

TAGBLATT

Ausgabe für St. Gallen, Gossau und Rorschach tagblatt.ch



Die Königin von Paris
Catherine Debrunner kehrt mit fünf Goldmedaillen zurück. **Sport**

Nachtschicht für Hilfsbrücke
Für den Fuss- und Velotunnel braucht es Hilfsbrücken. Eine knifflige Aufgabe. **St. Gallen**

Gute Weine für jeden Tag

CARATELLO WEINE

Zürcher Str. 204E, 9014 St. Gallen
www.caratello.ch

Energiewende: WWF-Chef wehrt sich

Interview Das Verbandsbeschwerderecht steht unter Druck. Ein Vorwurf: Die Umweltverbände würden damit die Energiewende verzögern. Im Gespräch zum Sessionsstart weist WWF-Chef Thomas Vellacott diese Kritik zurück – und sagt, was er vom Vorschlag zum Bau neuer AKW hält. (bro) **Schweiz**

Salzkorn

Die Migros kann's mal wieder niemandem recht machen. Ihre Playmobil-Aktion stösst reihum auf Kritik. Am meisten gehört: Die Frist zum Sammeln der Kleberli, die man in Spielsets mit Abteilungen aus dem Supermarkt umtauschen kann, sei viel zu kurz.

Und nun noch das: Tierschützer, Vegetarier und Veganer stören sich am Spielset «Kühltheke». Diese enthält ausschliesslich Fleisch, Wurst, Fisch und Käse, also allesamt tierische Produkte. Auf unsozialen Medien ist gar die Rede davon, mit diesem Spielzeug verharmlose die Migros Tierquälerei.

Gemach. Wir haben das Spielzeug unter die Lupe genommen und stellen erstens fest: Die «tierischen Produkte» bestehen grossmehrerheitlich aus recycelten und biobasierten Materialien. Zweitens: Wem das nicht genügt, der lege aus den anderen Spielsets ein Brot oder Blumen in die Kühltheke. Oder die Packung Vanilleglace mit dem kultigen Seehund. Konventionelle Glace enthält zwar auch Milch und Rahm, aber den Speck des Seehunds, den werden ja wohl die wenigsten essen wollen. T.G.

Für mehr Velowege nehmen Linke schlechteren ÖV in Kauf

Die Städte verbannen das Auto. Doch im Kampf um die Strassen bahnt sich eine neue Konfliktlinie an.

Stefan Ehrbar

Die Schweizer mögen Autos. 4,8 Millionen Personenwagen wurden zuletzt gezählt, so viele wie noch nie. Doch in den Städten hat es das Auto schwer. Die Stadtregierungen wollen es verbannen etwa mit Tempo 30 und mit weniger oder teureren Parkplätzen. Gründe dafür sind unter anderem der Lärm und

die schädlichen Effekte auf das Klima. Zudem braucht das Auto im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern mehr Fläche, wie auch eine neue Studie des Bundesamts für Strasse belegt. Die Stadt Zürich will den Anteil des Velo- und Fussverkehrs sowie des ÖV auf 85 Prozent steigern – auf Kosten von Autos.

Alle grösseren Schweizer Städte wollen zudem das Velo fördern – und

hier zeigt sich eine neue Konfliktlinie. Grüne Politikerinnen und Politiker in der Stadt Bern etwa machen mobil gegen eine neue Tramlinie. Sie bevorzugen den Bus, weil er besser den Velos ausweichen könne. In der Stadt Zürich wehrt sich der linke Verkehrsclub der Schweiz (VCS) gegen eine neue Tramlinie nach Affoltern. Hier zeigt sich exemplarisch: Es gibt einen Zielkonflikt

zwischen dem Ausbau des ÖV und dem Velonetz. Das zeigt sich übrigens auch in den skandinavischen Ländern. Gerade Kopenhagen ist für viele Velofreunde der Leuchtturm schlechthin. Doch in der dänischen Hauptstadt ist der Anteil des Autos viel höher als in Schweizer Städten – und zuletzt verlor das Velo sogar, weil die U-Bahn ausgebaut worden ist. **Wirtschaft**

In Appenzell jubeln die Berner



Am Eidgenössischen Jubiläumsschwingfest in Appenzell teilen sich zwei Berner den Sieg: Fabian Staudenmann (links) gewinnt den Schlussgang gegen Armon Orlik. Zuvor hatte sich bereits der erst 19-jährige Fabio Hiltbrunner (rechts) den Festsieg gesichert. **Ostschweiz, Sport**

