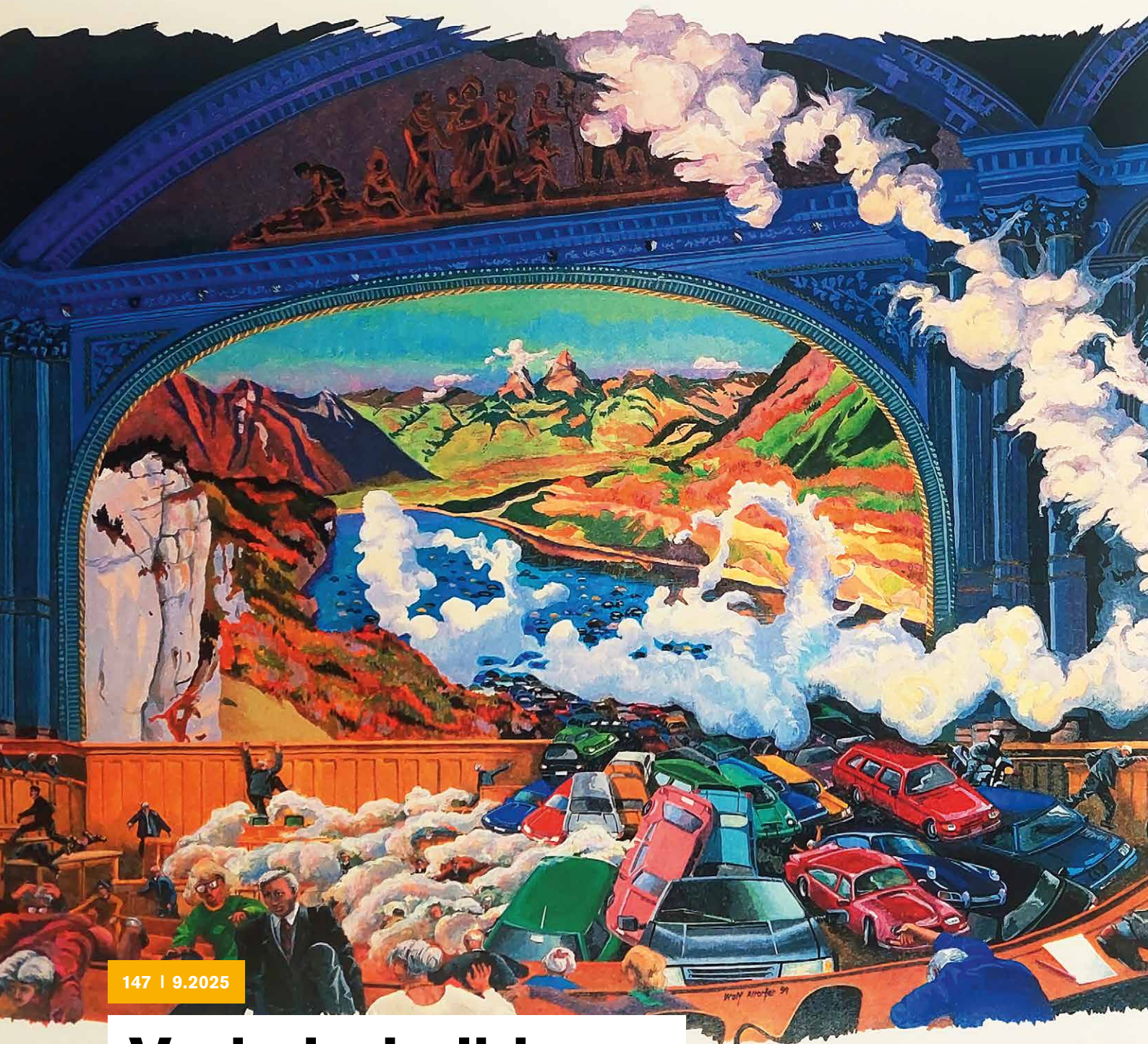


umverkehrR

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität



147 | 9.2025

Verkehr halbieren

Ab Seite 3

Röstis Verkehrspolitik Seite 6

Tempo 30 und Gesundheit Seite 7

Frankreichs Nachtzüge Seite 10

umverkehrR
Zukunft inkl.

Weniger wäre mehr gewesen ...

... wenn wir im Jahr 2000 die Verkehrshalbierungs-Initiative gewonnen hätten. Weniger Stress, weniger Verkehr, mehr Bewegung, mehr Zeit für uns und andere. Die Reduktion des Autoverkehrs hätte nicht nur Städte und Dörfer, sondern auch unser Denken befreit. Mobilität wäre nicht mehr Mittel zum Zweck, sondern ein bewusst gestalteter Teil des Lebens.

Die Zentren, nun vollgestopft mit Autos, wären zu lebendigen Begegnungsräumen geworden, mit Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten. Autobahnprojekte müssten wir nicht mehr diskutieren, wir würden in nachhaltige, aktive Mobilität, in unsere Zukunft investieren. Statt täglich im Auto vor uns hin zu schimpfen, hätten wir Zeit, um neue Ideen auszuprobieren.

Auch wenn es Erfolge gab – wie die Städte- und Stadtklima-Initiativen und das Nein zum Autobahnausbau –, stehen wir schweizweit und 25 Jahre später am gleichen Ort: im Stau – im Auto und in der Politik. Verkehrswende? Die Strassen sind voller denn je. E-Autos? Auch die stehen im Stau. Anstatt das Steuer herumzureissen, werden Autobahnen ausgebaut und Parkplätze verteidigt, als wären sie das Heimatland. Die Klimaerhitzung ist spürbar, Hochwasser, Hitzewellen, Bergstürze. Und wir diskutieren, ob Tempo 30 eine Zumutung ist.



Verkehr wird als individuelles Recht missverstanden, anstatt Mobilität in gemeinschaftlicher Verantwortung zu gestalten. Wir hätten 25 Jahre Fortschritt haben können. Stattdessen haben wir 25 Jahre lang geblinkt, ohne je abzubiegen.

Aber wer weiss, mit einem Blick zurück kriegen wir die Linkskurve vielleicht doch noch. Viel Spass bei der Lektüre dieses Magazins!

