

1.5° — Das Magazin der
Klimabewegung Graubünden

N° 06 — September 2023

Metropolen im Wandel.

Seite 4

Woher kommen all diese Autos?

Seite 6

Interview: Wie finanziert sich der ÖV?

Seite 10

Die Politik riskiert aktuell Menschenleben.

Seite 14

Verkehrswende!

150





Herausgeber:

Klimastreik Graubünden

Redaktion:

Agrena Schuler, Celine Hulliger, Riaan Kämpfer,
Selina Arquint

Gestaltung:

Celine Hulliger, Gabriel Reiber

Quellenangaben:

klimastreik-graubuenden.ch/magazin-06

Spenden:

Uns ist es wichtig, das 1.5°-Magazin kostenfrei und für alle anzubieten. Auch wenn wir ehrenamtlich tätig sind, ist der Druck des Magazins leider nicht gratis.

Damit wir auch in Zukunft noch über die Klimakrise berichten können, sind wir auf Spenden angewiesen.

Herzlichen Dank!

CH80 0839 0037 5099 1000 0

Florastrasse 11, Chur 7000

Klimastreik Graubünden Finanzen

Autos < Lebensqualität!

Autofreie Stadtviertel, Fahrrad-Schnellstrassen, klimaneutrale Städte, grün bepflanzte Hochhäuser, die sogar Energie sparen und Strom liefern und ein Abfall-Recycling-System, das unterirdisch verläuft.



Klingt ziemlich futuristisch und in unserer Welt schwer umzusetzen? Ist es aber nicht! Denn all das sind Projekte, die bereits umgesetzt wurden oder sich in der Umsetzung befinden. Und ihnen folgen noch einige grandiose und visionäre Entwicklungen. Städte wie Paris, Barcelona, Stockholm oder Kopenhagen zeigen uns

heute schon auf, dass es sich nicht nur für die Einwohner*innen und das Klima lohnt nachhaltig zu sein, nein es lohnt sich auch wirtschaftlich. Und deshalb gibt es für uns nicht nur einen guten Grund für eine nachhaltige Stadtplanung, ein besseres ÖV-Netz und mehr Velowege.

*Wir alle wollen doch eine nachhaltige,
umweltfreundliche und
soziale Stadt haben, oder?*

*Doch wie sähe das überhaupt aus? Und welche
Innovationen gibt es sogar schon?*

Wandel

im

Metropolien

In einer nachhaltigen Stadt ist die Stadtplanung so gestaltet, dass die Umwelt intakt bleibt. Es sind Städte, in denen mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, als in Autos sitzen. Städte mit einer Vielzahl von Grünflächen, sowohl in Parks und Dachgärten als auch an Strassenrändern und in Innenstädten. Das Beste ist aber: Es gibt schon solche Städte. Der Druck, sich als Metropole zu wandeln, steigt. Die Gründe dafür sind vielfältig: Zum einen wären da die immer grösser werdende Bedrohung durch die

Klimakrise und der Wunsch nach verbesserter Lebensqualität. Zum anderen ist auch die Digitalisierung ein wichtiger Grund. Ausserdem ziehen immer mehr Menschen in die Stadt. So kommt es, dass heute 57% der Weltbevölkerung in Städten leben und dieser Prozentsatz jährlich zunimmt. Um eine solche Menge an Menschen in unseren Städten unterzubringen, müssen wir diese sozialer und umweltfreundlicher planen, bauen und restaurieren. Ein guter Ansatz für

nachhaltige Städte sind gemischt genutzte Quartiere. In diesen Quartieren sind Wohnraum, Arbeitsplatz, Einzelhandel sowie Bildungsmöglichkeiten und Freizeitbeschäftigungen in unmittelbarer Umgebung und einfach zu Fuss oder mit dem Fahrrad zu erreichen. Dadurch wird die Fortbewegung mit dem Auto überflüssig. Weniger Autos führen zu besserer Luftqualität und weniger Lärm. Doch nicht nur das: Mit dem Fahrrad ist man gesünder, oft sogar schneller und meistens günstiger unterwegs als mit dem Auto.



Verdichtetes Bauen und begrünte Siedlung im neuen Stockholmer Stadtteil Norra Djurgårdsstaden.

Allerdings braucht es mehr als bessere Raumaufteilung und Verkehrsplanung, um eine Stadt nachhaltig zu machen. Eine klimaneutrale Strom- und Wärmeversorgung sowie eine strukturierte Abfallentsorgung sind ebenfalls unabdingbar.

In all diesen Belangen geht Stockholm als gutes Beispiel voran. Die Stadt wurde 2010 sogar als Europas erste grüne Stadt ausgezeichnet. Ebenso wie Barcelona, Köln und viele weitere Städte setzt Stockholm im Rahmen des EU-Projektes «Grow Smarter» zwölf

intelligente Lösungsansätze für eine nachhaltige Stadt um. «Grow Smarter» ist ein Projekt, das die Industrie und das Stadtleben zusammenbringen und so die Städte Europas nachhaltiger machen soll. Das Projekt beinhaltet den Gebrauch von innovativen Technologien sowie die Antizipation von Verhaltensänderungen der Einwohner*innen. Dank diesem Projekt wurden die Emissionen in den beteiligten Städten um 30–70% reduziert. In Stockholm wurden ausserdem acht Gigawattstunden Strom

gespart, was ausreichen würde, um 12'000 Wohnungen zu heizen.

