

umverkehrRen

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität

151 | 9.2026

Klimafreundlich

reisen

Ab Seite 3

Reiseberichte **Seiten 4–7**

Autobahnausbau **Seiten 8–9**

Schweizer Superblocks **Seite 14**

umverkehrR
Zukunft inkl.

Der Weg

ist das Ziel

Ferien sind eine faszinierende Sache. Kaum steht das Wort im Kalender, entwickeln wir Fähigkeiten, die wir im Alltag nicht für möglich halten. Wir stehen freiwillig mitten in der Nacht auf, schleppen 23-Kilo-Koffer durch endlose Terminals und geben unsere letzten Franken für einen schaurigen Kaffee aus.

Denn das ersehnte Ziel scheint grundsätzlich mindestens ein paar Flugstunden entfernt. Das ist eine erstaunliche Einstellung, leben wir doch in einem Land, in dem man innerhalb weniger Stunden von Palmen am Lago Maggiore zu Gletschern im Wallis reisen kann – ganz ohne Jetlag und bequem im besten Bahnnetz der Welt. Wir hätten die Vielfalt vor der Tür.

Es scheint, die Entfernung ist das Ziel. So wissen wir oftmals genau, wohin wir reisen möchten – aber erschreckend selten, warum eigentlich. Vielleicht gleichen auch deshalb unsere Reisen eher einer Flucht – vor der Arbeit, dem Alltag, der Normalität. Ich glaube, wir vergessen dabei, dass gerade die Reise selbst die grössten Chancen für Abwechslung und Überraschungen bietet.

Dafür ist nachhaltiges Reisen ideal geeignet. Wenn Sie Ihre Ferien nicht als Wettlauf gegen Zeit und Distanz verstehen, haben Sie Zeit für die Abenteuer unterwegs. Endlich dürfen Sie wieder neugierig sein – und schon finden sich die besten Erlebnisse hinter der nächsten Kurve oder Passhöhe oder gleich im Zugabteil nebenan – und nicht hinter drei Zeitzonen. Meist wartet das Glück längst um die Ecke, man muss nur bereit sein, es zu entdecken. In diesem Sinn ist man am Anfang der Reise bereits angekommen: denn der Weg ist das Ziel.



Hanspeter Kunz, Co-Präsident

Impressum umverkehrR ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehrR

Auflage 6660 Exemplare **Herausgeberin** umverkehrR, Idaplatz 3, 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** Lukas Aramis Bühler, Magdalena Erni, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Martina Senn, Thibault Schneeberger, Nina Sommer, Angela Zimmermann Berthoud und Tonja Zürcher **Titelbild** Tonja Zürcher **Layout** typisch.ch **Korrektur** 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 2026

«Recht auf Tourismus» als kulturelle Bereicherung?

Muss ich um die ganze Welt reisen, um «andere Kulturen» kennenzulernen? Und lerne ich sie wirklich kennen, wenn ich im Hotel – am liebsten mit Pool – von allen Widrigkeiten abgeschirmt werde?

Tonja Zürcher

Ich kann auch in Basel brasilianisch, in Zürich äthiopisch oder in Bern thailändisch essen gehen. Ich kann an Kulturabenden Musik, Tanz und Filme aus allen Weltregionen geniessen, mit meiner Nachbarin über ihr Geburtsland sprechen oder Feste von Religionsgemeinschaften und Vorträge politischer Aktivist*innen besuchen.

Klar, es gibt Reisen, die einen echten Austausch bringen und über das hinausgehen, was ich von zu Hause aus erfahren und erleben kann. Aber seien wir ehrlich: Die meisten Ferienreisen sind nicht so. Wir geniessen vielleicht die Atmosphäre eines Markts oder die Stimmung auf dem Dorfplatz. Aber setzen wir uns tatsächlich zu den Menschen und sprechen mit ihnen über ihren Alltag, ihre Sorgen und Hoffnungen? Und wäre das in Zeiten des Overtourismus überhaupt erwünscht?

Es ist legitim, in den Ferien einfach Erholung zu suchen sowie schöne Städte und Landschaften zu geniessen. Doch dann sollten wir nicht von «kultureller Bereicherung» reden und damit Flugreisen in «fremde» Länder rechtfertigen. Erholung, faszinierende Städte und Landschaften gibt es auch ohne Flugzeug.

Wann ist eine Reise gerechtfertigt?

Der Tourismus gerät heute oft in Konflikt mit den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung und den natürlichen Ressourcen. Die Tourismusforschenden Adrian Müller, Nadja Schweiggart und Ralf Vogler hinterfragen deshalb in einem kürzlich erschienenen Artikel in den «Annals of Tourism Research» das Recht auf unbegrenzten und CO₂-intensiven Tourismus. Sie haben ein Stufenmodell entwickelt, mit dem wir beurteilen können, ob eine Reise gerechtfertigt ist:

- Der Reisezweck ist legitim (fügt nicht absichtlich Schaden zu).
- Die Reise ist geeignet für diesen Zweck.
- Die Reise ist notwendig für diesen Zweck.
- Die Reise ist innergenerationell gerecht (insbesondere keine Nachteile für die lokale Bevölkerung).
- Die Reise ist generationsübergreifend gerecht (heizt das Klima nicht an und respektiert die planetaren Grenzen).