Hanspeter Kunz, Co-Präsident

Impressum umverkehRen 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, Hanspeter Kunz, Donat Oberson, Thibault Schneeberger, Nina Sommer, Angela Zimmermann und Tonja Zürcher **Titelbild** Wolf Altorfer **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** November 2025

umverkehR: Eine realistische Utopie

Ein Vierteljahrhundert nach der Abstimmung über die Initiative zur Verkehrsreduktion – was ist geblieben? Ein wachsender Bewegungsdrang und ein Verein, der lebendiger ist denn je!

Thibault
Schneeberger

Ich wurde im Oktober 2000 volljährig. Als die umverkehR-Initiative wenige Monate zuvor an die Urne kam, durfte ich noch nicht abstimmen. Aber auch wenn ich damals politisch noch nicht besonders sattelfest war, weiss ich: Ich hätte begeistert Ja gestimmt.

Damals galt die Initiative als utopisch. Umso mehr Grund, sie zu unterstützen! Denn Utopien sind wie Horizonte: Auch wenn sich das Ziel mit jedem Schritt zu entfernen scheint, den man darauf zugeht, sind es Utopien, die uns dazu bringen, vorwärtszugehen.

Visionärer Pragmatismus

Mit der Verkehrshalbierungs-Initiative warfen die Pionier*innen von umverkehR einen Stein ins Wasser – und die Wellen sind bis heute spürbar. Dass damals nur eine*r von fünf Stimmberechtigten ein Ja einwarf, ist im Rückblick fast nebensächlich. Denn was vor 25 Jahren als abgehoben oder gar verrückt galt, ist heute erschreckend vernünftig geworden.

Ein Blick auf die Klimaziele des Kantons Genf genügt: Der 2019 beschlossene Klimaplan will den motorisierten Verkehr bis 2030 um 40 Prozent senken – und bis 2050 gar um 80 Prozent. Im Vergleich dazu wirkt die damalige umverkehR-Initiative beinahe zurückhaltend! Doch genau solche massiven Reduktionen braucht es, um die planetaren Grenzen einzuhalten.

Die jüngste Entscheidung des Internationalen Gerichtshofs bringt es zusätzlich auf den Punkt: Staaten, die ihren Klimaverpflichtungen nicht nachkommen, verstossen gegen das Völkerrecht. Ein starkes Signal. Aber auf internationale Gerichte sollten wir uns lieber nicht verlassen, wenn es um die Verkehrswende geht. Wir müssen auf unsere Überzeugungskraft und Mobilisierungsfähigkeit setzen, damit wir die Verkehrsreduzierung demokratisch umsetzen können.

Wirksame Strategie

Genau das tut umverkehR seit 25 Jahren – mit beachtlichem Erfolg: mit den Städte-Initiativen zwischen 2008 und 2011 und den Stadtklima-Initiativen seit 2020. Diese Kampagnen haben konkrete Veränderungen angestossen und das Bewusstsein dafür geschärft, wie zerstörerisch das Auto-System für unsere Städte, unser Leben und unseren Planeten ist. Und sie haben mitgeholfen, dass wir im vergangenen November den absurden Autobahnausbau mit einem fulminanten Nein stoppen konnten.

Doch all das wäre undenkbar ohne ein paar mutige Köpfe, die in den 1990er-Jahren im gemächlichen, wohlstandsverwöhnten Schweizchen forderten: Halbiert den Verkehr! Zu einer Zeit, als ökologische Anliegen noch (bzw. wieder) Nischenthemen waren. Ihnen gebührt unser Dank – und unser Versprechen, ihren Mut weiterzutragen. ■

Die Verkehrs-
halbierungs-
Initiative wollte
den Autoverkehr
innert zehn Jahren
halbieren.

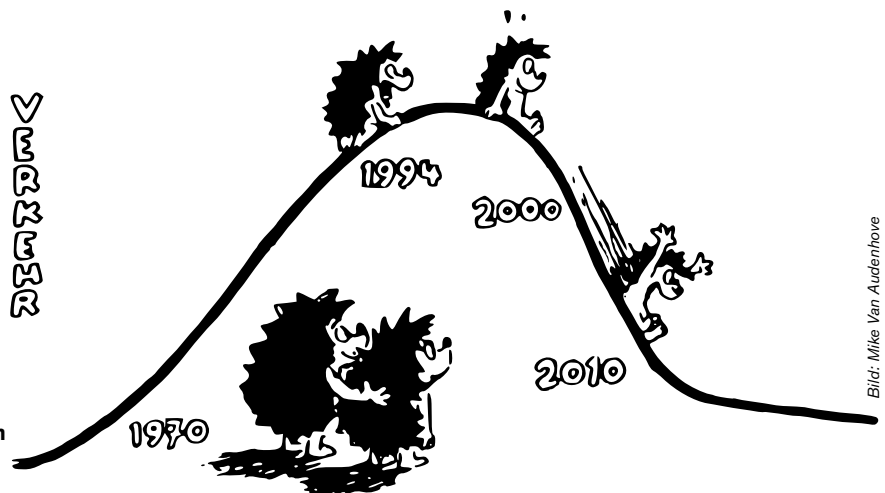


Bild: Mike Van Audenhove

25 Jahre

Am 12. März 2000 sagte die Schweizer Stimmbevölkerung Nein zur ersten schweizweiten Initiative von umverkehR. Gefordert wurde nicht weniger als eine Halbierung des Autoverkehrs. Die Abstimmung haben wir verloren – aber eine Idee war geboren, die bis heute Früchte trägt.

Thibault
Schneeberger

Im Gespräch blicken Caroline Firmann-Gaulis und Denys Roulin, zwei treibende Kräfte der Initiative in der Romandie, zurück auf diese prägende Zeit.

Wie wurde die Initiative damals aufgenommen?

Denys Roulin: Man hielt uns für verrückt. Für hoffnungslose Utopist*innen. Heute kommt die Idee besser an – leider auch, weil der Verkehr seither weiter stark gewachsen ist.

Caroline Firmann-Gaulis: Zum Glück hatten wir starke kantonale Komitees mit engagierten Menschen, die wussten, worum es geht. Wir konnten auch viele andere Organisationen mobilisieren, etwa die Ärzt*innen für Umweltschutz, die Alpen-Initiative und lokale Gruppen.

