

# AUTOFREI

Lausanne: Auf bestem Weg zur klimaneutralen Mobilität 4

Individuelle Freiheit: Hält das Auto, was es verspricht? 8

Alltag ohne Auto: Ein Familienvater, ein Handwerker und ein Fernsehjournalist berichten 10

Magazin für Geld und Geist

# moneta

online  
moneta.ch

#2 2021



**AUTOFREI**

- 4 Die Stadt neu gestalten – klimaneutral
- 6 «Eine autofreie Welt ist möglich»
- 8 Das Auto und die Freiheit
- 10 Geld und Nerven sparen
- 12 Zeit für eine neue Initiative?

**DIE SEITEN DER ABS**

- 14 Alles rund um die aktuellen Themen der Alternativen Bank Schweiz

**PERSÖNLICH**

- 24 Monika Litscher «Wir sind Nützlinge!»

## Eine einmalige Chance



Die Zukunft ist autofrei. Oder sollte es zumindest sein, wenn wir das Schweizer Klimaziel ernst nehmen: netto null bis 2050. Das bedeutet, dass nicht mehr Treibhausgase ausgestossen werden dürfen, als der Atmosphäre auf natürliche oder technische Weise wieder entzogen werden können.\* Das Netto-null-Ziel gilt auch für den Verkehr, der hierzulande 32 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht;

knapp drei Viertel davon stammen vom privaten Autoverkehr. Trotz steigender Absatzzahlen von Elektroautos – auch deren Herstellung und Betrieb verursachen CO<sub>2</sub>-Emissionen – führt also kein Weg an einer massiven Reduktion des motorisierten Privatverkehrs vorbei.

Das ist kein einfacher Weg, die Widerstände dagegen sind riesig. Gross und umfassend ist aber auch der Gewinn: Nicht allein wegen des dringend notwendigen Klimaschutzes, wir erhalten auch die einmalige Chance, unsere Umgebung neu zu gestalten. Heute wird der öffentliche Raum vielerorts von Autos dominiert. Die Verkehrsinfrastruktur nimmt rund ein Drittel der schweizerischen Siedlungsfläche ein; davon sind 90 Prozent Strassen und Autobahnen. Ohne Autos entstünden auf einer riesigen Fläche neue Nutzungsmöglichkeiten. Als Erstes könnte die umweltschonende Mobilität davon profitieren: Trottoirs und Velowege bekämen mehr Platz und würden sicherer und attraktiver, öffentliche Verkehrsmittel blieben nicht mehr im Stau stecken. Wer zu Fuss, mit dem Velo oder im öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs ist, braucht aber nur einen Bruchteil des Platzes, den ein Auto beansprucht. Deshalb könnten frei werdende Strassenflächen auch anderweitig verwendet werden. In einem Land mit kaum noch vorhandenen Raumreserven ein Geschenk! Wie es dereinst genutzt werden soll, ist eine offene Frage. Antworten zu finden, wird spannend und zukunftsweisend sein. Denkbar ist vieles: von Wohnungen über Grünflächen und Freizeitanlagen bis zu Spielplätzen und vielem mehr.

Dieser Veränderungsprozess findet mancherorts bereits statt, beispielsweise in Städten wie Paris oder Barcelona, die sich weitgehend vom Autoverkehr befreien wollen. Hierzulande ist es die Regierung von Lausanne, die am ehrgeizigsten eine umweltschonende Mobilität anstrebt: Bis 2030 will sie Autos mit Verbrennungsmotoren aus der Stadt verbannen und den gesamten motorisierten Individualverkehr um die Hälfte reduzieren. Wie das gelingen kann, lesen Sie unter anderem in dieser moneta.

*Katharina Wehrli, Redaktionsleiterin*

\* Mit dem neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz hat das Parlament eine erste Grundlage geschaffen, um dieses Ziel zu erreichen. Ob es in der Volksabstimmung vom 13. Juni 2021 angenommen wurde, war bei Drucklegung dieser moneta noch nicht bekannt.

**moneta #2-2021**

Magazin für Geld und Geist

moneta erscheint vierteljährlich in deutscher und französischer Sprache und geht kostenlos an Kundinnen und Kunden der Alternativen Bank Schweiz AG (ABS). Die Wiedergabe von Texten und eigenen Illustrationen ist nur unter Quellenangabe und mit schriftlicher Zustimmung der Redaktion erlaubt.

**Herausgeberin** Alternative Bank Schweiz AG

**Redaktionsleitung** Katharina Wehrli (kw)

**Redaktion** Esther Banz (eb), Roland Fischer (rf),

Katrin Wohlwend (kw), Muriel Raemy (mr)

**Online-Redaktion** Katrin Pilling

**Übersetzung** Nicole Wulf

**Inserate** Bruno Bisang, Luzia Küng

**Layout** Clerici Partner Design, Zürich

**Illustrationen** Claudine Etter

**Druck** Ropress Genossenschaft, Zürich

**Papier** RecyStar Nature, 100 Prozent Recycling

**Adresse** Alternative Bank Schweiz AG, moneta,

Amthausquai 21, Postfach, 4601 Olten,

Telefon 062 206 16 16, [moneta@abs.ch](mailto:moneta@abs.ch)

**Auflage dieser Ausgabe** 24300 Ex.

**Beilagen** Werbung und Beilagen, die nicht von

der ABS stammen, sind bezahlte Inserate –

diese Einnahmen helfen uns, die Produktions-

kosten des Magazins zu decken.

**Wichtiger Hinweis zu den Inseraten und Beilagen** Zeich-

nungsangebote für Beteiligungen oder Obligati-

onen in dieser Zeitung sind von der ABS nicht

geprüft. Sie stellen deshalb keine Kaufempfehlung

der ABS dar.

Wenn Sie als Bankkundin/-kunde umziehen,

melden Sie uns Ihre neue Adresse bitte schriftlich

oder via E-Banking-System.

Online-Magazin: Alle Schwerpunktartikel

von moneta erscheinen auch online unter

[moneta.ch](http://moneta.ch).

**moneta**



**Verpassen Sie keine Ausgabe und abonnieren Sie den moneta-Newsletter unter [moneta.ch/newsletter-anmeldung](http://moneta.ch/newsletter-anmeldung)**

## Grünes Licht für Schweizer Klimaklage und zwei zukunftsweisende Urteile

Im Herbst 2020 reichten die Klimaseniorinnen beim Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) eine Klage ein, weil die Schweiz zu wenig konsequent gegen die Klimaerwärmung vorgeht (siehe moneta 4-2020). Ende März hat der EGMR nun grünes Licht für die Beschwerde gegeben und den Bundesrat zu einer Stellungnahme bis Mitte Juli aufgefordert. Damit hat die Klage der Klimaseniorinnen eine erste wichtige Hürde am EGMR genommen, was in den vergangenen Jahren nur sehr wenigen Beschwerden aus der Schweiz gelang. Welche Auswirkungen erfolgreiche Klimaklagen haben können, zeigte sich kurz danach in Deutschland: Dort entschied das Verfassungsgericht, dass das deutsche Klimaschutzgesetz von 2019 unzureichend sei und den Schutz der Freiheitsrechte künftiger Generationen nicht gewährleiste. Als Folge dieses wegweisenden Urteils wurde der Klimaschutz zum Thema Nummer eins im aktuellen deutschen Wahlkampf. Und die noch amtierende Regierung unter Angela Merkel kündigte an, in der verbleibenden Regierungszeit bis im Herbst das Klimaschutzgesetz zu verschärfen. Auch das allerneueste Klimaurteil ist zukunftsweisend: Ende Mai verurteilte ein niederländisches Gericht den Ölmulti Shell dazu, seine klimaschädlichen Emissionen um 45 Prozent zu mindern – und zwar nicht nur die, die er selbst verursacht, sondern auch die seiner Zulieferer und Kundinnen. (kw)



Exklusiv in unserer digitalen Ausgabe:  
[www.moneta.ch/autofrei](http://www.moneta.ch/autofrei)



### Auf dem Weg zur autofreien Stadt

Von Katharina Wehrli

*Mehrere europäische Städte verfolgen ambitionierte Pläne, um sich vom Autoverkehr zu befreien. Zum Beispiel Paris, Gent oder Barcelona. Welche Instrumente wenden sie an?*

### Kostenwahrheit im Verkehr

Von Daniel Bütler

*Wie hoch müsste der Benzinpreis sein, damit alle Umweltkosten gedeckt sind? Und wie liesse sich eine markante Erhöhung sozialverträglich gestalten?*

### Mehr als Palazzi und morbide Romantik

Von Roland Fischer

*Von Venedig kann man lernen, wie eine gewachsene, aber trotzdem moderne, urbane Struktur ohne Autoverkehr aussehen könnte.*

### Von der Strasse aufs Wasser

Von Esther Banz

*Könnten Kanäle beim Warentransport eine Alternative zu Last- und Lieferwagen sein? Ein Interview mit dem Wasserbauingenieur und emeritierten ETH-Professor Daniel L. Vischer*



moneta wird von der Alternativen Bank Schweiz (ABS) herausgegeben und von einer unabhängigen Redaktion betreut.

Die Beiträge geben nicht notwendigerweise die Haltung der ABS wieder, ausser auf den «Seiten der ABS» oder in speziell markierten Kommentaren.

## Investieren und Desinvestieren für das Klima

Immer mehr Investorinnen und Investoren üben Druck auf Unternehmen aus, um sie zu einem Ausstieg aus den fossilen Energien zu bewegen. Mit dem gleichen Ziel engagieren sich NGOs und Investorennetzwerke: Sie nutzen die Instrumente, die ihnen als Inhaber von Aktien und Obligationen zur Verfügung stehen, um mit den von ihnen finanzierten Unternehmen in einen Dialog zu treten. Ein Beispiel sind die Shareholders for Change, ein Netzwerk, dem auch die Alternative Bank Schweiz angehört. Die Shareholders for Change nutzen den Ansatz der Mitsprache (Say on Climate): Die Mitglieder nehmen an Generalversammlungen teil, vertreten sich gegenseitig oder richten sich mit ihren Fragen direkt an die Verwaltungsräte und das Management. Denselben Ansatz verfolgen zwei NGOs, die kürzlich ermutigende Erfolge erzielt haben: Unter dem Druck von ShareAction und FollowThis wurden die britische Bank Barclays, die massiv zur Finanzierung fossiler Energien beiträgt, aber auch die Ölkonzerne BP, Shell, Chevron und Equinor sowie die Bergbauunternehmen BHP und Rio Tinto mit Aktionärsbeschlüssen für mehr Klimaschutz konfrontiert. Ebenfalls im Visier der Organisationen war ExxonMobil. Das Unternehmen wurde gezwungen, seinen Verwaltungsrat um zwei Mitglieder zu erweitern, die seine Klimapolitik entschiedener vorwärtsbringen sollen.