Das Stufenmodell kann der Selbstreflexion vor einer geplanten Reise dienen, zielt gemäss den Autor*innen jedoch primär darauf ab, Entscheidungsträger*innen Orientierungshilfen zu bieten, um Besteuerungen oder Vorschriften zu ermöglichen.

Während die zwei letzten Stufen verhältnismässig einfach objektiv überprüft und reguliert werden können – beispielsweise mit der Mobilitätsbon-Initiative –, bleiben die anderen Punkte der persönlichen Reflexion überlassen. Für die politische Debatte ist es jedoch hilfreich, dass das «Recht auf Tourismus» infrage gestellt wird. Es muss möglich sein, den CO₂-intensiven Tourismus zu reduzieren, ohne dass gleich ein Angriff auf die freie Gesellschaft und den kulturellen Austausch über die Grenzen hinweg gewittert wird. ■



Der heutige Übertourismus schadet nicht nur der Natur, sondern auch der lokalen Bevölkerung.

Unterwegs mit Zug, Velo und Fähre

Immer mehr Menschen können sich kaum noch Ferien vorstellen, für die sie nicht in ein Flugzeug steigen. Kein Wunder, ist das grösste Wachstum beim Flugverkehr bei den Freizeitreisen zu finden. Dabei gibt es auch auf dem Land- und Wasserweg viel zu sehen und zu erleben. Ein paar Inspirationen vom umverkehR-Vorstand und -Team.

Hanspeter Kunz: Velotour Schwarzwald und Elsass

Velotaschen gepackt, und schon geht die Reise los, direkt vor der Haustür. Zuerst ging es Richtung Norden an den Rhein und bei Gurtweil rauf in den Schwarzwald, entlang der Schwarza, auf einer Strasse mit viel Moos, Quellen und Brunnen, die nur für Velos erlaubt ist. Traumhaft. Nach dem Schluchsee weiter auf Schleichwegen (ohne Autoverkehr) Richtung Feldsee und dann hinunter nach Freiburg. Da landeten wir dann zwar wieder im Strassenverkehr, doch in Freiburg findet man die Velowege auch ohne Karten und Suchen.

Nach einer Pause in Rust (Europapark) fahren wir dem Rhein-Rhone-Kanal entlang (Veloweg) bis nach Strasbourg. Auch dort staunt man als Zürcher, wie einfach es wäre, eine Stadt velotauglich zu gestalten. Ab Strasbourg gings durch die historischen elsässischen Dörfer und Städtchen: kulinarisch und landschaftlich voller Leckerbissen. Und dann dem Rhein folgend, bei Waldshut rechts abbiegend zurück nach Zürich.

- **Zeit für Anreise:** o Stunden
- **Kosten An- und Rückreise:** o Franken
- **Route:** Zürich–Freiburg–Strasbourg–Colmar–Mulhouse–Basel–Zürich





Bild: Lukas Aramis Bühler

Lukas Aramis Bühler: Mit Zug und Velo hinter den Atlas

Im Februar 2025 verband ich meine Velolust mit der Suche nach der Sonne: einen Monat unterwegs bis hinter den Atlas. Mit dem TGV ging es via Paris nach Barcelona, dann mit dem Velo über Granada bis nach Gibraltar. Mit dem Schiff setzte ich nach Marokko über, wo mich der Al Boraq – der supermoderne marokkanische Hochgeschwindigkeitszug – nach Fès brachte. Dort schwang ich mich wiederum aufs Velo und fuhr über den teils verschneiten Atlas bis in die Wüste nach Merzouga. Zurück an die Küste gings mit dem Bus, dann mit der Fähre von Tanger nach Genua und schliesslich mit dem Zug nach Zürich. Eine unglaublich schöne und intensive Reise, die ich sofort wieder machen würde.

- **Kosten An- und Rückreise:** Günstiger als ein Direktflug nach Agadir war es sicher nicht.
- **Route:** Zürich–Paris–Barcelona–Gibraltar–Fès–Merzouga–Tanger–Genua–Zürich

Martina Senn: Frühjahrsreise nach Korsika

Von Basel und Zürich reisten wir mit Zug und Nachtfähre über Savona nach Bastia. Frühmorgens erreichten wir die Insel und setzten die Fahrt mit der korsischen Schmalspurbahn nach Ajaccio fort. Die rund vierstündige Reise führte durch dichte Macchia, vorbei an Kastanienwäldern, blühenden Hängen und spektakulären Granitlandschaften.

Mit einem kleinen Mietwagen erkundeten wir die steile Westküste und das gebirgige Inselinnere, bevor wir ab Calvi wieder in den Zug stiegen. Vor unserer Abreise überraschte uns Bastia mit einer attraktiven Uferpromenade und einer lebendigen Altstadt mit italienischem Flair. Über Livorno und Pisa ging es mit Fähre und Zug zurück nach Hause – gut erholt und mit vielen Eindrücken einer abwechslungsreichen und entschleunigten Reise.

