

# umverkehRen

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität



150 | 5.2026

## Wir sammeln Unterschriften

Ab Seite 3

Bahnnetz ausbauen **Seiten 4-5**

Emissionshandel **Seite 6**

Was hilft gegen volle Züge? **Seiten 12-13**

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

# Im Bummelzug

## Richtung Zukunft

In den letzten Jahren scheint die kognitive Dissonanz der grosse Attraktor der Schweizer Umwelt- und Verkehrspolitik geworden zu sein. CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele erreichen, indem man neue Autobahnen plant? Die SBB sind der Stolz der Nation, nichtsdestotrotz wird der Strassenverkehr priorisiert und der Flugverkehr subventioniert? Da sehnt sich nicht nur der Informatiker in mir nach mehr Konsistenz und Effizienz.

Derart in Widersprüche verstrickt, tuckern wir im diplomatischen Schritttempo halbherzig Richtung Zukunft. Ähnlich der EuroCity Chiasso-Mailand: fast eine Stunde für 50 Kilometer. Dann umsteigen auf die Frecciarossa und man ist gut drei Stunden später 500 Kilometer weiter in Rom. Rechnen Sie selbst. Trotz zentraler Lage droht uns, vom europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz umfahren zu werden.

Und es kommt noch schlimmer: Ein Flug ist nicht nur schneller, sondern oft auch günstiger (weil subventioniert, siehe oben) – und man braucht kein Nachdiplomstudium, um das Ticket zu buchen. Totaler Sinn-Bankrott durch maximalen Fehlanreiz: Wer 30-mal mehr CO<sub>2</sub> verursacht, kommt schneller, günstiger und einfacher ans Ziel. Multipliziert man dies mit den Flugpassagierrekorden, ist der endgültige Kollaps jeglicher Klimaziele vorprogrammiert. Auch für diese Erkenntnis braucht es kein Nachdiplomstudium.

Unter Laborbedingungen würde man dieses verkehrspolitische Versuchsdesign wohl abrechnen – doch im Feldversuch Schweiz versucht man sich mit stoischer Präzision an der Mobilitätswende, ohne die fossile Vergangenheit je zu verabschieden.

Sehen Sie auch Optimierungspotenzial?  
Dann bitte gleich auf Seite 3 weiterlesen!

*Hanspeter Kunz, Co-Präsident* ■■■



### Impressum umverkehrRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehrR

**Auflage** 6650 Exemplare **Herausgeberin** umverkehrR, Idaplatz 3, Postfach, 8056 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** Magdalena Erni, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Angela Zimmermann und Tonja Zürcher **Titelbild** umverkehrR **Layout** typisch.ch **Korrektorat** Marion Elmer, Barbara Geiser **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresspe, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3,50 CHF **Nächste Ausgabe** September 2026

# Wer wagt, gewinnt!

Wir rennen mit unserer Mobilitätsbon-Initiative nicht nur offene Türen ein. Und genau das motiviert uns. Wäre es einfach, wirksame Massnahmen beim Flugverkehr einzuführen, dann bräuchte es unsere Initiative nicht.

Silas Hobi

Unsere Mobilitätsbon-Initiative löst nicht nur Begeisterung aus. Den einen geht sie zu wenig weit – die Flugticketabgabe sei mit mindestens 30 Franken viel zu tief. Die anderen finden die Chancen auf Erfolg zu gering, weil klimapolitische Anliegen an der Urne zuletzt einen schweren Stand hatten. Und das sind noch die konstruktiven Rückmeldungen von Leuten, die das Anliegen grundsätzlich sinnvoll finden und unterstützen.

## Privilegien hinterfragen

Wer wie umverkehR bestehende Privilegien – wie die weitgehende Steuerbefreiung des Flugverkehrs – in Frage stellt, dem weht ein rauer Wind entgegen. Die Fluglobby ist mächtig und wird einige Hebel in Bewegung setzen, um eine Flugticketabgabe zu verhindern.

## Wirkung entfalten

Davon lassen wir uns aber nicht entmutigen. Wir wissen, dass wir starke Gegner\*innen auf den Plan rufen. Dennoch sind wir überzeugt von unserem Anliegen. Wir haben gute und stichhaltige Argumente, und wir können nicht länger warten und Däumchen drehen. Wir wollen nicht Jahr für Jahr zusehen, wie der Flugverkehr weiter ansteigt. Wir möchten uns nicht weiter darüber ärgern, dass der Flugverkehr für den grössten Anteil am Klimaeffekt verantwortlich ist – Tendenz steigend. Wir möchten nicht tatenlos akzeptieren, dass sinnvolle und angekündigte Nachtzüge nach Barcelona oder Kopenhagen grundlos gestrichen werden. Wir haben auch keine Lust mehr auf regelmässige Tarifierhöhungen beim ÖV, bei gleichbleibenden Kosten fürs Autofahren. Nein, wir möchten handeln, wir möchten etwas bewegen, und wir möchten Wirkung entfalten.

## Bestechend einfach

Genau aus diesem Grund sammeln wir Unterschriften für die Mobilitätsbon-Initiative. Der Mechanismus ist denkbar einfach. Wer fliegt, bezahlt eine Abgabe für die verursachten Lärm- und Klimaemissionen. Die daraus resultierenden Einnahmen werden mehrheitlich an die Bevölkerung verteilt: in Form eines ÖV-Gutscheins (Mobilitätsbon). Der Rest wird eingesetzt, um das Angebot grenzüberschreitender Zugverbindungen attraktiver und bezahlbarer zu machen. So profitieren alle, und nur wenige – in der Regel gut betuchte – Vielflieger\*innen bezahlen.

## Nichts tun ist keine Option

Zugegeben: Die Stimmung hinsichtlich Klimaschutz war in der Bevölkerung auch schon besser. Doch angesichts der Warnungen der Wissenschaft, der Extremwetterereignisse und der erdrückenden Fakten ist nichts tun keine Option. Zudem kann sich die politische Grosswetterlage bis zur Abstimmung auch wieder zu unseren Gunsten wenden. Wir sind guten Mutes, dass unsere Initiative an der Urne eine Chance hat – ganz nach dem Motto: Wer wagt, gewinnt. ■■■

