Grundlagenstudie der Forschungsstelle Sotomo von 2020 zeigt jedoch, dass Personen mit geringem Einkommen seltener fliegen. Mit einer Flugticketabgabe, bei der die Einnahmen pro Kopf zurückerstattet werden, bekämen sie mehr Geld zurück, als sie durch die Flugticketabgabe bezahlen müssten. Werden die Einnahmen der Abgabe vollständig an die Bevölkerung verteilt, würden nur jene 21 Prozent der Bevölkerung mehr bezahlen, die am meisten fliegen. Wird nur die Hälfte verteilt, wären es 40 Prozent. Die Mehrheit der Bevölkerung würde finanziell also sogar profitieren – allen voran Wenigverdienende.

Eine Flugticketabgabe ist somit nicht nur wichtig für den Klimaschutz, sondern sorgt mit der Umverteilung von viel fliegenden Reichen zu wenig fliegenden, ärmeren Personen auch für mehr soziale Gerechtigkeit. ■■■

Privatjets verbieten

Privatjets stehen exemplarisch für die Klimazerstörung durch eine kleine, reiche Elite. Trotz Klimakrise nimmt die Nutzung von Privatjets stark zu. Für einen wirksamen Klimaschutz und Gerechtigkeit muss diese Masslosigkeit verboten werden.

Tonja Zürcher

Die Klimabelastung durch Privatjets ist enorm. Pro Passagier*in verursachen sie bis zu 30-mal mehr Emissionen als Economy-Linienflüge. Weltweit ist ein Prozent der Menschen für 50 Prozent der Emissionen aus der Luftfahrt verantwortlich, während 80 Prozent der Weltbevölkerung noch nie ein Flugzeug betreten haben. Allein jede*r der 50 reichsten Milliardär*innen der Welt fliegt gemäss der internationalen NGO Oxfam pro Jahr durchschnittlich 425 Stunden mit dem Privatjet.

Weltweit sind die Emissionen von Privatjets zwischen 2019 und 2023 um 46 Prozent angestiegen. Knapp die Hälfte der Flugstrecken sind kürzer als 500 Kilometer, 15 Prozent sogar unter 250 Kilometer. Die Schweiz spielt im europäischen Privatjet-Verkehr eine bedeutende Rolle. Im Jahr 2022 wurden hierzulande gemäss Greenpeace 35 269 Privatjet-Flüge registriert, was einem Anstieg von 63 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Diese Flüge verursachten etwa gleich viel CO₂ wie rund 38 000 Einwohner*innen mit einem durchschnittlichen Konsum im gleichen Jahr. Die Schweiz hat weltweit die dritthöchste Anzahl Privatjets im Verhältnis zur Bevölkerungszahl. Am meisten Privatjets starten und landen an den Flughäfen Genf, Zürich und Sion. Genf ist nach Nizza der am zweithäufigsten für Privatjets genutzte Flughafen Europas.

Eine Frage der Gerechtigkeit

Neben den ökologischen Auswirkungen verschärfen Privatjets auch soziale Ungleichheiten. Während viele Menschen mit steigenden Lebenshaltungskosten kämpfen und trotzdem einen Beitrag zum Klimaschutz leisten sollen, jetten Überreiche mit steuerbegünstigten Privatflügen um die Welt und zerstören ungehemmt das Klima. Das untergräbt das Vertrauen in die Klimapolitik und die Demokratie. Ein Verbot von Privatjets würde also nicht nur die Emissionen reduzieren, sondern auch ein starkes Signal für Klimagerechtigkeit senden.

Stay Grounded, ein globales Netzwerk, das sich gegen den Flugverkehr sowie dessen negative Auswirkungen einsetzt und zu dem auch umverkehR gehört, fordert deshalb schon seit Jahren ein Verbot von Privatjets. Diese Forderung basiert auf der Erkenntnis, dass freiwillige Selbstverpflichtungen und Appelle an die Vernunft der Überreichen nicht ausreichen, um den exzessiven Gebrauch dieser klimaschädlichen Transportmittel einzudämmen.