- **Zeit für Anreise:** 1 Tag (inkl. Übernachtung auf Fähre)
- **Kosten An- und Rückreise:** 365 Franken (ohne Mietauto)
- **Route:** Basel–Savona–Bastia–Ajaccio–Calvi–Bastia–Livorno–Pisa–Basel



Bild: Martina Senn



Tonja Zürcher: **Entspannung im Jura**

Schon als Kind liebte ich die «freien Berge» – die Franches-Montagnes – im Jura. Letztes Jahr habe ich das Hochplateau um Saignelégier wiederentdeckt. In einem kleinen Häuschen am Waldrand genossen wir zwei wunderbare Wochen mit gemütlichen Spaziergängen durch Wälder, über Weiden und entlang des Doubs – und vielen Stunden im Liegestuhl. Das war so tiefenentspannend, dass ich das Häuschen für dieses Jahr gleich wieder gebucht habe. Ein besonderes Plus in diesem Hitzesommer: Auf rund 1000 Metern über Meer war es immerhin etwa fünf Grad kühler als im überhitzten Flachland. Mit weniger als zwei Stunden Fahrzeit ab Basel liegt Saignelégier (fast) vor der Haustüre – praktisch auch für alle Freund*innen, die für einen oder mehrere Tage zu Besuch kamen.

- **Zeit für Anreise:** 1 Stunde 42 Minuten
- **Kosten An- und Rückreise:** Dank GA keine, sonst 36 Franken.
- **Route:** Basel–Delémont–Glovelier–Saignelégier und retour

Angela Zimmermann Berthoud: **Auf nach Griechenland!**

Abfahrt um 6 Uhr morgens vom Bahnhof Genf Richtung Mailand. Wegen Bauarbeiten am Simplontunnel ist die Direktverbindung unterbrochen. Stattdessen müssen wir in Brig umsteigen, dann in Domodossola, von wo uns ein Bus nach Mailand bringt. Die Fahrt dauert länger als die Direktverbindung, verläuft aber reibungslos. In Mailand angekommen, nehmen wir die Frecciarossa nach Bari, wo wir eine Nacht bleiben, bevor wir am nächsten Tag die Fähre nach Griechenland nehmen.

An Bord der Fähre treffen wir eine junge Frau aus der Bretagne, die mit dem Velo bis in die Türkei fährt! Nach einer erholsamen Nacht, in der uns die Wellen des Mittelmeers sanft wiegen, kommen wir am Morgen in Patras an. Ein Bus bringt uns zunächst nach Kiato, von wo aus wir in einen Zug umsteigen können, der am Meer entlangfährt, bevor wir schliesslich Athen erreichen. In Griechenland angekommen, nahmen wir an der Hochzeit eines befreundeten griechischen Paares teil und erkundeten anschliessend mehrere Inseln der Kykladen und den Peloponnes. Auch die Rückreise in die Schweiz verläuft reibungslos, wir sind sogar mehr als 1,5 Stunden vor dem regulären Fahrplan zu Hause – was für ein Glück!

- **Zeit für Anreise:** 1,5 Tage
- **Kosten An- und Rückreise:** 500 Franken (inkl. Übernachtung auf Fähre)
- **Route:** Genf–Mailand–Bari–Patras–Kiato–Athen und retour

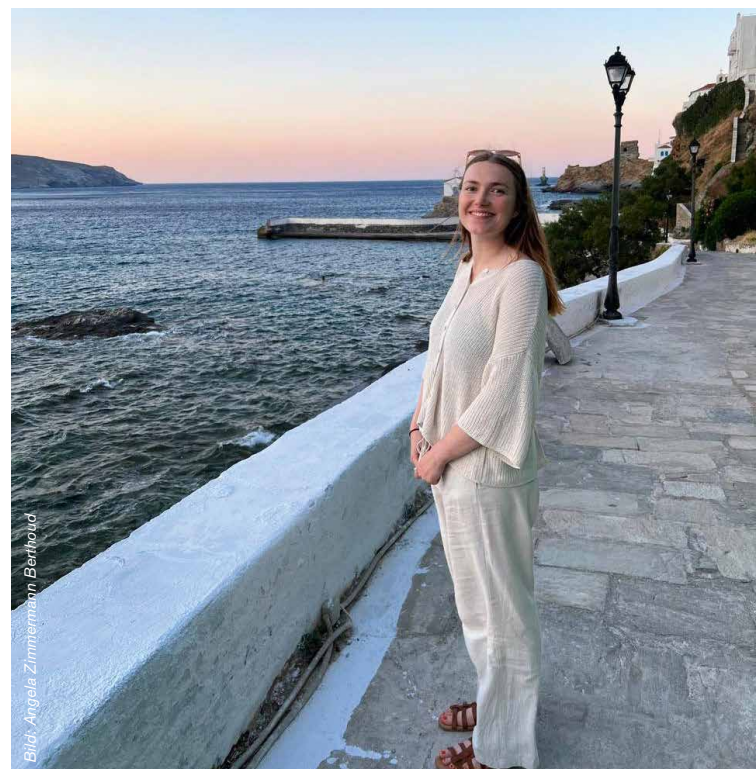




Bild: Magdalena Erni

Magdalena Erni: Inselerkundung per Drahtesel

Ein gemietetes Velo ist bei mir mittlerweile ein fester Bestandteil von Ferien am Meer – so auch dieses Jahr, als ich fünf Tage auf Borkum entspannte. Auf toll ausgebauten und oft räumlich von der Strasse getrennten Velowegen fuhren wir durch die malerischen Dünen, über den Deich, durch die zahlreichen Naturschutzgebiete oder auch mal für ein Glacé ins Dörfchen.