Ein weiteres Investorennetzwerk ist Climate Action 100+. Die darin zusammengeschlossenen internationalen Investorinnen und Investoren von Glencore, Moody's und Unilever haben erreicht, dass die Unternehmen 2021 einen Klimabericht vorlegen müssen. Die Stiftung Ethos, die Climate Action 100+ angehört, hat sich intensiv mit dem Verwaltungsrat von Nestlé ausgetauscht, der den Aktionärinnen und Aktionären am 15. April 2021 schliesslich freiwillig seinen Klimabericht zur Abstimmung vorlegte. LafargeHolcim sollte seine diesbezügliche Entscheidung nächstens mitteilen. Jetzt geht es darum, den Druck auf die Verwaltungsräte aufrechtzuerhalten, damit die Bemühungen von Dauer sind: Das Ziel ist, dass die Unternehmen jedes Jahr einen Bericht über die erzielten Fortschritte publizieren und vor allem klar ihre Strategie darlegen, wie sie die Klimaneutralität erreichen wollen. (mr)

[shareaction.org](http://shareaction.org), [follow-this.org](http://follow-this.org),  
[shareholdersforchange.eu](http://shareholdersforchange.eu), [climateaction100.org](http://climateaction100.org)

# Die Stadt neu gestalten – klimaneutral

**Lausanne hat einen ehrgeizigen Klimaplan vorgelegt: Bis 2030 sollen benzin- und dieselbetriebene Autos aus der Stadt verbannt und der motorisierte Individualverkehr halbiert werden. Kann die Waadtländer Hauptstadt das schaffen? Der Wille ist da, doch die Herausforderungen sind riesig.**

Text: Muriel Raemy

Die Lausanner Behörden liessen im Januar dieses Jahres eine Bombe platzen. Sie stellten ihren Klimaplan vor, der eine klimaneutrale Mobilität bis ins Jahr 2030 und die Reduktion aller direkten Emissionen auf null bis ins Jahr 2050 vorsieht. Im Massnahmenkatalog ganz vorne: Autos mit Verbrennungsmotor sollen bis 2030 vollständig von den Strassen verschwinden. Andere Städte folgen der Waadtländer Hauptstadt auf dem Fuss – Zürich strebt eine klimaneutrale Mobilität bis ins Jahr 2040 an, Basel bis 2050, und auch die Europäische Union wird im Juni im Rahmen ihres «Green Deal» ein Verbot von Autos mit Verbrennungsmotor innerhalb der EU vorschlagen. Das liberale Lager spricht im Zusammenhang mit dem Lausanner Klimaziel von einem «unmöglichen Versprechen». Für die Grünen und die Linksparteien hingegen ist der Plan bahnbrechend. Ist das der erste Schritt in Richtung autofreie Stadt?

## Öffentlicher Raum soll Menschen gehören

«Nein! Auch wenn wir eine Mobilität möchten, die ich gern als gesund und beruhigt bezeichne, planen wir kein vollständiges Verschwinden der Autos», erklärt Florence Germond, SP-Stadträtin und Vorsteherin des Finanz- und Verkehrsdepartements. «Letztlich wünsche ich mir eine Stadt, in der der öffentliche Raum wieder dem Menschen gehört. Ich bin nicht gegen Autos, ich möchte nur mehr Fussgänger\*innen, mehr Velofahrer\*innen, mehr Raum für Spiel und Begegnung auf unseren Strassen.» Der Lausanner Plan ist denn auch nuanciert: Nicht in erster Linie verbieten und bestrafen, sondern Anreize schaffen und begleiten.

Überzeugen ist eine Sache, geplante Änderungen in so kurzer Zeit umsetzen – ohne Proteste wie jene der «Gelbwesten»-Bewegung in Frankreich hervorzuführen –, eine andere, insbesondere in einer Stadt mit so vielen Arbeitsplätzen. «Die Stadt hat die Kompetenz, über die wichtigsten Emissionsquellen wie Heizungen, Verkehr und Abfallentsorgung zu entscheiden. Es ist an uns, notwendige Veränderungen zu kommunizieren, mit der Bevölkerung in einen Dialog zu treten und gleichzeitig aufzuzeigen, dass Alternativen existieren und die Bevölkerung sich für diese entscheiden kann»,

ergänzt Fabien Roland, Verantwortlicher für den öffentlichen Raum der Stadt Lausanne.

Lässt sich das wirklich ohne einschneidende politische Massnahmen erreichen? Ist es nicht naiv, sich auf das – sicher wachsende – Bewusstsein oder auf einige wegweisende und inspirierende Beispiele zu verlassen? Sicher braucht es bei der Umsetzung aller geplanten Vorhaben eine konsequente Begleitung durch die öffentliche Hand, auch bei einer allfälligen Einführung neuer reglementarischer und steuerlicher Ansätze. Aber die Geschichte beschleunigt sich manchmal unerwartet schnell.

## Auch kurzfristig sind grosse Umstellungen möglich

Nach dem ersten Lockdown im Spätfrühling 2020 wurden rund 700 Parkplätze auf einmal aufgehoben. «Die Leute mieden die öffentlichen Verkehrsmittel, und wir befürchteten eine Verlagerung des Verkehrs auf das Auto. Wir mussten schnell handeln, um einerseits die Empfehlungen zum Schutz der Gesundheit zu berücksichtigen und andererseits ein sicheres Fortbewegen mit dem Velo zu ermöglichen. Unser Handeln stiess auf viel Kritik, aber ein grosser Teil unserer Kritiker\*innen gestand schliesslich ein, dass die Umgestaltung einer Nachfrage entsprach», freut sich Germond. Der mit der Massnahme gewonnene Raum ermöglichte mehr als 200 Cafés und Restaurants, eine Terrasse zu errichten oder die bestehende Terrasse zu vergrössern, und die Stadt konnte rund 7,5 Kilometer Velowege schaffen. Stadtmobiliar wie Tische, Bänke und Liegestühle sowie Topfpflanzen ergänzten die Umgestaltung einiger Strassen. «Die Bevölkerung nahm diese neuen Begegnungsorte sofort für sich ein und bewies damit, dass eine Veränderung der Nutzung des öffentlichen Raums in dieser Grössenordnung relativ kurzfristig möglich ist», meint Fabien Roland.

Die aus der Pandemie gezogenen Lehren bekräftigen das Fazit einer Studie des dänischen Stadtplanungsbüros Gehl von Anfang letzten Jahres, wonach Kinder, alte Menschen und Frauen im öffentlichen Raum nicht vorkommen. «Wir haben funktionale Städte gebaut, und die Strassen waren für die Fortbewegung und eine effi-



ziente Müllabfuhr gedacht. Doch was damals seine Richtigkeit hatte, passt jetzt nicht mehr. Die Strassen dienen heute als Parkplatz. Eine absurde Situation. Wenn man bedenkt, dass 46 Prozent der Lausanner Haushalte kein Auto besitzen und die Quote weiter zurückgeht, dann ist es Zeit für einen Paradigmenwechsel», stellt Florence Germond fest.

### «Unsere Aufgabe ist, Lust auf eine Stadt mit weniger Autos zu machen.»

#### «Stadt der Viertelstunde» als langfristiges Ziel

Das bedeutet, den Fussgänger- und Veloverkehr zu fördern, indem die Stadt Trottoirs verbreitert und eine Hauptverkehrsachse für den Veloverkehr aus jeder Himmelsrichtung ins Zentrum schafft, zudem umfangreiche Fussgängerzonen, eine restriktivere Parkplatzpolitik, Geschwindigkeitsbeschränkungen usw. Lausanne hat sich zum Ziel gesetzt, dass sich die mit dem Velo zurückgelegten Kilometer bis ins Jahr 2030 versiebenfachen und die zu Fuss zurückgelegten Kilometer in demselben Zeitraum um 20 Prozent zunehmen.

Langfristig stellt sich die Stadträtin eine «Stadt der Viertelstunde» vor, ein Stadtentwicklungsmodell, das auf Nähe beruht und in zahlreichen grossen Städten langsam umgesetzt wird. Das Prinzip: Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeitanlagen, Kulturangebote, Gesundheitsdienste – alles soll in höchstens fünf Minuten mit dem Velo und 15 Minuten zu Fuss erreichbar sein. Das Auto erübrigt sich. «Das Modell ist eher für neu entstehende Quartiere gedacht. So wurden diese Überlegungen von Anfang an bei der Planung des Quartiers

Plaines-du-Loup und des Bahnhofsviertels berücksichtigt. Aber Lausanne ist stark fragmentiert. Die meisten Leute legen weite Distanzen zurück, um zur Arbeit zu gelangen.»

#### Es braucht neue gesetzliche Grundlagen

Wenn Lausanne Autos mit Verbrennungsmotoren aus der Stadt verbannen will, müssen die gesetzlichen Rahmenbedingungen auf Kantons- und auf Bundesebene angepasst werden, denn sonst sind die angestrebten Änderungen nicht realisierbar. Unter dem aktuellen Strassenverkehrsgesetz ist es nicht möglich, den Zugang zu Strassen mit bestimmten Arten von Autos zu verbieten. Aber die Lausanner Stadtregierung will sich auf kantonaler und nationaler Ebene für entsprechende Gesetzesänderungen starkmachen.

In der Zwischenzeit setzen die Lausanner Behörden alle ihnen zur Verfügung stehenden Mittel ein, um die Mobilität in der Waadtländer Hauptstadt emissionsfrei zu machen: Modernisierung bestehender Metro-Linien, Bau einer neuen Linie, Wiedereinführung der Trams, Erhöhung der Kapazität und Verkürzung der Taktzeiten im öffentlichen Verkehr. Gemäss Statistiken werden die Veränderung im Mobilitätsverhalten und die prognostizierte demografische Entwicklung in Lausanne zu einer Zunahme der zurückgelegten Fahrkilometer im öffentlichen Verkehr von 45 Prozent führen. Für Florence Germond müssen sich die Tarifmodelle im öffentlichen Verkehr verändern, damit beim Zugang zur Mobilität keine soziale Ungleichheit entsteht. Doch die Städte haben leider wenig Kompetenzen in Tariffragen. Eine umfassende Politik für einen kostenlosen oder preisgünstigen öffentlichen Verkehr ist aus organisatorischen und finanziellen Gründen nur auf kantonaler oder nationaler Ebene möglich. «Auch hier wird Lausanne proaktiv sein. Wir wollen ÖV-Abonnements für Sozialhilfebezüger\*innen, Rentner\*innen und Studierende subventionieren. Es reicht nicht aus, nur Massnahmen zu treffen, die leicht umzusetzen oder besonders kostengünstig sind. Wir müssen jetzt ganze Massnahmenpakete ergreifen, die so beschaffen sind, dass wir die festgelegten Ziele zur Emissionsreduktion erreichen.» Natürlich bleibt das Risiko bestehen, dass die Strassen bald voll mit Teslas und elektrischen SUV sind. Doch hinter den Worten von Florence Germond verbirgt sich der feste Wille, die im Klimaplan formulierten Ziele zu realisieren. «Unsere Aufgabe ist, Lust auf eine Stadt mit weniger Autos zu machen und den Mehrwert eines solchen Projekts für alle aufzuzeigen.» Jetzt müssen nur noch die Mittel dazu geschaffen werden. •

# «Eine autofreie Welt ist möglich»

**Gibt es bezüglich Mobilität einen gesellschaftlichen Wandel? Tatsächlich legen sich immer weniger junge Menschen ein Auto zu. Der Soziologe Vincent Kaufmann erklärt, welche langfristigen Auswirkungen die Pandemie auf unser Mobilitätsverhalten hat, wie selbstfahrende Autos in der Zukunft sinnvoll genutzt werden könnten und dass eine Welt ohne Autos möglich ist.**

Interview: Roland Fischer



Foto: zvg

**Vincent Kaufmann** ist Soziologieprofessor an der EPFL und wissenschaftlicher Leiter des Mobile Lives Forum in Paris. Er beschäftigt sich seit über 20 Jahren mit Mobilität und ihrem gesellschaftlichen Kontext.

**moneta: Herr Kaufmann, im letzten Gespräch mit moneta meinten Sie, wenn die Entwicklung der Mobilität so weitergehe, werde die Schweiz zu einer einzigen grossen Stadt, «einer Art multipolaren Metropole». Doch diese Entwicklung passiere einfach, ohne jede politische Vision. Wo stehen wir vier Jahre und eine Pandemie später?**

Vincent Kaufmann Eine echte Vision sehe ich nach wie vor nicht. Die Pandemie hat das Problem allerdings zugespitzt und für einige Verschiebungen gesorgt. Lange Reisen haben sich stark reduziert, vor allem Pendler sind viel weniger unterwegs. Die grosse Frage ist tatsächlich: Wird nach der Pandemie wieder die alte Normalität einkehren?

