

# POSTWACHSTUM MOBILITÄT

## MEHR MOBILITÄT MIT WENIGER VERKEHR

Das Zentrum von Urnäsch hat definitiv schon bessere Zeiten gesehen: Läden sind geschlossen, Restaurants stehen zur Vermietung, 40-Tönnner quälen sich durch die schmale Ortsdurchfahrt. Motorenlärm und das stetige Rauschen von Autos mit Tempo 50 laden nicht zum Verweilen ein. Ein Schicksal, welches Urnäsch mit zahlreichen Gemeinden in der Schweiz und anderswo teilt.

Während das Auto zu Beginn mehr Freiheit versprach und Distanzen vermeintlich verkürzte, veränderte es unsere Siedlungsstruktur in wenigen Jahrzehnten in einem unglaublichen Ausmass. Mit den Einkaufszentren in der Agglomeration wurde das Dorfländeli in Fussgängerdistanz überflüssig. Das Gemüse war ohnehin weniger frisch und teurer. Ausserdem war die Auswahl kleiner. Aber mit dem Dorfländeli und der Bäckerei, der Metzgerei und der Molkerei verschwanden auch der Zusammenhalt im Dorf und Arbeitsplätze. Während die Fahrt zum Einkaufszentrum anfangs noch eine willkommene Abwechslung war, wurde sie nun zum alternativlosen Alltag. Aber wurden wir dadurch mobiler?

Maloja im Winter: anderer Ort, gleiches Szenario. Durch die Enge Ortsdurchfahrt drängen die Autos aus dem Bergell. Von Chiavenna und Mailand kommen die Touristinnen für einen Tagesausflug ins Engadin. Neben der Strasse mit Tempo 50 fehlt ein durchgängiges Trottoir. Man will sich die Kinder auf dem Schulweg nicht vorstellen müssen. Gleichzeitig mit dem Aussterben des Dorflebens wurde das Ortszentrum in vielen Gemeinden zur Durchfahrtsstrasse degradiert. Lärm, Abgase und viele schnelle Autos verdrängen die Bevölkerung aus dem öffentlichen Raum. Zu Fuss unterwegs sein wird ungemütlich. Für Velostreifen fehlt der Platz und auf der Strasse ist es zu gefährlich. Wer noch kein eigenes Auto hat, legt sich möglichst rasch

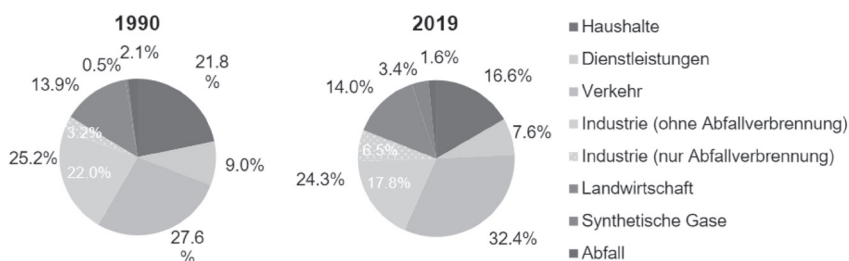
auch eines zu. Weil das Postauto ab 19 Uhr nur noch auf Abruf fährt und eine Verbindung pro Stunde zu stark einschränkt. Zurück bleiben eine triste Schnellstrasse durch ein zunehmend anonymes Dorf und die Kinder und alten Menschen, die nicht oder nicht mehr Autofahren können. Ist das der vielgelobte Fortschritt der Technologie?

## AUTOVERKEHR HEIZT DEM KLIMA EIN

Tatsache ist, dass seit der Nachkriegszeit Konsum, Arbeit, Strassenraum und Freizeit auf das Auto ausgerichtet wurden. Die Popularität des Autos nahm zu, weil im Zuge der Wachstumsbestrebungen ab den 1930er-Jahren die Räume für Arbeit, Wohnen und Freizeit künstlich voneinander getrennt wurden. In einem unglaublichen Tempo wurden Neubauten auf der grünen Wiese erstellt, und teilweise wurden ganze Häuserzeilen dem Erdboden gleichgemacht, nur damit Quartiere künftig durch Autoschneisen zerschnitten werden konnten. Das Auto etablierte sich als Symbol des Fortschritts, des Wohlstands und hoher Wachstumsraten schlechthin. Die Folge sind mehr Pendlerverkehr, Stau und Verkehrsüberlastungen in Städten, Agglomerationen aber auch auf dem Land, wie das Beispiel Maloja eindrücklich zeigt.