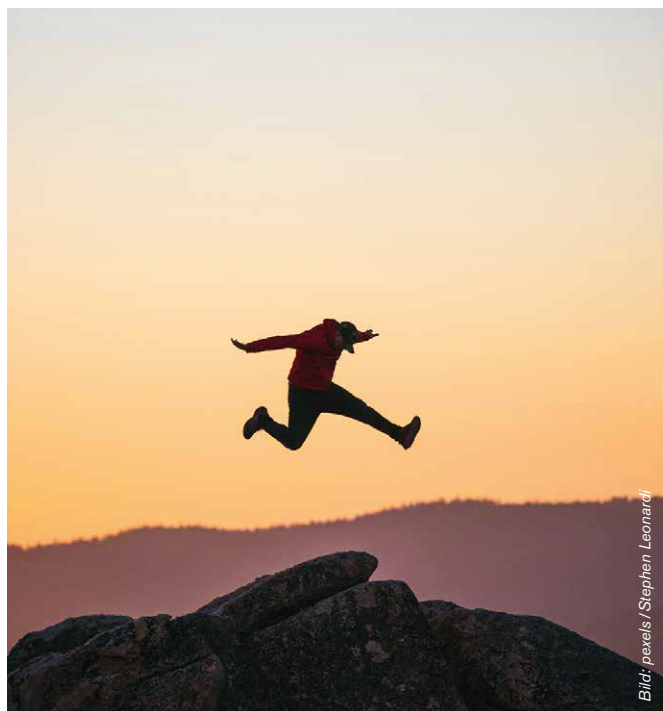


Bild: pexels / Stephen Leonard

Nur wer sich etwas traut, kann gewinnen.

# Die Schweiz mit Europa vernetzen

Das Bahnnetz in der Schweiz gehört zu den besten weltweit. Für grenzüberschreitende Zugreisen gibt es allerdings noch Luft nach oben. Dabei wäre das Potenzial für eine Verlagerung vom Flugzeug auf den Zug enorm. Mit der Mobilitätsbon-Initiative sollen attraktive und bezahlbare Angebote gefördert werden.

Silas Hobi

Rund 80 Prozent der Reiseziele ab Schweizer Flughäfen liegen in Europa. An der Spitze liegt London, gefolgt von Amsterdam und Barcelona. Aber auch Städte wie Berlin, Paris oder Wien erfreuen sich grosser Beliebtheit. Alle diese Destinationen wären wunderbar mit dem Zug erreichbar. Aber wer kennt es nicht: Die gute Absicht ist da, man will den Zug nehmen, doch das Angebot ist dürftig, die Reise dauert zu lang, der Buchungsprozess ist herausfordernd, und am Ende kostet das Ticket viel mehr, als wenn man das Flugzeug nimmt. Greenpeace hat in einem Bericht 2025 festgehalten, dass die Hälfte der Reisen von der Schweiz aus mit dem Flugzeug günstiger sind als mit dem Zug. Mit der Mobilitätsbon-Initiative wollen wir das ändern. Dass man für eine Reise 30-mal mehr CO<sub>2</sub> emittiert, soll nicht mehr die einfachere und günstigere Wahl sein.

## Reisedauer ist entscheidend

Angesichts der Klimakrise besteht dringender Handlungsbedarf, und das Verlagerungspotenzial vom Flugzeug auf den Zug ist enorm. Aber was braucht es konkret, damit mehr Menschen ab der Schweiz auf die Bahn setzen? Martin Stuber, Präsident von ProBahn Zentralschweiz, hat dazu eine klare Meinung: «Für eine Verschiebung des Modal-Splits zugunsten des Zugs muss die Geschwindigkeit erhöht werden.» Sprich: Relevant für den Entscheid, ob ich statt Flug-

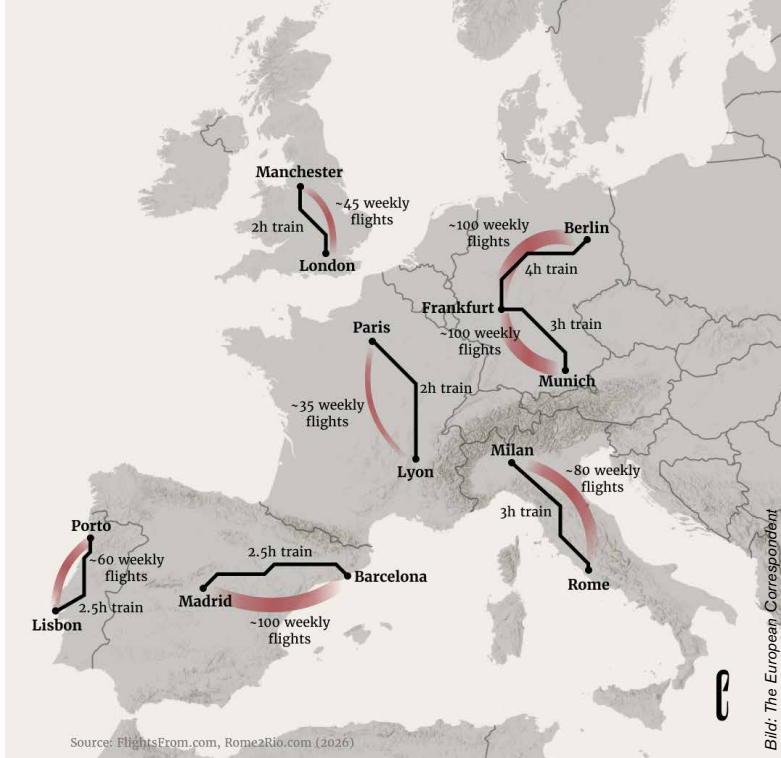
zeug oder Auto den Zug nehme, ist die Reisedauer. Auch die SBB sprechen davon, dass für Europareisen bis zu sechs Stunden der Zug mit dem Flugzeug konkurrenzfähig ist. Tatsächlich zeigt eine Grafik der Online-Zeitung «The European Correspondent» einen erfreulichen Rückgang von Flügen auf Strecken mit Hochgeschwindigkeitszügen. Die Neueröffnung des Schnellzugs von Barcelona nach Madrid hat beispielsweise wöchentlich 100 Flüge reduziert. Auch die Frecciarossa von Mailand nach Rom verhindert jede Woche 80 Flüge. Von London nach Manchester sind es immerhin 45 Flüge pro Woche weniger, und von Lyon nach Paris auch noch erfreuliche 35.

## Engpässe beim grenzüberschreitenden Verkehr

Wer regelmässig mit dem Zug über die Grenze fährt, kennt die Herausforderungen. Der Zug von München nach Zürich ist regelmässig so verspätet, dass Pendler\*innen aus St. Gallen bereits von vornherein auf den Ersatzzug setzen. Reisen ab Genf nach Lyon, Marseille, Toulouse oder Barcelona verlieren sehr viel Zeit auf der Strecke zwischen Genf und Lyon. Und auch die Strecke von Lugano nach Mailand dauert länger als nötig. Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr, bestätigt: «Die Strecke von Genf nach Lyon ist veraltet, was eine Verbesserung des Angebots verhindert. Die Strecke nach München ist weitestgehend einspurig mit fehlenden Kreuzungsmöglichkeiten, was zu vielen Verspätungen führt und einen Ausbau des Angebots auf Stundentakt verunmöglicht.»