Bild: Benjamin Manser

Vor TV-Duell: Trump will Gegner einsperren

USA Der frühere US-Präsident Donald Trump droht angeblichen Wahlbetrügern mit langen Haftstrafen, falls er das Rennen um die Präsidentschaft gegen Kamala Harris gewinnen sollte. Während Trump seine Niederlage bei der Wahl vor vier Jahren gegen Joe Biden bis heute nicht anerkennt, sorgte ein Eingeständnis diesbezüglich kürzlich für Aufsehen. Die Aussagen des Republikaners kommen kurz vor seiner ersten TV-Debatte mit Kamala Harris, der Präsidentschaftskandidatin der Demokraten. (dpa) **Ausland**

BVG-Abstimmung: Kritik am «K-Tipp»

Beilage 744 000 Leserinnen und Leser pro Ausgabe zählt das Konsumentenmagazin «K-Tipp». Das Magazin bediente dieses Publikum mit einer achtseitigen Beilage zur Pensionskassenreform. Der Tenor darin ist eindeutig, wenngleich eine Abstimmungsparole fehlt: Die Reform produziere viele Verlierer, profitieren würden die Pensionskassen. Die unausgeglichene Berichterstattung ärgert Befürworter der BVG-Reform. (mjb) **Schweiz**

ANZEIGE

FDP Die Liberalen «wirkt & rockt»

bisher **Mathias Gabathuler** in den **St. Galler Stadtrat**

9 771 424 286 004	Inhalt	Ostevent 6	Comic 10	Wetter 12	Leserservice: 058 200 55 55	E-Mail: aboservice@chmedia.ch	Redaktion: 071 272 77 11
		Denksport 10	TV und Radio 11	Traueranzeigen 18	E-Mail: zentralredaktion@tagblatt.ch	Inserate: 071 272 77 77	E-Mail: inserate-tagblatt@chmedia.ch

ANZEIGE

riposa FESTIVAL

NEU

SCHWEIZER QUALITÄT

MATRATZEN FESTIVAL
JETZT FESTIVAL PREISE!

Total-Ausverkauf Filiale Rickenbach TG bis **50% Rabatt** und mehr

«... das märki mir!»

Rickenbach TG Tel. 071 923 83 83 **möbel märki**

Wieso Grüne gegen neue Trams kämpfen

Schweizer Städte wollen dem Auto Platz wegnehmen. Trotzdem ist die Velo-Lobby unzufrieden – und es bahnt sich ein neuer Konflikt an.

Stefan Ehrbar

Mit dem Slogan «Autos machen glücklich» wirbt derzeit ein Anbieter von Auto-Abos um Kundinnen und Kunden in der Schweiz. Die scheinen es gleich zu sehen: Mit fast 4,8 Millionen Personwagen wurden zuletzt so viele Autos gezählt wie noch nie. Innert zehn Jahren sind fast eine halbe Million hinzugekommen. Doch in den Städten stösst die Blechkarawane zunehmend auf Widerstand. Die Politik setzt Massnahmen wie Tempo 30 oder Parkplatz-Abbau durch.

Einerseits bleibt den urbanen Zentren nichts anderes übrig. Die Lärmbelastung vieler Einwohnerinnen und Einwohner, deren Wohnungen an Strassen angrenzen, ist zu hoch und muss gesenkt werden, das schreibt das Bundesrecht vor. Tempo 30 an viel befahrenen Strassen ist oft die einzige Möglichkeit.

Studie belegt, wie viel Fläche Autos benötigen

Doch Städte wie Zürich, Basel oder Bern führen auch andere Argumente ins Feld für die Umverteilung des Strassenraums zugunsten von ÖV, Velo und Fussgängern. Etwa, dass Autos klimaschädlicher sind. Das gilt nicht nur für Benziner, sondern in weniger drastischem Umfang auch für Elektroautos, denn auch deren Produktion ist sehr emissionsreich. Autos verursachen aber auch mehr Unfälle mit schwereren Folgen, lautet ein anderes Argument.

Hinzu kommt: Autos benötigen viel Platz, der in den Städten knapp ist. Dass das Auto in dieser Hinsicht ineffizient ist, belegt eine neue Studie im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra). Forschende haben für verschiedene Strassen berechnet, wie viel Fläche pro transportierte Person einzelne Verkehrsmittel in der abendlichen Spitzenstunde benötigen.

Auf der Basler Feldbergstrasse verbraucht ein Buspassagier durchschnittlich 60 Quadratmeter. Velofahrende kommen auf 125 Quadratmeter, Autofahrende auf 250 Quadratmeter. Auf der Basler Wettsteinbrücke schnitt das Velo mit 64 Quadratmetern besser ab als das Tram mit 192, doch auch hier schwang das private Auto mit 308 Quadratmetern obenaus.