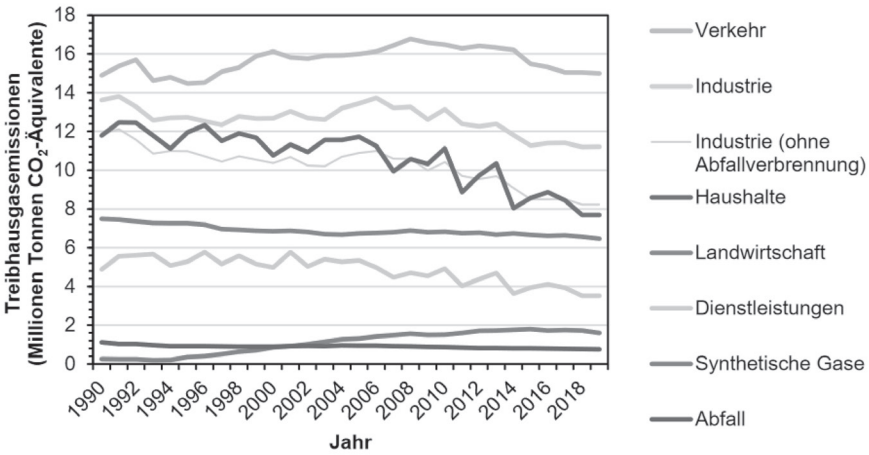
In den vergangenen Jahrzehnten wurden die negativen Auswirkungen dieser Autopolitik immer offensichtlicher und es machte sich zunehmend Widerstand breit. Mittlerweile ist der Verkehr in der Schweiz mit einem knappen Drittel der grösste Emittent des klimaschädlichen Treibhausgases CO<sub>2</sub>. Während klimapolitische Massnahmen in den Bereichen Industrie und Gebäude immerhin ansatzweise greifen und zu einer leichten Absenkung der Emissionen seit 1990 führten, sind diejenigen des Verkehrs angestiegen (BAFU 2021: 18, Abb. 7 u. 8). Voraussichtlich wird die Schweiz ihre unter dem Kyoto-Protokoll ratifizierten Absenkungsziele bis 2020 verfehlen (die Zahlen liegen noch nicht vor) – wegen des Verkehrs.

Abbildung 1: Treibhausgasemissionen gemäß CO<sub>2</sub>-Gesetz und Kyoto-Protokoll in den Jahren 1990 und 2019, aufgeteilt nach den Sektoren gemäß CO<sub>2</sub>-Verordnung



Quelle: BAFU 2021: 18, Abb. 7

Abbildung 2: Zeitliche Entwicklung der Treibhausgasemissionen gemäss CO<sub>2</sub>-Gesetz und Kyoto-Protokoll in den Jahren 1990 bis 2019, aufgeteilt nach Sektoren gemäss CO<sub>2</sub>-Verordnung



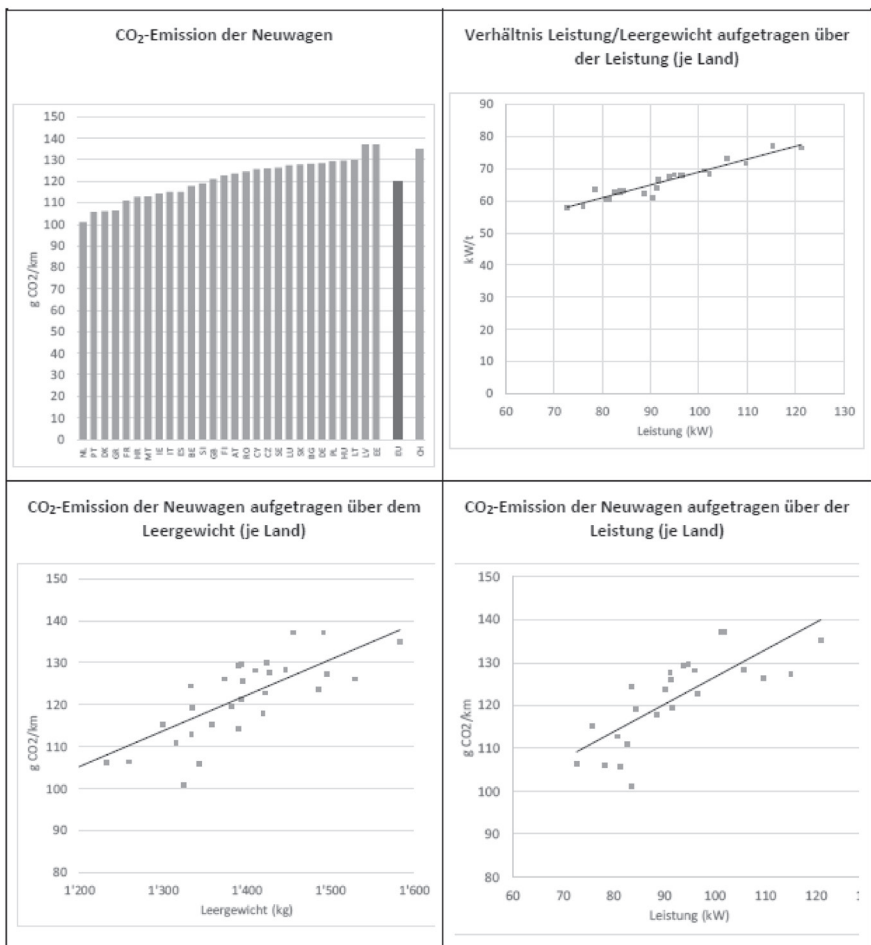
Quelle: BAFU 2021: 18, Abb. 8.

Dabei wird irreführenderweise von Verkehr gesprochen, obwohl insbesondere der motorisierte Individualverkehr – sprich der private Autoverkehr – für den Löwenanteil verantwortlich ist. Rund 20 Prozent der Treibhausgasemissionen des Verkehrs gehen auf das Konto des Güterverkehrs (alle Zahlen ebd.: 17, Tab. 2–4). Das bedeutet, dass die Versorgung unserer Gemeinschaft mit lebensnotwendigen Alltagsprodukten durch Last- und Lieferwagen nur für einen kleinen Anteil verantwortlich ist. Auch der öffentliche Verkehr (ÖV) verursacht lediglich ungefähr 4 Prozent der Treibhausgase. Das ist insbesondere auf Postautos und andere Dieselbusse zurückzuführen. Die SBB und auch ein Grossteil der regionalen und lokalen Verkehrsbetriebe setzen nämlich primär auf erneuerbaren Strom, welcher praktisch CO<sub>2</sub>-frei ist. Bei einem Anteil von rund 20 Prozent der zurückgelegten Personenkilometer wird das klimapolitische Potenzial des ÖV erst richtig deutlich (BFS 2020a: T. 11.4.1.2). Würden alle Personenkilometer mit dem ÖV zurückgelegt, würden sich die Treibhausgasemissionen des Verkehrs gegenüber heute auf etwa ein Viertel reduzieren. Der private Autoverkehr ist hingegen für rund drei Viertel der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Wenn wir die Klimakrise ernst nehmen, muss in diesem Bereich deshalb besonders dringend gehandelt werden.