Denys: Auch Leute aus der Gewerkschaft des Verkehrspersonals waren dabei – und Kulturschaffende. Mit Ausnahme einiger Parlamentarier*innen der Grünen und der radikalen Linken hielten sich die meisten Politiker*innen jedoch zurück.

War das Unterschriftensammeln schwierig?

Denys: In kleinen Walliser Dörfern wurden wir ziemlich rüde beschimpft! In grösseren Städten hingegen, wo die Verkehrsprobleme schon spürbar waren, kamen wir besser an.

Caroline: In Genf hat uns die «Stop Smog»-Bewegung viel Rückhalt gegeben. Sie kämpfte schon damals gegen Luftverschmutzung und Verkehrsmassen. Das war ein wichtiger Schulterschluss.

Gibt es einen Moment, der euch besonders in Erinnerung geblieben ist?

Caroline: Die Live-Fernsehdebatte mit dem TCS-Vertreter – das war heftig. Der war richtig aggressiv, es war ein intensiver Schlagabtausch. Das war kurz vor der Abstimmung und sehr eindrücklich.

Denys: Ich erinnere mich an die Lieferung von 200 000 Zuckersäckli mit unserem Kampagnenlogo ins Wallis. Wir wussten zuerst gar nicht, wie wir die verteilen sollten. Am Ende nahmen die Beizen fast alle ab. Das war eine sehr gute Möglichkeit, die Botschaft zu verbreiten. Und dann war da noch unsere Velokarawane mit Diskussionsrunden in Städten. Das hat aber vor allem diejenigen zusammengebracht, die ohnehin schon überzeugt waren.

Nur 21,3 Prozent stimmten damals Ja. War's das wert?

Denys: Wir haben verloren – aber wir haben etwas angestossen, das heute noch trägt. umverkehR ist lebendig und leistet grossartige Arbeit. Unsere Initiative war der erste Impuls – die Welle rollt seit 25 Jahren. In mancher Hinsicht ist die Situation heute noch gravierender. Aber ohne uns wäre sie wohl noch viel schlimmer.

Caroline: Ich bin überzeugt: Wir hatten recht. Es war absolut notwendig, diesen Schritt zu machen. Ich bedaure nur, dass es kein Ja gab. Aber wenn man die Entwicklung heute anschaut: Da hat sich schon einiges bewegt. Aber für mich ist die Halbierung des Autoverkehrs immer noch das absolute Minimum! ■



schon!?

Verkehrs-Halbierungsinitiative eingereicht

Mit der am Mittwoch in Bern mit rund 110 000 Unterschriften eingereichten Volksinitiative zur Halbierung des motorisierten Verkehrs soll



**Wer JA sagt,
sagt es weiter.**



Mehr Leben

Die Verkehrsberuhigungs-Initiative sorgt



**Freie Fahrt
für alle**

Verkehrs-
haltung

*Initiative pour la réduction du trafic
Verkehrshalbierungs-Initiative
Iniziativa per dimezzare il traffico*

umverkehr/Rétro-traffic/Straffico Postfach 8034 Zürich 01-422 11 30



umverkehr R sorgt für mehr...



Verkehrshalbierungs-Initiative
Initiative pour la réduction du trafic
Iniziativa per dimezzare il traffico

Rétro-traffic - Traffico Postfach 8036 Zürich Tel. 01-242 72 7

ehr enuss s Volk.

ve für halb so viel Strassen-
ot grünes Licht fürs Geniessen:
nd Plätze sind wieder für alle
derte und ältere Menschen
sicher voran. Strassencafés und
äfte erhalten mehr Kunden.
Tourismusstädte atmen auf.

tons **Oui** le 12 mars 2000

Gegen Röstis Verkehrspolitik ohne Zukunft

Die von der Bevölkerung abgelehnten Autobahnprojekte stehen wieder zur Diskussion, dafür hat schon kurz nach der Abstimmung Bundesrat Rösti gesorgt. Und auch an anderen Orten werden Autobahnen munter ausgebaut. Das ist nicht nur demokratiepolitisch höchst problematisch.

Magdalena Erni

Es war ein historischer Tag: Am 24. November 2024 lehnte die Schweizer Stimmbevölkerung sechs Autobahnausbauprojekte ab. Selbst der ehemalige Auto-Lobbyist und heutige Umweltminister Albert Rösti musste an der Medienkonferenz am Abstimmungssonntag kleinlaut versprechen: «Die Ausbauprojekte sind damit vom Tisch.» Nur zwei Monate später war die Tonlage dann wieder eine ganz andere.

Demokratiepolitisch fragwürdig

Derselbe Bundesrat Rösti kündigte an, sämtliche Verkehrsprojekte – sprich nicht nur Autobahnausbauten, sondern auch die Bahninfrastruktur – überprüfen zu lassen. Genannt wird der Prozess «Verkehr '45». Dazu soll Professor Weidmann von der ETH über hundert Projekte studieren und priorisieren. Darunter auch die

Bitte unterschreiben
und teilen Sie
die Petition:
[umverkehr.ch/
petition](https://umverkehr.ch/petition)

sechs im vergangenen November abgelehnten Projekte. Das ist ein gravierender demokratiepolitischer Affront. umverkehR verurteilt diesen Schritt, und wir werden uns mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln für die Einhaltung des Abstimmungsentscheids engagieren. Denn es ist klar: Ein weiterer Autobahnausbau bringt nur noch mehr Verkehr und ist unmöglich mit unseren Klimazielen vereinbar.

Es wird weiter betoniert

Auch anderswo wird der Autobahnausbau munter vorangetrieben. Sowohl im Norden von Winterthur als auch im Kanton Solothurn bei Luterbach sind im ersten Halbjahr 2025 die Bagger aufgefahren. Die Autobahnen werden auf vier respektive sechs Spuren ausgebaut. Nächstes Jahr ist der Baubeginn beim Bypass in Luzern geplant. Wird dieser gebaut, droht eine bis zu 14-spurige Autobahn. Noch stehen dem Bau aber Beschwerden der Städte Kriens und Luzern und von Umweltverbänden im Weg. Ausserdem wurde eine Volksinitiative gegen den Bypass lanciert. Einen Schritt weiter ist der Widerstand in Bern. Die Berner Stadtregierung hat die Initiative des lokalen Vereins Spurwechsel gegen den Ausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf angenommen und wehrt sich mit einer Beschwerde gegen den Ausbau. Das Nein zum Autobahnausbau hat dem lokalen Widerstand Aufschwung gegeben; bei Bundesrat Rösti und seinem Bundesamt für Strassen fehlt aber bisher die Bereitschaft, den demokratischen Entscheid zu respektieren.