Übrigens: Keine Spur von Verspätung auf der Anreise mit der Deutschen Bahn. Unser Zug fuhr gar drei Minuten zu früh im Bahnhof ein.

- **Zeit für Anreise:** ungefähr 18 Stunden
- **Kosten An- und Rückreise:** 150 Franken, dank frühzeitiger Buchung + Sparticket, Velo für acht Euro pro Tag
- **Route:** Thun–Duisburg–Emden–Borkum und retour

Silas Hobi: Kroatien im Herbst

Für die Reise nach Split ohne Flugzeug oder Auto stehen zwei Möglichkeiten zur Verfügung. Der Nachtzug nach Zagreb und die Weiterreise am Tag. Oder der Zug nach Ancona und die Nachtfähre nach Split. Da der Tageszug ab Zagreb erst spät abends in Split eintrifft und wir noch auf eine Insel weiterreisen wollten, entschieden wir uns für die Variante via Ancona mit der Fähre. Auch der Anschluss in Split auf das kleinere Schiff mit der Überfahrt auf die Inseln südlich von Split funktionierte wunderbar.

Allerdings war die Buchung der Reise für zwei Familien anspruchsvoll. Die Insel mit zerklüfteten, kalkweissen Klippen, feinen Sandstränden und umgeben von türkisblauem Wasser hat uns aber alles vergessen lassen. Dazu kommen eindruckliche mittelalterliche Städte und gut erhaltene römische und griechische Siedlungen. Ein absolutes Highlight waren Oktopusse, die wir beim Schnorcheln im glasklaren Wasser beobachten konnten. Kroatien ist traumhaft, und ein Besuch lohnt sich definitiv.

- **Zeit für Anreise:** 21 Stunden
- **Kosten An- und Rückreise:** ungefähr 500 Franken
- **Route:** Zürich–Mailand–Ancona–Split–Korčula und retour



Bild: Silas Hobi

Autobahnausbau in Genf und im Aargau

Neue Autobahnen, zusätzliches Geld für den Ausbau von Zugstrecken und eine gefährliche Bündelung sämtlicher Projekte: Aktuell ist die Stellungnahme zu «Verkehr '45» im Gang. Einmal mehr zeigt sich, dass Bundesrat Rösti sich lieber an der Vergangenheit orientiert, statt unsere Mobilität zukunftsfähig zu gestalten.

Magdalena Erni,
Thibault
Schneeberger

Unser Engagement gegen neue Autobahnen geht in die nächste Runde. Im Juni hat der ehemalige Autolobbyist Albert Rösti Verbände, Parteien und Private eingeladen, um im Rahmen einer Vernehmlassung zu seinem Herzensanliegen namens «Verkehr '45» Stellung zu nehmen. Dieses beinhaltet nicht bloss zwei neue Autobahnprojekte, sondern auch elf Vorlagen im Bereich Eisenbahninfrastruktur und Projekte in den Agglomerationen.

Erpressungspotenzial für die Bahn

Da liegt auch die grosse Gefahr: Erstmals werden Eisen- und Autobahnprojekte in einer Vernehmlassung gebündelt. Rösti sieht darin die Chance, «die Planungen räumlich optimal aufeinander abzustimmen». Wir deuten dies eher als Erpressungsversuch. Denn dadurch könnten zukunftsweisende Bahnprojekte möglicherweise nur dann realisiert werden, wenn die Bevölkerung auch den Bau fossiler Megastrassen schluckt. Rösti wird zwar nicht müde zu betonen, dass diese Bündelung bloss während der Vernehmlassung Bestand hat und die Vorlagen dann selbstverständlich getrennt dem fakultativen Referendum unterstellt würden. Die vergangenen drei Jahre voller klimapolitischer Rückschritte haben uns jedoch gelehrt, miss-

trauisch zu sein. Auch deshalb haben wir uns in der Vernehmlassung sowohl dezidiert gegen das Zusammenlegen der Projekte wie auch gegen die beiden konkret geplanten Autobahnprojekte ausgesprochen.

Weiteres Zubetonieren des Mittellandes

Einerseits handelt es sich dabei um den Ausbau der A1 vom Anschluss Aarau-Ost bis Birrfeld. Auf zwölf Kilometern soll wertvolles Ackerland zubetoniert werden, um die Autobahn von vier auf sechs Spuren zu verbreitern. Die Argumente für diesen Ausbau sind noch immer so unhaltbar wie bei den Projekten, die im November 2024 glücklicherweise abgelehnt wurden. Kosten soll dieses sinnlose Ausbauvorhaben knapp 600 Millionen Franken – Mehrwertsteuern sind da aber nicht eingerechnet, und die Kostengenauigkeit liegt bei plus/minus 30 Prozent. Spannend bleibt, wie stark der lokale Widerstand im grösstenteils autofreundlichen Aargau wird. Wir werden auf alle Fälle unser Möglichstes geben, um dieses landfressende Projekt zu verhindern.