Die Treibhausgasemissionen sind aber bei Weitem nicht das einzige Problem des Verkehrs. Neben Lärm und Platzverbrauch schneidet das Auto auch bezüglich Energieverbrauch miserabel ab. Kein Wunder, wo doch durchschnittlich 1.7 Tonnen Blech und Stahl bewegt werden müssen, um ungefähr 75 kg menschliche

Masse zu bewegen (BFE 2021a). Das ist ein physikalischer Irrsinn. Dazu kommt noch, dass Verbrennungsmotoren grundsätzlich einen Wirkungsgrad von lediglich rund 25 Prozent aufweisen. Das heisst ungefähr drei Viertel der eingesetzten Energie verpufft als Abwärme und Abgase und nur ein Viertel wird in Bewegungsenergie umgewandelt. Weil in der Schweiz besonders viele übermotorisierte Fahrzeuge mit zu grossem Hubraum, zu viel PS und Vierradantrieb abgesetzt werden, laufen die Motoren ausserdem selten in ihrem optimalen Bereich (UVEK 2017: 39, Abb. 8). Das führt dazu, dass der Wirkungsgrad im Alltagsbetrieb noch tiefer liegt.

Abbildung 3: Kenngrössen der schweizerischen Neu-PW 2015 im Vergleich zu jenen der EU-Staaten



Quellen: CH-werte gemäss ASTRA/BFE. EU-Werte 2015 (prov. Werte) gemäss Datenbanken unter [www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/CO<sub>2</sub>-cars-emission-10](http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/CO2-cars-emission-10)

## ELEKTROAUTOS LÖSEN DIE VERKEHRSPROBLEME NICHT

An diesem Punkt werden Technologiefreunde einwenden, dass das Elektroauto alle diese Probleme lösen wird. Zugegeben: Der Wirkungsgrad von Elektroautos ist deutlich höher und bei Verwendung von erneuerbarem Strom schneidet die Ökobilanz bezüglich CO<sub>2</sub> deutlich besser ab als bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Die Krux liegt aber bei der Herstellung von genügend erneuerbarem Strom. Einerseits hat die Schweizer Stimmbevölkerung mit der deutlichen Annahme der Energiestrategie 2050 den mittelfristigen Ausstieg aus der Atomenergie beschlossen. Konkret bedeutet dies, dass in wenigen Jahren gut ein Drittel der Stromproduktion durch Erneuerbare ersetzt werden muss. Andererseits wird in den nächsten Jahren ein grosser Teil der Öl- und Gasheizungen durch Wärmepumpen ersetzt. Diese müssen aber mit Strom betrieben werden – erneuerbarem Strom. Wir müssen also nicht nur rund 25 Prozent der Stromproduktion ersetzen (BFE 2021b), sondern auch noch mehr Strom erzeugen als bisher. Und dann sollen auch noch rund 10 Prozent für Elektroautos dazu kommen (Swiss E-Mobility 2021)? Beim bisherigen Tempo des Ausbaus von Solar- und Windenergie eine Herkulesaufgabe. Um die durch die Stimmbevölkerung mit komfortabler Mehrheit angenommene Energiestrategie 2050 zu realisieren, bedarf es deshalb vor allem einer Massnahme: Wir müssen den Autoverkehr in seiner jetzigen Form deutlich reduzieren.

## WIR BRAUCHEN PLATZSPARENDE VERKEHRSFORMEN

Dabei spielt Elektromobilität eine durchaus berechtigte und wichtige Rolle – allerdings nicht in Form des gigantischen Tesla Model X, sondern in ihrer herkömmlichen, seit über 100 Jahren erfolgreich erprobten und eingesetzten Form: Zug, Tram, Trolley-Bus. Diese Transportmittel sind die wahre Lösung der Klima- und Energieprobleme des Verkehrs. Sie können mit erneuerbarem Strom betrieben werden, sind energieeffizient und können auf wenig Fläche unglaublich viele Menschen befördern. Die S-Bahn von Winterthur nach Zürich befördert zur Stosszeit in einem 150 Meter langen Zug gegen 1700 Personen (NZZ 2010). Das entspricht zur gleichen Zeit einer stehenden Fahrzeugkolonne auf der bereits ausgelasteten A1 von zehn (!) Kilometern. Das beruht auf dem seltsamen Fakt, dass ausgerechnet zur Pendlerzeit – also den Verkehrsspitzen – der Besetzungsgrad in den Autos mit

- ◀ *Abbildung 3 zeigt zudem den Vergleich Schweiz mit den verschiedenen EU-Ländern anhand verschiedener Indikatoren: mit 135 g CO<sub>2</sub>/km gehört die Schweiz mit Lettland und Estland zu einer kleinen Spitzengruppe, deren PW mehr als 130 g CO<sub>2</sub>/km emittieren. Sowohl beim Gewicht wie bei der Leistungsstärke führt die Schweiz die Länderliste an. Die Ursache liegt neben den Gewichtsunterschieden in der überdurchschnittlich hohen Motorisierung des schweizerischen Wagenparks, was sich auch im höchsten Leistung/Leergewicht-Verhältnis ausdrückt (77 kW/t Gewicht).*

durchschnittlich 1.1 Personen besonders tief ist: Nur in jedem zehnten Auto sitzen zwei Personen! Dabei handelt es sich in der Regel wohlgermerkt um Fünfplätzer. In fahrendem Zustand wird die Kolonne aufgrund der Sicherheitsabstände noch länger. Bei mit der S-Bahn vergleichbarem Tempo 100 und einem entsprechenden Sicherheitsabstand von 50 Metern auf der Strecke Zürich–Winterthur wächst die Kolonne auf rund 85 Kilometer an – unvorstellbar.