# Train rather than plane

High-frequency domestic air routes with competitive rail travel times



**Schnelle und direkte Zugverbindungen führen zu einem Rückgang von Flügen.**

## Potenzial vorhanden

Ueli Stückelberger führt weiter aus: «In der Vergangenheit hat die Schweiz auch schon Ausbauten im grenzüberschreitenden Verkehr mitfinanziert.» Als Beispiele führt er den Abschnitt Bellegarde–Nurieux auf der Strecke von Genf nach Paris an, oder die Elektrifizierung der Strecke nach München. Weiteren Investitionsbedarf sieht er für den wichtigen Direktzug nach London. «Der Ausbau der Terminals nach London erfordert gewisse Investitionen.» Aufgrund des Brexits und der erhöhten Sicherheitsvorschriften für den Tunnel unter dem Ärmelkanal sind für Direktzüge nach London aufwendige Passagierkontrollen und entsprechende Infrastrukturen an den Bahnhöfen vorgeschrieben.

Potenzial gibt es allerdings nicht nur beim Fernverkehr, sondern auch im Regionalverkehr. Gerade in den Grenzregionen Basel, Genf und Lugano braucht es für den Pendlerverkehr ein besseres Angebot. Die jährlich bis zu 500 Millionen Franken, die durch die Mobilitätsbon-Initiative für die Förderung des grenzüberschreitenden Zugverkehrs zur Verfügung stehen würden, sind also höchst willkommen.

## Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz ohne die Schweiz?

Die EU verfolgt ein ambitioniertes Projekt für den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes in ganz Europa. Ein Blick auf die Karte lässt aber für die Schweiz nichts Gutes erahnen. Die Verbindungen von Norden nach Süden und von Osten nach Westen führen allesamt an der Schweiz vorbei. Die Schweiz droht vom internationalen Bahnnetz abgehängt zu werden. Dieses Risiko sieht auch der Verein SwissRailvolution. Um das Bahnnetz für die Zukunft fit zu machen, schlagen sie quer durch die Schweiz ein neues Hochgeschwindigkeitsnetz vor, das die Anbindung an das europäische Netz ermöglicht und gleichzeitig die Kapazität für den Regionalverkehr deutlich erhöht.

## Moderne Nachtzüge bleiben wichtig

Allerdings hat auch die Erhöhung der Geschwindigkeit ihre Grenzen. Einerseits sind hohe Investitionen in die Infrastruktur nötig, um Hochgeschwindigkeitsstrecken zu erstellen. Andererseits liegen beliebte Flugdestinationen wie Pristina oder Lissabon zu weit weg, um die Reise in einem Tag zurückzulegen. Entsprechend werden auch weiterhin Nachtzüge sinnvoll und nötig sein. Wer in den letzten Jahren auf Reisen nach Berlin, Wien oder Amsterdam in den teilweise veralteten Liegewagen unterwegs war, weiss, dass es hier moderne Lösungen braucht. Damit bis 2050 in Europa klimafreundlich gereist werden kann, braucht es eine Nachtzugoffensive. Die ÖBB hat vom Staat eine Defizitgarantie über 400 Millionen Euro erhalten, um neue Nachtzüge zu beschaffen. Mit der Mobilitätsbon-Initiative möchten wir das auch in der Schweiz ermöglichen. Denn gerade beim Nachtzug nach Barcelona ist eines der grossen Probleme, dass es zu wenige zugelassene Züge für die Schweiz, Frankreich und Spanien gibt. Florence Brenzikofer, Präsidentin der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, stellt fest: «Durch die Beschaffung von eigenem Rollmaterial können die SBB künftig zuverlässiger und selbstständiger nachgefragte Reiseziele mit komfortablen Nachtzügen bedienen.»

## Klimafreundliches Reisen ist möglich

Die Stadt Zürich hat derweil die Zeichen der Zeit erkannt und eine Vision ausgearbeitet, wie sich die Stadt mit einem Ausbau der Nachtzug- und Nachtbuslinien zu einem Nachtreise-Hub entwickeln kann.

Tatsache ist: Mit einem Weiter-wie-bisher droht die Schweiz vom europäischen Bahnnetz abgehängt zu werden. Darum braucht es die Mobilitätsbon-Initiative, um die Schweiz mit Europa besser zu vernetzen und in Zukunft klimafreundliches Reisen zu ermöglichen. ■

# Der faule Handel mit den Emissionen

Eigentlich darf die Luftfahrtindustrie nicht mehr umsonst unsere Luft verschmutzen und unsere Lebensgrundlage zerstören. Doch es gibt so einige Haken. Auch deshalb ist es höchste Zeit für eine Flugticketabgabe.

Magdalena Erni

Mehr Infos zur Klimagesetzgebung und zum Emissionshandelssystem finden Sie im Buch von Alex Tiefenbacher und Luca Mondgenast «CO<sub>2</sub>-Ausstoss zum Nulltarif».

Emissionen dort einsparen, wo es am wenigsten kostet: Das ist das Ziel, das die Schweiz mit dem Emissionshandelssystem verfolgt. Das Konzept dahinter ist einfach: Wer Emissionen verursacht – also beispielsweise die Fluggesellschaften –, muss über die entsprechenden Rechte verfügen, um das zu tun. Die Rechte werden wie Wertpapiere vom Bund herausgegeben. Die Fluggesellschaften können untereinander frei mit ihnen handeln. Jährlich wird die Anzahl der vergebenen Emissionsrechte um 4,3 Prozent reduziert. Auf den ersten Blick tönt das so vernünftig, dass man sich fragen kann, weshalb denn nun noch eine Flugticketabgabe eingeführt werden sollte. Doch es lohnt sich, genauer hinzuschauen.

## Doch kein Ende von Gratiszertifikaten

Beginnen wir bei der Verteilung der Zertifikate. Diese hat der Bund bis Ende 2025 zu grossen Teilen noch gratis vergeben. Erst Anfang 2026 wurde dieses ungerechtfertigte Privileg abgeschafft. Aber auch nur auf den ersten Blick. Die Einnahmen aus dem Emissionshandel werden nämlich gerade komplett in die Förderung von sogenannten nachhaltigen Flugtreibstoffen (SAF) investiert – die ursprünglich angedachte Mitfinanzierung neuer Nachtzüge hat das Parlament bekanntlich komplett gestrichen. Und so kriegen die Fluggesellschaften für die Beimischung von SAF, zu der sie gesetzlich verpflichtet sind und die – endlich – zu einer Erhöhung von Flugticketpreisen führen würde, noch Geld vom Bund «hinterhergeschmissen».