Andererseits soll die Strecke Perly–Bernex im Kanton Genf ausgebaut werden. Diesem zerstörerischen Projekt würden Wälder, landwirtschaftliche Flächen sowie Naturschutzgebiete zum Opfer fallen: Mehrere Dutzend Hektare ökologisch wertvoller und geschützter Naturräume sind bedroht.

Beide Projekte sind grosse Schritte auf dem Weg zur «mindestens» sechsspurigen A1 zwischen Bern und Zürich sowie Genf und Lausanne, wie sie Röstis SVP fordert.

Denn fürs ASTRA gilt: 4 + 3 = 6

Offiziell spricht das Bundesamt für Strassen (ASTRA) bei Perly-Bernex von einem «sechsspürigen» Projekt. Tatsächlich sollen aber auf der gesamten Strecke drei zusätzliche Fahrspuren zu den bestehenden vier Spuren hinzukommen, wie Dokumente des ASTRA aus dem Jahr 2024 aufzeigen. Das liegt insbesondere daran, dass für die Spuren Richtung Lausanne zwei neue dreispürige Tunnel vorgesehen sind. Abgesehen von den schwachen technischen Argumenten, die dieses Vorgehen angeblich «erforderlich» machen, ist es inakzeptabel, das Vorhaben auf diese Art und Weise zu verschleiern. Zu allem Überfluss hat das ASTRA unsere Anträge für weitere Informationen mit der Begründung abgelehnt, dass der Bundesrat das Projekt noch nicht genehmigt hat. Wesentliche Informationen werden somit absichtlich zurückgehalten – ein bereits bekanntes Muster von Röstli.

Der Widerstand gegen dieses Projekt formiert sich bereits: Im Juni organisierten wir eine Pressekonferenz mit zehn Umwelt- und Anwohnerverbänden. Sie bekundeten ihre Entschlossenheit, diesen aus längst vergangenen Zeiten stammenden Ausbau zu bekämpfen. Neben ökologischen Aspekten prangern wir den durch das Bauvorhaben verursachten zusätzlichen Verkehr an, die Beeinträchtigungen durch die Baustelle sowie den Fakt, dass die Anwohner*innen im November 2024 die damaligen Ausbauprojekte deutlich abgelehnt haben.

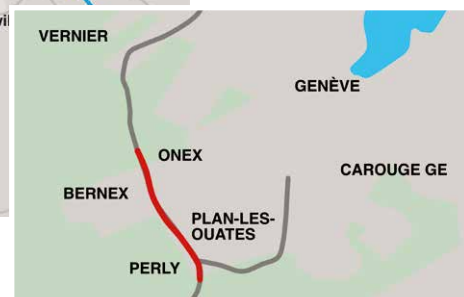
Ernüchterndes Gesamtbild

Insgesamt fällt «Verkehr45» deutlich weniger visionär aus, als es von Röstli zu Beginn angepriesen wurde. Im Kern ist es ein weiteres – aufwendig eingepacktes – Autobahnausbauprojekt. Zentrale Fragen bleiben zudem ungelöst. So wird der Tatsache, dass der Schweizer Verkehrssektor spätestens 2050 Netto-Null erreichen muss, fatalerweise keine Beachtung geschenkt. Und auch der seit Jahren notwendige Ausbau der Schiene zwischen Genf und Lausanne wird wohl erst in Jahrzehnten umgesetzt. Etwas Gutes hat die Vorlage dennoch: Mit dem Vorschlag, den Bahninfrastrukturfonds unbefristet mit 0,2 Prozentpunkten der Mehrwertsteuer zu finanzieren, will der Bundesrat die knappen Mittel für den Bahnausbau auf etwas stabilere Beine stellen. ■■■



Autobahnausbau Aarau Ost-Birrfeld (AG)

Autobahnausbau Perly-Bernex (GE)



Dune



Bild: Strausse von Barbara Fraatz, Pixabay

Die coolsten Vögel bleiben auch in den Ferien am Boden. Zelten mit der ganzen Familie ist ein Traum. Gemeinsam schwitzen unter der Zeltblache schweisst zusammen, und Langeweile wird ein Fremdwort. Es gibt unendlich viele

Steine zu sammeln und Stecken fürs Wurstgrillieren zu schneiden. Auch das Kinder-Animationsprogramm ist vom Feinsten. Nur um die verbrannten Kinderfüsse müssen Sie sich selbst kümmern. ■

Happy Feet



Bild: Pinguine von Martin Fuchs, Pixabay

Auch an Bord eines modernen Kreuzfahrtschiffes erwarten Sie vielfältige Unterhaltung, exquisite kulinarische Erlebnisse und jeden Tag neue Destinationen. Beim Frühstück bestaunen Sie das gekonnte Balancieren von Lachsbrötchen, Bacon und gesunden Smoothies. Am Pool steht Liegestuhl an Liegestuhl, sodass Sie die Geschichten Ihrer Mitreisenden akustisch optimal mitverfolgen können. Und dank Privatstrand genießen Sie Ihren Urlaub auch beim Landausflug garantiert ungestört. ■