Insbesondere diese Flächeneffizienz des öffentlichen Verkehrs macht diesen in der engen und dicht besiedelten Schweiz so wertvoll. Und in diesem Punkt schneidet das Auto gegenüber allen anderen Fortbewegungsformen deutlich schlechter ab. Das ist gerade in den Städten ein zunehmendes Problem. Die Stadt Zürich plant beispielsweise eine Bevölkerungszunahme von 100 000 Personen bis 2040 (Scharrer 2018) – auf der bestehenden Fläche. Wenn immer mehr Menschen auf einem begrenzten Gebiet leben sollen, steigen die unterschiedlichen Nutzungsansprüche. Freiräume, Grünflächen, Parks sind begehrt und erhöhen die Lebensqualität spürbar. Entsprechend kommt der hegemoniale Anspruch des Autos auf der Strasse unter Druck. Denn egal ob in Luzern, St. Gallen, Basel, Winterthur, Bern oder Zürich: Die Strassenfläche beträgt in allen Städten ungefähr ein Viertel der Siedlungsfläche (Städtevergleich Mobilität 2017: 3, Abb. 3) – und das ist der Grossteil des öffentlichen Raums. Weil aber der Anteil autofreier Haushalte in den Städten seit über zehn Jahren stetig steigt und in Bern, Basel und Zürich mittlerweile bereits über 50 Prozent beträgt (ebd.: 7, Abb. 13), verbrauchen Autofahrerinnen und Autofahrer als Minderheit überproportional viel Platz. Wertvoller Raum geht an stehende und fahrende Fahrzeuge verloren. Andere Bedürfnisse müssen (noch) zurückgestellt werden. Das wird zunehmend als Ungerechtigkeit empfunden. Kein Wunder also, dass sich in den Städten Widerstand gegen die Dominanz des Autos regt und Massnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs hoch im Kurs stehen.

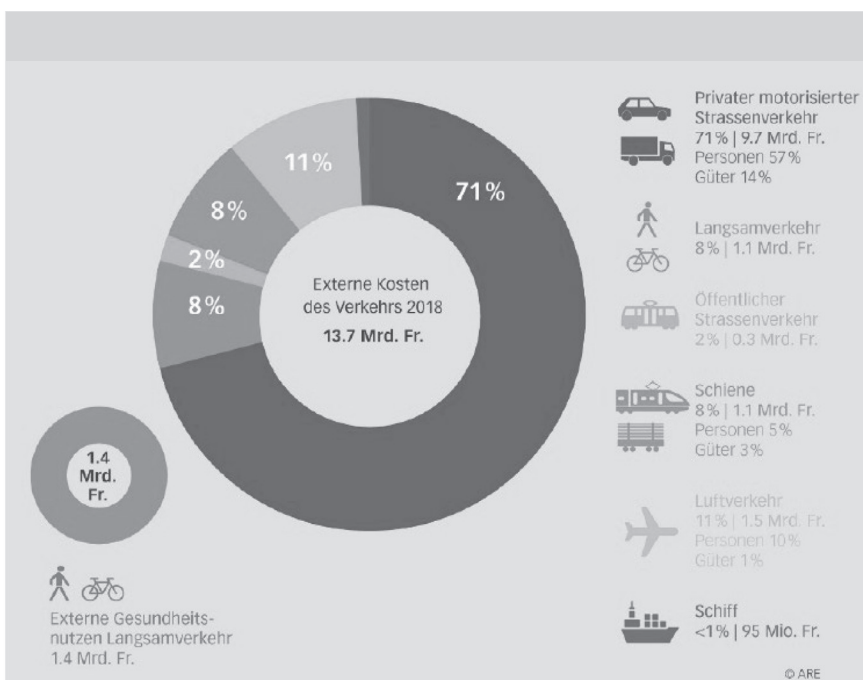
## UNTERSCHICHT BEZAHLT FÜR DIE FREIE FAHRT DER OBERSCHICHT

Aber wie sieht es ausserhalb der Städte aus? Für einen attraktiven ÖV braucht es eine gewisse Siedlungsdichte. Erst dann kann er effizient betrieben werden und mit einem dichten Haltestellennetz und einem gut getakteten Fahrplan dem Auto den Rang ablaufen. Darum rächt sich hinsichtlich einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik die Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte. Die Zersiedelung und der Einfamilienhäuserbrei im Mittelland wurden einerseits durch das Auto ermöglicht und haben gleichzeitig eine grosse Abhängigkeit vom Auto geschaffen. Einkaufszentren in der Peripherie, Tiefgaragen, breite Strassen und Parkplätze sind in Beton und Asphalt gegossene Tatsachen, welche andere Fortbewegungsformen einschränken und eine Verkehrswende erschweren. Dazu kommt, dass die Lenkenden der mittlerweile über 4,7 Millionen in der Schweiz zugelassenen Personenwagen (BFS 2021) an ihren bequemen Privilegien festhalten und politische Veränderungen vehement

bekämpfen. Wer einmal in einer Gemeinde über einen Parkplatzabbau gestritten hat, weiss wovon die Rede ist. Flankiert durch starke Lobbyverbände wurde so eine ambitionierte Klimapolitik auf nationaler Ebene verhindert. Massnahmen wie die Lenkungsabgabe auf Treibstoffe sind bislang politisch nicht mehrheitsfähig, wie die Abstimmung vom 13. Juni 2021 über das CO<sub>2</sub>-Gesetz eindrücklich gezeigt hat.