Um der Forderung nach einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik nochmals Druck zu verleihen, haben wir im Juli eine Petition lanciert. Darin fordern wir, dass der Autobahnausbau definitiv gestoppt wird und die Gelder aus dem Strassenfonds künftig in die Mobilitätswende investiert werden. Wir haben bereits knapp 20 000 Unterschriften. Das reicht aber noch nicht. Haben Sie schon unterschrieben? ■



Der Bund hat angeblich kein Geld, aber Millionen für einen Luxus-Pavillon zur Bewerbung des Autobahnausbaus.

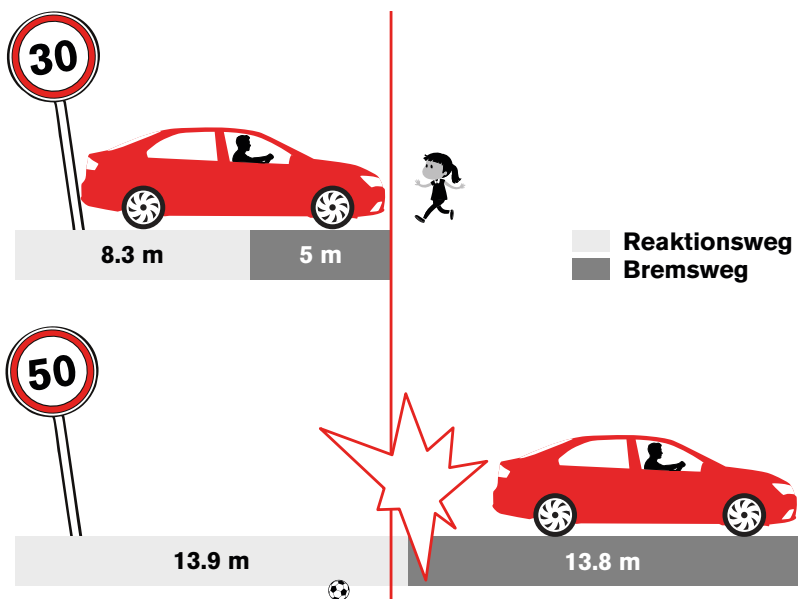
Sicherere Strassen für alle!

Tempo 30 rettet Leben, schützt unsere Gesundheit und macht unsere Städte lebenswerter. Trotzdem wird darüber gestritten, als ginge es um Ideologie statt um Menschen. Dabei ist ganz klar: Von der Verkehrsberuhigung profitieren wir alle. Sie hat einen immensen Einfluss auf unsere Gesundheit.

Nina Sommer

Weniger Tempo, weniger Unfälle

Tempo 30 erhöht die Sicherheit – Menschen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, fühlen sich deutlich wohler und sicherer. Und das mit gutem Grund: Bei einem Aufprall mit 30 Kilometern pro Stunde haben Fussgänger*innen eine deutlich höhere Überlebenschance als bei 50. Die Wahrscheinlichkeit, getötet zu werden, ist bei Tempo 50 sechsmal höher. Das liegt erstens am kürzeren Reaktions- und Bremsweg: Ein Auto steht bei Tempo 30 nach rund 13 Metern, bei Tempo 50 fährt es an diesem Punkt noch mit voller Geschwindigkeit (siehe Grafik). Zweitens sind die Unfallfolgen bei höherer Fahrgeschwindigkeit gravierender – und zwar überproportional.



Tempo 30 rettet Leben.

Bild: umverkehr

Eine Analyse der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) zeigt: Mit Tempo 30 liessen sich schweizweit jährlich Hunderte schwere Verletzungen und mehrere Todesfälle verhindern – ein klarer gesundheitspolitischer Hebel. Besonders profitieren vulnerable Gruppen: Kinder, Jugendliche und ältere Menschen. Bei über 80-Jährigen ist das Risiko, bei einem Unfall schwer oder tödlich verletzt zu werden, viermal höher als bei 30- bis 50-Jährigen. Mit der alternden Bevölkerung wird die Sicherheit für Fussgänger*innen noch dringlicher.

Lärm als Mitursache bei Todesfällen

Tempo 30 senkt nicht nur die Unfallzahlen, sondern auch den Lärm – und das ist deutlich spürbar. Der Strassenlärm sinkt um bis zu 3 Dezibel, was einer gefühlten Halbierung der Verkehrsmenge entspricht. Besonders nachts reduziert Tempo 30 die schlafstörenden Lärmspitzen, die für unsere Gesundheit besonders belastend sind, weil sie unsere Erholung verhindern und damit auf Dauer krank machen.

Anders als unsere Augen können wir unsere Ohren nicht einfach zuklappen. Jedes störende Geräusch versetzt unseren Körper in Alarmbereitschaft. Der Puls steigt, der Blutdruck ebenso, Stresshormone werden ausgeschüttet. Wer ständig Verkehrslärm ausgesetzt ist, hat ein erhöhtes Risiko für Bluthochdruck, Herzinsuffizienz, Diabetes und psychische Erkrankungen.

Bei einer Erhöhung des Strassenlärms am Wohnort um 10 Dezibel, was einer Verdoppelung der gefühlten Lautstärke entspricht, steigt das Suizidrisiko um 4 Prozent. Bereits tiefere Lärmwerte als bisher angenommen wirken sich negativ auf die Gesundheit aus. In der Schweiz ist Lärm mitverantwortlich für rund 500 Todesfälle pro Jahr.