**Was glauben Sie? Kommt eine Zukunft mit grundsätzlich weniger Mobilität?**

Das hängt natürlich davon ab, wie man Mobilität definiert. Wir sind nicht mobil um der Mobilität willen – es geht da immer um ein Ziel: sei es das Sozialleben, sei es Erholung oder natürlich der Arbeitsweg. Man sollte also davon wegkommen, Mobilität in Kilometern zu messen, und sich stattdessen anschauen, wie viel Aktivität das Mobilsein ermöglicht. So gesehen können wir durchaus weniger unterwegs sein und trotzdem mehr Mobilität geniessen.

**Das klingt paradox.**

Nicht unbedingt. Wenn wir weniger Zeit in Verkehrsmitteln verbringen, wird andere Aktivität möglich – man erlangt also mehr Bewegungsfreiheit.

**Vor allem wenn man nicht hinter dem Steuer sitzt. Da denkt man natürlich an selbstfahrende Autos.**

Ja, das ist allerdings ein wichtiger Punkt für die Autoindustrie: wieder dafür zu sorgen, dass das Auto zum Träumen verführt. Und ein grosser Traum ist derzeit tatsächlich, sich vom Auto herumschieren zu lassen. Vor allem bei der jungen Generation hat das Auto ein grosses Imageproblem. Ich habe für Renault und Toyota gearbeitet: Diese Firmen wissen genau, dass das autonome Fahren nicht einfach ein technisches Feature ist, sondern dass sich damit entscheidet, ob man eine junge Käuferschaft wieder für das Auto begeistern kann – oder ob das Auto seinen Mythos komplett verliert.

**Und was denken Sie: Werden sich selbstfahrende Autos durchsetzen?**

Technisch wird das nicht so einfach. Ich bin nicht sicher, ob ich das selber noch erleben werde. Auf jeden Fall wird es teuer.

**Also eher kein neues Massenphänomen.**

Nein. Was aber auch gut ist, denn in meinen Augen wäre es ein ökologisches Desaster, wenn selbstfahrende Autos für alle erschwinglich würden. Dann könnte jeder fahren, und das Auto würde ständig für kleine Transporte losgeschickt, etwa um ein Medikament in der Apotheke abzuholen. Viel sinnvoller wäre es, in Flotten zu denken, nicht mehr im Sinn von «mein individuelles Auto». Wenn diese selbstfahrenden Autos zu einer Mischung von Bus und Taxi würden – ähnlich wie Sammeltaxis, die es bereits in vielen Städten gibt, in denen der öffentliche Verkehr nicht gut ausgebaut ist –, dann könnte das wirklich interessant werden. Bestenfalls kämen so industrielle und soziale Interessen zur Deckung.

**Wir hätten also keine eigenen Autos mehr, sondern würden sie uns teilen?**

Ja, und das hätte natürlich viel weniger Autos auf den Strassen zur Folge, vielleicht ein paar Tausende bis zehntausend in einer Stadt.

**Das heisst aber auch: Strassen bräuchten wir nach wie vor, und wir hätten noch dieselbe urbane Struktur?**

Es wären die gleichen Städte, einfach mit weniger Verkehr. Aber natürlich, man könnte das auch radikaler denken. Städte haben Autos oder auch Flugzeuge nicht nötig, schliesslich haben sie über Jahrhunderte bestens ohne sie funktioniert. Städte und Mobilität gehören allerdings eng zusammen, aber das heisst nicht, dass diese Mobilität mit dem Auto passieren muss. In einem Forschungsprojekt haben wir unlängst eine «post-car world» durchgespielt (siehe Kasten). Und der Befund ist klar: Eine solche autofreie Welt ist absolut möglich.

**Wie könnte sie aussehen?**

Eine Welt ohne Autos setzt voraus, dass alle alltäglichen Bedürfnisse in relativer Nähe bedient werden können, ein wenig wie die Idee der 15-Minuten-Stadt. Für die Schweiz von heute würde das bedeuten, viel öfter im Homeoffice zu arbeiten und ausserdem dafür zu sorgen, dass die Quartierläden – und andere lokale Dienstleistungen – wieder zurückkehren.



**Aber die Autoindustrie ist einflussreich, auch politisch. Sind Sie optimistisch, dass sich die festgefügteten Strukturen rund ums Auto ändern lassen?**

Durchaus. Die Strukturen sind ja nicht in Stein gemeisselt. Es kann gut sein, dass wir gerade den Beginn einer grossen Umwälzung sehen. Braucht es zum Beispiel noch all die Garagen und damit die Arbeitsstellen, die mit dem Unterhalt der Autos zu tun haben, wenn der Anteil – weniger reparaturanfälliger – Elektroautos stark steigt? In der Folge könnten ganze Wirtschaftssektoren durcheinandergeraten, verbunden mit einem massiven Verlust an Arbeitsplätzen. Ich kann mir gut vorstellen, dass das Grundeinkommen deshalb bald ernsthaft zu einem

Thema wird. Und plötzlich wird die Fixierung aufs Auto zu einem Kartenhaus, das zusammenfällt.

**Wie können wir uns die Städte danach vorstellen?**

Die Frage geht viel weiter als nur um das Auto. Wenn wir Städte erleben wollen, in denen die Strassen nicht vom Verkehr dominiert sind, müssen wir raus aus dieser Abhängigkeit von Geschwindigkeit, von der Idee, dass man in kurzer Zeit überall sein kann. Das bedeutet einen grossen raumplanerischen Umbau.

**Beispielsweise?**

Da braucht es ein grosses Umdenken: Wir müssen eine dezentralisierte, aber konzentrierte Raumplanung anstreben. Und auf der konkreten regulatorischen Ebene könnte man bei der Verkehrsgeschwindigkeit ansetzen und die Verkehrsflüsse verlangsamen.

**Sehen Sie denn Anzeichen, dass sich da auf politischer Ebene etwas bewegt? Wir reden hier ja nicht einfach von «schöneren» Städten, sondern ganz konkret auch von Klimapolitik.**

Von einem Klimanotstand, genauer gesagt. Ja, ich sehe tatsächlich ein Umdenken hin zu echten, strikten Massnahmen. Bis jetzt reichte es, Absichten zu bekräftigen. Nun geht man einen Schritt weiter und überlegt sich auf Behördenseite, wie man diese in konkrete Massnahmen umsetzt. Das ist neu.

**Hat das auch mit der Pandemie zu tun?**

Ja. Meiner Ansicht nach gibt es zwei Post-Covid-Visionen. Einerseits den Back-to-Business-Ansatz: Milliardenhilfen, um die bestehende Wirtschaftsmaschinerie wieder zum Laufen zu bringen. Auf diese Weise wird man in absehbarer Zeit nicht zu einer Stadt ohne Autos kommen. Auf der anderen Seite aber sehe ich die Chance, vieles anders zu denken. Wir befinden uns an einem Wendepunkt, und die entscheidende Frage ist: Haben wir wirklich Lust, einfach das alte Leben wieder aufzunehmen? •

## Forschungsprojekt zu einer Welt ohne Autos

Das vom Nationalfonds geförderte Sinergia-Projekt «Post-Car World» lief von 2013 bis 2018 und hatte die Leitfrage: Wie wäre eine Welt ohne Autos? Ziel des an der ETH Lausanne angesiedelten Projekts war, die Zukunft der Mobilität und die Rolle des Autos zu erforschen und insbesondere Mobilitätsszenarien, die ganz ohne Autos auskommen. Beispielhaft für die disziplinenübergreifende Perspektive des Projekts ist die erste von fünf Empfehlungen zu handeln wirtschaftlicher und politischer Entscheidungsträger: weniger auf Objekte, mehr auf umfassende gesellschaftliche Systeme fokussieren. Denn die Autowelt ist nicht nur eine Sache

technischer Objekte oder Gerätschaften: Sie ist eine ganzheitliche, in sich konsistente Art von Gesellschaft. Wenn wir diese Welt verändern wollen, müssen wir sie als gesellschaftliches System angehen. Im April dieses Jahres ist ein aufwendig produziertes Buch mit viel Bildmaterial erschienen, das die Resultate des Projekts in gut verständlicher Form zusammenfasst. Vincent Kaufmann war am Forschungsprojekt und an der Publikation beteiligt.

Elena Cogato Lanza, Farzaneh Bahrami, Simon Berger, Luca Pattaroni (Hrsg.), «Post-Car World – Futurs de la ville-territoire», Métis Presses, Genf, 2021.



# Das Auto und die Freiheit

**Das Auto versprach im 20. Jahrhundert viel individuelle Freiheit: Jederzeit überallhin aufbrechen zu können, war der Traum vieler. Doch heute, wo die Schattenseiten dieses Traums überdeutlich werden, findet allmählich ein Paradigmenwechsel statt: Die neue Freiheit ist nicht im, sondern vom Auto.**

Text: Marcel Hänggi

Alle Verkehrsmittel seien gleichberechtigt zu behandeln, lautet ein Gemeinplatz in Verkehrsdebatten. Wer so argumentiert, suggeriert, Verkehrsmittel seien in erster Linie Werkzeuge der Mobilität. Doch eine solche Sichtweise kann viele Aspekte des automobildominierten Strassenverkehrs nicht erklären – beispielsweise, warum es nirgends sonst im öffentlichen Raum so viel Aggression gibt, die erst noch meist in krassem Missverhältnis zum Anlass steht. Da brechen sich offensichtlich tiefer liegende Frustrationen Bahn.

Das Auto ist vieles, bevor es Verkehrsmittel ist: Prestigeobjekt, Fetisch, Sportgerät, vor allem aber – ein grosses Freiheitsversprechen. Die Aggressionen im Verkehr lassen sich zu einem guten Teil damit erklären, dass dieses Versprechen so eklatant unerfüllt bleibt: Festgezurrt in einer Kunststoffschale, bewegt man sich im Gleichschritt mit anderen in einem Raum, der so reglementiert ist wie kein anderer Bereich des öffentlichen Lebens. Da schrumpft das grosse Versprechen, jederzeit sofort überallhin aufbrechen zu können, zur kleinen Freiheit zusammen, im Innenraum seines Gefährts tun und lassen zu dürfen, was man will. Die meisten Autofahrten sind nicht Aufbrüche, sondern täglich gleiches Hin und Her.

## Vom Freiheitstraum zum Mobilitätszwang

Der automobilen Freiheitstraum begann um 1900 als Traum der Reichen. In der breiten Bevölkerung war die Akzeptanz des Autos angesichts exorbitanter Unfallraten bis in die 1920er-Jahre gering. Deshalb lancierten Automobilverbände in der Zwischenkriegszeit Hand in Hand mit den autofreundlichen Behörden die Verkehrserziehung an Schulen. Man brachte den Kindern bei, dass sie auf der Strasse nicht spielen dürfen – etwas, was jahrhundertlang ihr selbstverständliches Recht gewesen war. Der um 1920 eingeführte Zebrastreifen bedeutete zunächst nicht: «Hier hast du Vortritt!», sondern: «Überall sonst hast du keinen Vortritt mehr!» Die potenziellen Opfer wurden nun in die Pflicht genommen, sich nicht überfahren zu lassen – und die Täter entsprechend entlastet.