Dies führt in die Sackgasse. Denn der Autoverkehr verursacht enorm hohe Kosten. Das Bundesamt für Raumentwicklung weist die externen Kosten des Verkehrs in regelmässigen Abständen aus. Die letzten Zahlen von 2018 beziffern die externen Kosten des privaten motorisierten Verkehrs auf knapp zehn Milliarden – pro Jahr (ARE 2021)! Sie sind für 71 Prozent der externen Kosten des Verkehrs verantwortlich.

Abbildung 4: Gesamte externe Kosten und Nutzen des Verkehrs 2018



Quelle: [www.aren.admin.ch/kosten-nutzen](http://www.aren.admin.ch/kosten-nutzen)

Konkret bedeutet dies, dass die Allgemeinheit wegen des Autoverkehrs jedes Jahr knapp zehn Milliarden bezahlt. Diese Kosten werden nicht von den Verursachenden getragen. Es handelt sich dabei um Gesundheitskosten wegen Lärm oder Luftverschmutzung, um Klimafolge- oder Unfallkosten. Die Statistik ist eindeutig: Personen mit hohen Einkommen besitzen mehr Autos und fahren mehr Kilometer (BFS/ARE 2017: 13, G 2.1.2.5 u. 56, G 3.5.3.1). In der Konsequenz heisst dies, dass Personen mit tiefen Einkommen die freie Fahrt der Oberschicht bezahlen. Wer es

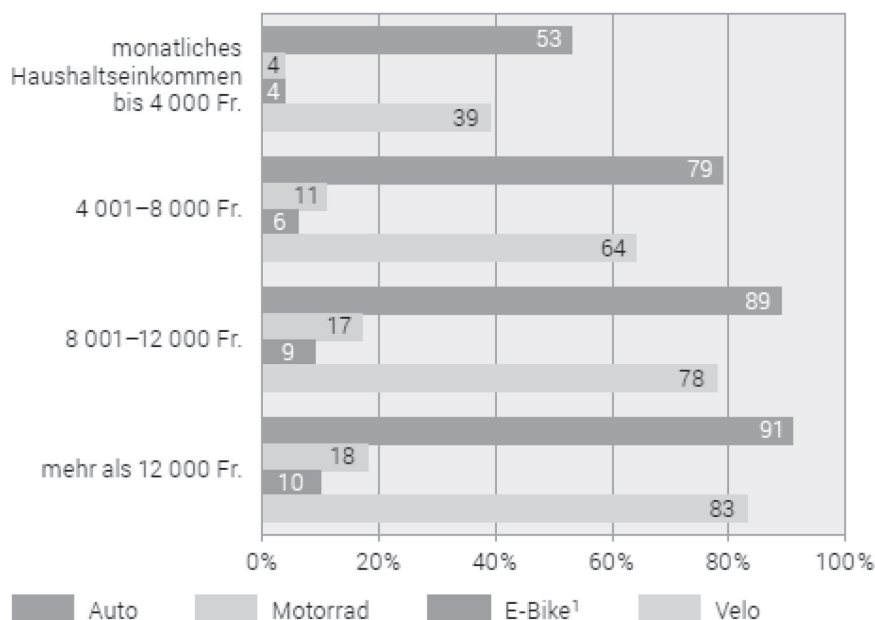
sich leisten kann, vermeidet es, an stark befahrenen Strassen zu leben. Wer es sich nicht leisten kann, hat kein Auto. Fazit: Wer an Hochleistungsstrassen lebt und täglich Lärm, Abgasen und Feinstaub ausgesetzt ist, hat häufig selbst kein Auto, muss die gesundheitlichen Konsequenzen aber selbst berappen.

## TEUFELSKREIS AUFBRECHEN

Der Autoverkehr verursacht aber noch weitere Kosten. 2018 wurden die Staukosten auf knapp zwei Milliarden Franken jährlich beziffert (Tagesanzeiger 2018). Nun mag man einwenden, dass eben mehr Strassen gebaut werden sollen, um den Stau zu reduzieren. So hat die ehemalige Verkehrsministerin Doris Leuthard 15 Milliarden für den Ausbau des Nationalstrassennetzes bis 2030 begründet (Stalder 2018). Leider ist das Gegenteil der Fall. Getreu nach dem verkehrspolitischen Leitsatz «wer Strassen säht, wird Autoverkehr ernten» wird der Stau bei einem Spurausbau

Abbildung 5: Anteil Haushalte mit einem oder mehreren Fahrzeugen der jeweiligen Kategorie

### G 2.1.2.5



<sup>1</sup> Schnelle und langsame E-Bikes. Schnelle E-Bikes benötigen ein Motorfahrrad-Kontrollschild.

Basis: 57 090 Haushalte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) / BFS 2017



«nicht kürzer, sondern breiter». Das Problem ist die zweckgebundene Finanzierung des Nationalstrassenbaus aus der Mineralölsteuer. Wird mehr Auto gefahren, spült es mehr Geld in die Kasse und damit können mehr Strassen gebaut werden, was wiederum zu mehr Autoverkehr führt. Aus diesem Teufelskreis auszubrechen wird eine entscheidende Herausforderung zur Lösung der Verkehrsprobleme sein.