Cocktail



Bild: Kiwi von Kimberley Collins, wikimedia

Sonne, Strand und billige Drinks. Pauschalreisen an der Adria sind und bleiben die perfekte Art, in den Ferien den Kopf abzuschalten. Man muss sich um nichts anderes kümmern, als den besten Liegestuhl zu reservieren. Im Hotel sprechen sie Ihre Sprache, am Buffet gibt es keine Überraschungen und alles, was Sie brauchen, ist nur

wenige Schritte entfernt. Sogar schwankend erreichen Sie nach einer durchzechten Nacht Ihr Bett in wenigen Minuten. Wenn Sie Glück haben, können Sie das Reisebüro sogar davon überzeugen, Ihnen die Anreise per Zug statt Flug zu buchen. ■

Into the Wild



Bild: Kakapo von Jan Schürme, Flickr

Pauschalreisen und komfortable Kreuzfahrten sind nicht Ihr Ding, und Ihre Kinder lassen Sie sowieso am liebsten zu Hause? Dann haben wir das richtige für Sie: das Weltuntergangs-Prepper-Bootcamp im Urwald des Muotatals. Sie lernen, wie Ameisen das Wetter voraussagen, wie Sie zu Trinkwasser kommen und welche Pilze Sie essen können, ohne Durchfall oder Halluzinationen zu bekommen. Zum Abschluss kämpfen Sie sich eine Woche allein durchs Unterholz und versuchen, nicht auszusterben. ■

Unterstützer*innen für die Mobilitätsbon-Initiative

Seit wir die Initiative Ende April lanciert haben, können wir jeden Tag einen Stapel Unterschriftenbögen aus dem Briefkasten nehmen. Wir sind also gut unterwegs, um Ende Jahr die notwendigen 100 000 Unterschriften einreichen zu können. Für diesen Schlussspurt müssen wir jedoch nicht nur viel Arbeit investieren, sondern auch Geld in die Hand nehmen. Es braucht weitere Unterschriftenkarten zum Verteilen und Verschicken. Und danach geht es erst richtig los. Damit wir die Initiative gewinnen können, planen wir nächstes Jahr eine starke Kampagne für die Politik und die Öffentlichkeit. Ausserdem

müssen wir Geld für die Abstimmungskampagne zur Seite legen. Dafür fehlen uns aktuell die Mittel. Könnten Sie sich vorstellen, diese wichtige Initiative für die nächsten Jahre mit einem vierstelligen Gesamtbetrag zu unterstützen?

Falls eine solch mehrjährige Unterstützung für Sie infrage kommt, geben Sie uns bitte Bescheid: +41 44 242 72 76, info@umverkehr.ch. Natürlich freuen wir uns auch über eine einmalige Spende mit weniger Nullen. Dafür können Sie gern den beiliegenden Einzahlungsschein verwenden. Herzlichen Dank!



Mobilitätsbon-Initiative

Unnötige Bürokratie für Tempo 30

Nationalrat Peter Schilliger und seine Mitstreiter von der Autolobby wollten Tempo 30 auf grösseren Strassen durch Dörfer und Quartiere – den sogenannten verkehrsorientierten Strassen – verbieten. Bei Bundesrat Rösli haben sie offene Türen eingeangst. Er schlug vor, dass vor der Einführung von Tempo 30 künftig zuerst ein lärmärmer Belag einzubauen ist und in einem zusätzlichen Gutachten gezeigt werden muss, dass die Verkehrsberuhigung nicht zu Schleichverkehr auf andere Strassen führt. Nach massiver Kritik aus der Bevölkerung sowie von Städten und Kantonen musste er nun etwas zurückkriechen. Auf die Pflicht zu lärmarmem Belag wird verzichtet. Trotzdem ist das zusätzliche Gutachten ein unnötiger bürokratischer Aufwand, der die Einführung von Tempo 30 zusätzlich erschwert. Das geht vollkommen in die falsche Richtung. Tempo 30 rettet nachweislich Leben und sollte im Siedlungsgebiet zum Standard werden. ■

27. September: Abstimmung über grenzüberschreitende Mobilitätsprojekte in Genf

Die Stimmberechtigten im Kanton Genf entscheiden demnächst über einen Kredit von 39 Millionen Franken, um 15 000 Pendler*innen vom Auto auf den ÖV zu bringen. Finanziert werden Park-and-Ride-Anlagen (P+R), Expressbusse und eine Tramverlängerung nach Ferney-Voltaire (Frankreich). Wir engagieren uns zusammen mit einem breiten Bündnis für ein JA. ■



Stadtklima-Initiativen in Umsetzung



Am 8. Januar 2021 stimmte das Stadtparlament von St. Gallen den Gegenvorschlägen zur Stadtklima-Initiative zu. St. Gallen war die erste von mittlerweile elf Gemeinden, die das gemacht hat. Nun gibt es einen neuen Bericht darüber, was bisher umgesetzt wurde.