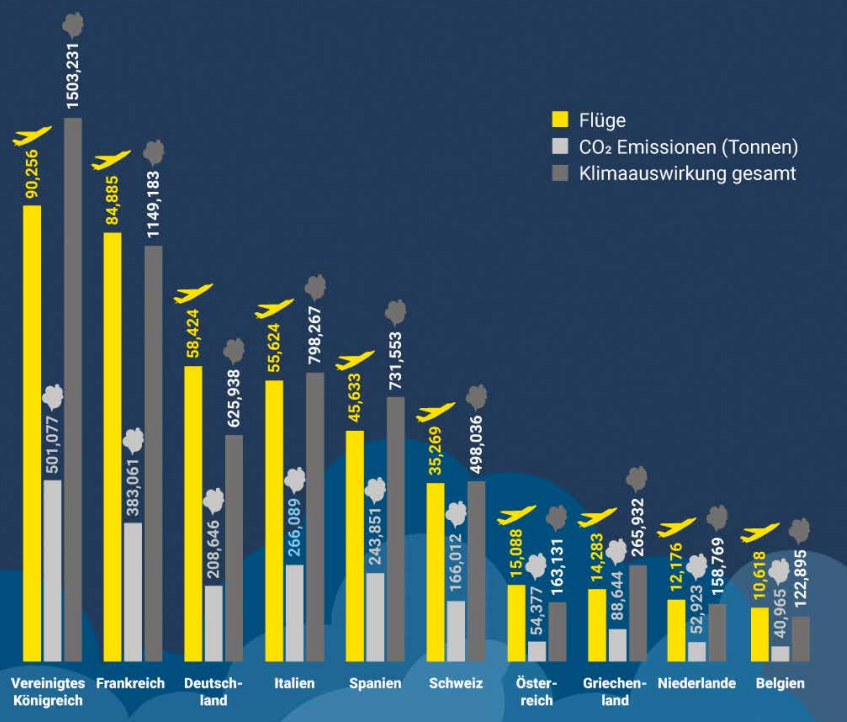


Flüge mit Privatjets sind pro Person bis zu 30-mal CO₂-intensiver als Linienflüge in der Economy-Klasse.

Top 10 Privatjet-Flüge in Europa (2022)

Quelle:
Greenpeace (2023): bit.ly/3BhFuml, p.79

stay-grounded.org



Die Schweiz liegt bei den Privatjet-Flügen in Europa auf Platz sechs – nach Grossbritannien, Frankreich, Deutschland, Italien und Spanien. Und das, obwohl diese Länder deutlich mehr Einwohner haben.

Ein Verbot alleine reicht nicht

Ein Verbot von Privatjets reicht jedoch nicht aus. So krass die Emissionen von Privatjets pro Person sind und weiter steigen, machten sie 2023 trotzdem nur knapp zwei Prozent der gesamten Emissionen des Flugverkehrs aus. Weitere erfolgsversprechende Massnahmen zur Reduktion des Flugverkehrs und seiner Auswirkungen sind ein Verbot von Kurzstreckenflügen, die Abschaffung von Vielfliegerboni wie Flugmeilen, eine klassische Flugticketabgabe, wie sie in der Schweiz bereits im Zusammenhang mit dem CO₂-Gesetz diskutiert wurde (siehe Seiten 4 und 5), und eine Vielfliegerabgabe.

Vielfliegerabgabe

Fliegen ist nicht nur zwischen den Ländern, sondern auch innerhalb der Länder sehr ungleich verteilt. In Deutschland fliegt knapp ein Drittel ein- bis zweimal jährlich – nur acht Prozent fliegen dreimal pro Jahr oder noch häufiger. Vergleichbare Zahlen für die Schweiz gibt es keine. Zu beachten ist, dass die Schweizer Bevölkerung etwa doppelt so häufig fliegt wie die deutsche. Der Anteil Vielflieger*innen wird also höher sein, der Grundsatz ist jedoch derselbe: Wenige Vielflieger*innen sind für einen Grossteil der Flüge verantwortlich. Stay Grounded schlägt deshalb eine Vielfliegerabgabe (frequent flying levy) vor: Der erste Hin- und Rückflug im Jahr wäre abgabenfrei, der nächste mit 50 Euro pro Einzelflug belegt, der darauffolgende mit 100 Euro und so weiter. Hinzu kämen Aufschläge für Premium-, Business- und First-Class-Flüge und für Langstreckenflüge. Bei der Umsetzung gibt es juristische und praktische Hürden wie Datenschutz und Datenlage, die gemäss einer Studie von Stay Grounded aber lösbar sind.