Wir können zusammenfassend also feststellen, dass der Autoverkehr die Klimakrise dramatisch verschärft, Gesundheitsprobleme verantwortet, der Allgemeinheit massive Kosten aufbürdet und das Quartier- und Dorfleben massiv einschränkt. Wie können wir uns aus der Abhängigkeit des Autos befreien und wie sieht eine Welt mit deutlich weniger Autoverkehr aus?

## DIE LÖSUNG DER VERKEHRSPROBLEME IST VIELSEITIG

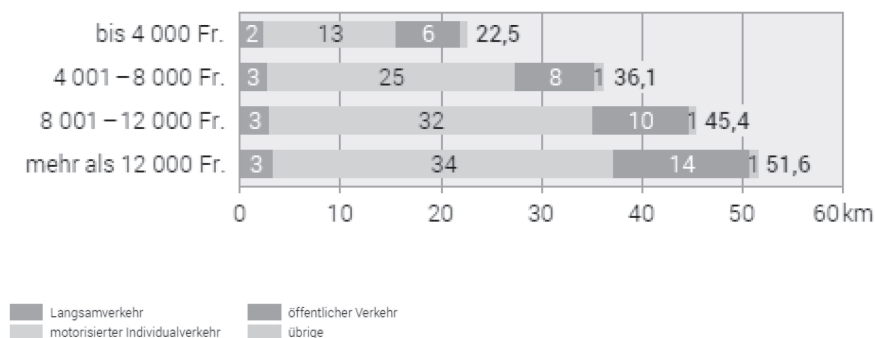
Um uns aus dem Autozeitalter zu verabschieden, braucht es einen bunten Strauss an Massnahmen und vor allem einen langen Atem. Wichtig ist, insbesondere die zweckgebundenen Gelder umzulagern. Gelingt es uns die Milliarden aus der Mineralölsteuer für die Förderung des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs sowie für den Rückbau des Strassenraums einzusetzen, kann die Verkehrswende stark beschleunigt werden. Denn Verkehrswachstum und Wirtschaftswachstum gingen immer Hand in Hand. Mit der «Stadt der kurzen Wege» und der Aufwertung von Quartie-

Abbildung 6: Tagesdistanz nach Haushaltstyp, monatlichen Haushaltseinkommen und Verkehrsmittel, 2015

mittlere Tagesdistanz pro Person; im Inland

G 3.5.3.1

### alle Haushaltstypen



Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) / BFS 2017

ren können wir gegensteuern und den Verkehr stark reduzieren, ohne die Mobilität einzuschränken. Sinnvollerweise müsste ein Teil der Gelder in eine Siedlungsentwicklung der gemischten Quartiere und kurzen Wege investiert werden. Autofreie Siedlungen wie die Kalkbreite in Zürich, Oberfeld in Ostermündigen, Erlenmatt Ost in Basel oder die Giesserei in Winterthur müssen zum Standard werden. Wenn man in Fussgängerdistanz Freunde treffen, einkaufen, kulturelle Veranstaltungen besuchen, arbeiten und Sport treiben kann, wird das Auto zum teuren Ballast, der abgestossen wird. In der Siedlung der Genossenschaft Kalkbreite ist dies seit über zehn Jahren gelebte Realität. Mit Quartierlädeli, Kino, Kita, Bar, Geburtshaus, gemütlichem Restaurant, Buchladen oder lauschigem Innenhof kann ein Grossteil der alltäglichen Bedürfnisse befriedigt werden, ohne ausser Haus zu gehen. Das Modell ist durchaus multiplizierbar und kann auch in Kleinstädten angewendet werden. Dass die Idee der Stadt der kurzen Wege skalierbar ist, zeigt Paris mit seiner Vision einer «Stadt der 15 Minuten». In wenigen Jahren werden Strassen zu Baumalleen mit Fussgänger- und Velospuren umgewandelt. Die Massnahmen sind populär und die Stadtpräsidentin Anne Hidalgo wurde erfolgreich wiedergewählt. Unterdessen wurde angekündigt, dass in den nächsten sechs Jahren mal schnell 70'000 (!) Parkplätze aufgehoben werden sollen (Wagner 2020).

Damit wären wir bei der zweiten wichtigen Massnahme. Jede Autofahrt startet und endet mit einem Parkplatz. Über die Anzahl, die Kosten und die Lage der Parkplätze kann das Verkehrsverhalten entscheidend beeinflusst werden. Und die Entscheidungshoheit liegt auf lokaler Ebene. Wenn es gelingt, die Anzahl Parkplätze zu reduzieren, die Parkplatztarife zu erhöhen und die Distanz vom Parkplatz zum Zielort zu verlängern, wird die Nutzung des Autos automatisch stark reduziert. Für unvermeidliche Fahrten wie beispielsweise von Handwerker\*innen können selbstverständlich entsprechende Parkplätze ausgeschildert werden. Ein wichtiger Schritt ist die Anpassung des Parkplatzreglements, um die kontraproduktive Parkplatzerstellungspflicht bei Neubauten und Sanierungen abzuschaffen und autoarmes bzw. autofreies Wohnen überhaupt zu ermöglichen. Denn zurzeit muss vielerorts selbst an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen ein Mobilitätskonzept erstellt und ein Antrag eingereicht werden, um die vorgeschriebene Anzahl Parkplätze bei Neubauten zu unterschreiten. So geschehen an der Zollstrasse in fünf Minuten Gehdistanz zum Zürcher Hauptbahnhof. Es erschliesst sich mir nicht, warum es nicht umgekehrt ist. Heutzutage müsste man doch begründen und beantragen, warum überhaupt Parkplätze erstellt werden. Tatsächlich stehen viele Tiefgaragen leer und Bauherren stossen sich zunehmend an der Parkplatzerstellungspflicht, weil dies die Rentabilität der Bauten vermindert.