## Handelssystem mit grossen Löchern

Hinzu kommt, dass für Flüge, deren Ziel nicht in der Europäischen Union oder Grossbritannien liegt, keine Emissionsrechte verlangt werden. Das heisst: Gerade die emissionsreichen Langstreckenflüge kommen gratis davon. Auch Privatjets sind komplett vom Emissionshandel ausgenommen, ebenso die meisten Privatjet-Charterfirmen, weil sie jährlich schlicht «zu wenig» Emissionen ausstossen. Anders bei unserer Initiative: Auf sämtliche Flüge wird eine Abgabe fällig. Je länger die Flugdistanz und je luxuriöser die Reise, desto höher wird die Abgabe.

## Falsch gerechnet

Gemäss Klimaschutzgesetz müssen wir unsere Emissionen bis 2050 auf null reduzieren. Davon ist die Flugindustrie nicht ausgenommen. Wenn aber an der jährlichen Reduktion der Emissionsrechte um 4,3 Prozent festgehalten wird, sind 2050 noch immer mehr als ein Drittel der heutigen Emissionszertifikate im Umlauf. Auch deshalb ist es absolut notwendig, dass mit der Flugticketabgabe ein weiterer Mechanismus eingeführt wird, der effektiv Emissionen senkt. ■



Das Emissionshandelssystem hat (absichtlich) zu viele Schlupflöcher, als dass der Flugverkehr auf Netto-Null-Kurs gebracht werden könnte.

# «Grüner» Flugverkehr in der Sackgasse

Nur sechs Prozent der vor zwölf Jahren angekündigten Produktionsanlagen für sogenannt nachhaltige Flugtreibstoffe (SAF) sind tatsächlich in Betrieb. Die Flugbranche setzt ihre gesamte Klimastrategie auf eine einzige Karte, die sich als Flop herausstellt.

Thibault  
Schneeberger

Die SAF-Industrie gewinnt keineswegs in dem von der Fluglobby angekündigten Tempo an Fahrt. Im Gegenteil, wie eine Untersuchung von Reuters und ein aktueller Bericht von Shift Project und Aéro Décarbo zeigen. Es handelt sich aber nicht nur um einen verzögerten Start, sondern um ein strukturelles Problem.

## Eine (fast) phantomhafte Industrie

Von den 165 SAF-Produktionsanlagen, die die Industrie vor zwölf Jahren angekündigt hatte, sind heute nur 36 in Betrieb. Und von diesen produzieren nur 10 im kommerziellen Massstab nachhaltigen Treibstoff – das entspricht kaum 6 Prozent der ursprünglich angekündigten Gesamtzahl. Der Rest? Aufgegebene, verzögerte Projekte, von denen man nichts mehr hört und die noch nie auch nur einen Tropfen Kraftstoff produziert haben.

## Physikalische Grenzen

Selbst wenn die industrielle Produktion wie durch ein Wunder anlaufen würde, stösst sie an die Grenzen der physikalischen Ressourcen. Die Grössenordnungen sprechen für sich: Für einen Hin- und Rückflug von Paris nach Montreal ohne fossile Brennstoffe würde pro Passagier\*in das Äquivalent von 370 Litern Altöl benötigt – das entspricht zwei Monaten Abfall aus einem Fastfood-Restaurant oder 8000 Kilo-

wattstunden Strom, also den durchschnittlichen Jahresverbrauch von zwei Haushalten.

Der Ersatz des derzeitigen Kerosinverbrauchs durch synthetische Treibstoffe (e-SAF) würde etwa 10 000 Terawattstunden Strom erfordern: Das entspricht der gesamten Strommenge, die derzeit weltweit aus erneuerbaren Energiequellen produziert wird.

## Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte

Und selbst dann, wenn es möglich wäre, genügend SAF zu produzieren, blieben die Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte ungelöst: Russpartikel, Stickoxide, Wasserdampf und Kondensstreifen machen mehr als die Hälfte der Klimawirkung des Flugverkehrs aus. Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen sind relativ kurzlebig und nur Stunden bis Monate wirksam, zudem fallen beim Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen weniger Emissionen an. Durch den stetig wachsenden Flugverkehr summieren sie sich dennoch, ähnlich wie Wasser in einer Badewanne: Wenn der Zufluss den Ablauf übersteigt, läuft die Wanne irgendwann über. Mit zunehmendem Flugverkehr steigt somit auch die Klimaerwärmung durch Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte.

## Einzige Lösung: den Flugverkehr reduzieren

Das Fazit von Shift Project: Nachhaltige Treibstoffe allein werden niemals ausreichen, um den Flugverkehr zu dekarbonisieren. Wir müssen uns von der Illusion des «grünen» Fliegens verabschieden und Massnahmen ergreifen, um den Flugverkehr zu reduzieren. Genau das ist das Ziel unserer Mobilitätsbon-Initiative. ■

Um einen Airbus A320 mit nachhaltigem Treibstoff vollzutanken, bräuchte es rund 35 000 Liter Altöl – das entspricht dem Abfall aus einem Fastfood-Restaurant während 15 Jahren.



## Selbstlose Wildschweine



Bild: Pixabay / Noah Meinzer

Ein Wildschwein hat den Flughafen Nizza eine Stunde lang ausser Betrieb gesetzt. Dem furchtlosen Tier gelang es, trotz einstündiger Treibjagd über Start- und Landebahnen unbeschadet zu entkommen. Andere Versuche von

Wildschweinen, den Flugbetrieb zu blockieren, endeten leider oft tödlich für sie. Wir raten deshalb entschieden davon ab, diese Methode nachzuahmen. ■

## Kein Tier zu niedlich, um etwas zu tun



Zwei Eichhörnchen haben es geschafft, den Zug von Reading zum Londoner Flughafen Gatwick zur Umkehr zu zwingen. Sie haben «totales Chaos» verursacht und sogar Passagier\*innen angegriffen. Der Kondukteur musste die Türen verriegeln, um zu verhindern, dass die Eichhörnchen durch den ganzen Zug klettern, wie Medien vor Ort berichteten. Zwar ist es den beiden Eichhörnchen nicht gelungen, den Flughafen selbst lahmzulegen, doch mangelndes Engagement kann man ihnen nicht vorwerfen. ■

# Kurzstreckenflüge nur für Insekten



Sogar noch kleinere Tierchen setzen sich beherzt gegen den Flugverkehr ein. Bienen in Houston (USA) haben sich – inspiriert von Bienenschwärmen auf der ganzen Welt, die das auch schon durchgezogen hatten – entspannt auf einem Flugzeugflügel niedergelassen. Es drohte die Verstopfung von Sensoren oder sogar die Schädi-

gung der Triebwerke. Aus Sicherheitsgründen konnten jedoch weder Imker noch die Feuerwehr tätig werden, und zum Glück durfte auch kein Gift eingesetzt werden. Die Bienen haben den Abflug für Stunden verhindert und wirksam den Flugbetrieb durcheinandergebracht. ■