Auf einer Hauptstrasse im aargauischen Frick kamen das Velo und der Bus auf gleich viel benötigte Fläche pro Person, das Auto hingegen nahm über sieben Mal so viel Fläche in Anspruch. Der ÖV schneidet in der Studie tendenziell etwas zu schlecht ab, weil Nachfrage- daten von Anfang 2022 verwendet wurden, als die Auslastung im Nachgang der Coronakrise tiefer war als heute.

Auf das Flächen-Argument verwiesen auch die Verantwortlichen der Stadt Zürich, als sie im Juli ihre neue Strategie «Stadtraum und Mobilität» vorstellten. Diese hat das Ziel, den Autoverkehr bis 2030 um weitere 30 Prozent zu reduzieren. Der



Fuss- und Veloverkehr sowie der ÖV sollen dann auf einen Anteil von 85 Prozent kommen. Um das Ziel zu erreichen, ist ein Bündel von Massnahmen geplant.

— Oberirdische Parkplätze sollen abgebaut werden, Veloparkplätze ausgebaut.

— Auf den meisten Strassen soll Tempo 20 oder Tempo 30 signalisiert werden.

— Parkplätze sollen «lenkungswirksam bewirtschaftet werden» – eine Umschreibung für höhere Tarife.

— ÖV, Fuss- und Veloverkehr sollen priorisiert werden.

Zudem hat die Stadt vergangenes Jahr die Einführung des «Bieler Modells» angekündigt. Dieses sieht vor, dass die vergleichsweise billigen Anwohnerparkkarten für die blaue Zone nur noch ausgestellt werden, wenn keine Möglichkeit besteht, einen privaten Parkplatz zu nutzen.

Zürich steht nicht alleine da. In Basel werden die Gebühren

für Parkkarten ab dem nächsten Jahr abhängig von der Grösse der Autos gestaltet. Wer sich in der Stadt ein SUV leistet und dieses auf öffentlichem Grund abstellen will, muss mehr bezahlen. Die Parkkarten werden 2025 erstmals teurer, 2027 folgt eine weitere Erhöhung. Eine Jahresparkkarte für Autos mit einer Länge von unter 3,9 Metern kostet dann 380 Franken, für Autos mit über 4,9 Metern Länge werden 740 Franken fällig. Der aktuelle Preis liegt bei 284 Franken.

Die Velo-Lobby beklagt schlechte Infrastruktur

In den vergangenen Jahren sind in Basel bereits Hunderte von Parkplätzen in der blauen Zone abgebaut worden. Das Ziel des Regierungsrats: Autos sollen künftig in privaten Tiefgaragen parkiert werden statt oberirdisch auf öffentlichem Grund. Dadurch würden Flächen frei. Diese könnten für mehr Pflanzen oder neue Velowege genutzt werden, hielt der Regierungsrat im Juni fest.

Sowieso hat das Velofahren in der jüngeren Vergangenheit eine hohe mediale Aufmerk-

samkeit erhalten. Lobbygruppen wie Pro Velo beklagen regelmässig, dass die Schweizer Velo-Infrastruktur jener von Vorbildern wie den Niederlanden weit hinterherhinkt.

Dabei hat sich praktisch jede grössere Stadt die Veloförderung auf die Fahne geschrieben. Als Velo-Hauptstadt vermarktet sich etwa Bern. Die Bundesstadt hat schon 2016 das Ziel verkündet, den Anteil des Velos am Gesamtverkehr bis 2030 auf mindestens 20 Prozent zu steigern. Dafür setzt Bern in vielen Fällen auf durchgehende und breite Velostreifen, die wenn möglich vom übrigen Verkehr baulich abgetrennt sind.

Zudem hat die Stadt neue Veloabstellplätze etwa beim Bahnhof geschaffen, den Velo- und Fussverkehr an vielen Tram- und Bushaltestellen von der Wartezone separiert und ein städtisches Veloverleih-System aufgebaut. Die Veloförderung bedeutete in der Vergangenheit auch, dass der Autoverkehr Fläche abgeben musste – unter lautem Protest der Autolobby, aber ohne dass sich etwa die Stausituation deshalb merklich verschlechtert hätte.

Verstummt ist die Kritik an der Velo-Infrastruktur aber nicht. Denn noch immer enden viele Velowege abrupt, sind zu schmal und nicht vom Autoverkehr abgetrennt oder inexistent. Das gilt nicht nur für Bern. In Zürich fahren selbst auf den neuesten Velo-Vorzugsrouten noch Autos.

Grüne kämpfen in Bern gegen das Tram

Die Gründe für die Velo-Misere sind vielfältig. So scheitern Städte oft an rechtlichen Hürden. Zürich etwa darf auf Strassen von kantonaler Bedeutung keine Kapazitäten für den Autoverkehr abbauen, indem Spuren gestrichen und in Velowege umgewandelt werden.