Um so weit zu kommen, wurden unter anderem öffentliche Verkehrsmittel mit erneuerbaren Energien betrieben. Stockholm verfügt ausserdem über eines der grössten Glasfasernetze weltweit. Dadurch können beispielsweise Strassenlaternen, je nachdem ob eine Person in der Nähe ist, gedimmt oder aufgehellt werden. Einige der Strassenlaternen sind sogar mit Kommunikationssystemen ausgestattet. Ausserdem kann über dieses System der Verkehr überwacht und so die tatsächliche Wegzeit vorhergesagt werden. Es gibt intelligente Apparaturen, welche den Stromverbrauch der Stadt immer wieder vergleichen und so eine möglichst effektive Nutzung von Photovoltaikanlagen ermöglichen. Bewohner*innen können so selbst digital nachschauen, in welchen Bereichen sie schon nachhaltig sind und wo sie sich noch verbessern könnten. Die Abwärme von Rechenzentren und Supermärkten wird ins Fernwärmenetz eingespeist. Dadurch wird keine Energie ungenutzt gelassen. Ausserdem werden ältere Gebäude saniert, um ihren Energieverbrauch und auch die Kosten zu senken.

Auch für die Abfallentsorgung hat die Stadt eine nachhaltige Lösung gefunden. Durch das Einführen von farb-codierten Säcken und einem unterirdischen Transportsystem, welches die Säcke direkt zum Recyclinghof fährt, wurde das Recycling einfach gemacht. Aus dem Kompost wird Biogas als Treibstoff für beispielsweise Busse gewonnen. Es wurden vermehrt Elektroladesäulen und Biogas-Tankstellen installiert. Doch diese werden gar nicht mehr so oft genutzt wie früher. Denn auch Carsharing wird in der Stadt immer beliebter.

Städte wie Stockholm sind das beste Beispiel dafür, dass Wohlstand trotz oder auch wegen der nachhaltigen und visionären Stadtplanung aufrechterhalten werden kann. Stockholm will übrigens bis 2040 komplett frei von fossilen Energien sein.

Eine nachhaltige Stadtplanung ist also möglich. Sozial, technisch und wirtschaftlich. Zusätzlich bringt sie viele Vorteile für die Bevölkerung: Bessere klimatische Bedingungen, günstigerer Wohnraum, eine bessere körperliche Gesundheit aufgrund von mehr Bewegung und einer besseren Luftqualität.

Woher kommen all diese Autos? Warum füllen sich die Strassen immer, egal wie sehr wir sie erweitern?

Woher
kommen
diese
Autos?

Du fährst die Strasse entlang, auf dem Weg zur Arbeit. Aber dann, oh nein! Stau! Schon wieder. Die Minuten ziehen sich langsam dahin, während du im Auto brodelst und darauf wartest, dass sich der Verkehr endlich bewegt. Schliesslich tut er das. Gerade noch so. Es gibt jedoch gute Nachrichten! Die Stadt wird die Strasse auf sechs Spuren erweitern, um das Verkehrsproblem zu lösen. Und sobald dies geschieht, wie versprochen, fliesst der Verkehr wieder. Aber dann – ein paar Monate später – ist der Stau zurück. Die Strasse wird erneut erweitert, diesmal auf acht Spuren. Wieder fliesst der Verkehr, aber ein paar Monate später... Du hast es erraten, Stau. Woher kommen all diese Autos? Warum füllen sich die Strassen immer, egal wie sehr wir sie erweitern? Dieses Phänomen nennt sich «induzierte Nachfrage». Es wurde erstmals 1930 in Amerika entdeckt. Damals nannte man es «Verkehrsgenerierung». Seitdem tun Politiker auf der ganzen Welt ihr Bestes, um so zu tun, als gäbe es das Phänomen nicht. Induzierte Nachfrage bedeutet im einfachsten Sinne, dass das Bauen weiterer Fahrspuren, um Staus zu beseitigen, mehr Menschen dazu motiviert, ihre Autos zu benutzen, was zu mehr Verkehr führt.



Dadurch verstopfen die neu hinzugefügten Spuren erneut, und es kommt wieder zu Staus. Deshalb tauchen, wenn wir die Strasse erweitern, scheinbar aus dem Nichts mehr Autos auf. Diese zusätzlichen Autos werden von Menschen gefahren, die sonst alternative Verkehrsmittel gewählt hätten. Manche wären mit dem Zug gefahren, andere mit dem Bus, einige mit dem Fahrrad, andere hätten zu Fuss gehen können, da das Autofahren aufgrund der Staus langsamer gewesen wäre. Aber sobald die Strasse erweitert wird und die Staus verschwunden sind, steigen tausende Menschen glücklich wieder auf ihre schnellen und bequemen Autos um, was wiederum zu Staus führt. «Ja, gut», könntest du sagen, «aber wenn die Nachfrage da ist, könnten wir die Strasse einfach immer weiter verbreitern, bis alle drauf passen, und das