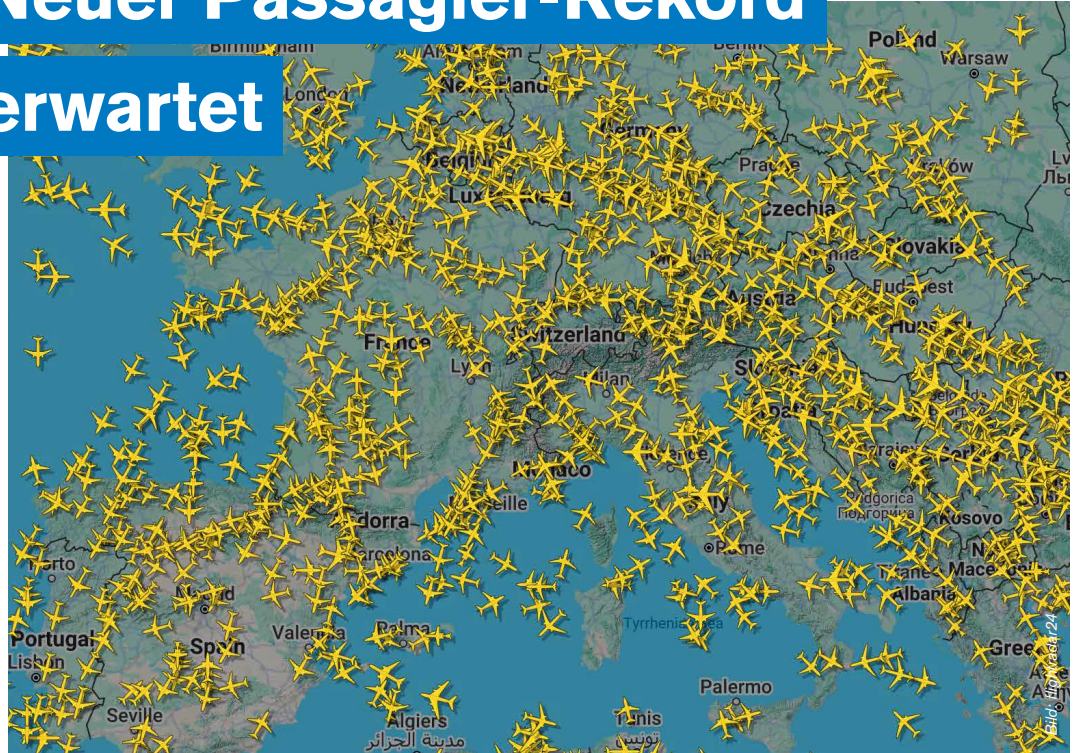
Die Ansätze, wie beim Flugverkehr für Klimaschutz und Gerechtigkeit gesorgt werden kann, sind vielfältig. Es wird Zeit, sie anzupacken. ■■■

Erste Erfolge werden sichtbar

Der Einsatz zeigt bereits erste Erfolge. Die Flughäfen von Amsterdam und Eindhoven kündigten an, Privatjets ab 2026 zu verbieten. Frankreich hat beschlossen, die Flugticketabgabe (Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion) ab dem 1. März 2025 deutlich zu erhöhen, was insbesondere Privatjet-Reisende betrifft. Für Flüge mit Privatjets steigen die Gebühren je nach Flugzeugtyp und Strecke auf 210 bis 2100 Euro pro Passagier*in.

Und sogar in der Schweiz tut sich etwas, wenn auch eher im Versteckten. Im Rahmen des Sparprogramms – das ansonsten sehr problematisch ist und unter anderem den Ausbau des internationalen Zugverkehrs bedroht – hat der Bundesrat vorgeschlagen, die Subventionen für Regionalflughäfen wie Bern-Belp, Lugano, Samedan und Sion von gut 30 auf 5 Millionen zu kürzen. Das ist insofern bemerkenswert, als diese Flughäfen hauptsächlich von Privatjet-Reisenden genutzt werden.

Neuer Passagier-Rekord erwartet



Das Management des Flughafens Zürich rechnet dieses Jahr mit einem Rekord von 32 Millionen Passagier*innen. Wir meinen – sehr gut! Und – weiter so! Es hat ja noch

viel Platz zwischen den gelben Flugis. Der kann gut gefüllt werden. Insbesondere zwischen Zürich, Basel, Bern und Genf gibt es freie Kapazitäten. Go for it! ■■■



Perpetuum mobile

Die Flugis liessen sich auch gleich als fliegende Städte realisieren. Das haben pfiffige Ingenieure herausgefunden. In diesen Flugzeugen werden gleich die Pflanzen angebaut, die es für die Herstellung von klimaneutralem Bio-Treibstoff braucht. Diese Flugzeuge könnten sich also selbst betanken und wären damit die ultimative Lösung aller Verkehrsprobleme in der Luftfahrt. Jupp! ■■■

Innovation im Flugverkehr



Bild: jakarome / flickr

Damit die vielen Flugzeuge den am Boden Zurückgebliebenen den Blick auf die Sonne nicht allzu sehr versperren, stockt die Flug-

branche auf. So können die Flugbewegungen auch ohne negative Beschattung der Erdoberfläche kräftig zunehmen. Voll geil! ■■■