## Die Marder der Lüfte

132 Hamster haben auf ihrem Weg in die Freiheit ein Flugzeug auf den Azoren für eine Woche ausser Betrieb gesetzt. Als Flugfracht für eine Tierhandlung vorgesehen, brachen sie aus ihren Käfigen aus und knabberten begeistert an den vielen Kabeln und Isolierungen. Leider ist nicht bekannt, was aus den scharfzahnigen Nagern geworden ist und ob sie für ihren Einsatz belohnt wurden. ■



**10 313 Unterschriften**

**für ein Privatjet-Verbot  
eingereicht**

## **Anti-Tempo-30-Initiative in Baselland abgelehnt**

Die Autolobby wollte im Kanton Basel-Landschaft neue Hürden für Tempo 30 in den Gemeinden einführen. Die Bevölkerung hat diesen Versuch bei der Abstimmung am 8. März 2026 überraschend deutlich abgelehnt. Das Resultat ist ein klares Signal für die Gemeinden, nun mutiger vorwärtszugehen und mehr Tempo 30 auf Gemeindestrassen und in den Ortszentren einzuführen. Auch der Kanton ist gefordert: Tempo 30 muss auf Kantonsstrassen, die mitten durch Dörfer führen, rasch bewilligt und umgesetzt werden, wenn es die Gemeinden wünschen. ■

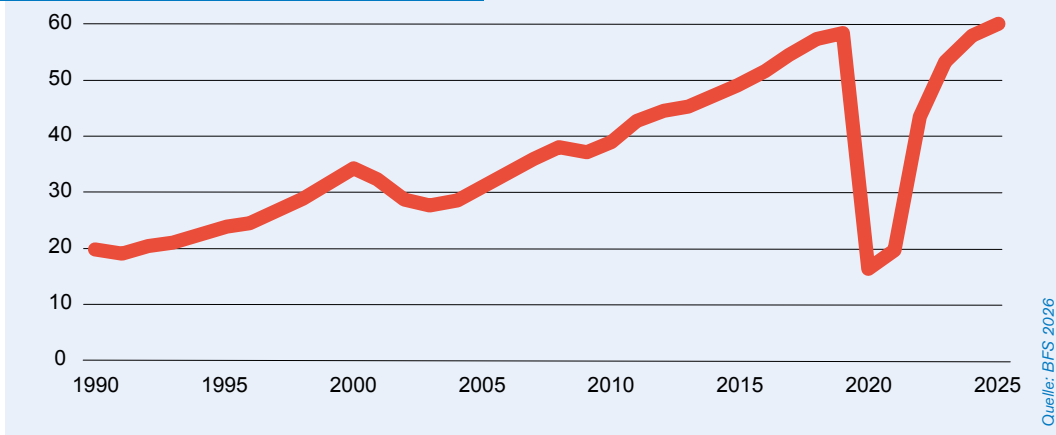
Am 19. März hat umverkehR in Bern die Petition eingereicht, die ein Verbot von Privatjets fordert. Privatjets sind ein deutlich sichtbares Symbol der Klima-Ungerechtigkeit: Nur eine kleine Minderheit von Superreichen nutzt sie, trotzdem steigen Flugbewegungen und Emissionen massiv.

«Wir erreichen die Klimaziele nur gemeinsam – wenn alle in der Bevölkerung ihren Beitrag leisten. Mit unserer Mobilitätsbon-Initiative nehmen wir die Superreichen in die Verantwortung, indem sie dazu verpflichtet werden, eine Abgabe von mindestens 500 Franken pro Privatjet-Start für die von ihnen angerichtete Klimabelastung zu leisten», erklärt Franziska Ryser, Co-Präsidentin von umverkehR. ■

## Neuer Höchstwert:

### 60 Millionen Flugpassagier\*innen

Ankommende und abfliegende Flugpassagier\*innen im Linien- und Charterverkehr in Millionen in der Schweiz



Im März hat das Bundesamt für Statistik die Flugverkehrszahlen für 2025 veröffentlicht: Mit 60 Millionen Flugpassagier\*innen wurde so viel geflogen wie noch nie. 78 Prozent der Flugpassagier\*innen ab der Schweiz hatten eine Destination in Europa zum Ziel. Der neue Höchstwert zeigt unmissverständlich: Wenn wir nichts tun, kennt die Vielfliegerei keine Grenzen. Für Netto-Null bis 2050 im Flugver-

kehr, wie es die Bevölkerung mit dem Klimaschutzgesetz beschlossen hat, fehlen bisher wirksame Massnahmen. Umso wichtiger ist deshalb unsere Mobilitätsbon-Initiative, die mit einer fairen, verursachergerechten Abgabe auf Flugtickets den klimaschädlichen Flugverkehr bremst und Zugreisen für alle bezahlbar und attraktiv macht. ■■

## Neu im Team: Thomas und Fabienne



Thomas Rodemeyer und Fabienne Leuenberger

Seit Februar verstärkt Thomas Rodemeyer unser Team als Leiter Finanzen und Personaladministration. Er ersetzt Julia Fischer, die nach fast fünf Jahren weitergezogen ist. Bereits seit letztem Herbst ist Fabienne Leuenberger verantwortlich für unsere Mitgliederverwaltung und Versände. Damit sind wir nun auch im administrativen Bereich gut gerüstet, um Adressen und Buchhaltung stets aktuell zu halten sowie die vielen Versände für Unterschriften, Fahnen und Sticker zeitnah abzuwickeln. ■■

## Preiserhöhung im öffentlichen Verkehr

Die von der Alliance Swisspass angekündigte Erhöhung der ÖV-Preise um durchschnittlich 3,9 Prozent bestraft die ÖV-Nutzer\*innen und ist der völlig falsche Weg. Wir sollten im Gegenteil die Nutzung des öffentlichen Verkehrs fördern, indem wir die Kosten für die Bevölkerung senken. Genau das macht unsere

Mobilitätsbon-Initiative: Jede in der Schweiz wohnhafte Person bekommt jährlich einen Gutschein im Wert von über 100 Franken ausbezahlt, der für den öffentlichen Verkehr auf regionaler, nationaler oder internationaler Ebene eingesetzt werden kann. ■■

# Als «nachhaltig» getarnte Fremdenfeindlichkeit

Am 14. Juni stimmt die Schweiz über die SVP-Initiative mit dem irreführenden Titel «Initiative für Nachhaltigkeit» ab. Die SVP gibt damit vor, unter anderem gegen Staus und überfüllte Züge vorzugehen. **umverkehR lehnt diese hinterlistige Initiative ab. Um Staus und überlastete Züge zu reduzieren, braucht es stattdessen die Mobilitätswende.**