Der US-amerikanische Autopionier Henry Ford war der Erste, der den Traum der Reichen zum Traum aller machen wollte: Dank dem Fließband konnte er Autos so billig herstellen, dass sich auch seine Arbeiter eines leisten konnten. Die italienischen Faschisten und die Nazis übernahmen das Versprechen von dem von Hitler bewunderten und Hitler bewundernden Autobauer: Mit dem Kraft-durch-Freude-Wagen – dem späteren VW Käfer – respektive dem Fiat 500 sollten alle auf den neu entstehenden Autobahnen die Schönheit der Nation erfahren können. Freiheit im privaten Innenraum, während man sich im öffentlichen Raum in den Gleichschritt des automobilen Flusses einreicht: Das passte zur faschistischen Ideologie.

Nach dem Krieg übernahmen Regierungen jeder politischen Couleur das Ziel des Autos für alle, und mit dem Wirtschaftswunder wurde es in den reichen Teilen der Welt realistisch. Roadmovies wurden zum populär-kulturellen Ausdruck von Freiheitssehnsucht schlechthin. Es war die Blütezeit des automobilen Freiheitstraums: Noch war genug Platz, weil erst wenige ein Auto besaßen, und doch durften alle davon träumen, künftig auch Autobesitzer oder Autobesitzerin zu sein. Autos wurden Ikonen: 1956 schwärmte der französische Zeichentheoretiker Roland Barthes vom «Gefühl der Leichtigkeit», das die Citroën DS auslöse. Die «Déesse» sei nicht mehr so massiv und aggressiv geformt wie die frühen Automobile, kein «Bestiarium der Kraft», sondern «humanisierte Kunst».

Aber bald wurde der Platz knapp. Wie das den Automobilismus verändert hat, zeigt das Fahrzeugdesign: Heutige Autos sind die genaue Antithese zu Barthes' Schwärmerei – luxuriös nach innen, schwer und aggressiv nach aussen; Bestiarium der Kraft. Freiheit, die man in solchen fahrenden Festungen sucht, ist keine Freiheit, die man teilt. Sondern eine, die man gegen andere behauptet.

Die Autowerbung nährt den Freiheitstraum bis heute, aber die Roadmovies haben ihre gute Zeit hinter sich, und in der politischen Debatte ist der Automobilismus in die Defensive geraten. Zu seiner Verteidigung wird heute vor allem vorgebracht, dass viele auf das Auto angewiesen seien: Man argumentiert nicht mehr mit einer Freiheit, sondern mit einem Zwang, dem man stattgeben müsse. Und tatsächlich ist, was man heute «Mobilität» zu nennen pflegt, oft nichts anderes als der Zwang, sich fortzubewegen. Das System Auto hat die Landschaft und unsere Lebensgewohnheiten radikal umgestaltet; es entstanden Siedlungen, in denen die Leute nur noch wohnen, arbeiten tun sie auswärts. Ohne Auto wären solche Schlafgemeinden nicht entstanden, und das Gerät, das ihren Bewohnerinnen und Bewohnern Bewegungsfreiheit zu gewähren scheint, hilft doch nur, dem Mobilitätszwang stattzugeben, den es geschaffen hat.

**«Wer glaubt, Freiheit sei an der Geschwindigkeit zu messen, mit der sich die Starken auf Kosten der Schwachen fortbewegen dürfen, hat einen armseligen Freiheitsbegriff.»**

---

#### **Freiheit vom statt im Auto**

Die Freiheitsbilanz des Autos ist zweifelhaft aus der Sicht der Autonutzenden; aus der Aussensicht ist sie verheerend. In einem Land wie der Schweiz, das weder Diktatur noch Krieg erlebt hat, hat nichts in den letzten 100 Jahren so viel Freiheit zerstört wie das Auto: Der Strassenverkehr ist eine gigantische Sozialdisziplinierungsmaschine. Wer sich nicht disziplinieren lässt, riskiert, überfahren zu werden. Die Erziehungsmassnah-

men, mit denen wir unseren Kindern das kindliche Verhalten im öffentlichen Raum abtrainieren, sind heute überlebensnotwendig. Im 20. und 21. Jahrhundert starben weltweit mehr Menschen im Strassenverkehr als in Kriegen, und wenn in den früh motorisierten Ländern die Zahl der Verkehrstoten seit 1970 abnimmt, so vor allem, weil sich die zu Fuss Gehenden unterworfen haben.

Sie haben sich der schieren Übermacht unterworfen. Rein physisch betrachtet, ist die Fahrerin eines durchschnittlich stark motorisierten Autos (150 PS) tausendmal so mächtig wie ein Fussgänger. Wer ein solches Gerät «gleichberechtigt» behandeln will, redet seiner Privilegierung das Wort.

Wer aussen ist, ist schwächer. Doch die Stärke derer, die aussen sind, liegt vielleicht in dem Paradox, dass alle, die das Auto von innen wahrnehmen, aus allen anderen Autos heraus betrachtet auch aussen sind. Die Unfreiheit der Autofahrerinnen und Autofahrer rührt ja daher, dass jedes Auto jedem anderen ein Hindernis ist. Automobilistinnen und Automobilisten stellen sich die ideale Welt denn auch, vom eigenen Fahrzeug abgesehen, autofrei vor: Die typische Autowerbung zeigt das zu bewerbende Auto in autofreier Landschaft.

Nach 100 Jahren Verkehrspolitik aus der Innensicht gewinnt die Aussensicht auf das Auto langsam an Gewicht. Der Paradigmenwechsel geht von den Städten aus. «Autofreiheit» bedeutet heute die Freiheit vom Auto. In der Schweiz scheiterten allein im letzten Jahr mehrere Strassenbauprojekte: Der Rosengartentunnel in Zürich fiel in der Volksabstimmung durch, die Spange Nord in Luzern lehnten Stadtluzernerinnen und -luzerner konsultativ ab, den Westast Biel begrub der Berner Regierungsrat nach langem Widerstand. In Gent, Kopenhagen, Barcelona, Paris, Curitiba oder Oslo ist man mit der Autofreiheit schon wesentlich weiter.

#### **Antifreiheitlich**

Doch der Ruf des Autos als Gerät, das Freiheit schafft, hält sich gegen alle Evidenz, und gerade Politikerinnen und Politiker aus Parteien, die die Freiheit im Parteinamen führen, brandmarken Versuche, seine physische Übermacht zurückzubinden, als freiheitsfeindlich.

Privilegien, an die man sich gewöhnt hat, werden von ihren Nutzniesserinnen und Nutzniessern als selbstverständliches Recht und mit Zähnen und Klauen verteidigt; Zwänge, an die man sich gewöhnt hat, werden oft selbst von ihren Opfern kaum mehr als solche erkannt. Der Kampf für den Erhalt überlieferter Privilegien ist bei allem Freiheitspathos, mit dem er geführt wird, in seinem Kern unfreiheitlich – beruht doch der Liberalismus auf der Überzeugung, dass man gesellschaftliche Verhältnisse nicht so hinnehmen muss, wie sie sind.

Plakativer gesagt: Wer glaubt, Freiheit sei an der Geschwindigkeit zu messen, mit der sich die Starken auf Kosten der Schwachen fortbewegen dürfen, hat einen armseligen Freiheitsbegriff. •

# Geld und Nerven sparen

**In der Stadt ohne Auto zu leben, ist meist kein Problem. Aber wie lebt eine Familie mit mehreren Kindern autofrei auf dem Land? Und wie arbeiten ein Handwerker und ein Fernsehjournalist ohne eigenes Fahrzeug? Drei Porträts.**

Texte: Esther Banz und Muriel Raemy

**Beda und Ursina Brun del Re mit Laurin (14),  
Andrina (13), Fadri (11) und Madlaina (9), Weesen**

## Die Grossfamilie

Die ersten beiden Kinder von Beda und Ursina Brun del Re kamen noch in der Stadt zur Welt – sie lebten damals in Zürich, schätzten den öffentlichen Verkehr, waren aber auch viel mit Velo und Anhänger unterwegs. Dann zog es sie nach Weesen, wo sie ein Haus bauen konnten. Das dritte Kind kam und bald auch das vierte. Im Dorf Leute kennenzulernen und mit ihnen in Kontakt zu bleiben, war schwieriger, als sie erwartet hatten – und schwieriger als in der Stadt. Denn viele seien mit dem Auto unterwegs, so begegne man sich kaum im Alltag, sagt Beda Brun del Re: «Wir lernten primär die Leute kennen, die auch den öffentlichen Verkehr benutzen oder mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind.»

Viele Leute aus dem Umfeld prognostizierten der Familie, dass sie nach dem Umzug aufs Land wohl ein Auto benötigen würden. Aber: «Wir sind jetzt seit über zehn Jahren hier und kommen gut ohne Auto aus. Die Einkäufe lassen wir uns liefern, oder wir fahren mit Velo und Anhänger ins Dorf. Hobbys suchen wir uns meist so aus, dass sie in Veloreichweite stattfinden.» Dogmatisch wollen sie aber auch nicht sein, Fahrangebote nehmen sie dankbar an, gerade für die Aktivitäten der Kinder, für Trainings und Turniere etwa, die weit entfernt oder mit dem ÖV schlecht erreichbar sind. Und kürzlich liehen sie für ein paar Wochen ein Auto aus, weil der eine Sohn ein Bein gebrochen hatte. «Wir fuhren ihn in der Zeit zur Schule. Da sahen wir, dass man sich sofort anders verhält, wenn ein Auto fahrbereit vor der Türe steht. Zum Beispiel gab es Einkaufstouren und Ausflüge, die wir sonst wohl unterlassen hätten», erzählt der Familienvater. Ursina Brun del Re ihrerseits genoss die Zeit mit dem Gefährt, sie sagt: «Manchmal ist eine Autofahrt schlicht die einfachere und praktischere Variante.»

Dauerhaft ein Auto zu besitzen, muss aber für beide nicht sein. Er würde es eher als Belastung empfinden, ist Beda Brun del Re überzeugt: «Immer wieder ein Service, das Auto durch die Kontrolle bringen müssen, dann die Gefahr von Bussen und überhaupt die Kosten. Ich bin froh, haben wir keins.» Eine Herausforderung seien vor allem die Ferien: «Eine sportliche Familie mit vier Kin-

dern benötigt ziemlich viel Material. Zum Teil haben wir angefangen, die SBB-Angebote besser zu nutzen. Man kann sein Gepäck ja zu Hause abholen lassen.» In die Sommerferien nach Sardinien reisen sie im Zug und mit der Fähre, auf der Insel angekommen, nehmen sie ein Taxi bis zum Zielort. «Wir haben uns noch nie in unserer Mobilität einschränken lassen», sagt der vielseitig sportbegeisterte Familienvater. Auch Laurin, der ältere Sohn, findet das Zugfahren praktisch: «Da kann man während der Fahrt herumlaufen und aufs WC gehen, das ist doch ein grosser Vorteil!» (eb)



### Der Maler

Seit er selbstständig ist, lebt und arbeitet der Berner Flächenmaler Marco Pestoni ohne eigenes Auto – 25 Jahre sind das jetzt. Die Materialien, die er zu seinen Arbeitsorten in der Region bringen muss, sind schwer: Metallkübel mit Naturfarben, eine Leiter, eine Schleifmaschine auch. Weniger schwer sind die Pinsel und das Abdeckmaterial. Handwerkerinnen und Handwerker sind meist motorisiert unterwegs, weil ihre Arbeitsgeräte Platz und Pferdestärken brauchen. Auch Marco Pestoni bringt sein Material mit einem Auto: «Am Tag bevor ich mit dem Malen beginne, bringe ich alles an den Ort – und Tage später, nachdem die Arbeit getan ist, alles wieder zurück. Dafür miete ich bei Mobility ein Auto, meistens reichen mir je zwei Stunden dafür. Am nächsten Tag fahre ich dann gemütlich mit den ÖV zu dem Haus, in dem ich male. Und fange mit der Arbeit an. Manchmal fragen mich die Leute, noch bevor ich den ersten Pinselstrich gemacht habe, wie lange es wohl dauern werde. Viele haben einfach keine Geduld.»