Verkehrsproblem gelöst ist. Nicht wahr?» Leider nein. In Texas wurde der Katy Freeway auf unglaubliche 26 Spuren erweitert, um den Verkehr zu entlasten. Nach Abschluss des Projekts stiegen die Pendelzeiten morgens um 30% und abends um 55%. Mit anderen Worten: Der Staat Texas gab 2,8 Milliarden Dollar aus, um seinen Verkehr noch schlimmer zu machen. Alles nur, weil die Politiker wieder einmal so taten, als gäbe es keine induzierte Nachfrage. Der Bau weiterer Fahrspuren wird das Verkehrsproblem nicht lösen. Nicht 1930, nicht jetzt, niemals. Wie der Stadtplaner Lewis Mumford 1955 sagte: «Weitere Strassen zu bauen, um Staus zu verhindern, ist wie einem übergewichtigen Mann zu raten, seinen Gürtel zu lockern, um Fettleibigkeit zu verhindern.» Auch selbstfahrende Autos werden uns aus diesem Schlamassel nicht

herausholen. Wenn überhaupt, würden sie die Dinge nur noch schlimmer machen. Stell dir vor, jemand besitzt drei Autos mit selbstfahrender Funktion. Er steigt in das erste ein und geht einkaufen. Dann schickt er das zweite, um das Kind von der Schule abzuholen, und das dritte, um zur Werkstatt zu fahren. Eine Person hat gerade einen Verkehr erzeugt, der dem von drei Autos entspricht. Es sei denn, du findest einen Weg, den Katy Freeway von 26 Spuren auf 78 zu erweitern, sind selbstfahrende Autos keine gute Idee. Also, was ist jetzt die tatsächliche Lösung für den Verkehr? Entgegen der Intuition liegt sie in der Reduzierung der Strassenkapazität, kombiniert mit der Bereitstellung guter Alternativen. Je mehr gute Alternativen man bereitstellt und gleichzeitig die teure Infrastruktur für Autos verkleinert, desto mehr

Menschen lassen ihr Auto zuhause stehen und reduzieren so die Staus. Nehmen wir eine durchschnittliche sechsspurige Strasse als Beispiel. Wenn man zwei Spuren dem öffentlichen Nahverkehr widmet und zwei andere Spuren zu sicheren, separaten Fahrradwegen umgestaltet, erhöht sich tatsächlich die Strassenkapazität und der Autoverkehr nimmt ab, da die Menschen die schnellere Strassenbahn, den Bus oder das Fahrrad anstelle der langsamen, verstopften Auto-Fahrspuren wählen. Denn es stellt sich heraus, dass die induzierte Nachfrage auch umgekehrt funktioniert.

Je breiter man die Strasse macht, desto mehr Menschen werden das Auto wählen, und desto mehr Staus wird es geben. Je enger man die Strasse macht, desto weniger Menschen werden das Auto wählen, und desto weniger Staus wird es geben. Vorausgesetzt natürlich, es gibt gute Alternativen. Natürlich erfordert dies politischen Mut. Anfangs werden solche Massnahmen auf starken Widerstand von Menschen stossen, die an den Komfort ihrer Autos gewöhnt sind. Genau so erging es Amsterdam. Anfangs hatte die Bevölkerung eine weitgehende Ablehnung für Massnahmen gegen Verkehrsüberlastung und

für fahrradfreundliche Lösungen. Aber jetzt, wo die Menschen gesehen haben, was Entlastung und autofreies Leben bedeuten, sind alle mit an Bord und fordern sogar noch mehr. Wie du sehen kannst, ist das Problem der Verkehrsstaus nicht unlösbar. Amsterdam hat es bereits geschafft, und nichts hindert deine Stadt daran, das nächste Amsterdam zu werden. Tatsächlich ist die Chance

gross, dass deine Stadt jetzt das Amsterdam der 1960er Jahre ist. Es braucht lediglich politischen Mut. Etwas, das heutzutage zunehmend selten ist. Also habe keine Angst vor Entlastung und Strassenverengungsmassnahmen. Sie werden den Verkehr nicht verschlimmern. Im Gegenteil, es ist die einzige Möglichkeit, den Verkehr endlich und ein für alle Mal zu regeln.



Adam Kovacs

Betreibt den Youtube-Kanal AdamSomething.
youtube.com/AdamSomething

Was wäre, wenn...?

Klima, Natur, Tier- und Pflanzenwelt leiden. Doch wie sähe es wohl aus, wenn sich niemand für den Schutz von Natur und Umwelt einsetzen würde? Eine etwas andere Umweltbilanz.

Das Klima droht zu kippen, Regenwaldabholzung und Atommüll nehmen zu, die Tier- und Pflanzenwelt hingegen ist zurückgegangen. Atombomben bedrohen den Weltfrieden. Was wäre, wenn Greenpeace, WWF, BUND, Freunde der Erde, UDEO, SES, Schweizer Vogelschutz, VCS, Fridays for Future, Bio Suisse und Aktion Ausgestrahlt nicht gekommen wären? Ohne diese Organisationen gäbe es keine Filter in den Kehrlichtverbrennungsanlagen, keine Partikelfilter – und dies bedeutete massiv mehr Schadstoffe. Wir hätten Autobahntunnel unter dem Zürichsee, in Eschenmosen (ZH) und unter dem Rosengarten in Zürich. Die bestehenden Autobahnen in der Schweiz wären alle zweimal dreispurig, und die Schweiz hätte bezahlen müssen für eine Autobahn Radolfzell-Konstanz in Deutschland.