Keine neuen Pisten notwendig



Bild: Hager Burmeister / Alamy Stock Photo

Sollte sich – aus nicht absehbaren Gründen – die Flug-auf-Flug-Strategie nicht wünschgemäß erfüllen, gäbe es die Möglichkeit, auf die zusätzlichen Autobahnspuren auszuwei-

chen, die Bundesrat Rösti nicht vergessen mag. Das wäre eine echte Win-Win-Situation. Rösti mit Spiegelei. ■■■

NEIN zu Tempo 30

Kaum hat die Einführung von Tempo 30 Fahrt aufgenommen, rufen die rechten Parteien zum Widerstand auf. Allen voran die SVP, die das Dossier regelrecht zum Kulturkampf hochstilisiert. Neben Vorstössen in verschiedenen Kantonen soll die Verkehrsberuhigung demnächst sogar auf nationaler Ebene eingeschränkt werden.

Silas Hobi

Die Einführung von Tempo 30 ist eigentlich eine Erfolgsgeschichte. Kein Wunder: Dank der Geschwindigkeitsreduktion gibt es weniger Lärm, die Sicherheit für die Quartierbevölkerung steigt, und der Verkehrsfluss verstetigt sich. Ein Selbstläufer – könnte man meinen. Doch der Widerstand dagegen hat sich in den letzten Jahren immer stärker formiert. Angeführt von der SVP, die neben Ausländer*innen und Genderstern nun auch Tempo 30 zum Kulturkampf erklärt, versuchen bürgerliche Parteien auf kantonaler und nationaler Ebene die Umsetzung von Tempo 30 zu erschweren.

Motion Schilliger

So wurde eine Motion des Luzerner FDP-Nationalrats Peter Schilliger überwiesen, die die Einführung von Tempo 30 auf Hauptstrassen einschränken soll – ein Steilpass für Albert Röstli. Wir müssen mit dem Schlimmsten rechnen.

Anti-Tempo-30-Initiative in Zürich

Am weitesten fortgeschritten ist das Geschäft im Kanton Zürich. Die Mobilitäts-Initiative von SVP und FDP wurde von Regierung und Parlament ohne Gegenvorschlag angenommen und kommt voraussichtlich im November an die Urne. Der harmlose Name täuscht – eigentlich ist es eine Anti-Tempo-30-Initiative. Die Städte Zürich und Winterthur sollen durch den Kanton übersteuert werden, auf Hauptstrassen würde die Einführung von Temporeduktionen massiv erschwert.

Herber Rückschlag in Genf

Genf hat bei der Einführung von Tempo 30 einen herben Rückschlag erlitten. Eine Einzelperson hat die Umsetzung auf über 400 Strassenabschnitten vor Gericht bekämpft und gewonnen. Gleichzeitig zielt ein kantonales Gesetz – das noch im Parlament beraten wird – darauf ab, Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen (axes structurants) zu verhindern. Sollte dieses Gesetz verabschiedet werden, werden wir das Referendum ergreifen müssen.

Gemeindeversammlung für Tempo 30 in Baselland?

Im Kanton Baselland hat der TCS eine Initiative eingereicht, die einen Gemeindeversammlungs- oder Einwohnerratsbeschluss fordert, bevor der Gemeinderat ein Gesuch für Tempo 30 auf einer Kantonsstrasse stellen kann – selbst wenn Tempo 30 für den Lärmschutz oder die Sicherheit zwingend ist. Bereits beschlossene Tempo-30-Strecken müssten rückwirkend vom Volk genehmigt werden. Der Regierungsrat empfiehlt eindringlich, die Initiative abzulehnen.

Luzern mit Tempo 50

Im Kanton Luzern fordert die Volksinitiative «Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts», dass auf Hauptverkehrsstrassen innerorts Tempo 50 beibehalten und begünstigt wird. Dies soll gesetzlich verankert werden. Der Regierungsrat lehnt die Initiative mit Verweis auf das geltende Bundesrecht ab.

Schaffhausen: nicht weniger als 50

In der Stadt Schaffhausen wurde die Initiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen» eingereicht. Sie verlangt, dass auf Hauptstrassen in der Stadt Schaffhausen ein Tempolimit von nicht weniger als 50 km/h gelten soll. Der Stadtrat empfiehlt dem Parlament die Ablehnung.

n Angriff auf

Übersicht der Angriffe auf Tempo

30

Kanton Baselland

Volksinitiative des TCS «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes» fordert, dass die Einführung von Tempo 30 auf Hauptstrassen nur per Gemeindeversammlung beschlossen werden kann.