Runterfahren ist Pestonis Motto, «nid jufle!». Seine grosse Berufserfahrung hat ihn gelehrt: «Beim Stressen gehen Sachen vergessen – und das bedeutet ganz oft: zusätzliche Autofahrten.» Der viele Verkehr gibt ihm zu denken. Er versteht auch nicht, wie man sich das freiwillig antun kann, Tag für Tag.

Marco Pestoni dachte früher anders. In den 1980ern arbeitete er fünf Jahre lang als Lastwagenfernfahrer und war begeistert von Autos: «Ich hatte drei, zuletzt einen Opel Commodore Coupé. Das Erste, was ich nach meiner Afrikareise 1986 machte, war: das Auto zum Abbruch bringen. Ich blieb dort stehen und schaute zu, wie es zu einem Klotz zusammengepresst wurde. Warum? Ich wollte einfach sichergehen, dass es nicht doch weiterverkauft wird. Es war in gutem Zustand, ich hätte noch einen ordentlichen Batzen dafür erhalten. Aber es sollte fortan ein Auto weniger auf den Strassen unterwegs sein.»

Nach und durch Afrika ging Marco Pestoni per Velo. Neun Monate dauerte die Reise ab Bern mit Ziel Dakar. In der senegalesischen Hauptstadt angekommen, war er ein anderer, erzählt der Berner: «Bis heute. Was mich so geprägt hat? Die Kultur. Das einfache Leben. Die Stille. Die Herzlichkeit und Offenheit der Menschen. Da bin ich ökologisch geworden.» Die Ökologie sei ihm das Wichtigste. «Und dass wir lernen, wieder runterzufahren und einander zuzuhören.» (eb)

### Der Journalist und Fernsehproduzent

Jonas Schneiter erinnert sich noch an den Stolz, den er beim Kauf seines imposanten 4 × 4 mit Dieselmotor empfand. Damit konnte er die abgelegensten Ecken der Romandie erreichen, um für die Sendung «Aujourd'hui» des Westschweizer Fernsehens (RTS), die er damals produzierte, Initiantinnen und Initianten von Nachhaltigkeitsprojekten zu porträtieren. «Ich traf äusserst engagierte Menschen. Und nach und nach wurde mir klar, wie gross der ökologische Fussabdruck meines überdimensionalen Autos war.»

Er hätte ja gern gesagt, dass er das Autofahren freiwillig aufgegeben habe, dass er entschieden habe, zu Fuss in eine ökologischere Zukunft zu schreiten, doch so war es nicht: Jonas Schneiter wurde für ein Jahr der Führerschein entzogen – von September 2018 bis September 2019. «Für mich brach eine Welt zusammen! Vom Wohnen bis zum Arbeiten: Mein ganzes Leben war darauf aufgebaut, dass mir ein Auto zur Verfügung stand.» Von dieser Erfahrung erzählt Schneiter in einem Kapitel seines Buches «Écolo à profit. Comment j'ai sauvé un ours polaire et économisé beaucoup d'argent» (in etwa: Umweltschützer aus Eigennutz – wie ich einen Eisbären gerettet und dabei eine Menge Geld gespart habe). Nicht frei von Ironie bekennt er sich zum Opportunismus: «Seien wir einmal ehrlich. Wenn man mir den Nutzen für unseren Planeten und für mein Portemonnaie aufzeigt, ändere ich mein Verhalten. Wenn ich weniger konsumiere, dann will ich auch weniger bezahlen.»

Er erzählt aber auch, wie sein Leben ohne Auto angenehmer wurde: Schluss mit mühsamen Staus, mit der Müdigkeit nach stundenlangen Autofahrten und dem Stress bei der Parkplatzsuche. Was er an Flexibilität einbüsste, gewann er an Komfort. Er zog in eine kleinere und besser isolierte Wohnung in der Stadt, arbeitete im Zug und vereinbarte seine Termine in der Nähe von Bahnhöfen.

Als er seinen Führerschein zurückbekommt, bleibt er seinem Generalabonnement eine Zeit lang treu. Schliesslich – aus Bequemlichkeit – kauft sich Jonas Schneiter wieder ein Auto, dieses Mal ein elektrisches. Plagt ihn deshalb das schlechte Gewissen? «Ich finde die passenden Ausreden: Ich muss für meine Dreharbeiten viel Material transportieren; ich möchte keine Termine absagen, weil sie zu weit weg sind, sie nicht zum Zugfahrplan passen oder gar kein Zug hinfährt. Kurz: Ich bewege mich ständig in Widersprüchen.» Im zusammen mit Marc Müller gedrehten Dokumentarfilm «À contresens – Voiture électrique, la grande intoxication» («À Contresens – journalistische Expedition zu den Mythen des Elektroautos») zeigt Schneiter auf, dass Elektroautos die Umwelt weniger belasten als Autos mit Verbrennungsmotoren. Macht man damit alles richtig? «Nein», stellt Schneiter im Film klar, «man kann sich damit nicht reinwaschen. Wir müssen die individuelle Mobilität unbedingt reduzieren.» (mr) •

Jonas Schneiter, «Écolo à profit. Comment j'ai sauvé un ours polaire et économisé beaucoup d'argent», Helvetiq, 2019. Nur in Französisch erhältlich.

«À contresens – Voiture électrique, la grande intoxication», September 2020. Film verfügbar auf VOD auf Swisscom TV oder Net+.

# Zeit für eine neue Initiative?

**Kurz nach der Ölkrise von 1973 lancierten Burgdorfer Technikstudenten eine nationale Volksinitiative für zwölf autofreie Sonntage pro Jahr. Das Volk lehnte sie zwar ab, aber heute mutet sie angesichts der Klimakrise fast schon visionär an. Was ist davon geblieben?**

Text: Stefan Boss

Plötzlich sah man in der Schweiz Verwunderliches: Leute, die mitten auf der Autobahn ihr Familienzelt aufstellten und picknickten. Kinder, die in breiten Reihen mit Rollschuhen und Velos auf der Hauptstrasse flitzten. Und eine Woodstock-Ikone, die Folk-Sängerin Joan Baez, die in Montreux auf einem Pferd zu ihrem Konzert ritt. Es war im Jahr 1973, und der gesamte Autoverkehr in der Schweiz stand still. An drei Sonntagen Ende November und Anfang Dezember jedenfalls. Viele Menschen über fünfzig verbinden heute noch positive Erinnerungen mit diesem Ereignis. Sogar der Autoimporteur Amag sprach kürzlich in einem Rückblick zum Firmenjubiläum von einem «Gaudi auf den Autobahnen» und einer «ausgelassenen Stimmung».

Der Grund für die ausserordentliche Massnahme lag in einer internationalen Krise, ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Israel und den arabischen Staaten. Wegen des Jom-Kippur-Kriegs drosselten die erdölexportierenden Staaten ihre Liefermengen, der Ölpreis stieg markant. Um Benzin zu sparen, verordnete der Bundesrat drei autofreie Sonntage in Folge.

## **Gegen Luftverschmutzung und Verkehrstote**

Hansjörg Wittwer war damals 21 und absolvierte ein Elektroingenieur-Studium am Technikum Burgdorf. Er erinnert sich noch gut an diese bewegten Tage: «Viele sahen, dass es kein Drama war, mal aufs Auto zu verzichten», sagt er am Telefon. Mit einigen Kollegen vom Technikum Burgdorf lancierte er kurz darauf eine nationale Volksinitiative für zwölf autofreie Sonntage pro Jahr («Burgdorfer Initiative»). Die Idee sei gemeinsam in einer Unterrichtsstunde entwickelt worden. Einmal pro Monat wäre demnach jeglicher private Motorfahrzeugverkehr «zu Land, zu Wasser und in der Luft» untersagt worden. Wittwer wurde Präsident des Vereins für die Initiative, weil sie niemand anderen gefunden hätten, wie er lachend anmerkt.

«Wir wollten die Leute zum Umdenken anregen», sagt Wittwer, der parteipolitisch nicht gebunden ist. Im Jahr zuvor hatte der Club of Rome den Bericht «Die Grenzen des Wachstums» veröffentlicht, der auch in der Schweiz gross diskutiert wurde. Der Treibhauseffekt war damals laut Wittwer kein Grund für die Lancierung der Initiative, wohl aber die durch Autos verursachte Luftverschmutzung (unter anderem Stickoxide, Autos fahren noch ohne Katalysator). Daneben nennt er die

damals weit über 1000 Strassentoten pro Jahr und die Verdrängung der Fussgängerinnen und Fussgänger.

## **Krachende Niederlage an der Urne**

Die nötigen Unterschriften hatten die Initianten (acht Männer und eine Frau) schnell beisammen. Mit von der Partie war auch Josef Jenni, der später mit seinem Unternehmen Jenni Energietechnik ein Pionier der Solarenergie wurde. Für den Abstimmungskampf bildeten sie ein breit abgestütztes Patronatskomitee. Die Abstimmung im Mai 1978 ging aber krachend verloren. Bloss 36 Prozent stimmten der Initiative zu, in der französischen Schweiz fiel die Ablehnung noch wuchtiger aus. Über 40 Prozent Ja erreichte die Initiative nur in den Kantonen Bern, Zürich und (Überraschung!) in Appenzell-Ausserrhodon.

Ein Dutzend autofreier Sonntage sei wohl für die meisten Stimmbürger «zu viel» gewesen, liess sich Wittwer am Tag nach der Abstimmung in der Tageszeitung «Die Tat» zitieren. Als Cartoon zeichnete das Blatt einen Bodybuilder auf einem Siegespodest – sein Kopf bestand aus einem Autopneu. Die Zeitung «Der Bund» machte als Grund für das Nein «berechtigte Zweifel an der Durchführbarkeit dieser wirklich einschneidenden Massnahme im Dienst des Umweltschutzes» aus.

## **Chancenlose neue Anläufe auf nationaler Ebene**

Seither sind über 40 Jahre vergangen. Was ist in dieser Zeit passiert? Zwar wurde kurz nach der Ablehnung der Initiative der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) gegründet, und moderne Autos stossen deutlich weniger Schadstoffe aus. Aber es sind auch mehr als doppelt so viele Personenwagen unterwegs wie damals! Flächendeckende autofreie Tage gibt es in der Schweiz noch immer nicht – obwohl die Forderungen immer bescheidener wurden. 2003 scheiterte eine Volksinitiative für vier autofreie Sonntage fast ebenso deutlich wie damals die «Burgdorfer Initiative».

Cédric Wermuth nahm vor zwei Jahren im Nationalrat einen neuen Anlauf: Er reichte eine Motion ein für vier autofreie Sonntage, einen pro Jahreszeit. Damit wollte er ein «schnelles und starkes Zeichen für einen Umbau der Mobilität setzen», wie er in der Begründung schrieb. Die Motion wurde aus zeitlichen Gründen im Parlament nicht einmal behandelt und deshalb kürzlich abgeschrieben. «Sie wäre im jetzigen Parlament

chancenlos gewesen», sagt der Aargauer Politiker, der im letzten Herbst zum Co-Präsidenten der SP Schweiz gewählt wurde.