Es gäbe in der Lüneburger Heide eine A39 und im Danne-röder Wald eine A49, das würde noch mehr Verkehr, Schadstoffe sowie Krankheiten in die Welt setzen und noch mehr Unfälle verursachen. In Zürich gäbe es keinen autofreien Sonntag im September, in anderen Städten von Europa keinen autofreien 22. September. In Paris, Besançon, Brüssel und Grenoble hätte es keine Mietvelos, London hätte keine C-Zone, und diese Städte hätten massiv mehr Verkehr. Der Zürcher Flughafen hätte 24-Stundenbetrieb, und die anderen Staaten hätten keine Abgabe auf Flugtickets. Das würde Löcher in allen Staatskassen bedeuten sowie mehr Fluglärm, der krank macht. Dazu würden auch Lastwagen in der Nacht fahren, und der Staat hätte keine Einnahmen durch die LSVA. Weiter müssten wir auf Recycling verzichten, und wir hätten Abfall statt Arbeitsplätze. Dazu kommt noch, dass es keine erneuerbaren Energien gäbe und weniger Strom im Netz, ein grosser Teil davon wäre mit Atom oder Kohle ersetzt worden, was eine gewaltige Ladung Schadstoffe und CO₂ ausstösst. Der Hambacherwald (D) wäre restlos einer Kohlegrube geopfert worden, und man hätte auch noch an anderen Orten Kohle abgebaggert, was vielen Menschen das Dach über dem Kopf gekostet hätte. Erneuerbare Energien hingegen schaffen auch Arbeitsplätze und sparen Kosten im Sozialamt.

Ohne Umweltschutzverbände wäre das AKW Zwentendorf (A) ans Netz gegangen, es wären in Kaiseraugst (AG), Wyhl und Breisach (Deutschland) Atomkraftwerke gebaut worden sowie bei den Atomkraftwerken Temelin und Dukovany zweimal zwei Reaktoren dazugekommen. Das würde heissen: mehr Atommüll. Die Atomkraftwerke Mühleberg, Barsebäck (S), Obrigheim, Stade, Isar 1, Grundremmingen (A), Mülheim-Kärlich, Grafenrheinfeld, Greifswald, Würgassen (alle D), Calder Hall (GB), Fessenheim, Creys-Mallville (beide F), Trino und Caorso (beide I) würden weiter Atommüll produzieren, wenn sie nicht schon explodiert wären! Wir hätten wahrscheinlich einen weiteren Supergau. Der Atommüll würde für Atomwaffen gebraucht. Es hätte noch mehr Leukämie und Schilddrüsenkrebs gegeben. Im Jahr 1971 hätte die USA ihre Atombombentests auf Amchitka durchgeführt – sie wurden erfolgreich von Greenpeace verhindert. 1995 hätte Frankreich unter Chirac acht statt «nur» sechs Atombomben getestet im Südpazifik. Böden und Gewässer wären radioaktiv.

In der Bundesverfassung wäre zudem kein Moorschutz-artikel, das heisst, es gäbe einen Militärplatz bei Rothenthurm, und der Pfäffikersee wäre überbaut mit teuren Wohnungen. Es gäbe weder in der Schweiz noch in Österreich eine Quote gegen Zweitwohnungen, was noch mehr Zersiedelung bedeutete. Der Kahlschlag in Clayocout (Can) hätte nicht gestoppt werden können,



auch der Masoalawald in Madagaskar wäre nicht geschützt. In Brasilien wären schon längst die Regenwälder abgeholzt, und wir hätten in der Schweiz und Österreich nichts getan, um Tropenholz zu stoppen. Auch Malaysia wäre abgeholzt, und das Volk der Penan wäre ausgestorben. Denn Bäume atmen Kohlenstoffdioxid ein und Sauerstoff aus, somit sind Bäume der beste Schutz vor der Klimakatastrophe und geben uns Luft zum Atmen.

Umweltschutzverbände hätten Littering nicht beseitigt, auch keine Tierleben gerettet, der WWF hätte keine Küsten Afrikas von angeschwemmten Glasscherben, Badelatschen und Fischernetzen gesäubert und damit Schildkröten Lebensraum zurückgegeben. Ebenso wenig würde bei Coop und Migros ein Einwegplastiksack fünf Rappen kosten, es gäbe mehr Abfall. Und in der Antarktis wäre nicht eben ein grosses Walschutzgebiet entstanden.

Wenn der letzte Baum gerodet, der letzte Fluss vergiftet und das letzte Tier getötet ist, wird man sehen, dass man Geld nicht essen kann. Der Mensch braucht die Natur.



Michael Hofer
Klimaaktivist

«Der Preis ist ein Faktor, aber nicht entscheidend.»

Wir haben mit Helmut Eichhorn, Geschäftsführer von Alliance Swiss Pass, über Preiserhöhungen, Gratis-ÖV und attraktive Mobilität gesprochen.



Im Juli wurde angekündigt, dass die Ticket- und Abonnementpreise um durchschnittlich 3.7% steigen werden. So soll etwa das GA, 2. Klasse, um 195 Franken teurer werden. Was ist die Ursache für diese Preiserhöhung?

Das ist die erste Preiserhöhung im öffentlichen Verkehr seit sieben Jahren. Die Hauptgründe liegen auf der Hand, da sie auch uns als Privatpersonen betreffen: Die Zunahme der diversen Kosten, die das ÖV-System ausmachen. Das sind zum Beispiel die Energiekosten, die stark gestiegen sind, teilweise im zweistelligen Prozentbereich gerade in den letzten zwei bis drei Jahren. Auch gewisse Lohn- und Materialkosten haben zugenommen, zum Beispiel die von Metallen. Diese allgemeine Kostenzunahme hat ein Niveau erreicht, das nicht mehr mit Effizienzmassnahmen kompensiert werden konnte. In den 3.7% ist bereits die Erhöhung der Mehrwertsteuer vom 1.1.2024 enthalten.

Angesichts der Klimakrise soll umweltfreundliche Mobilität attraktiver werden. Sind solche deutlichen Preiserhöhungen im öffentlichen Verkehr nicht ein Widerspruch dazu?