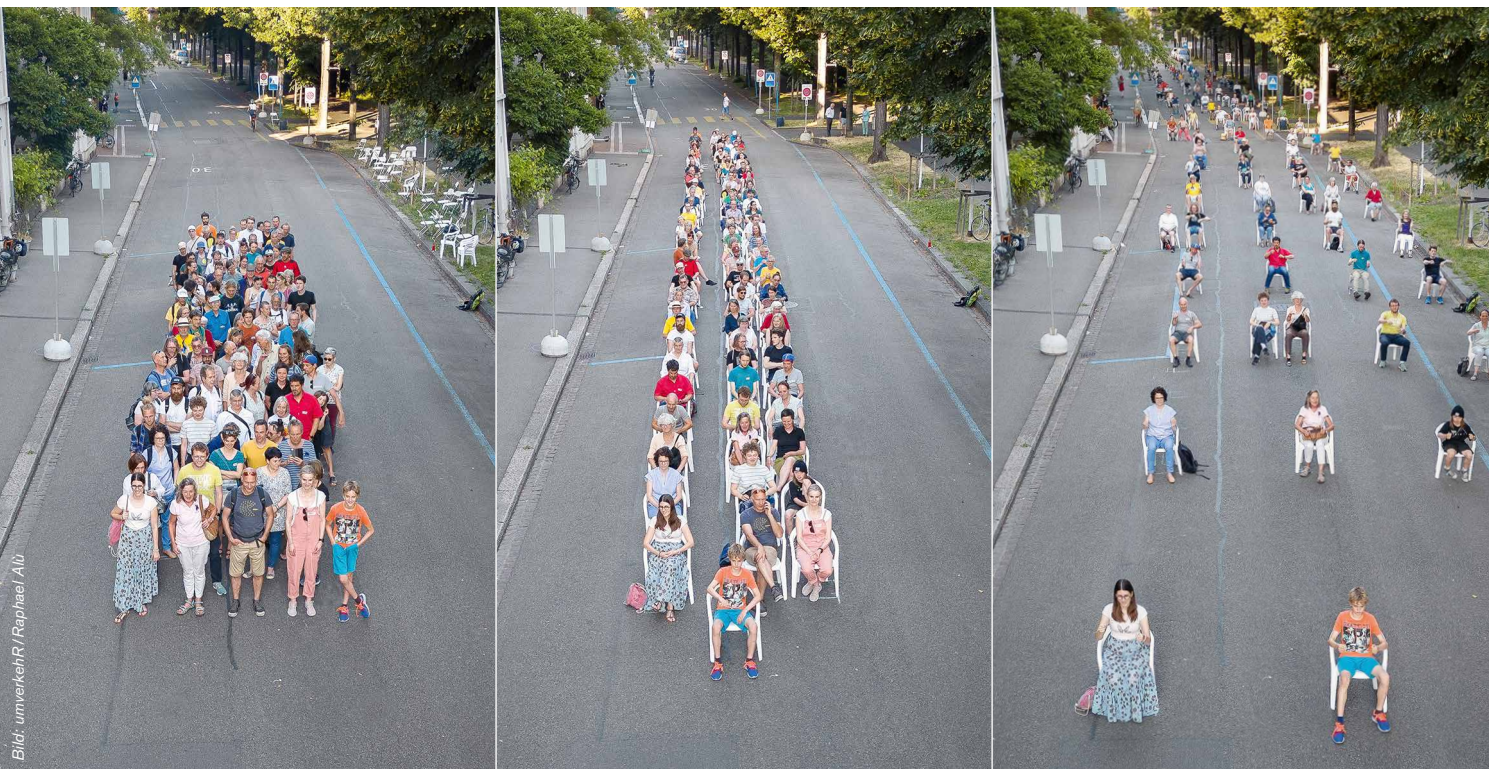
Angela  
Zimmermann

Seit einigen Monaten hängen in Bahnhöfen in der ganzen Schweiz zahlreiche Plakate, die das Bevölkerungswachstum für die schlechte Klimabilanz der Schweiz und das Zubetonieren der Landschaft verantwortlich machen. Es ist

offensichtlich: Die SVP will ökologisch orientierte Menschen für ihre Initiative gewinnen. Die Initiative ist jedoch keine Lösung für Verkehrsprobleme – im Gegenteil. Mit dieser Initiative instrumentalisiert die SVP das Bevölkerungswachstum und die Nachhaltigkeit als Vorwand – statt tatsächlich gegen überfüllte Züge und Wohnungsnot vorzugehen.

## Die Herausforderung des Bevölkerungswachstums

Die Schweiz ist es gewohnt, sich selbst als klein wahrzunehmen. Deshalb wird Bevölkerungswachstum



Platzverbrauch von hundert Personen zu Fuss, im Tram und in Autos.

## «Initiative für Nachhaltigkeit»

Die SVP-Initiative will die Schweizer Bevölkerung auf 10 Millionen Einwohner\*innen begrenzen. Dies hätte eine weitere massive Verschärfung in den Bereichen Asylpolitik, Familiennachzug und Aufenthaltsbedingungen zur Folge. Sollte die Bevölkerung die 10-Millionen-Marke überschreiten, schreibt die Initiative vor, dass das 1999 unterzeichnete Abkommen über die Personenfreizügigkeit zwischen der Schweiz und der EU gekündigt werden müsste. Dies würde zum Zusammenbruch der bilateralen Verträge führen, mit vielfältigen Folgen für den Lohnschutz, die Landwirtschaft, die Forschung usw. Die Festlegung einer Obergrenze für eine bereits alternde Bevölkerung würde zudem zu einem Rückgang der Erwerbsbevölkerung und einer weiteren Alterung der Gesellschaft führen. Die Folge: Risiken für die Renten, die Krankenversicherung und ein Mangel an qualifiziertem Personal in Bereichen wie dem Gesundheitswesen und technischen Berufen.

wachstum per se als Problem angesehen. Reale Herausforderungen bestehen jedoch überall dort, wo Infrastruktur angepasst werden muss, um eine gute Lebensqualität aufrechtzuerhalten. Dies setzt eine soziale Wohnungspolitik voraus und vor allem ein Umdenken in Bezug auf unsere Mobilitäts- und Konsumgewohnheiten. Denn die Antwort auf das Bevölkerungswachstum lässt sich nicht von der ökologischen Krise trennen: Es handelt sich um eine doppelte Herausforderung, auf die die SVP-Initiative keinerlei Antworten bietet. Weder die Schliessung der Grenzen noch der Ausbau der Autobahnen lösen unsere Probleme.