### Heute gehen die Städte voran

Das Thema «autofreie Strassen» sei damit aber nicht erledigt, findet Wermuth. Der Anstoss müsse jedoch aus den Städten kommen, auf nationaler Ebene sei eine Umsetzung schwierig. «Die Autolobby ist sehr stark in der Schweiz», hält er fest. Er begrüsst es, dass viele Schweizer Städte versuchen, den Verkehr zu beruhigen, auch wenn man hierzulande noch nicht so weit sei wie beispielsweise in Paris oder Barcelona.

So plant die Stadt Zürich, während der diesjährigen Sommerferien in den Kreisen 1, 3, 4 und 5 fünf Quartierstrassen für den Autoverkehr zu sperren. Das Projekt «Brings uf d'Strass!» stammt aus dem Tiefbaudepartement von AL-Stadtrat Richard Wolff. Allerdings gibt es mehrere Einsprachen dagegen. Deshalb sei noch offen, wie das Vorhaben konkret umgesetzt werde, schreibt Roger Muntwyler vom Zürcher Tiefbauamt auf Anfrage.

Auch Schaffhausen und Winterthur möchten an Sonntagen gewisse Strassen sperren. In Winterthur nahm das Stadtparlament eine Motion für vier autofreie Sonntage pro Jahr an. Der Stadtrat will zum Auftakt am 26. September die Technikumstrasse in der Innenstadt sperren. Auf Grundlage dieser Erfahrungen sollen künftig vier autofreie Sonntage durchgeführt werden, wie die grünliberale Stadträtin Katrin Cometta im Regionaljournal von Radio SRF erläuterte. Die rechtlichen Grenzen sind aber eng. Da Kantonsstrassen in der Hohheit der Kantone liegen, dürfen sie von der Stadt nicht gesperrt werden.

### Freie Velofahrt über die -französischen- Alpen

Nicht nur die zeitweise Umnutzung von Strassen in den Städten verläuft harzig, sondern auch jene von Alpenpässen: An einzelnen Tagen am Wochenende sollen sie dem Veloverkehr vorbehalten bleiben, so die Idee des Vereins Freipass mit Sitz in Basel. Der Verein führt eine Liste mit geplanten Aktionen, organisiert werden diese inzwischen unter der Bezeichnung «Ride the Alps» von Ochsner Sport und Schweiz Tourismus.

Freipass hat sich von der Organisation dieser Anlässe zurückgezogen, weil «der Aufwand im Vergleich zum Ertrag einfach zu gross wurde», sagt Vereinspräsident Simon Bischof. Denn in der Schweiz seien es nur eine Handvoll autofreier Tage – dies im Gegensatz zu Frankreich, wo es «weit über 100 autofreie Tage auf Passstrassen» gebe, obschon Frankreich selber Autos produziere.

### Höchste Zeit, grösser zu denken

Wäre es angesichts dieser Schwierigkeiten im Kampf für autofreie Strassen vielleicht an der Zeit, über die Lancierung einer neuen Volksinitiative nachzudenken? Die in den 1970er-Jahren vorgebrachte Idee für zwölf autofreie Sonntage erscheint in Anbetracht der aktuellen Klimakrise fast schon visionär und könnte als Inspiration dienen. Zugegeben, ein paar autofreie Sonntage führen direkt nur zu einer geringen Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Deshalb sollte man etwas grösser denken.

Warum also nicht eine Initiative für zwölf Autosonntage lancieren? An diesen hohen Feiertagen wäre Autofahren weiterhin erlaubt, an den übrigen 40 Sonntagen und an allen Werktagen wären die Strassen spielenden Kindern, Fussgängerinnen, Rollerbladern und Velofahrerinnen vorbehalten. Über ein paar Ausnahmen, zum Beispiel für leichte Elektrofahrzeuge und für die Logistikbranche, könnte man diskutieren. Die Umsetzung einer solchen Idee brächte die Schweiz jedenfalls auf Klimakurs. •



# DIE SEITEN DER ABS

## 2.50 FRANKEN PRO 1000 FRANKEN GUTHABEN FÜR DIE STÄRKUNG DES ABS-MODELLS

**Das anhaltende Tiefzinsumfeld und die Negativzinsen der Nationalbank fordern das Geschäftsmodell der ABS wirtschaftlich heraus. Um ihre konsequente Nachhaltigkeit zu sichern und weiter zu stärken, senkt die ABS per 1. August 2021 den Basiszinssatz um 0,25 Prozent. Bei den meisten Konten bedeutet das einen negativen Zins ab dem ersten Franken. Dieser macht im Jahr 2.50 Franken pro 1000 Franken Guthaben aus. Dabei ruft die ABS in Erinnerung: Ertrag versteht sie als materiellen Zins plus Wirkung für die Gesellschaft.**

Text: Rico Travella

Was sind die Beweggründe für diesen Schritt? 2020 wurde die ABS 30 Jahre alt. Aus einer visionären Idee, die zu Beginn viele als idealistisches Projekt sahen, mit wenig Chancen, sich im Marktumfeld zu behaupten, wurde eine stabile und erfolgreiche Bank mit einer völlig anderen Ausrichtung als konventionelle Banken: einem wertebasierten Bankmodell – aber vergleichbaren Leistungen. Dieses Modell begeistert immer mehr Menschen. Allein im Jahr 2020 kamen über 3100 neue Kundinnen und Kunden zur ABS. Dieser Erfolg ist uns zugleich eine Verpflichtung. Die Menschen spricht unsere konsequente sozial-ökologische Ausrichtung an. Diese wollen wir langfristig sichern und stärken.

### Druck auf ein einzigartiges Modell steigt

Die ABS fördert soziale und ökologische Initiativen, Projekte, Unternehmen, Organisationen und Menschen, die eine Wirkung für die reale Wirtschaft anstreben. Dabei orientiert sie sich an Grundsätzen, die sie sich freiwillig gesetzt hat:

- Die ABS tut vieles nicht: Sie hat einen umfangreichen Katalog an Ausschlusskriterien für die Kreditvergabe und das Anlagegeschäft.
- Die ABS fokussiert auf neun sozial-ökologische Förderbereiche, in denen sie Kredite vergibt und investiert.
- Die ABS schaut genau hin und ist transparent: Wir unterziehen die Unternehmen, in die wir investieren oder an die wir Kredite vergeben, einer genauen Prüfung hinsichtlich unserer Ausschluss- und Förderkriterien und legen auch Kontroversen offen. Dies ist der ABS grossen Aufwand wert: Ein eigenes Team Unternehmensanalyse wacht über unser Anlageuniversum. Wir erstatten so umfassend wie möglich Bericht über den CO<sub>2</sub>-Fussabdruck unseres Anlagegeschäftes und publizieren jeden vergebenen Kredit.
- Ethik und Wirkung stehen bei der ABS vor Profit. Die ABS will nur so viel Gewinn erzielen, wie es für die langfristige Sicherung ihres Geschäftsmodells sowie für notwendige Investitionen und Innovation braucht.

Einen substanziellen Teil ihres Gewinns spendet die ABS jedes Jahr an den Verein Innovationsfonds. Dieser unterstützt innovative Projekte und Start-ups in einer frühen Phase, in der die ABS selbst aus Risikogründen noch keine Finanzierungen sprechen kann (siehe Seite 18). Bei der ABS gibt es keine Boni, und das Verhältnis vom höchsten zum tiefsten Lohn darf das Verhältnis von 1 : 5 nicht überschreiten. Der aktuelle Wert liegt bei 1 : 3,2.

- Die ABS verzichtet auf Spekulation an der Börse, bei der Unbeteiligte zu Schaden kommen und das Gemeinwohl leidet. Die ABS hat kein Investmentbanking und handelt nicht mit Wertpapieren auf eigene Rechnung.

«Mit unserem Geschäftsmodell verzichten wir auf viele Erträge, mit denen in der Finanzbranche Gewinne maximiert werden – oft zulasten von Gesellschaft und Umwelt», erläutert Anita Wymann, Präsidentin des Verwaltungsrates der ABS: «Konsequent nachhaltig zu wirtschaften, ist für uns im seit Jahren anhaltenden Tiefzinsumfeld eine grosse wirtschaftliche Herausforderung, vor allem wegen der hohen Negativzinsen der Nationalbank.» Dies gilt umso mehr, da sich schädliche Wirkungen auf die Umwelt nach wie vor nicht ausreichend im Preis des Produktes oder der Dienstleistung niederschlagen. Anders gesagt: Wer freiwillig ethisch und nachhaltig geschäftet, ist aufgrund der aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen bei den Preismechanismen des Marktes benachteiligt.

### Solidarität stärkt das ABS-Modell

«Der Zuspruch von Kundinnen und Kunden für unser Geschäftsmodell bestärkt uns. Unser wertebasiertes Bankmodell ist zukunftsorientiert, weil es das Gemeinwohl im Blick hat», sagt Anita Wymann.

Michael Diaz, Mitglied der Geschäftsleitung und Leiter des Bereichs Anlegen, betont: «Es ist unser Zweck, die Realwirtschaft zu fördern. Wir wollen uns auch in Zukunft auf ein Ertragsmodell konzentrieren, das von der Zinsmarge lebt. Wenn wir unser Modell langfristig sichern und weiter stärken wollen, braucht es jetzt die Solidarität aller Kundinnen und Kunden. Die Senkung des Basiszinssatzes belastet 1000 Franken Guthaben mit 2.50 Franken. Die Wirkung, welche die ABS damit für die Gesellschaft erzielen kann, übersteigt diesen Betrag deutlich.» Was die ABS wo und wie bewirkt, vertiefen wir auf der Website. Ein anschauliches Beispiel bietet das Anlagegeschäft: Die Titel in den Depots, die wir für unsere Kundschaft führen, verursachen 165 000 Tonnen

weniger CO<sub>2</sub> als ein vergleichbares Portfolio, das nach einem Standardindex angelegt ist. Damit kann man 30 000 Mal mit einem Auto die Erde umrunden. Auf die Kundschaft der ABS bezogen, entspricht die Einsparung über alle Guthaben gerechnet einem Wert von rund 3 Franken pro 1000 Franken Bankguthaben.

#### Was können Kundinnen und Kunden tun?

Wenn Kundinnen und Kunden das wertebasierte Geschäftsmodell der ABS und seine Wirkungen für Umwelt und Gesellschaft weiterhin mittragen, freuen wir uns. Je nach ihren finanziellen Möglichkeiten können Kundinnen und Kunden Gelder anlegen, die sie kurzfristig nicht benötigen. Zum Beispiel können sie in den ABS-eigenen Anlagefonds mit den schweizweit strengsten Nachhaltigkeitskriterien investieren. Weitere Möglichkeiten sind das Zeichnen von Kassenobligationen oder Einzahlungen in die zweite und dritte Säule. Für eine umfassendere Beratung stehen die Kundenberaterinnen und -berater der ABS gern zur Verfügung.

**Weitere Infos:** [abs.ch/wirkung](https://abs.ch/wirkung)

Anita Wymann, Präsidentin des Verwaltungsrates der ABS;  
ABS-Geschäftsleitungsteam: Etienne Bonvin, Nicole Bardet,  
Michael Diaz, Tanja Reuter, Melanie Gajowski (v.l.)