Schaut man über die Schweizer Grenzen hinaus, wird klar, wie wenig nachvollziehbar die hiesige Debatte ist: (Fast) überall sonst wird Tempo 30 eingeführt, und die Vorteile werden gefeiert. So wurde 2024 in Helsinki keine einzige Person im Verkehr getötet – dank Tempo 30 und weniger Autoverkehr. Es ist höchste Zeit, dass auch wir diesen Schritt konsequent gehen. ■

Spiel



Fliegen ist wie ein Escape Room. Jedenfalls für die Pilot*innen. Beim Landeanflug gilt es zu knobeln. Gilt der Funkspruch mir oder dem Nachbarflieger? Welche Sprache ist das eigentlich? Habe ich die Anweisung richtig verstanden und das Rätsel gelöst? Soll ich

das Risiko eingehen und auf gut Glück eine Landung probieren? Oder doch lieber noch ein paar Runden mehr über dem Flughafen kreisen? Und was, wenn dafür die Zeit (bzw. der Treibstoff) nicht mehr reicht? ■■■



Spass

Rekord in der Luft (24 000 Passagierjets gleichzeitig), Rekord am Boden (3,2 Millionen Passagier*innen am Flughafen Zürich), Rekord-Menschengedränge am Strand, Rekord-Wassertemperaturen, Rekord-Waldbrände in Südeuropa. Wir feiern das Jahr der Rekorde und freuen uns, dass die Klimakrise jetzt so richtig zuschlägt. Endlich geht etwas. Ferien sollen Erholung bringen? Das ist etwas für Boomer. ■■■

Spannung



Nachdem sie von gestressten Reisenden in aller Hektik abgegeben wurden, warten die kleinen grauen, grossen schwarzen und leicht eingedellten bunten Koffer gespannt darauf, wo auf der Welt sie landen werden. Die Pechvögel werden von den gleichen gestressten

und nun auch noch übermüdeten Reisenden vom Förderband genommen. Aber die Glücklichen dürfen sich auf weitere Reisen um die ganze Welt freuen – bis sie an irgendeinem Flughafen versteigert werden. ■■■

Sparpotenzial



Wir Banausen denken beim Sparpotenzial im Flugverkehr daran, dass man den Zug statt den Flug nehmen oder Ferien auf Sardinien statt in der Karibik machen könnte. Ganz Verwegene kommen sogar auf die Idee, Ferien in der

Schweiz zu machen. Die Fluggesellschaften sind da viel mutiger: Um Sprit zu sparen, rollen sie mit nur einem eingeschalteten Triebwerk zur Startbahn. Ausserdem wird das Gewicht optimiert – mit immer weniger Personal. ■■■

Der Wecker hat geklingelt

Der Nachtzug erlebt eine Renaissance und zieht auch in Frankreich immer mehr Reisende an: 2024 wurden mehr als eine Million Fahrgäste gezählt – 50 Prozent mehr als noch 2019. Doch trotz des grossen Potenzials als Alternative zum Flugzeug werden die Nachtzüge noch durch ein zu limitiertes Angebot gebremst.

Angela Zimmermann

Die ganze Studie des Réseau Action Climat kann hier nachgelesen werden: umverkehr.ch/reseauactionclimat

Der Nachtzug eignet sich besonders für Entfernungen zwischen 500 und 1500 Kilometer und könnte die wichtigsten europäischen Städte sowie die französischen Regionen effizient miteinander verbinden. Das «Réseau Action Climat», eine französische NGO, hat Vorschläge für ein französisches sowie ein internationales Nachtzugnetz entwickelt, auf denen jeweils mit 1200 Liegewagen bis zu 12 Millionen Passagier*innen transportiert werden könnten. Eingebunden in diese Netze wären die Städte Genf und Zürich (siehe Karten).

Derzeit gibt es nur zwei internationale Linien von Paris aus: nach Wien und Berlin. Neue Strecken nach Rom, Hamburg oder Malmö würden eine Verlagerung des Verkehrs vom Flugzeug auf die Schiene begünstigen. Sechs der zehn wichtigsten Flugverbindungen ab Frankreich könnten durch Nachtzüge ersetzt werden. Von der Schweiz aus liegen 82 Prozent der Destinationen in Europa.

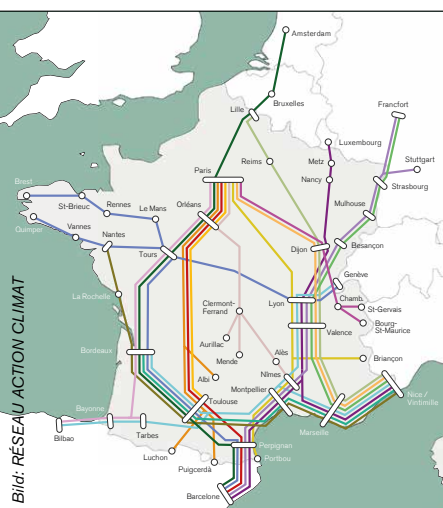
Barcelona, Bretagne und Bordeaux

Das französische Nachtzugnetz mit Verbindungen wie Genf–Bordeaux, Nizza–Lille oder auch Lyon–Neapel sollte auch transversal geplant werden, also ohne den üblichen Umweg über Paris. Viele Stimmen in der Schweiz fordern auch die Wiederaufnahme der Nachtverbindungen von Genf nach Quimper (Bretagne) oder Hendaye (Baskenland), die beide Anfang der 2010er-Jahre eingestellt wurden. Das internationale Netz würde unter anderem Zürich und Genf mit Barcelona verbinden.

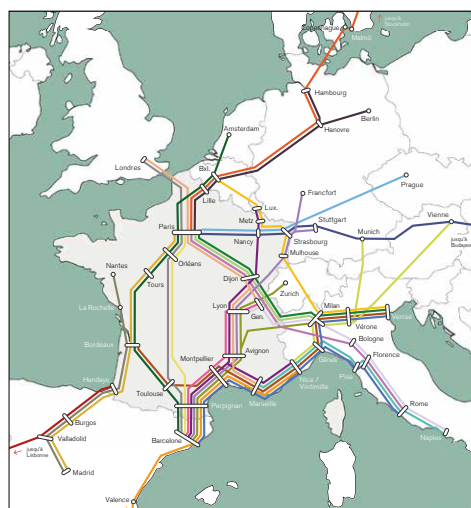
Mit dem Nachtzug können auch abgelegene Gebiete bedient werden. In den Hautes-Alpes würde die direkte Strecke Paris–Briançon dafür sorgen, dass ein Département ohne Flughafen mit dem Rest des Landes verbunden würde. Der Nachtzug würde hier somit zum praktischsten Mittel für Fernreisen.