Stadt Schaffhausen

Initiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen» fordert, dass auf Hauptstrassen in der Stadt Schaffhausen ein Tempolimit von nicht weniger als 50 km/h gelten soll.

Kanton Zürich

Die Mobilitäts-Initiative von SVP und FDP fordert, dass die Städte vom Kanton übersteuert werden und Tempo-reduktionen massiv erschwert werden.

National

Die Motion des Luzerner FDP-Nationalrats Peter Schilliger fordert, dass auf innerörtlichen Hauptstrassen grundsätzlich Tempo 50 gilt.

Kanton Luzern

Volksinitiative «Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts» fordert, dass auf Hauptverkehrsstrassen innerorts Tempo 50 beibehalten und begünstigt wird.

Kanton Genf

Herber Rückschlag für die Einführung von Tempo 30 – Umsetzung vor Gericht gescheitert.

Volksabstimmungen zeichnen sich ab

Neben diesen Volksinitiativen sind in den Kantonen Bern und Waadt Motionen überwiesen worden, die ein Moratorium von Tempo 30 auf Hauptstrassen fordern, bis der Bund Klarheit über die Umsetzung der Motion Schilliger geschaffen hat. Auch in St. Gallen fordert eine Motion: kein Tempo 30 auf Hauptstrassen. Es drohen in den nächsten Monaten also viele aufwendige Volksabstimmungen und möglicherweise sogar ein nationales Referendum.

Tempo 30 rettet Leben

Der Widerstand gegen Tempo 30 ist katastrophal und nicht nachvollziehbar, denn im Ausland beschliesst eine Stadt nach der anderen die flächendeckende Einführung von Tempo 30 – die Vorteile dafür liegen einfach auf der Hand. So stellt auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU klar: «Durch die sicherheitsorientierte Einführung von Tempo 30 lassen sich pro Jahr 640 Schwerverletzte und 20 Getötete verhindern.»

Nachtzug nach Kopenhagen/ Malmö statt nach Barcelona und Rom

Bei der Umsetzung der seit 2020 angekündigten Nachtzuglinien nach Barcelona und Rom stockt es gewaltig. Zuerst blockierte der Bundesrat die dafür notwendigen und vorgesehenen 30 Millionen Franken. Im Parlament konnten wir immerhin erreichen, dass fürs Jahr 2025 10 Millionen Franken freigegeben werden, um die Umsetzung voranzutreiben. Im Rahmen des sogenannten Entlastungspakets hält der Bundesrat aber daran fest, die Gelder ab 2027 statt für Nachtzüge zur Subvention des Flugverkehrs einzusetzen, wie die WoZ berichtete. Wir werden alles daran setzen, dies zu verhindern. Aber auch die SBB sind gefordert. Anfang März haben sie überraschend bekannt gegeben, für die Destinationen Rom und Barcelona auf Tagesverbindungen zusetzen. Stattdessen lancierten sie einen Nachtzug nach Kopenhagen und Malmö.

Die Wiederbelebung dieser Skandinavien-Linie ist erfreulich, jedoch keine Alternative zu den Nachtzügen nach Südeuropa. Wir haben den SBB deshalb einen offenen Brief mit 15 028 Unterschriften übergeben und sie aufgefordert, jetzt das Rollmaterial zu beschaffen, damit innert vernünftiger Frist Nachtzüge nach Rom und Barcelona, zwei Top-Reisedestinationen, fahren können. ■■■



Artenschutz für Zürcher Parkplätze

Nicht nur Tempo 30 wird von der Autolobby krampfhaft bekämpft. Mit einem strikten «Artenschutz» für Parkplätze will sie auch die Umsetzung der Stadtklima-Beschlüsse verunmöglichen. Dazu hat sie in Zürich eine Initiative für den «Parkplatzkompromiss» eingereicht. Unter «Kompromiss» verstehen die Initiant*innen, dass kein Parkplatz aufgehoben werden darf, ausser er wird im gleichen Quartier eins zu eins ersetzt. Mehr Platz für Bäume und Velowege oder autoreduzierte Superblocks wären damit nicht mehr möglich. So gefährlich diese Initiative ist, ist sie auch eine Chance für uns, die wiederkehrende Debatte um Parkplätze mit einem klaren Nein der Bevölkerung zu beenden. ■■■