Foto: Ruben Holliger



## NEUE KONDITIONEN AB 1. AUGUST 2021

Unsere Kundinnen und Kunden haben wir Anfang Juni per Post über die Massnahmen orientiert. Hier die wichtigsten Änderungen im Überblick:

- **ALLTAGSKONTO:** Zins bis CHF 50 000 neu -0,375 % (bisher: -0,125 %, über CHF 50 000 wie bisher -0,75 %)
- **ALLTAGSKONTO «PLUS»:** Zins bis CHF 50 000 neu -0,225 % (bisher: +0,025 %)
- **SPARKONTO:** Zins bis CHF 50 000 neu -0,250 % (bisher: 0,000 %)
- **AUSBILDUNGSKONTO:** Zins bis CHF 100 000 neu -0,250 % (bisher: 0,000 %), Rückzugslimite neu CHF 20 000 (bisher: CHF 75 000)
- **EINLAGEKONTO FÜR VEREINE:** Zins bis CHF 500 000 neu -0,250 % (bisher: 0,000 %), Jahresgebühr neu CHF 120 (bisher: CHF 60)
- **KONTOKORRENT:** Zins bis CHF 500 000 neu -0,250 % (bisher: 0,000 % bis CHF 1 Mio.)
- Ausgenommen von negativen Zinsen sind: Vorsorge- und Mietkautionenkonto, Spar- und Anlagekonten für Kinder bis 75 000 Franken, Wertschriftenkonten bis 500 000 Franken und Vermögensverwaltungsmandate. Neu können ABS 2 und ABS 3 nur in Kombination mit einem Zahlungs- oder Sparkonto eröffnet werden.

Wir konzentrieren uns auf Massnahmen bei Zinsen und Freigrenzen, da sie verursachergerecht sind und wir sie im Vergleich zu Gebühren als fairer erachten. Bei Zinsen leisten kleinere Vermögen einen geringeren und grössere Vermögen einen proportional höheren Beitrag. Zudem können Zinsen relativ rasch auf sich ändernde Marktverhältnisse angepasst werden, zum Beispiel auf einen inflationsbedingten Anstieg des Zinsniveaus.

Eine Anpassung bei den Gebühren haben wir nur beim Einlagekonto für Vereine vorgenommen. Der administrativ und regulatorisch bedingte Aufwand wird durch die Gebühren bei Weitem nicht gedeckt. Gemeinnützige Organisationen und Vereine liegen uns aber am Herzen, denn häufig besteht eine Wertegemeinschaft mit der ABS. Darum möchten wir gemeinnützigen Organisationen künftig auch mehr bieten: Für den Bereich Wirkungsanlagen haben wir ein spezielles Beratungsangebot für Stiftungen und gemeinnützige Organisationen lanciert. Wir verzichten hier auf feste Preise. Die gemeinnützige Organisation selbst bestimmt, wie viel ihr die Beratung wert ist. Gemeinsam mit dem Center for Philanthropy Studies an der Universität Basel (CEPS) haben wir einen dazugehörigen Leitfaden herausgegeben, der gratis zur Verfügung steht. Mehr Infos unter: [abs.ch/wirkungsanlagen](https://abs.ch/wirkungsanlagen).

Haben Sie Fragen? Gerne sind wir für Sie da.  
Kontaktinformationen: [www.abs.ch/kontakt](https://www.abs.ch/kontakt)

### WICHTIGER HINWEIS ZU MONETA-BEILAGEN

Zeichnungsangebote für Beteiligungen oder Obligationen in dieser Zeitung sind von der ABS nicht geprüft. Sie stellen deshalb keine Kaufempfehlung der ABS dar.

# DAS DORF, DAS AM SEIL HÄNGT

EIN PROJEKT  
AUS DEM  
ABS-FÖRDERBEREICH:



**Das fast autofreie Dorf Braggio zählt rund 50 Einwohnerinnen und Einwohner. Darunter auch Familie Berta, die hier vor Ort einen Landwirtschafts- und Agrotourismusbetrieb in zweiter Generation bewirtschaftet.**

Text: Darija Knezevic

Das kleine Dorf Braggio im Kanton Graubünden ist wegen seiner Lage auf einer Terrasse hoch über dem Talgrund des Calancats fast autofrei. Anders als die bekannteren autofreien Orte wie Zermatt oder Wengen, profitiert Braggio dabei wirtschaftlich aber nicht vom Skitourismus. Gäste erreichen Braggio nur über zwei Wege – mit der selbst zu bedienenden Luftseilbahn oder zu Fuss. Dort angekommen, finden sie vor allem: Ruhe, Natur und den kleinen Agrotourismusbetrieb der Familie Berta. Über viele Umwege fand Agnese Berta in den 1980er-Jahren aus der Deutschschweiz nach Braggio. Die damals 29-Jährige wollte sich die Chance, in Braggio ihren eigenen kleinen Betrieb mit 20 Ziegen aufzuziehen, nicht entgehen lassen. Der kleine Landwirtschaftsbetrieb wuchs, Agnese lernte ihren Ehemann Luciano kennen, und sie gründeten in Braggio eine Familie.

Einige Jahre später schuf sich die Familie ein zweites wirtschaftliches Standbein und baute den Agrotourismus in Braggio auf. Agrotourismus bedeutet, Ferien in einer ländlichen Umgebung zu verbringen und dabei den landwirtschaftlichen Betrieb nah mitzerleben. Bereits 2010 wurde die Familie Berta Kundin der Alternativen Bank Schweiz, als Agnese eine passende Finanzierung für ihr Mehrzweckgebäude suchte. Dieses dient als Kurs- und Verpflegungslokal für Seminare von Firmen, Yoga-Klassen und anderen Gruppen. Heute ist der Familienbetrieb bereits in die Hände der nächsten Generation übergegangen.

## Die junge Generation schenkt Braggio Hoffnung

Im Jahr 2017 entschied sich Aurelia, die heute 34-jährige Tochter von Agnese, den Landwirtschaftsbetrieb inklusive Agrotourismus von ihren Eltern zu übernehmen. Die junge Frau schaut gern auf ihre Kindheit in Braggio zurück: «Ich empfand das Aufwachsen im fast autofreien Dorf nie als Nachteil. Der Schulweg mit Seilbahn und Schulbus war für uns einfach ganz normaler Alltag», erinnert sich Aurelia. In Braggio fehlen heute die Jungen: Viele sind weggezogen, und es sind mehrheitlich Menschen im Pensionsalter anzutreffen. «Es fehlt die mittlere, arbeitsfähige Generation», bekräftigt Aurelia. Trotzdem gibt es Hoffnung: Aurelia ist Mutter von zwei kleinen Töchtern, vor einigen Jahren zog eine Familie mit zwei Kindern nach Braggio, und letztes Jahr wurde im Dorf ein Kind geboren. Diese neue Generation bedeutet Hoffnung und Zukunft für Braggio.

**IHREN ERFOLG MISST FAMILIE BERTA NICHT PRIMÄR FINANZIELL, SONDERN AN ZUFRIEDENEN GÄSTEN. DESHALB SPANNT DIE FAMILIE AUCH GERN MIT DER ABS ZUSAMMEN – EINER BANK, DIE NICHT AUF GEWINNMAXIMIERUNG AUS IST.**

## Trend zum sanften Tourismus ist spürbar

Der Betrieb von Familie Berta hat im Pandemie-Jahr glücklicherweise nur wenig gelitten: Zwar war der Restaurantbetrieb in den Wintermonaten komplett geschlossen, doch die Ferienhäuser waren teilweise bis in den Spätherbst 2020 ausgebuht. Auch die Sommer-saison 2021 startete früher als gewohnt. Für Gäste sei schon der Anreiseweg mit der selbst zu bedienenden Seilbahn aufregend und einzigartig, so Agnese. Sie schätzen auch die persönliche Bewirtung und die Entschleunigung. Der Trend zum sanften Tourismus in der Schweiz sei spürbar, doch der Agrotourismus ist nur im Einklang mit der Landwirtschaft möglich. Herausfordernd für die Familie Berta sind die Sommermonate, wenn der Tourismus und die Landwirtschaft gleichzeitig sehr zeit- und arbeitsintensiv sind. Zwischen den beiden Tätigkeitsbereichen sieht Aurelia viele Parallelen: «Weder in der Landwirtschaft noch im Tourismus kennen wir einen klaren Zeitplan – man muss flexibel bleiben und jederzeit für die Arbeit bereit sein.» Während der Sommermonate ist die Forst- und Landwirtschaftsstrasse nutzbar, allerdings ausschliesslich für den landwirtschaftlichen Betrieb. Doch ab dem ersten Schnee wird die Strasse wegen Lawinengefahr generell gesperrt.

## Zwischen Käse, Trockenfleisch und saisonalem Gemüse

Trotz des verhältnismässig kleinen Landwirtschaftsbetriebs bietet die Familie Berta ein breites Sortiment an selbst hergestellten Produkten an. Neben Lebensmitteln wie Käse, Trockenfleisch, saisonalem Gemüse oder Konfitüren findet man auch geschnitztes oder gestricktes Handwerk. Den Gästen wird serviert, was gerade frisch geerntet oder in der Vorratskammer gelagert wurde. Die Arbeit in der Landwirtschaft und im Agrotourismus ist intensiv, doch ihren Erfolg misst Familie Berta nicht primär finanziell, sondern an zufriedenen Gästen. Deshalb spannt die Familie auch gern mit der ABS zusammen – einer Bank, die nicht auf Gewinnmaximierung aus ist.

Weitere Infos: [agriturismoraisc.ch](http://agriturismoraisc.ch)

Agnese, Alina mit Hund Pira,  
Mia und Daniela Berta (vorne, v. l.);  
Luciano, Cleto und Aurelia Berta (hinten v. l.)



Foto: zvg

# KREISLAUFWIRTSCHAFT REALISIEREN UND FINANZIEREN

**Kreislaufwirtschaft ist ein vielversprechender Ansatz, um begrenzte Ressourcen nachhaltiger einzusetzen. Die ABS engagiert sich seit Anfang 2020 verstärkt für die Kreislaufwirtschaft und vermittelt interessierten Unternehmen Expertise, ein engagiertes Netzwerk und Finanzierungen, um ihnen den Übergang von einem linearen Geschäftsmodell in die Kreislaufwirtschaft zu ermöglichen. Dafür arbeitet die ABS mit Partnerorganisationen wie dem Kompetenz- und Beratungszentrum Rytec Circular zusammen. Im Gespräch erklären Raphael Fasko und Tom Koch von Rytec Circular, was Kreislaufwirtschaft ausmacht und wie sie realisiert werden kann.**

Text: Rico Travella

## moneta: Was ist Kreislaufwirtschaft eigentlich?

Raphael Fasko (RF) Kreislaufwirtschaft ist eine Transformation der derzeit dominierenden «linearen» Wegwerfwirtschaft in einen mehr oder weniger geschlossenen Kreislauf. Die Vision ist ein gutes Leben für alle bei gleichzeitiger Wahrung der ökologischen Grenzen der Erde. Dies soll über die Schliessung, Verlangsamung und Verkleinerung von Produkt- und Materialkreisläufen erreicht werden. Rohstoffe sollen so effizient und so lange wie möglich genutzt und wiedereingesetzt werden. So entsteht ein System, das sich selbst regeneriert. Es deckt den Bedarf an Materialien und minimiert zugleich den Energiebedarf, schädliche Emissionen und Abfälle.

## Wo liegt der Unterschied zu Recycling?

Tom Koch (TK) Kreislaufwirtschaft ist viel mehr als Recycling: Sie berücksichtigt alle Stufen der Wertschöpfungskette – von Produktdesign und Produktion über Vertrieb, Nutzung und Wartung bis hin zu Rücknahmesystemen, Recycling und Abfallmanagement. Die Nutzungsdauer von Produkten soll verlängert werden, zum Beispiel durch robusteres und reparaturfreundliches Design.

## Was sind eure Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit Unternehmen in der Schweiz?

RF Wir erleben eine Öffnung: Immer mehr Unternehmen erkennen, dass die Kreislaufwirtschaft mittelfristig für sie «systemrelevant» ist. Es geht nicht nur um

ökologische Aspekte, sondern auch um ökonomische Chancen. Kreislaufansätze sind in Zukunft unverzichtbar, um im Wettbewerb zu bestehen und um die CO<sub>2</sub>-Intensität von Produkten weiter reduzieren zu können. Derzeit entstehen in unterschiedlichen Sektoren inspirierende Pilot- und Leuchtturmprojekte.