Das ist eine wichtige Frage, die sehr differenziert betrachtet werden muss. Der ÖV muss natürlich bezahlbar sein. Doch der Faktor Preis kommt bei der Verkehrsmittelwahl erst an vierter, fünfter Stelle. Der wichtigste Faktor ist in erster Linie das Angebot: Direktverbindung, Fahrzeit, Zuverlässigkeit und Taktichte sind entscheidender. In der Schweiz haben wir zum Glück bereits ein qualitativ hochwertiges Angebot. In diesem Zusammenhang, gerade in der Klimakrisensituation, müssen wir uns die Frage stellen, wo das Geld investiert werden soll: Indem man das Angebot günstiger macht oder indem man das Angebot ausbaut? Beides auf einmal ist schwierig. Bevor über den Preis gesprochen wird, muss sichergestellt werden, dass das Angebot sich weiterentwickeln kann. Angebot ist der entscheidende Faktor zur Attraktivität von öffentlichen Verkehrsmitteln, das ist über alle Studien hinweg belegt.

Weshalb können Spar-Fahrkarten günstiger angeboten werden als normale Fahrkarten?

In der Schweiz haben wir im ÖV ein durchgängiges Angebot. Das ist eines unserer Qualitätsmerkmale. Wenn ich Autobesitzer bin, habe ich jederzeit Zugang zum Auto, und gleich soll es auch mit dem ÖV sein. Ich kann

jederzeit einsteigen; habe ich nur morgens und abends einen Bus, fahre ich höchstwahrscheinlich nicht mit dem ÖV. Dies hat jedoch den Nebeneffekt, dass man natürlich nicht den ganzen Tag dieselbe Nutzung hat und zu gewissen Zeiten die Nutzung des ÖV im Vergleich zu Spitzenzeiten tief ist. Anstatt das Angebot bei weniger frequentierten Zeiten abzubauen, wollen wir versuchen, dass diese Zeitfenster stärker genutzt werden. Für Personen, die zeitlich flexibler sind oder bewusst aufs Budget schauen, werden daher Sparpreise angeboten. Im Gegenzug verpflichtet sich die Kundin oder der Kunde dazu, sich etwas einzuschränken und den ÖV genau dann zu nutzen.

Wie finanziert sich der ÖV in der Schweiz überhaupt?

Im heutigen Schweizer System haben wir 50/50, das bedeutet, dass 50 Prozent der Kosten von der öffentlichen Hand und 50 Prozent von den ÖV-Nutzerinnen und -Nutzern bezahlt werden. Das funktioniert sehr gut.

Ohne Halbtax sind die ÖV-Preise in der Schweiz horrend hoch. Wieso wird das Halbtax nicht abgeschafft und stattdessen der halbe Preis als Standard festgelegt?

Dazu muss man zunächst eine Abgrenzung der verschiedenen ÖV-Nutzenden machen. Was häufig unterschätzt wird, ist die Nutzung des ÖV durch Kundinnen und Kunden mit einem Abonnement. Etwa eine halbe Million Kundinnen und Kunden in der Schweiz sind mit einem GA unterwegs, noch einmal eineinhalb Millionen mit einem Verbundabo. Diese Preise sind im Vergleich zu anderen Mobilitätskosten extrem attraktiv. Die grösste Masse der Kundinnen und Kunden sind also mit Abonnementen unterwegs, die massiv günstiger sind als das Auto. Wenn man die aktuellen Zahlen vom TCS zu den Kosten eines Autos betrachtet, könnte man dafür eine sechsköpfige Familie bestehend aus zwei Erwachsenen und vier Jugendlichen mit einem GA ausstatten. Wenn wir jetzt konkret das Halbtax anschauen, richtet sich dieses an Kunden, die regelmässig mit dem ÖV fahren, jedoch zu wenig, als dass sich ein Abonnement für sie lohnen würde. Diese tätigen eine einmalige Investition und können danach mit dem Halbtax fahren. Jene, die mit Einzelbilletten ohne Halbtax fahren, sind keine grosse Masse. Die Frage, die sich stellt, ist natürlich: Wie können wir auch diese Kundinnen und Kunden zum ÖV bewegen? Stand heute wird das mit Aktionen oder Ticketintegrationen gemacht, also dass

das Ticket z. B. in einem Konzertpreis integriert ist. Heute ist das Halbtax ein Instrument, damit Kundinnen und Kunden, die regelmässig mit dem ÖV fahren, sich zu diesem bekennen und nicht jeden Tag von neuem entscheiden, ob sie das Auto oder den ÖV nutzen. Mit dem Kauf des Halbtaxes ist der ÖV präsent. Das lässt sich damit vergleichen, einen Autoschlüssel in der Hosentasche zu haben. Wir sind überzeugt, dass wir ohne Halbtax weniger Kunden hätten, die den ÖV regelmässig nutzen würden. Ein nicht zu unterschätzender Nebeneffekt sind natürlich auch die mehreren hundert Millionen Franken pro Jahr, die durch die Halbtax-Verkäufe eingenommen werden können; bei einer Abschaffung gäbe es da eine Finanzierungslücke. Das könnte man nicht von heute auf morgen machen. Wir überlegen uns jedoch effektiv, soviel kann ich mitgeben, in welcher Form ein Halbtax in Zukunft noch Sinn macht.

Braucht es noch eine 1. Klasse oder könnte man die Kapazität erhöhen, indem man diese durch eine 2. Klasse ersetzt?