## DÖRFER UND STÄDTE BLÜHEN MIT WENIGER AUTOVERKEHR AUF

Parkplätze sind ein Treiber für den Autobesitz und die Verwendung des Autos als Hauptverkehrsmittel. Entsprechend erstaunlich ist es, dass in dicht besiedel-

ten Städten so viel Platz im öffentlichen Raum den Autos geopfert wird. Während mein Nachbar sein Auto für 300 Franken im Jahr auf der Strasse vor unserem Haus abstellen darf, muss ich meinen Veloanhänger mühsam im Keller verstauen. Auch Cargobikes dürfen nicht auf Parkplätzen abgestellt werden. Dabei könnte auf Parkplätzen so viel mehr passieren: Ping-Pong spielen, Sitzbänke könnten aufgestellt werden, am Abend könnte gegrillt werden oder es könnten einfach Bäume auf der durchschnittlich zwölf Quadratmeter grossen Fläche gepflanzt werden. In den letzten Jahren wurde das am von der verkehrspolitischen Umweltschutzorganisation umverkehrR organisierten PARK(ing) Day bereits in vielen Städten erprobt und Parkplätze am dritten Freitag im September für einen Tag oder ein paar Stunden vielseitig umgenutzt. Das würde unsere Dörfer, Quartiere und Städte wiederbeleben und den sozialen Zusammenhalt stärken. Wir müssen nicht von Parkplatzabbau sprechen, sondern vom Potenzial der möglichen Nutzungen erzählen. So können wir eine andere Verkehrspolitik schmackhaft machen.

Glücklicherweise können wir in der Schweiz auf eines der weltweit besten Bahnnetze setzen. Über 1000 Bahnhöfe sind vorhanden und können wiederbelebt werden (BFS 2020b). Wenn es uns gelingt, mit Geldern aus dem Agglomerationsprogramm günstigen Wohnraum in Bahnhofsnähe zu erstellen, haben wir viel gewonnen. Denn die viel zitierte «Innenentwicklung» ist der Königsweg zur Lösung der Verkehrsprobleme. Sie reduziert die Personenkilometer bei gleichbleibender Mobilität. Gleichzeitig müssen aber die Aussenräume entsprechend attraktiv sein, damit sie von der Bevölkerung angenommen werden.

Es ist ein Trugschluss, dass uns das Auto mobiler gemacht hat. Das Gegenteil ist der Fall. Autos sind überdimensionierte motorisierte Rollstühle, in welchen man komplett immobil angegurtet ist. Das ist ungesund und führt aus Faulheit zu vielen Kilometern. Wer aber in Schaffhausen wohnt und mit dem Auto nach Zürich zur Arbeit fährt ist nicht mobiler als jemand, der in Sarnen zu Fuss zur Arbeit spaziert. Die Mobilität ist die gleiche: Man geht zur Arbeit. Der Verkehr in Form von Personenkilometern unterscheidet sich aber stark. Und damit auch die Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesellschaft. Wir müssen die Mobilität fördern und gleichzeitig den Verkehr reduzieren.

## INTERNATIONAL VON DEN BESTEN LERNEN

Es gibt viele gute Beispiele und zielführende Massnahmen, um vom Auto auf den Fuss- und den Veloverkehr sowie den ÖV umzusteigen. Infrastruktur, Verbote, Subventionen, Lenkungsabgaben und Sensibilisierung sind entscheidende Instrumente. Dabei können wir uns das Beste aus einer Vielzahl guter Beispiele herauspicken. Für die Förderung des Velos können wir beispielsweise nach Kopenhagen, Utrecht oder Münster schielen. Die fussgängergerechte Stadt liegt im Norden Spaniens, wo Pontevedra in wenigen Jahren die Autos aus der Stadt verbannt hat. London kennt seit vielen Jahren eine hohe Gebühr, um Autos aus der Stadt fernzu-

halten. Barcelona zeigt mit den Superblocks eindrücklich, wie das Quartierleben aufblüht, wenn der motorisierte Verkehr verbannt wird. Und in Frankreich haben verschiedene Städte wie beispielsweise Nantes in den letzten 30 Jahren bezüglich Tramausbau enorm aufgeholt und gleichzeitig mutig den Platz für das Auto zurückgebaut. In den Schweizer Städten will umverkehR in den nächsten Jahren den öffentlichen Raum mit den Stadtklima-Initiativen neu verteilen. Konkret sollen innerhalb von zehn Jahren 10 Prozent der Strassenfläche zu Grünflächen mit Bäumen sowie Platz für den ÖV, Fuss- und Veloverkehr umgewandelt werden. Das macht Hoffnung und zeigt, in welche Richtung es gehen muss. Dazu kommen innovative technische Errungenschaften wie Homeoffice, E-Bikes, E-Cargobikes, vollelektrische Doppelgelenkbusse und Carsharing, die uns den Abschied vom individuellen Autobesitz vereinfachen. Postwachstum, verstanden als «weniger, aber besser», bedingt eine Verkehrswende, weg vom platzintensiven Auto hin zu gesünderen und nachhaltigeren Verkehrsträgern, weg von einer autozentrierten Stadtplanung hin zu Quartieren mit grosser Wohnqualität. Das ist auch eine Chance für Dörfer wie Maloja und Urnäsch, wieder aufzublühen. Das Schöne an der konsequenten Verlagerung auf den Fuss- und den Veloverkehr sowie den ÖV ist, dass wir nicht nur die Klima- und Energieprobleme lösen, sondern auch noch gutes für unsere Gesundheit, das Quartiersleben und den sozialen Zusammenhalt tun. Packen wir es an! 🌱