Seit 2022 sind fast 130 000 Quadratmeter Strassenraum zugunsten von Fussgänger*innen, Velofahrenden und des öffentlichen Verkehrs umgestaltet worden. Das Ziel des Gegenvorschlags zur Zukunfts-Initiative – 120 000 Quadratmeter innerhalb von zehn Jahren – ist somit bereits erfüllt. Auch wenn die Ziele schon erreicht sind, will die Stadt weiter daran arbeiten, die Strassen zu verbessern.

Auch bei Entsiegelung und Baumpflanzungen geht es vorwärts. Bis heute wurden rund 16 000 Quadratmeter Strassenfläche zu Grün- und Baumflächen umgewandelt. Bis zur Zielerreichung von 80 000 Quadratmetern innerhalb von 10 Jahren braucht es jedoch noch weiteren Effort und eine Erhöhung der Umsetzungsgeschwindigkeit.

In Genf ist soeben ein erster Bericht erschienen über die Umsetzung des Gesetzes «Climat Urbain», das 2023 vom Grossen Rat als Gegenvorschlag zu unserer Initiative verabschiedet wurde. Dieses Gesetz sieht die Neugestaltung von insgesamt 550 000 Quadratmetern vor, 25 000 zusätzliche Bäume, 175 Kilometer für den Fuss- und den Veloverkehr, 8 Kilometer

Tramstrecken und 22 Kilometer Buskorridore mit hohem Serviceniveau. Nach fast drei Jahren fällt die Bilanz mager aus. Insgesamt wurden nur 6 Prozent des Flächenziels erreicht, 2,9 Prozent der geplanten Bäume gepflanzt und 4 Prozent der Massnahmen für den Fuss-, den Velo- und den öffentlichen Verkehr umgesetzt. Wenn es in diesem Tempo weitergeht, werden die Ziele niemals erreicht. Grund dafür sind mehrere Einsparungen, die Projekte verzögern, aber auch ein gravierender Mangel an politischem Willen. Wir werden uns dafür einsetzen, dass das Tempo beschleunigt wird. ■■■

Sion: Abstimmung über den Ausbau des Privatjet-Flughafens

Am 1. Juli wurde bei der Walliser Staatskanzlei das Referendum gegen das Ausbauprojekt des Flughafens Sion eingereicht. Dieser Flughafen wird fast nur von Privat- und Businessjets genutzt. Das Referendumskomitee, dem auch umverkehr angehört, kritisiert die Verwendung öffentlicher Gelder zur Förderung der klimaschädlichsten Reiseform und zur Subvention der reichsten Bevölkerungsgruppe. Die Abstimmung soll im Herbst stattfinden. ■■■

Referendum gegen das St. Galler Strassengesetz eingereicht

umverkehr hat gemeinsam mit Partnerorganisationen die Unterschriften für das Referendum gegen das kantonale Strassengesetz eingereicht. Das neue Gesetz würde Gemeinden untersagen, auf Kantonsstrassen und vielen Gemeindestrassen Tempo 30 einzuführen. Das ist ein direkter Eingriff in die Gemeindeautonomie und eine Gefährdung von Verkehrssicherheit und Lebensqualität. Die Abstimmung findet voraussichtlich Anfang 2027 statt. ■■■



(Nid-so) Superblock

Die Superblocks sind in der Schweiz angekommen – zumindest ein wenig. Der in Barcelona entstandene Ansatz zur Verkehrsreduktion umfasst mehrere Strassenzüge, die vom Durchgangsverkehr befreit und den Menschen zurückgegeben werden. In der Schweiz laufen in verschiedenen Städten Versuche.

Tonja Zürcher,
Nina Sommer

Ein Jahr lang hat Basel mit den Superblock-Tests in den Quartieren St. Johann und Matthäus ausprobiert, was möglich ist, wenn man Strassen zurückgewinnt. Statt parkierter Autos gab es Begegnungsräume, Begrünung und Platz für Quartierleben.

«Ohne der Evaluation des Kantons vorzugreifen, zeigen sich folgende Pluspunkte: weniger Verkehr, mehr Gemeinschaft, mehr Kultur, mehr spielende Kinder ...» unterstreichen Susanne Bertschi und Freddy Siegenthaler vom Superblock im Quartier Matthäus.

Ende der Tests in Basel

Nach einem Jahr Testbetrieb mit mobilen Elementen sind die Superblocks nun aber (vorläufig) Geschichte. Die Regierung beharrte darauf, die Superblocks nach dem Test abzubauen und erst nach einer Evaluation zu entscheiden, ob sie wieder errichtet werden sollen. Weder eine Petition mit 3200 Unterschriften noch parlamentarische Interventionen konnten die Re-

gierung von dieser unsinnigen (temporären) Zerstörung der gewachsenen Superblocks abbringen.

Für Susanne Bertschi und Freddy Siegenthaler beginnt danach der interessante Teil des Projekts: «Wie gestalten wir den definitiven Superblock – klimagerecht, nutzungsgerecht und ästhetisch? Statt sich wie im Test auf die Bepflanzung zu konzentrieren, sollten nun die Begrünung und die Entsiegelung der Strassen umgesetzt werden. Um klimagerecht und wohnlicher zu werden, muss Basel eine autofreie Schwammstadt werden.»