Es gibt natürlich Situationen, wo die 2. Klasse überlastet ist und die 1. nicht; da gibt es dann auch Möglichkeiten, die 1. Klasse freizugeben. Es ist aber nicht so, dass die Wagen der 1. Klasse die meiste Zeit leer sind. Das lässt sich mit dem Fahrzeugeinsatz justieren. Eine Stärke des ÖVs in der Schweiz ist, dass wir alle Bevölkerungs- und Einkommensschichten abbilden. Sogar Bundesräte nutzen den ÖV, aber auch Unternehmensleitungen. Diese Personengruppen sind meistens in der 1. Klasse unterwegs. Nur wenn alle Bevölkerungsschichten mit den Ansprüchen, die sie haben, Zugang zum ÖV haben, kann es ein gemeinsames Verständnis für das System ÖV geben. Ein Beispiel: Es gibt immer mehr Firmen, die ihren Mitarbeitenden die ÖV-Tickets anstelle von Parkplätzen bezahlen. Nur wenn die Führungspersonen selbst den ÖV nutzen und Verständnis dafür haben, wird es diese Angebote geben. Schon allein aus dieser Perspektive macht es Sinn, eine 1. Klasse anzubieten.

Wie stehen Sie zum Gratis-ÖV, wie es ihn z. B. in Luxemburg gibt?

Ich persönlich bin sehr skeptisch. Dafür gibt es zwei Gründe. Einer ist die Finanzierung. In den meisten Regionen, in denen Gratis-ÖV für eine bestimmte Zeit eingeführt wurde, war zuvor die ÖV-Nutzung und dadurch die Beiträge der Nutzerinnen und Nutzer an die Finanzierung ohnehin sehr tief, in Luxemburg z. B. unter zehn Prozent. In diesen Fällen ein Gratis-ÖV – als

einmalige, kurzfristige Massnahme, um den ÖV zu bewerben – wieso nicht. Aber eine nachhaltige Finanzierung kann dadurch nicht sichergestellt werden. Was mich jedoch fast noch mehr beschäftigt: Stand heute kenne ich persönlich keine einzige Studie, die einen nachhaltigen Effekt von Gratis-ÖV auf die Nutzungsveränderung nachweisen kann. Nehmen wir das genannte Beispiel Luxemburg. Luxemburg hatte trotz Einführung von Gratis-ÖV noch nie so viele Autos wie heute. Das hat natürlich noch andere Gründe, Fakt ist jedoch, dass der Gratis-ÖV den gewünschten Effekt nicht allein erbringen kann. Dort, wo er erfolgreich war, war er in der Regel kombiniert mit restriktiven Massnahmen, z. B. einer Sperrung des Stadtzentrums für den Autoverkehr.

Wo sollte man stattdessen ansetzen?

Der grosse Hebel ist definitiv das Angebot. Das ist das Positive am Beispiel Luxemburg: Es reden zwar alle vom Gratis-ÖV, aber was Luxemburg auch gemacht hat, ist massiv in den ÖV zu investieren. Da sind wir in der Schweiz glücklicherweise bereits gut aufgestellt, das Angebot muss aber konstant weiterentwickelt und an die Bedürfnisse der Bevölkerung angepasst werden. In den letzten Jahren haben wir bemerkt, dass es Verschiebungen in die Nacht hinein gab, daher wurden die Nachtangebote am Wochenende massiv ausgebaut und gleichzeitig die Nachtzuschläge aufgehoben. Es braucht natürlich aber auch politische Massnahmen. Wenn man den Umstieg weiter beschleunigen will, dann muss die Politik entscheiden, ob sie gewisse Transportmittel bevorzugen möchte.

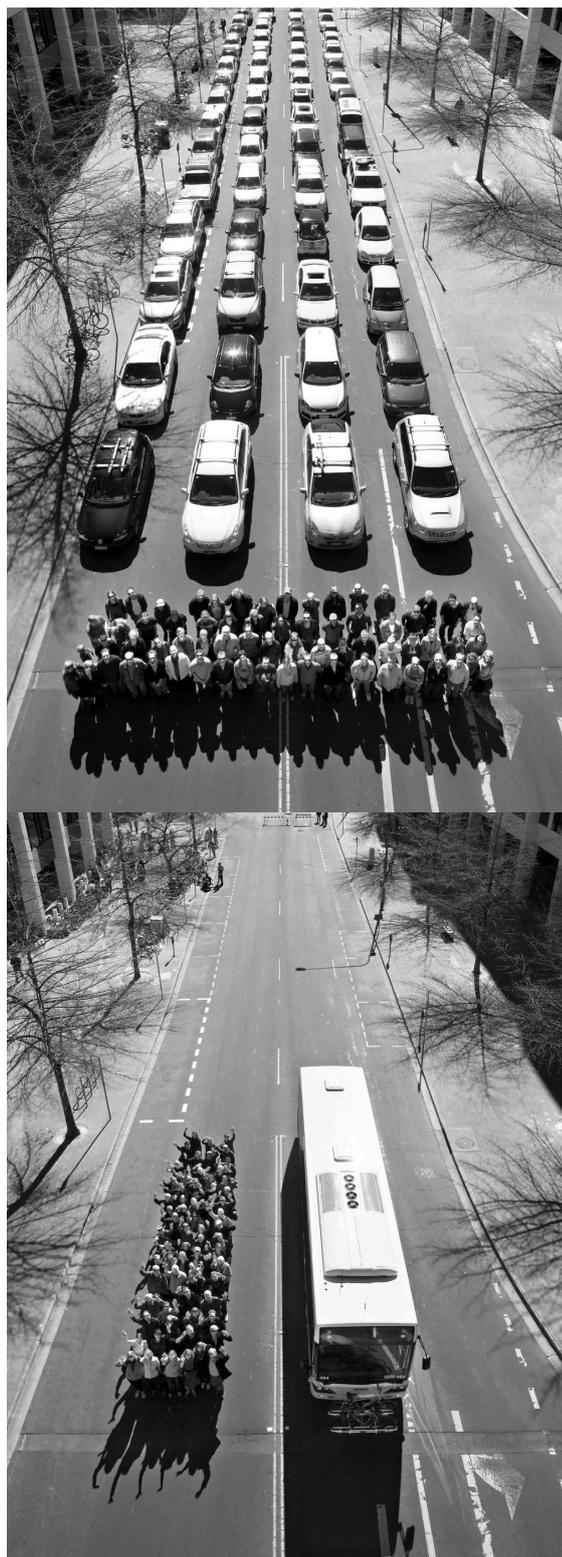
Mit welchen Massnahmen könnte man Personen für den ÖV gewinnen, die sich trotz bester Anbindung gegen öffentliche Verkehrsmittel und für das Auto entscheiden?