Mehr Schlafwagen sind entscheidend

Um der steigenden und berechtigten Nachfrage gerecht zu werden, muss die Zahl der Liegewagen massiv erhöht werden. Die Einrichtung neuer Strecken ist im Übrigen relativ einfach, sie erfordert vor allem den Kauf von rollendem Material und den Bau von Wartungszentren, ohne dass grosse Investitionen oder Bauarbeiten an den Schienen erforderlich sind. ■



Französisches Nachtzugnetz mit 1200 Liegewagen



Internationales Nachtzugnetz mit 1200 Liegewagen

Mehr Bäume dank umverkehr

2017 keimte in einem Workshop die Idee: Teile des Strassenraums sollen entsiegelt werden, um Platz für mehr Bäume und ein gesünderes Stadtklima zu schaffen. Daraus wurden die Stadtklima-Initiativen. In St. Gallen ist der Gegenvorschlag dazu seit 2022 in Kraft.

Daniel Costantino

Wie beeinflusst der Gegenvorschlag zu den Stadtklima-Initiativen die Praxis? Adrian Stolz, Leiter Stadtgrün St. Gallen, gibt Auskunft.

Was hat sich bei Ihnen durch die Vorgaben der Stadtklima-Initiativen verändert?

Adrian Stolz: Zur Umsetzung der Zielvorgaben wurde ein Team aus Mitgliedern des Tiefbauamts, von Stadtgrün und der Stadtplanung gebildet. Es plant Begegnungszonen und sucht asphaltierte Kleinflächen im Strassenraum, die entsiegelt werden können. Genügend Flächen zu finden, ist nicht einfach. In einer gebauten Stadt gibt es viele Ansprüche an den Strassenraum. Sicherheitsnormen müssen eingehalten, die Erschliessung aller Grundstücke muss sichergestellt und Leitungen im Boden müssen berücksichtigt werden. Letztere schränken das Pflanzen von Bäumen stark ein. Auch Anwohnende reagieren nicht immer erfreut, beispielsweise wegen Einschränkung der Aussicht, Laubfall oder wegfallenden Parkplätzen.

Haben die Bäume nun eine Lobby?

Ja, in den letzten Jahren hat das Grün im Stadtraum an Bedeutung gewonnen. Früher wurden Bäume in Strassenprojekten als Erstes gestrichen, heute ist das anders. Es finden komplexere Abwägungsprozesse statt. Auch Wurzelraumerweiterungen sind vermehrt möglich. In breiten politischen Kreisen ist das Verständnis gewachsen, die Projekte sind generell grüner geworden. Die Gegenvorschläge zu den Stadtklima-Initiativen haben diese Entwicklung sicher unterstützt.



Adrian Stolz

Was halten Ihre Mitarbeiter*innen von dieser Veränderung?

Wir freuen uns darüber, es ist eine Investition in die Zukunft und in die Lebensqualität. Stadtgrün ist aber auch für die Pflege der zusätzlichen Bäume und Grünflächen zuständig. Und angesichts knapper Ressourcen ist der Mehraufwand spürbar. Stadtbäume brauchen Pflege – dafür fehlt aktuell das Geld.

Haben Sie mit solchen Auswirkungen gerechnet?

Ja. Uns war von Beginn an klar, dass die Umsetzung herausfordernd ist – vor allem, wenn die Aufwertungen dort stattfinden sollen, wo sie klimatisch am wirksamsten sind. Ich hatte gehofft, dass es einfacher ist, geeignete Flächen zu finden. Nutzungsansprüche, Sicherheitsnormen, Leitungen, Gestaltungsansprüche, Denkmalschutz und so weiter machen die Umsetzung schwierig. ■



Es wäre noch mehr möglich: Visualisierung für ein «grünes Ufer» entlang der Gleise in St. Gallen

Abstimmungen

vom

28. September

2025

Kanton Zürich:

Ungesund, gefährlich,
rücksichtslos

Die SVP und ihre Verbündeten aus Autolobby und bürgerlichen Parteien wollen die Städte Winterthur und Zürich entrechteten und Tempo 50 auf Hauptstrassen vorschreiben – selbst wenn diese mitten durch Quartiere führen. Die sogenannte «Mobilitätsinitiative» der SVP kommt am 30. November 2025 zur Abstimmung. Sie ist eine Gefahr für Kinder, Velofahrende und ältere Menschen. Bei Tempo 50 kommt es zu einem Drittel mehr Unfällen. Zudem steigt der Strassenlärm um bis zu 3 Dezibel, das entspricht gefühlt einer Verdoppelung der Verkehrsmenge. Lärm verursacht gravierende Gesundheitsschäden wie Demenz, Herz-Kreislauf-Erkrankungen sowie Depressionen (siehe Artikel, Seite 7). Zudem bringt die SVP-Initiative nervigen Stop-and-Go-Verkehr, weil unsinnig auf 50 Kilometer pro Stunde beschleunigt wird, um gleich an der nächsten Ampel wieder abzubremesen. Das alles verschlechtert die Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität in unseren Quartieren. Darum setzt sich umverkehR für ein Nein am 30. November 2025 ein! ■

Mehr Infos:
[umverkehr.ch/
raser-nein](https://umverkehr.ch/raser-nein)

UNGESUND,
GEFÄHRlich,
RÜCKSICHTSLOS.



Nein zur rücksichtslosen
SVP-Initiative am
30. November 2025

Günstiger ÖV und Parkkarten-Kompromiss in Zürich:

In der Stadt Zürich kommen gleich zwei verkehrspolitisch relevante Vorlagen zur Abstimmung. Die Initiative «VBZ-Jahresabo für 365 Franken» bringt eine finanzielle Entlastung für die Bevölkerung und eine aktive Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die ÖV-Vergünstigung kann übrigens auch beim Kauf des GA angerechnet werden. Der Parkkarten-Kompromiss sorgt für eine effiziente Parkplatznutzung von der alle profitieren. Er schafft die Voraussetzungen, um endlich sichere Velorouten zu realisieren und mehr Bäume zu pflanzen. umverkehR empfiehlt am 28. September 2025 2 x Ja.