## LITERATUR

- ARE – Bundesamt für Raumentwicklung (2021): Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2018, [https://www.infras.ch/media/filer\\_public/a6/24/a624c88d-581c-4554-a102-dcefef85b1bd/externe\\_effekte\\_verkehr\\_aktualisierung\\_2015\\_schlussbericht.pdf](https://www.infras.ch/media/filer_public/a6/24/a624c88d-581c-4554-a102-dcefef85b1bd/externe_effekte_verkehr_aktualisierung_2015_schlussbericht.pdf)
- BAFU – Bundesamt für Umwelt (2021): Emissionen von Treibhausgasen nach CO<sub>2</sub>-Gesetz und Kyoto-Protokoll, 2. Verpflichtungsperiode (2013–2020), [www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/klima/fachinfo-daten/CO2\\_Statistik.pdf.download.pdf/CO2\\_Publikation\\_de\\_2021-07.pdf](http://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/klima/fachinfo-daten/CO2_Statistik.pdf.download.pdf/CO2_Publikation_de_2021-07.pdf)
- BFE – Bundesamt für Energie (2021a): Deutlicher Rückgang von Treibstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenwagen im Jahr 2020, [www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/news-und-medien/medienmitteilungen/mm-test.msg-id-84306.html](http://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/news-und-medien/medienmitteilungen/mm-test.msg-id-84306.html)
- BFE – Bundesamt für Energie (2021b), Pressemitteilung, 31.8.2021, [www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-84908.html](http://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-84908.html)
- BFS – Bundesamt für Statistik (2020a), Verkehrsleistungen im Personenverkehr, T 11.4.1.2, [www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/leistungen.assetdetail.14960993.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/leistungen.assetdetail.14960993.html)
- BFS – Bundesamt für Statistik (2020b): Infrastruktur und Streckenlänge, [www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/streckenlaenge.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/streckenlaenge.html)
- BFS – Bundesamt für Statistik (2021): Fahrzeuge, [www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge.html)
- BFS – Bundesamt für Statistik/ARE – Bundesamt für Raumentwicklung (2017): Verkehrsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/publikationen.assetdetail.1840477.html>

- NZZ – Neue Zürcher Zeitung (2010): Auf 150 Metern finden 1700 Passagiere Platz, 3.6.2010, [www.nzz.ch/zvv\\_s-bahn\\_zuerich\\_sbb\\_stadler\\_dosto\\_rv-1.5875013](http://www.nzz.ch/zvv_s-bahn_zuerich_sbb_stadler_dosto_rv-1.5875013)
- Scharrer, M. (2018): So plant Zürich für die nächsten 100 000 Einwohner, in: Limmattalerzeitung, 20.9.2018, [www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/zuerich/so-plant-zurich-fur-die-nachsten-100-000-einwohner-ld.1530900](http://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/zuerich/so-plant-zurich-fur-die-nachsten-100-000-einwohner-ld.1530900)
- Städtevergleich Mobilität (2017): Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich im Jahr 2015, <https://www.bs.ch/publikationen/mobilitaet/staedtevergleich-mobilitaet.html>
- Stalder, H. (2018): Milliarden gegen den Verkehrskollaps, in: Neue Zürcher Zeitung, 14.9.2018, [www.nzz.ch/schweiz/milliarden-gegen-den-verkehrskollaps-ld.1420237](http://www.nzz.ch/schweiz/milliarden-gegen-den-verkehrskollaps-ld.1420237)
- Swiss E-Mobility (2021): Szenario 2035: Marktdurchdringung für Steckerfahrzeuge (PEV) in der Schweiz, Juli 2021, [www.swiss-emobility.ch/de-wAssets/docs/SwisseMobility\\_Szenario\\_2035\\_quer\\_interaktiv\\_e6.pdf](http://www.swiss-emobility.ch/de-wAssets/docs/SwisseMobility_Szenario_2035_quer_interaktiv_e6.pdf)
- Tagesanzeiger (2018): So viel kosten Staus auf Schweizer Strassen, 8.8.2018, [www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/so-viel-kosten-staus-auf-schweizer-strassen/story/21144070](http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/so-viel-kosten-staus-auf-schweizer-strassen/story/21144070)
- UVEK – Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (2017): CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge Grundlagenbericht, 23.2.2017, [www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen.exturl.html/aHR0cHM6Ly9wdWJkYi5iZmUuYWRTaW4uY2gvZGUvcH-VibGJlYX/Rpb24vZG93bmxvYWQvODU4OQ==.html](http://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen.exturl.html/aHR0cHM6Ly9wdWJkYi5iZmUuYWRTaW4uY2gvZGUvcH-VibGJlYX/Rpb24vZG93bmxvYWQvODU4OQ==.html)
- Wagner, M. (2020): Paris baut 70 000 Parkplätze ab, SRF, 28.10.2020, [www.srf.ch/news/international/umbau-der-hauptstadt-paris-baut-70-000-parkplaetze-ab](http://www.srf.ch/news/international/umbau-der-hauptstadt-paris-baut-70-000-parkplaetze-ab)