Strassenverkehr tötet

250 Menschen wurden 2024 in der Schweiz im Strassenverkehr getötet. Das sind so viele wie seit 2015 nicht mehr. Unter den Getöteten sind 11 Kinder, auch das ist im Vergleich zu den letzten Jahren ein trauriger und vermeidbarer Rekord. Die Statistik des Bundesamts für Strassen gibt zwar Auskunft darüber, ob ein Helm oder ein Sicherheitsgurt getragen wurde. Auch die Infrastruktur wird kontrolliert, jedoch nur, wenn der (mangelhafte) Zustand der Infrastruktur zur Kollision geführt hat. Nicht erfasst wird jedoch, ob Infrastruktur und Signalisation zu wenig Schutz bieten. Fehlt ein sicherer Veloweg, ist die signalisierte Höchstgeschwindigkeit zu

hoch, oder hat die Kreuzung ein gefährliches Konfliktgrün? Dazu erfahren wir nichts. «Die Art, wie wir über Unfälle sprechen, prägt unser Verständnis von Verantwortung und Prävention», sagt Sprachwissenschaftler Hugo Caviola, der mit anderen Fachleuten aus Linguistik und Sozialwissenschaften einen Leitfaden für eine präzisere Sprache über die Gefahr im Strassenverkehr erarbeitet hat. Das ist wichtig, denn «eine präzisere Sprache kann helfen, Verkehrsunfälle als Teil eines veränderbaren Systems zu begreifen – und nicht als schicksalhafte Einzelfälle», so Hugo Caviola. ■■■

Zum Leitfaden:
[umverkehr.ch/
unfallsprache](https://umverkehr.ch/unfallsprache)

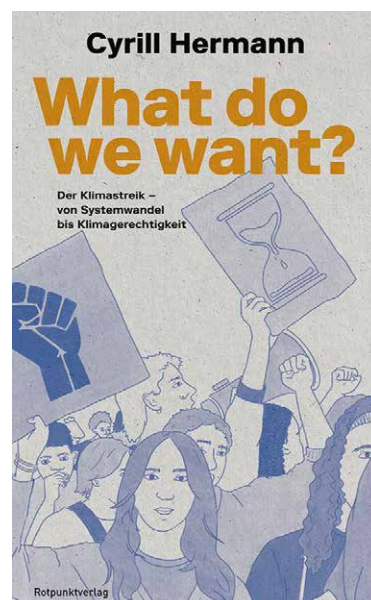


Bild: Daniel Costantino

Gemeinsam gegen die Klimakrise

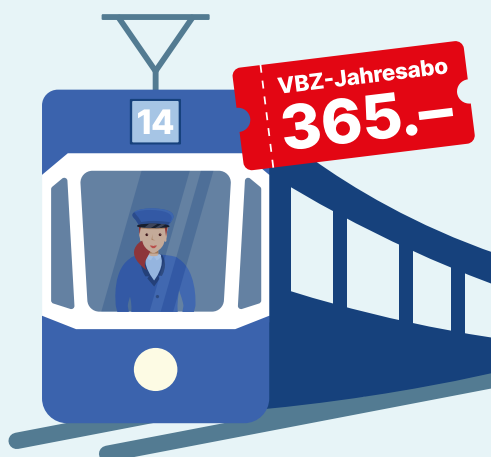
Was ist eigentlich aus dem Klimastreik geworden? Cyrill Hermann zeigt in diesem Buch, welche Kraft das gemeinsame Engagement freigesetzt hat und wie die Einschränkungen der sozialen Kontakte während der Corona-Pandemie der Bewegung den Schwung genommen hat. Aber auch wenn die grossen (Schüler*innen-)Demos selten geworden sind, die Klimagerechtigkeitsbewegung ist noch immer da und vernetzter denn je – thematisch und geografisch. Im Fokus steht vermehrt die Gerechtigkeitsfrage und die Verbindung von Kapitalismus, Patriarchat, (Neo-)Kolonialismus, Rassismus und Klimakrise. Konsequenterweise kommen im Buch Aktivist*innen zu Wort, die von der kapitalistischen und kolonialen Ausbeutung wie auch den Folgen der Klimakrise besonders betroffen sind. ■

Cyrill Hermann
What do we want?
Der Klimastreik – von Systemwandel bis Klimagerechtigkeit
Rotpunktverlag, 2025



Der Rotpunktverlag offeriert umverkehrR-Mitgliedern das Buch für 23 statt 27 Franken. Sie können es bis zum 31. Mai hier bestellen:
umverkehr.ch/what-do-we-want

Klima schützen. Mittelstand entlasten.