Klimaziel Kanton Zürich:

Netto-Null2040 soll im Energiegesetz verankert werden. Weil die SVP dagegen das Referendum ergriffen hat, muss darüber abgestimmt werden. Es ist selbstverständlich, dass umverkehR für dieses Ziel ist. Es braucht die gesetzliche Verankerung, damit das Klimaziel Netto-Null2040 umgesetzt wird – nicht zuletzt auch im Verkehrsbereich.

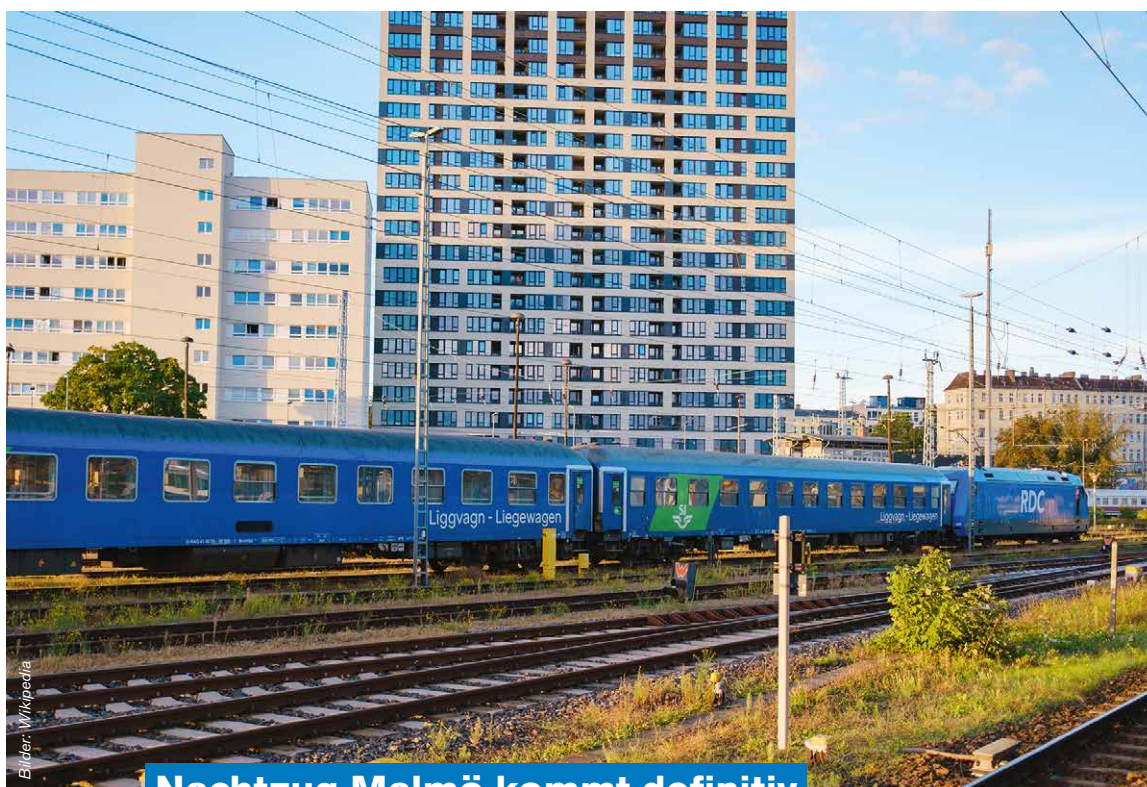
Begrünte und autobefreite Quartiere für Luzern:

Die Initiative fordert, dass die zentralen Quartiere Bruch, Hirschmatt, Neustadt und Kleinmatt autobefreit, teilentsiegelt und umgestaltet werden. Das Stadtparlament unterstützt die Initiative, die aber trotzdem kein Selbstläufer ist. umverkehR empfiehlt, Ja zu stimmen und kräftig Werbung für die Initiative zu machen.

Entlastungsinitiative Schaffhausen:

In der Stadt Schaffhausen kommt die von umverkehR unterstützte Initiative für eine verbindliche Verkehrsentslastung in Wohngebieten zur Abstimmung. Sie will, dass Mehrverkehr auf dem lokalen Strassennetz aufgrund von Nationalstrassenprojekten verhindert wird. Hintergrund der Initiative ist der Fäsenstaubtunnel. Dieser wurde am 24. November 2024 zwar von der Bevölkerung abgelehnt, Bundesrat Rösli und die Autolobby wollen aber daran festhalten. Würde er wie geplant gebaut, brächte er massiven Mehrverkehr in die Stadt – genau das will die Initiative verhindern. ■





Nachtzug Malmö kommt definitiv

**Ab April
2026 fährt
der Nachtzug
nach Malmö.**

Ab April 2026 fährt der Nachtzug 3-mal pro Woche ab Basel über Kopenhagen nach Malmö. Das erleichtert die Anreise nach Skandinavien enorm. So kann man abends in den Zug einsteigen und ist mit nur einmal Umsteigen am Nachmittag in Stockholm oder abends in Oslo. Bei jährlich total über 750 000 Flugpassagier*innen nach Dänemark, Schweden und Norwegen ist das Potenzial dieser Verbindung gross. Trotzdem hat die Förderung dieses Nachtzugangebots mit durchschnittlich gut 9 Millionen Franken pro Jahr bis 2030 im Sommerloch für grosse Aufregung gesorgt. Dabei entspricht es dem Willen des Parlaments und

der Bevölkerung, mit den Nachtzugverbindungen Alternativen zum Flugverkehr zu schaffen. Im Vergleich zu den rund 1,5 Milliarden Franken Subventionen für den Flugverkehr durch die Befreiung von der Mineralölsteuer auf Kerosin und den 2,6 Milliarden Franken unbezahlten Umwelt- und Gesundheitskosten (externe Kosten) ist die Förderung der Nachtzüge unglaublich klein – und nicht ausreichend. Wir setzen uns deshalb dafür ein, dass mindestens die 30 Millionen Franken pro Jahr für den internationalen Bahnverkehr freigegeben werden, die im CO₂-Gesetz festgehalten sind. ■■■

Kanton St. Gallen: Nein zur Megastrasse zum See

Mehr Infos:
[umverkehr.ch/
megastrasse-
zum-see](https://umverkehr.ch/megastrasse-zum-see)

Der St. Galler Kantonsrat hat im Sommer beschlossen, eine teure Luxusstrasse von der Autobahn zum Bodensee zu bauen. 330 Millionen Franken sollen für den Autobahnanschluss «Witen» bei Goldach und gut zwei Kilometer Kantonsstrasse zum See verbaut werden. Diese teure und unnötige Megastrasse bringt noch mehr Verkehr, Lärm, Abgase, Landverschleiss, Pneuabrieb und Gesundheitskosten. umverkehrR unterstützt deshalb die Kampagne gegen die Megastrasse zum See. Die Abstimmung findet voraussichtlich am 30. November 2025 statt. ■■■



Reisezeit in Rumänien

In einer Auszeit von knapp vier Wochen fuhr ich über Wien und Budapest nach Plojesti, 50 Kilometer nördlich von Bukarest. Bei der Anreise mit dem Zug und dem Blick auf die Dörfer der Karpaten wuchs in mir die Vorfriede und die Neugier auf dieses Land.