Quartierblöcke in Zürich

In Zürich laufen die Superblocks unter dem Namen «Quartierblöcke». Nachdem die Stadtzürcher Stimmbevölkerung Ende November 2021 den kommunalen Richtplan Verkehr angenommen hat, wurde durch ein Postulat aus dem Gemeinderat die Prüfung von möglichen Standorten angeregt.

Nach zwei Echoraum-Veranstaltungen im Jahr 2024 wurden vier Gebiete als Pilotprojekte ausgewählt: Aussersihl, Unterstrass, Riesbach und Seebach.

In jedem Quartier wurden drei Mitwirkungsveranstaltungen durchgeführt, um lokales Wissen, Anliegen der Anwohnenden und Ideen zu sammeln. Dieses Material wandelte ein interdisziplinäres Team in sogenannte langfristige Zielbilder um. Zum Leidwesen der Anwohnenden allerdings nur in sehr abgeschwächter Form.

Laut Projektleitung liegt das daran, dass es sich um Pilotprojekte handle, bei denen keine dauerhaften Veränderungen umgesetzt werden können. «Ich sehe darin das Ziel eines Pilotprojektes verfehlt», sagt Silvan von Wartburg, der selbst im Quartier Aussersihl wohnt und direkt betroffen ist von unnötigem Durchgangsverkehr vor seiner Wohnung. Aus diesem Grund hat er auch an allen drei Mitwirkungsveranstaltungen teilgenommen und sich eingesetzt. «Aber die Massnahmen, die stattdessen umgesetzt beziehungsweise angekündigt wurden, sind eine Enttäuschung. So wurden etwa auf dem Pausenplatz des Wengi-Schulhauses Blumentöpfe angebracht, die zwar schön anzuschauen sind, jedoch nichts mit den geforderten verkehrlichen Massnahmen zu tun haben.»

Einen Superblock-Testlauf gibt es seit Sommer 2024 auch in Bern im Murifeld-Quartier. Bis Ende Jahr soll dieser ausgewertet werden. ■



Vision der Basler Superblocks

80 %

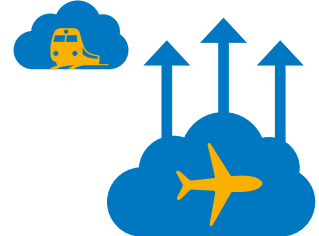
der Reiseziele mit dem Flugzeug liegen in Europa.

**1944**

wurde im Chicagoer Abkommen vereinbart, keine Steuern auf Flugkerosin zu erheben. Diese Regel gilt noch immer.

30 ×

Bis zu 30-mal mehr CO₂-Emissionen verursacht eine Flugreise nach Berlin im Vergleich zu einer Zugreise.

**5000 km**

Seit August gibt es eine Zugverbindung zwischen Finnland und Schweden. Die damit entstandene Verbindung von Kolari in Finnland bis nach Lagos in Portugal ist die längste Strecke, die man innerhalb der EU per Zug zurücklegen kann.

**9.9.**

Seit dem 9. September verbindet der Nachtzug European Sleeper Mailand mit Brüssel und Köln – mit Halt in Aarau, Arth-Goldau, Göschenen, Bellinzona und Lugano.

6 Stunden

soll die Fahrt mit der geplanten direkten Zugverbindung zwischen der Schweiz und London dauern.



Schlusspurt Mobilitätsbon-Initiative

Knapp fünf Monate nach dem Start der Unterschriftensammlung beschleunigen wir für den Schlusspurt, um wie geplant bis im November alle Unterschriften zusammenzubekommen. Können Sie nochmals vier oder vielleicht sogar zwanzig Unterschriften für die Mobilitätsbon-Initiative sammeln?

Bestellen Sie hier Unterschriftenbögen: mobilitaetsbon.ch/unterschriftenbogen



Bild: Armbruster, Pivabay

Es bleiben nur noch wenige Wochen für die 100 000 Unterschriften.

Mobilitätsbon

Sonntag, 27. September 2026, Abstimmungslokale

Wir nutzen den Abstimmungssonntag als Höhepunkt im Schlusspurt der Unterschriftensammlung. Unser Ziel ist es, an diesem Tag mindestens 5000 Unterschriften zu sammeln.

Ein weiterer schweizweiter Sammeltag ist am 24. Oktober geplant. Hinzu kommen viele lokale Sammelaktionen, bei denen wir froh um Unterstützung sind.

Anmeldung: umverkehr.ch/sammeltermine

Keine 50°C-Sommer

Freitag, 25. September, Zürich, Bern, Basel, Luzern (in der Romandie am 19. September)

Während Hitzewellen, Hitzetote und überlastete Gesundheitssysteme längst Realität sind, wird beim Klimaschutz weiter gebremst. Am 25. September gehen wir mit einer breiten Koalition unter dem Motto «Keine 50-Grad-Sommer!» kreativ, bunt und hässig auf die Strasse.

Infos: 50degres.ch/de