### Eine Frage der Verkehrspolitik und der Raumplanung

Eine wachsende Bevölkerungsdichte in einem Gebiet erfordert zweifellos Anpassungen. Nehmen wir das Beispiel der Mobilität: Damit sich mehr Menschen effizient und umweltfreundlich fortbewegen können, müssen wir:

- in den Ausbau der Eisenbahn investieren,
- die Feinverteilung im öffentlichen Verkehr verbessern,
- eine Raumplanung umsetzen, die wichtige Dienstleistungen in der Nähe des Wohnortes ansiedelt und so den Verkehrsbedarf verringert,
- Schul- und Arbeitszeiten verschieben, um die Reisenden besser über den Tag zu verteilen und
- das Velofahren und Zufussgehen durch geeignete und sichere Infrastrukturen fördern.

Während die SVP das Bevölkerungswachstum anprangert, bekämpft sie fast systematisch Investitionen in den öffentlichen Verkehr und die Schaffung sicherer Velowege, die eine platzsparende Mobilität in Städten und Ballungsräumen ermöglichen würden. Zudem treibt mit ihrer Auto(bahn)politik die Zersiedelung und Zube-tonierung der Landschaft voran.

### Das Argument der «Nachhaltigkeit»

Die SVP hat sich bei dieser Abstimmung für eine ökologische Rhetorik entschieden, die die Partei normalerweise vehement bekämpft. Sie greift damit die Theorien des englischen Pfarrers Thomas Robert Malthus (1766–1834) auf, wonach eine Verringerung der Bevölkerung die ökologische Krise lösen würde. In Wirklichkeit bremst eine Bevölkerungsobergrenze die globale Erwärmung nicht wirklich, die sich ohnehin nicht um nationale Grenzen schert. Mit durchschnittlich 13 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Person und Jahr ist unser Konsumverhalten ausschlaggebend, nicht die Einwohnerzahl. Zum Vergleich: Schweden, Portugal und Griechenland haben jeweils mehr als 10 Millionen Einwohner, verursachen aber deutlich weniger CO<sub>2</sub> als die Schweiz.

Wäre die SVP wirklich besorgt über das Bevölkerungswachstum, würde sie weder eine für ausländische Unternehmen attraktive Steuerpolitik unterstützen noch eine geburtenfördernde Politik fordern. Die Frage des Bevölkerungswachstums und der Nachhaltigkeit ist nur ein weiterer Vorwand, um gegen Ausländer\*innen vorzugehen. Oder wie es ein SVP-Nationalrat sagt: «Es kommen zu viele und die Fal-schen.»

### Ein klares Nein, auch aus ökologischen Gründen

Der SVP ist es gelungen, in der öffentlichen Debatte eine irreführende Darstellung zu verbreiten: Staus, volle Züge und hohe Wohnkosten seien die Folge von Ausländer\*innen, die sich in der Schweiz niedergelassen haben. Wir wehren uns gegen diese irreführende und gefährliche Argumentation, die unserem Zusammenleben schadet und die Umsetzung wirksamer Umweltmassnahmen – etwa eine echte Mobilitätswende – verhindert. ■

# Nein zum faulen «Parkplatz-Kompromiss»

Für sichere Velorouten, Grünflächen mit Bäumen oder Begegnungszonen für die Quartierbevölkerung braucht es Platz. Dafür müssen Parkplätze aufgehoben werden. Die SVP will in der Stadt Zürich mit der sogenannten «Parkplatz-Kompromiss»-Initiative verhindern, dass wichtige Volksentscheide umgesetzt werden. Am 14. Juni braucht es deshalb ein deutliches Nein.

Silas Hobi

In den letzten Jahren gab es in der Stadt Zürich viele wichtige verkehrspolitische Abstimmungen. Die Velorouten-Initiative, der Verkehrsrichtplan oder die Stadtklima-Beschlüsse – alle haben wir gewonnen. Und trotzdem steht am 14. Juni wieder eine ganz wichtige Abstimmung vor der Tür. Die SVP will mit der sogenannten «Parkplatz-Kompromiss»-Initiative alles blockieren. Denn für die Erstellung eines sicheren Veloroutennetzes, für mehr Grünflächen und Bäume, aber auch für Begegnungs- und Fussgängerzonen braucht es Platz. Und dieser Platz wird heute meistens von Autos belegt.

## Der Strassenraum ist knapp

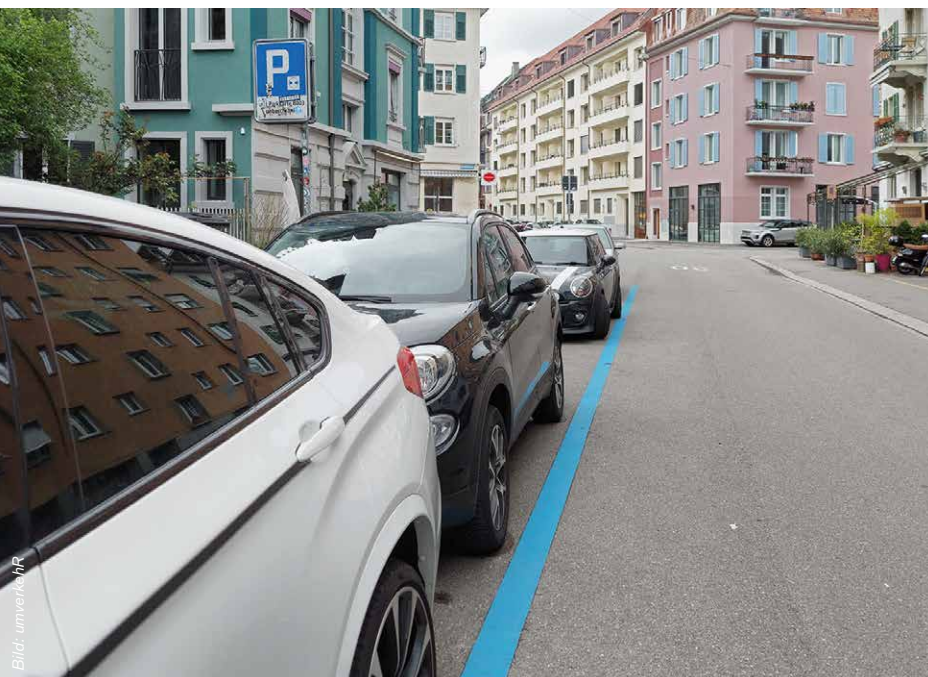
Da jede Autofahrt mit einem Parkplatz beginnt und endet, ist das Parkplatz-Management einer der wichtigsten Hebel der städtischen Verkehrspolitik. Geht es nach der SVP, soll damit aber bald Schluss sein. Sie will den Bestand der Parkplätze im Strassenraum einfrieren. Dabei entstehen aufgrund der Parkplatzerstellungspflicht bei Neubauten laufend mehr Parkplätze auf Privatgrund. Während im knappen städtischen Strassenraum für Bäume, Velostreifen oder Trottoirs um jeden Zentimeter gekämpft werden muss, soll das Privileg, das Auto im öffentlichen Raum abzustellen, unangetastet erhalten bleiben.