Donat Oberson

Über die Plattform «workaway» kam ich für zweieinhalb Wochen zum freiwilligen Einsatz auf einem Permakultur-Gemüsehof. Im Zelt, in dem ich schlief, musste ich mir wegen des Fluglärms die Ohren zustopfen. Am Wochenende in Bukarest war mir dann klar, dass die grosse Menge der Kurztrip-Touristen nachts landen und abfliegen. Zu den Kurztrips ist mir aufgefallen: Die Leute lassen sich in Gruppenreisen im Eiltempo durch die Gassen und die Museen führen. Im Draculaschloss warten sie eine Stunde auf ein Eintrittsbillett, um sich danach auf den Füssen herumzustehen. In einem touristischen Karpatendorf lief ich einen sehr schönen Weg in 1,5 Stunden zu einem Aussichtspunkt hinauf. Ein anderer Tourist, der mit der Gondelbahn dort ankam, meinte, für den Weg zu Fuss hätte er keine Zeit. Ich kam ins Grübeln: Zeit fürs Reisen und dennoch keine Zeit?

Unterwegs auf der «via transsilvania»

Auf dem Fernweg «via transsilvania» begegnete ich Landwirt*innen, schlief bei Leuten privat auf dem Dorf und erlebte das Verhalten der Hunde bei den Schafherden. Einmal hat mich eine Bäuerin auf dem Weg gestoppt, weil der Durchgang wegen der Bären zu gefährlich sei. Mit kurzen Hosen und Sandalen konnte ich kleine Flüsse überqueren und wunderschöne Magerwiesen bewundern. Verschwitzt und klebrig bestieg ich am Ende meiner Reise abends den Schlafwagen nach Budapest und Wien. Am Kopf des Schlafwagens gab es eine Dusche, die bestens funktionierte. Erfrischt legte ich mich ins Bett, hoch erfreut über manch herzliche Begegnung, und träumte von Abenteuern, die ich nicht so schnell vergessen werde. ■■■



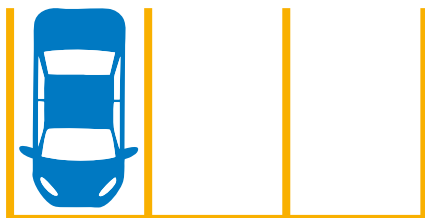
Donat Oberson
unterwegs zu Fuss
durch die Karpaten



Mit Bären ist nicht
zu spassen.

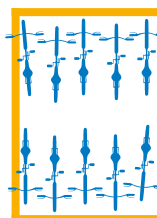
3

Beinahe jede*r Autobesitzer*in braucht drei Parkplätze – einen zu Hause, einen bei der Arbeit und einen zum Einkaufen.



10

Zehn Veloparkplätze könnte man auf einem Autoparkplatz unterbringen.



15

12–15 m² beansprucht ein Parkplatz – das ist so viel wie ein normales Zimmer.



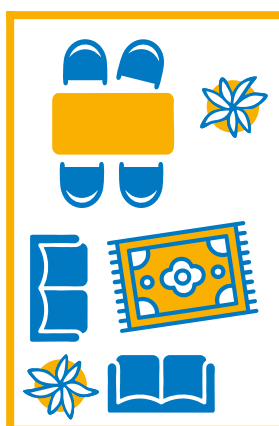
6 582 183

So viele Motorfahrzeuge waren Ende 2024 in der Schweiz registriert. Das heisst, es braucht mindestens 85,5 km², um alle Fahrzeuge zu parkieren – das entspricht fast der Grösse des Zürichsees.



80

Jedes Jahr finden am PARK(ing)Day in der Schweiz mehr als 80 Aktionen statt. Dabei werden Parkplätze auf kreative Weise für einen Tag umgenutzt.



23

Ein Auto steht durchschnittlich 23 Stunden am Tag auf einem Parkplatz.



Ungesund, gefährlich, rücksichtslos

In verschiedenen Städten und Kantonen wollen SVP und Autolobby Tempo 30 auf Hauptstrassen verunmöglichen – selbst, wenn diese mitten durch die Quartiere gehen. Die Abstimmung im November im Kanton Zürich ist der Testlauf. Gewinnen wir hier, stehen die Chancen gut, auch andernorts den Kulturkampf der SVP gegen die «links-grün-inklusiv-woke» Verkehrsberuhigung aufzuhalten. umverkehr.ch/raser-nein



Bild: Dennis Zoller

Abstimmung I

Sonntag, 28. September

In Luzern, Schaffhausen und Zürich wird über bezahlbaren ÖV, Klimaschutz, autobefreite Quartiere und Verkehrsbelastung in Wohngebieten abgestimmt.

Mehr dazu in diesem Heft und auf umverkehr.ch

Nationale Tagung Lärmliga Schweiz

Donnerstag, 23. Oktober 2025, 8.30 bis 17 Uhr, Bern

Die Tagung widmet sich der Frage, wie Schwammstadt-Massnahmen zur Lärminderung beitragen können – und wie Städte ruhige Orte trotz Verdichtung bewahren oder neu schaffen können.

Infos und Anmeldung: laermliga.ch

Abstimmung II

Sonntag, 30. November 2025, Kanton Zürich

Die SVP-Initiative will, dass es wieder zum Standard wird, mit 50 Kilometern pro Stunde durch Quartiere zu brettern. Wir freuen uns über Ihre Unterstützung gegen diese Initiative!

umverkehr.ch/raser-nein