Velo-Projekte scheitern aber auch an Rekursen oder werden durch diese jahrelang verzögert. Zwar stellt sich die Stimmbewölkerung in den Städten in Abstimmungen immer wieder hinter eine Verkehrspolitik zugunsten des Velos. Wenn aber in der eigenen Quartierstrasse Parkplätze abgebaut werden sollen, hagelt es Einsprachen.

Neu hinzugekommen ist ein Konflikt zwischen jenen, die den ÖV fördern wollen, und jenen, die die Velo-Infrastruktur ausbauen wollen. Früher sahen linke und grüne Politikerinnen und Politiker darin keinen Widerspruch. Das hat sich punktuell geändert. In Bern wollen die Grüne Freie Liste (GFL) und Vertreter von Pro Velo das Tram ins Fischermätteli durch Busse ersetzen. Diese könnten Velos besser ausweichen, sagt GFL-Politiker Michael Ruefer im Gespräch mit dem «Bund».

In Zürich bekämpft der links-grüne Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) das geplante Tram in den Stadtteil Affoltern. In seinem Mitgliederheft ärgert

er sich etwa darüber, dass keine abgetrennten Velowege vorgesehen sind. Die Stadtzürcher Verkehrsdirektorin Simone Brander (SP) liess in den vergangenen Jahren auf vielen Strassen Eigentrassees für Bus und Tram abbauen, um Velospuren zu ermöglichen. Zwar räumt die Stadtregierung ein, dass dies teils zu einer «Destabilisierung» des ÖV geführt habe. Es bestehe die Gefahr, dass er an Attraktivität verliere. Doch eigene Spuren für Bus und Tram stünden nun mal «in Flächenkonkurrenz zu anderen berechtigten Anforderungen wie dem Veloverkehr».

Allerdings sollte Veloförderung kein Selbstzweck sein. Das Velofahren ist weder per se flächeneffizienter als der ÖV noch gesünder, da ÖV-Nutzung fast immer mit Bewegung zu Fuss einhergeht und weniger Unfälle verursacht. Entscheidend ist viel eher, wie hoch der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zusammen ist, der sogenannte Umweltverbund aus ÖV, dem Velo und zu Fuss gehen.

In der Stadt Zürich kam er im Jahr 2015 – dem Jahr der letzten Erhebung, die nicht von Corona beeinflusst war – auf 75 Prozent Anteil an den Wegen, in Bern auf 70 Prozent, in Basel auf 68 Prozent. Selbst in von der Velolobby als Vorbilder genannten Städten wie Amsterdam oder Kopenhagen ist dieser Anteil tiefer – weil dort mehr Velo gefahren wird, aber auch öfter Auto.

In Kopenhagen legen die Einwohnerinnen und Einwohner derzeit etwa 31 Prozent der Wege mit dem Auto zurück. Zum Vergleich: Schon 2015 waren es in Zürich nur 21 Prozent, in Bern und Basel je 22 Prozent. In der dänischen Hauptstadt sank die Zahl der Velofahrerinnen und -fahrer zuletzt sogar – was die Stadt auf den Ausbau der U-Bahn zurückführt.

Ein gut ausgebauter ÖV sorgt für weniger Velofahrerinnen und Velofahrer. Umgekehrt steigen mehr Menschen vom ÖV auf das Velo um, wenn die Velo-Infrastruktur besser wird. Während viele Städte in Skandinavien in den vergangenen Jahrzehnten das Velo förderten, setzen Schweizer Städte traditionell stärker auf den ÖV.

Dafür gibt es ebenfalls gute Gründe. Der Verkehr in Städten besteht auch aus Bewegungen der Menschen von ausserhalb. Diese lassen bei einem gut ausgebauten ÖV schneller ihr Auto stehen, als dass sie aufs Velo wechseln. Hinzu kommt, dass das Potenzial des Velos begrenzt ist. Viele bevorzugen den ÖV, weil sie etwa ihr Handy nutzen können. Eine nicht zu unterschätzende Zahl von Menschen kann aus körperlichen Gründen zudem nicht Velo fahren.

Die Städte stehen vor der Aufgabe, den Anteil des ÖV zu halten und das Velofahren attraktiver zu machen. Angesichts von knappen Platzverhältnissen wird es Kompromisse brauchen. Um Mehrheiten in den Städten zu finden, dürften diese künftig wohl noch stärker auf Kosten des Autos gehen.

Modalsplit in den Städten

Anteil Verkehrsmittel an Wegen mit Start oder Ziel im Stadtgebiet in Prozent, 2015