## Verheerende Auswirkung auf die Verkehrswende

Das hätte verheerende Auswirkungen auf die Umsetzung der Velovorzugsrouten, der Quartierblöcke oder der Stadtklima-Beschlüsse. Denn alle diese können nur umgesetzt werden, wenn Parkplätze aufgehoben werden. Darum ist es ganz wichtig, die gefährliche SVP-Initiative zum «Parkplatz-Kompromiss» am 14. Juni abzulehnen.

## Nein zum «Tram Affoltern»

Mit dem «Tram Affoltern» kommt in Zürich am nächsten Abstimmungssonntag noch eine weitere äusserst kontroverse Vorlage an die Urne. Ganz nach dem Motto «ein Tram ist immer gut» sollen mehr als 680 wertvolle Bäume gefällt werden und einer Hochleistungsstrasse für den Autoverkehr weichen. Dabei könnte man das Tram auch problemlos ohne Strassenverbreiterung und mit Erhalt der Bäume fahren lassen. Die Autos könnten sich hinter dem Tram einreihen, und mit Kap-Haltestellen kann sichergestellt werden, dass der ÖV immer freie Fahrt geniesst. Das wäre eine zeitgemässe Verkehrsplanung im Sinne der Stadtklima-Beschlüsse. Das vorgelegte Projekt ist hingegen abzulehnen. ■



Die SVP will 42000 Parkplätze in der Stadt Zürich unter Schutz stellen und damit Velorouten, Bäume und Begegnungszonen verhindern.

**370**

Liter Altöl braucht eine Person für einen Hin- und Rückflug nach Kanada mit «nachhaltigen Flugtreibstoffen».



**60**

Millionen Flugpassagier\*innen sind 2025 in der Schweiz gestartet oder gelandet.



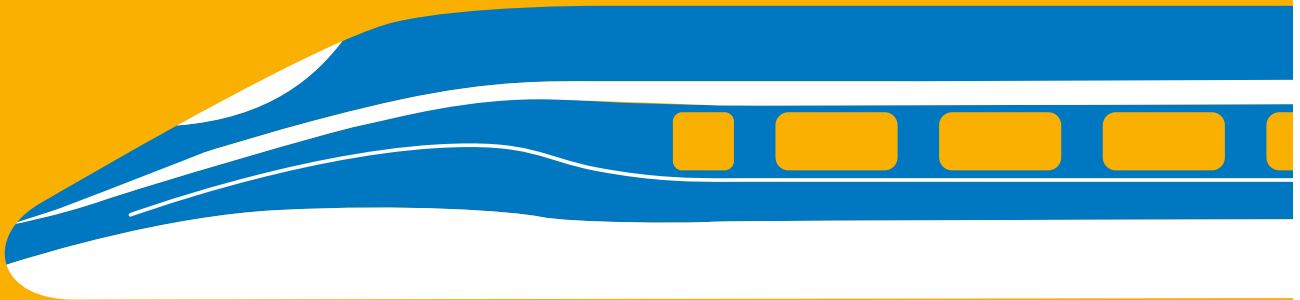
**680**

Bäume müssten für das Tram Affoltern gefällt werden – nur damit die Autos die Fahrspur nicht mit dem Tram teilen müssen.



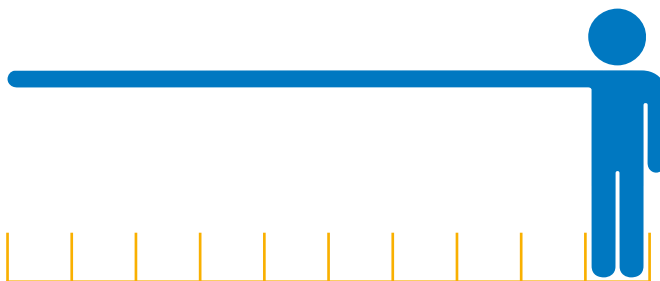
Fakten

# 80 Flüge fallen durch die Frecciarossa von Mailand nach Rom jede Woche weg.



**42 000**

Parkplätze will die SVP in der Stadt Zürich unter Schutz stellen.



**10 ×**

mehr Platz auf der Strasse braucht eine Person im Auto als eine im Tram.

## Das Warten hat ein Ende

Am 28. April katapultierte uns die Veröffentlichung unserer Mobilitätsbon-Initiative im Bundesblatt in die Sammelphase. Ab jetzt sind wir – ausgerüstet mit Klemmbrettli und Unterschriftenbögen – in der ganzen Schweiz vor Quartierläden, auf Dorfplätzen, an Bahnhöfen, auf Märkten und auch mal am See oder vor der Badi anzutreffen. Machen Sie auch mit? [mobilitaetsbon.ch/sammelaktionen](https://mobilitaetsbon.ch/sammelaktionen)



Bild: umverkehr

Helfen Sie uns, die notwendigen 100 000 Unterschriften in 6 Monaten zu sammeln?

### Schweizweite

### Sammeltermine

**Samstag, 13. Juni 2026**

**Sonntag, 14. Juni 2026**

Am Samstag, 13. Juni, sammeln wir vor Quartierläden, an Märkten und anderen Treffpunkten Unterschriften. Am Tag darauf nutzen wir den Abstimmungs-sonntag, um innert kurzer Zeit viele Unterschriften zu bekommen, und sind auch am feministischen Streik mit den Sammelbögen präsent.

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

### Weitere nationale Sammeltage

**Samstag, 4. Juli 2026**

**Samstag, 22. August 2026**

**Samstag, 12. September 2026**

**Sonntag, 27. September 2026**

**Samstag, 24. Oktober 2026**

Alle nationalen und lokalen Sammeltermine: [mobilitaetsbon.ch/sammelaktionen](https://mobilitaetsbon.ch/sammelaktionen)

### Superblocks & Co.

**Dienstag, 2. Juni 2026, 16:30 – 18:30 Uhr**

**Treffpunkt: Bahnhof Basel SBB**

Der von Fussverkehr Schweiz organisierte Augenschein zeigt, wie die Superblocks in Basel funktionieren und was die bisherigen Erkenntnisse aus dem Test sind.

**Anmeldung: [fussverkehr.ch/events](https://fussverkehr.ch/events)**