Wir sind in der Schweiz auch wirtschaftlich natürlich in der komfortablen Situation, dass wir es uns leisten können, sowohl ein oder zwei Autos in der Garage zu haben, als auch ein GA. Das Auto hat natürlich in vielen Situationen einen Vorteil gegenüber dem ÖV; zum Beispiel wenn man etwas Schweres transportieren will. Da versuchen wir mit ergänzenden Angeboten wie einem Gepäcktransport gegenzuhalten. Trotzdem bleibt der ÖV natürlich ein Massentransportmittel, während das Auto auf die volle Individualität ausgerichtet ist. Trotz gutem Angebot gibt es auch einfach Autofahrer, die felsenfest davon überzeugt sind,

sich nur mit dem Auto fortbewegen zu können. Für die findet der ÖV nicht statt – das wird man nie ganz ausschliessen können. Aber gerade in der Schweiz, wo den Menschen die Entscheidungsfreiheit gelassen wird, geht es wirklich darum, das Angebot auszubauen und bekannt zu machen. Von der ÖV-Branche wurde darum entschieden, wieder eine ÖV-Schulung in den Schulen zu durchzuführen, da uns aufgefallen ist, dass das im Vergleich zu früher gar nicht mehr stattfindet. Da geht es um Fragen: Was ist öffentlicher Verkehr? Wie funktioniert das? Wo finde ich Informationen? Diese kleinen Massnahmen können wir ergreifen, damit der ÖV als Alternative wahrgenommen wird und hoffentlich auch ein entsprechendes Umstiegsverhalten stattfindet.

Gibt es etwas, das Sie noch gerne sagen würden?

Als Abschluss kann man sagen, dass wenn jemand den Grundsatzentscheid fällt, das Auto oder den ÖV zu nutzen, der ÖV immer günstiger ist. Der ÖV ist nur dann teurer, wenn das Auto schon in der Garage steht, denn dann fragt man sich häufig nur noch: Zahle ich das Benzin oder ein ÖV-Ticket? Ist dieser Vergleich gerade aus klimapolitischer Sicht wirklich fair? Da ist meine Meinung klar: Nein, er ist nicht fair – Mobilität muss mit ihren Gesamtkosten betrachtet werden.



Helmut Eichhorn

Geschäftsführer
Alliance Swiss Pass

Die Politik riskiert aktuell Menschenleben.



Derzeit gibt es bezüglich der Erreichung zukunftsfähiger und ökologischer Raum- und Verkehrskonzepte drei Hauptherausforderungen: Luftverschmutzung, Klimawandel und Platzmangel.

Diese können jedoch glücklicherweise mittels moderner Stadtplanung alle Hand in Hand angegangen werden. Wer hatte nicht schon auf dem Fahrrad oder zu Fuss neben dem im Schneckentempo schleichenden Stadtverkehr den süsslichen Geruch der unverbrannten Kohlenwasserstoffe oder der stechend mineralisch riechenden Stickoxide in der Nase? Vermutlich haben wir uns dabei gar nicht so viel gedacht. Doch Stickoxide haben sehr viele negative

Auswirkungen auf unsere Gesundheit. Sie sind neurotoxisch, schädigen also direkt das Nervensystem. Ferner sind sie in Kombination mit UV-Strahlen für die Bildung von ebenfalls giftigem Ozon in Bodennähe verantwortlich. Ausserdem verursachen sie in Wolkenhöhe die Bildung sauren Regens und tragen zur Smogbildung bei. Die Giftgase, die vor allem bei modernen Dieselfahrzeugen entstehen, lassen sich mit teuren Abgasnachbehandlungsmethoden

einigermassen in Grenzen halten. Doch die woll(t)en sich gewisse Autohersteller mit illegaler Motorsteuer-Softwareauslegung im Normalbetrieb heimlich sparen, um ihre Kund*innen auf Kosten der allgemeinen Gesundheit weitestgehend beibehalten zu können. Barcelona – die Grenzwerte für Stickoxide und Feinstaub werden dort seit Jahren überschritten. Doch die dortige Stadtverwaltung hat das Problem erkannt und handelt entsprechend. Ganze Stadtviertel wurden für den Autoverkehr gesperrt. Dort, wo einst Strassen waren, finden nun Bäume und andere Pflanzen ihren Platz. Der öffentliche Raum wird wieder menschen- und naturfreundlicher gemacht. Aus den Strassen und vor allem den Kreuzungen werden grosse Freiraumflächen. Sie können als Begegnungszonen und Fusswege genutzt werden. Dadurch wird die allgemeine städtische Lebensqualität erhöht: Soziale Kontakte bilden und erweitern sich besser. Ausserdem schaffen die neuen Gegebenheiten Anreize, mehr für die geistige und körperliche Gesundheit zu tun.