JA am 28. September

VBZ-Jahresabo für 365 Franken

Die Kosten für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs sind in der Schweiz seit 1990 viermal stärker angewachsen als die Kosten der Auto-nutzung. In der Stadt Zürich will eine Volksinitiative den Umstieg auf den ÖV wieder attraktiver machen und fordert konkret ein VBZ-Jahresabo für 365 Franken. Die Initiative kommt voraussichtlich am 28. September 2025 zur Abstimmung. Stadt- und Gemeinderat verkennen leider die Bedeutung einer ÖV-Ver-günstigung für die Verkehrswende und lehnen die Initiative ab. Der Kanton Basel-Stadt hat bereits ein 365-Franken-Abo für Jugendliche und junge Erwachsene. Im Kanton Genf ist der ÖV für junge Menschen sogar kostenlos. ■

Autosteuer und Ungleichheit

Es ist eine uralte und bestechende Idee: Mit einer Besteuerung des Autoverkehrs sollen die vom Verkehr verursachten Schäden ausgeglichen werden. Aber sie stösst auf heftigen Widerstand. Wie kommen wir aus der Sackgasse?

Thibault
Schneeberger

In der Schweiz verursacht der motorisierte Verkehr 20 Milliarden externe Kosten, insbesondere Gesundheits- und Umweltkosten, die von der gesamten Gesellschaft getragen werden. Besonders belastet sind wenig verdienende Menschen an stark befahrenen Strassen. Je reicher eine Person ist, desto häufiger fährt sie statistisch gesehen Auto. Und sie besitzt auch mehr Autos, die erst noch umweltschädlicher sind. Die aktuelle Situation ist umgekehrte Umverteilung: Die Armen zahlen für die Schäden, die durch Fahrzeuge verursacht werden, die Reiche fahren.

Autofahrende für die von ihnen verursachten Schäden zahlen zu lassen, scheint also sozial und ökologisch ideal. Aber in der Praxis stösst die Idee oft auf heftigen Widerstand.

Soziale und geografische Ungleichheiten

Es gibt geringverdienende Menschen, die aufgrund von Nacht- oder Schichtarbeit oder einem sehr peripheren Wohnort keinen ÖV nutzen können. Oder sie können wegen fehlender si-

cherer Infrastruktur, zu grosser Distanzen oder aus gesundheitlichen Gründen nicht mit dem Velo zur Arbeit fahren. Sie können einer höheren Besteuerung des Autofahrens nicht ausweichen, was ihre knappen finanziellen Mittel weiter belastet. Wie viele Personen das genau sind, lässt sich schwer sagen. Klar ist jedoch, dass es ein relativ kleiner Teil der Schweizer Bevölkerung ist. Dies sollte jedoch nicht dazu verleiten, diese Realität zu ignorieren – oder im Gegenteil, sie zu übertreiben.

Instrumentalisierung durch die populistische Rechte

Die Autolobby instrumentalisiert diese soziale und geografische Prekarität jedoch gerne, um Autosteuern als ungerecht zu brandmarken und damit vor allem die Interessen jener zu verteidigen, die ohne Not Auto fahren und ein komfortables Einkommen haben. Während die populistische Rechte eine karikatureske Opposition zwischen «urbanen Luxus-Linken» und bescheidenen «echten Menschen» auf dem Land heraufbeschwört, dürfen unsere Vorschläge diesem Narrativ keinen Halt geben, sonst werden wir scheitern.

Soziale Gerechtigkeit ins Zentrum stellen

Jeder neue Steuervorschlag muss daher tatsächlich bestehenden sozio-geografischen Ungleichheiten Rechnung tragen: Ausnahmen je nach effektiver Autoabhängigkeit und wirtschaftlicher Situation, Unterstützung beim Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel, Besteuerung von Fahrzeugen nach Gewicht, Grösse oder Leistung, um Luxus-SUVs zu bestrafen, erschwinglicher oder kostenloser ÖV usw.

In einer Zeit, in der die Rechte einen anti-ökologischen Populismus verbreitet, sollten wir den Abbau von Ungleichheiten in den Mittelpunkt stellen, wenn wir uns für die Reduzierung des Autoverkehrs engagieren. Nur so wird die Verkehrswende für jenen Teil der Bevölkerung erstrebenswert sein, der am meisten davon profitiert. Denn jenen, die eine kleine Wohnung haben und es sich nicht leisten können, wochenweise in die Ferien zu fahren, nützt ein autoreduzierter öffentlicher Raum am meisten. Die Strasse ist der Garten für alle, die keinen Garten haben! ■



Autosteuern haben nur eine Chance, wenn sie sozial gerecht ausgestaltet sind.

5.

Wären SUVs ein Land, wäre es der fünftgrösste CO₂-Emittent der Welt.



3

Tonnen CO₂ stösst ein Privatjet pro Stunde aus.