Die schachbrettartige Stadtstruktur Barcelonas wird gezielt ausgenutzt, um sogenannte Superillas bzw. Superblocks, zu realisieren. In diesen wird der motorisierte Durchgangsverkehr unterbunden. Umweltfreundliche Verkehrsmittel werden dadurch gefördert und den Fussgänger*innen wird ihre Freiheit zurückgegeben. Dadurch sanken die Konzentrationen der neurotoxischen Stickoxide in diesen Vierteln um 33 Prozent.

Während den Lockdowns im Frühling und Sommer 2022 stieg die Qualität der Stadtluft wegen des reduzierten Verkehrsaufkommens spürbar und die EU-Grenzwerte wurden zum ersten Mal eingehalten. Würden diese Grenzwerte immer eingehalten, könnten gemäss Janet Sanz, Vizebürgermeisterin Barcelonas, alleine dadurch jährlich 600 Menschenleben gerettet werden. Dies deckt sich auch weitgehend mit den Erkenntnissen aus dem in österreichischen Städten durchgeführten ClimBHealth-Erhebungsprojekt, dessen Bericht die Auswirkungen von unterschiedlichen Verkehrsumgestaltungsszenarien auf die Bevölkerung aufzeigt. Angesichts dieser Zahlen – auch wenn diese nicht unmittelbar auf andere Städte übertragbar sind – ist es wohl überflüssig zu erwähnen, welcher Verantwortung die hiesigen, schweizerischen Stadtverwaltungen und Politiker*innen bisher noch nicht gerecht werden (wollen). Schon mit autoarmen Städten liesse sich die Lebensqualität in Schweizer Städten sinnvoll verbessern. Auch weitere Vorteile ergäben sich daraus: Studien zeigen, dass durch die Einschränkungen von Autos und Motorrädern in der Stadt auch die Stadtläden

profitieren. Denn beim Gehen durch die Strassen entdecken die Menschen ganz neue Läden, die ihnen beim Vorbeifahren mit einem Auto gar nicht auffallen würden. Dagegen gibt es laut Janet Sanz keine einzige Studie, die beweist, dass der motorisierte Stadtverkehr einen Mehrwert für die Stadtläden bietet. Ab 2019 wurden in Barcelona Studien mit Stadtladenbesitzer*innen durchgeführt. Diese zeigten, dass die Stadtläden in den Superillas, trotz pandemiebedingten Einbrüchen, mehr einnahmen als in herkömmlich organisierten Stadtteilen. In Barcelona können die Kinder frei in den Superillas spielen. Andere Menschen geniessen dort die Sonne und gesellen sich mit Freund*innen und Familie in den neu geschaffenen städtischen Freiräumen. Auch die Lärmbelastung ist gesunken, was den Einwohner*innen unnötigen Stress erspart und damit ihre Gesundheit fördert. Der verbesserte Gesundheitszustand der Menschen reduziert die andernfalls uns alle betreffenden Gesundheitskosten.

Kleinere Städte haben es im Allgemeinen sogar leichter, solche zukunftsfähigen Massnahmen umzusetzen, denn sie haben geringere Einwohner*innenzahlen, was einen höheren Gemeinschaftssinn fördert. Somit ist es weniger aufwändig Akzeptanz zu schaffen und die Einwohner*innen von neuen Ideen zu überzeugen. Die weniger komplexe Infrastruktur von Kleinstädten ist einfacher adaptierbar. Und aufgrund der kleineren Stadtfläche ist diese einfacher effektiv und ökologisch nutzbar. Es fehlt also höchstens noch der politische Wille für ein besseres Stadtklima mit höherer Lebensqualität für alle.

Zusammengefasst lässt sich also sagen, dass eine intelligente Gestaltung der städtischen Mobilität und des Stadtraums zahlreiche Vorteile birgt. Treibhausgase und giftige Abgase werden reduziert, das Lärmaufkommen wird geringer, Unfälle werden seltener. Durch mehr Grünflächen werden ausserdem die Stadttemperaturen moderat gehalten. Zusätzlich ergeben sich gesundheitliche Vorteile durch einen Anstieg aktiver Fortbewegungsarten wie Fahrradfahren und Zu-Fuss-Gehen. Die grössten Gesundheitsvorteile zeigen sich vor allem in einer Abnahme verschiedener Krankheiten wie Schlaganfällen, Lungenproblemen und Diabetes. Zudem stellt die neue Stadtplanung eine vergleichsweise kostengünstige Investition in die Gesundheit der Bewohner*innen dar. Sorgen wir also gemeinsam dafür, dass auch die hiesige Politik die Zeichen der Zeit und ihre bisher stark vernachlässigte riesige Verantwortung endlich wahrnimmt und entsprechend handelt.

Hey du, wir brauchen dich!

Werde aktiv
in der Klimabewegung

Egal was du schon weisst oder nicht, welche Fähigkeiten und Interessen du hast – dein Einsatz für eine lebenswerte Zukunft macht einen Unterschied!



Nimm mit uns Kontakt auf!
Per Mail, Chat oder
wie auch immer du willst.
Wir freuen uns auf dich!

[klimastreik-graubuenden.ch/
verde-aktiv](https://klimastreik-graubuenden.ch/verde-aktiv)