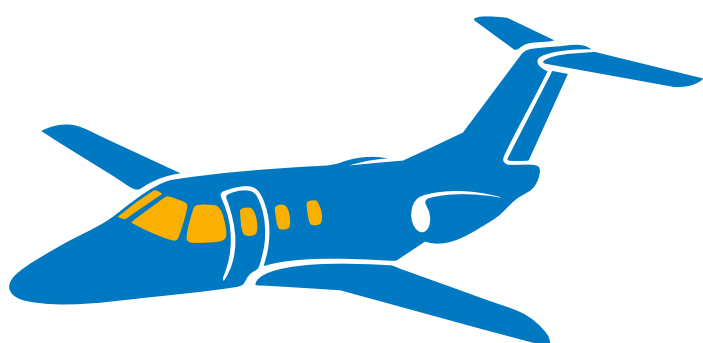
80 %

der Weltbevölkerung sind noch nie geflogen.



2 372 643

Passagier*innen sind im Dezember 2024 vom Flughafen Zürich abgeflogen oder dort gelandet. Das sind 2 Prozent mehr als im Dezember 2019.

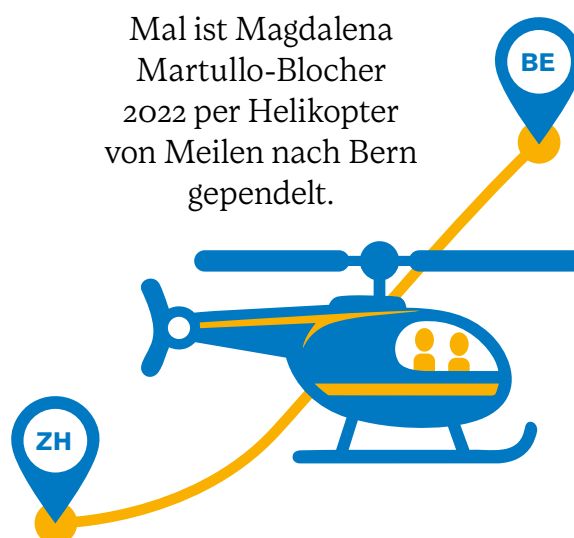


35 269

Privatjet-Flüge gab es 2022 in der Schweiz.

39

Mal ist Magdalena Martullo-Blocher 2022 per Helikopter von Meilen nach Bern gependelt.



Flugzeuge subventionieren, Nachtzüge wegsparen?

Der Bundesrat will die mit dem CO₂-Gesetz beschlossenen 30 Millionen Franken für die Nachtzüge streichen. Das Geld bliebe damit aber nicht in der Staatskasse, sondern würde direkt zur Flugindustrie fließen. Bis im Dezember haben wir Zeit, diese Absurdität zu stoppen. Dann entscheidet das Parlament über die Pläne des Bundesrats.



Wir wehren uns gegen den Geldregen für die klimaschädliche Flugindustrie.

Critical Mass

Jeden letzten Freitagabend im Monat

Weltweit treffen sich Tausende Velofahrende jeden letzten Freitagabend des Monats, um gemeinsam durch die Strassen der Stadt zu fahren. Auch in der Schweiz.

Die Treffpunkte finden Sie hier:
umverkehr.ch/criticalmass

Verkehrswende-Abstimmungssonntag

Abstimmungen 18. September 2025, Zürich

Ein VBZ-Jahresabo für nur einen Franken pro Tag fördert den Umstieg auf den ÖV und entlastet die Bevölkerung finanziell. Die Initiative kommt am 18. September zur Abstimmung. Am gleichen Tag entscheidet die Stadtzürcher Bevölkerung auch über die Parkkartenverordnung. Je grösser beziehungsweise schwerer ein Auto ist, desto teurer wird in Zukunft die Parkkarte. Zudem können nur noch Personen eine Parkkarte kaufen und ihr Auto im öffentlichen Raum abstellen, die keine private Parkmöglichkeit haben. Wir danken Ihnen, dass Sie 2 x Ja sagen: zu einem bezahlbaren VBZ-Abo und zur neuen Parkkartenverordnung.

umverkehr.ch/vbz-365

PARK(ing) Day 2025

Freitag, 19. September
Samstag, 20. September

Infos und Anmeldung:
parkingday.ch

Zum ersten Mal findet der PARK(ing) Day an zwei Tagen statt. Wissen Sie schon, ob Sie dieses Jahr Ihr Sofa und den Pingpong Tisch auf die Strasse stellen oder vielleicht eine riesige Kugelbahn aufbauen wollen? Dann melden Sie sich bis im Juli an.