## Vor welchen Herausforderungen steht ein Unternehmen, das auf Kreislaufwirtschaft umstellen möchte?

RF Die erste Hürde ist, ein rentables Geschäftsmodell für die Kreislaufwirtschaft zu entwickeln. Oft bedeutet dies Anpassungen auf mehreren Ebenen. Viele Themen werden schnell und gleichzeitig relevant, zum Beispiel: ein neuer Umgang mit Lieferketten, neue Designanforderungen bei Produkten, die Reverslogistik und Datenmanagement. Damit das alles gelingt, müssen erste pragmatische Schritte gefunden werden. Und die Mitarbeitenden müssen die Vision und Logik hinter den Umstellungen verstehen.

## Was ist die Rolle von Rytec Circular in einem typischen Projekt?

TK Am Anfang unserer Zusammenarbeit mit Unternehmen oder Organisationen besteht unsere Aufgabe vor allem darin, ihre Chancen in der Kreislaufwirtschaft zu identifizieren, sie bei der Entwicklung des Kreislauf-Geschäftsmodells und -designs zu unterstützen sowie bei der Integration in die Strategie und Alltagsprozesse. Oder wir sind ein

Sparringpartner, der Alltagsprozesse und -entscheide unterstützt. Wir übernehmen zudem Moderationsaufgaben oder wirken als Dozierende bei Veranstaltungen und an Fachhochschulen.

## Gibt es weitere Unterstützung bei der Umstellung auf Kreislaufwirtschaft?

RF Dank der Unterstützung des Bundesamts für Umwelt kann der Verein Reffnet, Netzwerk Ressourceneffizienz Schweiz, bei der Realisierung der Kreislaufwirtschaft mithelfen: Die bei Reffnet zusammengeschlossenen Fachleute, darunter auch Rytec Circular, bieten kostenlose Beratungen an. Dabei sollen ökonomisch und ökologisch vorteilhafte Massnahmen für ein mögliches Kreislaufwirtschaftsmodell identifiziert werden. Zudem werden die Einsparungen an CO<sub>2</sub>- sowie Umweltbelastungspunkten der gefundenen Massnahmen berechnet.

## Weitere Informationen:

- [abs.ch/kreislaufwirtschaft](https://abs.ch/kreislaufwirtschaft)
- [reffnet.ch](https://reffnet.ch) und [rytec-circular.ch](https://rytec-circular.ch): erste kostenlose individualisierte Beratung zu Kreislaufwirtschaft für Unternehmen und Organisationen in der Schweiz
- [circular-economy-switzerland.ch](https://circular-economy-switzerland.ch): Koordinations- und Austauschplattform für Kreislaufwirtschaft in der Schweiz
- [circularhub.ch](https://circularhub.ch): Der Circular Hub ist die offene Wissens- und Netzwerkplattform für die Kreislaufwirtschaft in der Schweiz.
- [ellenmacarthurfoundation.org](https://ellenmacarthurfoundation.org): International spielt die Ellen MacArthur Foundation eine zentrale Rolle für die Verbreitung und Umsetzung der Kreislaufwirtschaft. Sie bietet auf ihrer Website viele Ressourcen zum Thema.

## Zum Vormerken:

Am 29. September 2021 findet ab 16 Uhr im Kulturpark in Zürich der Anlass «Die ABS und die Kreislaufwirtschaft» statt.



Foto: istockphoto.com



## «ICH WAR ZU HAUSE BEI DER ABS»

**Ende Juni geht Edy Walker in Pension. Er arbeitete 23 Jahre lang bei der ABS: als Kreditberater, Personalvertreter im Verwaltungsrat, Mitglied der Geschäftsleitung und seit 2013 als Leiter des Innovationsfonds. Im Abschiedsgespräch mit moneta spricht er über die ABS als Wertegemeinschaft, das aktuelle Dilemma des Innovationsfonds und seine Vorstellungen, wie die ABS innovative Start-ups stärker fördern könnte.**

Interview: Katharina Wehrli

**Edy Walker, du arbeitest seit 1998 bei der ABS. Kannst du dich noch an deinen ersten Arbeitstag erinnern?**

Edy Walker Ja, es war der 2. Januar 1998 – eigentlich ein Feiertag –, und bei der ABS waren alle am Arbeiten, weil die Kontoabschlüsse von Hand eingepackt werden mussten. Auch der damalige Verwaltungsratspräsident half mit. Es war ein Groove wie in einer WG!

**Zuvor hast du einige Jahre bei konventionellen Banken gearbeitet. Was bedeutete der Wechsel zur ABS für dich?**

Es war wie eine Befreiung. Ich musste mich mit meinen Ansichten nicht mehr verstecken. Ich verkehrte in meiner Freizeit immer in umwelt- und sozialpolitischen Kreisen, beispielsweise in der Luzerner Ortsgruppe von Greenpeace. Da die ABS noch sehr klein war – ich war erst der 19. Mitarbeiter –, bekam ich die Chance, in verschiedenen Bereichen tätig zu sein und die ABS mitzugestalten.

**Du kennst die ABS sehr gut. Was ist deiner Meinung nach ihre grösste Stärke?**

Dass wir – das klingt jetzt vielleicht ein bisschen romantisch – eine Gemeinschaft sind. Damit meine ich alle, die mit der Bank zu tun haben, auch Aktionärinnen, Kunden, Mitarbeitende, Lieferanten. Unsere Werte werden vom überwiegenden Teil dieser Stakeholder mitgetragen.

**Siehst du auch Schwächen?**

Ich denke, eine der grössten Gefahren ist, dass die ABS in einer Biotop-Mentalität verharren könnte. Es ist wichtig, Veränderung von aussen zuzulassen. Das Wissen, wie wir die drängenden gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen angehen könnten, entwickelt sich stetig weiter. Das führt zu neuen Kontroversen, welche die ABS ohne Scheuklappen führen sollte.

**Du hast im Lauf deiner Tätigkeit bei der ABS etwas Unübliches getan, nämlich einen Schritt «nach unten» in der Hierarchie: Nach mehreren Jahren in der Geschäftsleitung hast du in eine Stabstelle gewechselt. Warum?**

Ich bin ein Generalist, mit einem Schwerpunkt bei den Krediten. Aber in der Geschäftsleitung war ich für die Privat- und Anlagekunden, die Romandie und das Personal zuständig. Als Martin Rohner Vorsitzender der Geschäftsleitung wurde, ging ein Ruck durch die Bank. In vielen Bereichen wurde es professioneller, und im Gespräch mit Martin wurde mir klar, dass ich nicht die Instrumente hatte, um die notwendige Professionalität ins Anlagegeschäft zu bringen. Fürs Ego war dies natürlich ein wenig ein Problem, aber fürs Herz: super! Ich konnte bei der ABS bleiben, was mir sehr wichtig war, und mein Pensum reduzieren.

**Seither bist du verantwortlich für den Verein Innovationsfonds. Welche Art von Unternehmen unterstützt er?**

Jung- beziehungsweise Neuunternehmen, die gesellschaftliche Herausforderungen angehen wollen und die bei der Kapital-suche ihr Potenzial an «family and friends» ausgeschöpft haben. Das Risiko ist in dieser Entwicklungsphase am grössten. Deshalb ist es schwierig, auf herkömmlichem Weg an die notwendige Finanzierung zu gelangen. Der Innovationsfonds unterstützt solche Unternehmen mit einem Darlehen oder einer Beteiligung von aktuell maximal 75 000 Franken.

### **Kannst du ein typisches Beispiel eines unterstützten Start-ups nennen?**

Es gibt so viele tolle Unternehmen! Aber ein gutes Beispiel ist Recircle, eine Aktiengesellschaft, die qualitativ hochstehendes Mehrweggeschirr für Take-away-Mahlzeiten und -Getränke produziert. Dieses Unternehmen haben wir in einer ganz frühen Phase unterstützt.

### **Wie hat sich der Innovationsfonds in den vergangenen Jahren entwickelt?**

Dank den regelmässigen Spenden der ABS und der Dividendenspenden von ABS-Aktionärinnen und -Aktionären haben sich die Tätigkeiten des Innovationsfonds stetig weiterentwickelt. Leider stecken wir in einem Dilemma, weil wir immer mehr unterstützungswürdige Anfragen erhalten und aufgrund der beschränkten Mittel viele Absagen erteilen müssen. Letztes Jahr hatten wir rund 50 Anfragen; davon haben wir sieben finanziert.

### **Nach welchen Kriterien wählt ihr aus?**

Inhaltlich folgen wir der Förderstruktur der ABS und unterstützen Unternehmen, die in den Bereichen Energie, Ökologie, Soziales, in der Bildung oder der Kreativwirtschaft tätig sind. Seit einigen Jahren fokussieren wir zudem auf zukunftsweisende Projekte, und sie müssen überlebensfähig sein.

### **Lässt sich in dieser frühen Phase die Überlebensfähigkeit eines Unternehmens überhaupt beurteilen?**

Die Frage, welches die verlässlichen Parameter für die Unterstützung eines Projektes sind, hat mich immer wieder aufs Neue herausgefordert. Heute sind die Businesspläne in den Finanzierungsanträgen meist perfekt. Aber ich finde es wichtig, dass man sich nicht nur daran festhält – es sind ja nur Zahlen, die in die Zukunft zeigen. Und ich habe festgestellt: Der Mensch hinter dem Projekt muss «verhebe». Letztlich verlasse ich mich da vor allem auf mein Bauchgefühl.

### **Bist du damit gut gefahren?**

Ja, ich finde, ich habe eine relativ hohe Trefferquote.

### **Worin besteht die wichtigste Wirkung des Innovationsfonds?**

Dass wir mit unserer Finanzierung die Entwicklung eines sinnvollen Projekts entscheidend beschleunigen können. Idealerweise wirkt unser Beitrag wie die Hefe in einem Teig. Aus diesem Grund können es aber nicht allzu grosse Projekte sein. So mussten wir letzthin den Antrag eines tollen Projekts ablehnen, weil es 1,5 Millionen Franken brauchte. Da wäre unsere

Finanzierung von maximal 75 000 Franken nur ein Tropfen auf den heissen Stein gewesen.

### **Wäre es denn nicht sinnvoll, wenn der Innovationsfonds mehr Geld zur Verfügung hätte, sodass er mehr und grössere Projekte unterstützen könnte?**

Das war immer wieder ein Thema. Manche ABS-Kundinnen und Kunden würden dem Innovationsfonds gern ein zinsloses Darlehen geben, aber basierend auf den Statuten und der bisherigen Strategie hat man bisher darauf verzichtet und gesagt: Wir bleiben ein kleines Spendengefäss – der Fonds wird ja ausschliesslich durch Spenden von der Bank und vom Aktionariat finanziert – und behalten so den Freiraum, den wir haben.

«DAS VERTRAUEN, DAS MAN BIS JETZT IN DIE ABS GESETZT HAT, IST GERECHTFERTIGT. UND ICH MÖCHTE ALLE ERMUNTERN, DAS AUFRECHTZUERHALTEN, DENN ES LOHNT SICH.» **Edy Walker**

### **Momentan klafft eine Lücke zwischen der Frühfinanzierung des Innovationsfonds und der Kreditvergabe der ABS an etablierte Unternehmen.**

Genau. Es gibt zwar immer wieder Unternehmen, die nach der Unterstützung durch den Innovationsfonds einen Kredit von der ABS erhalten, aber in der Regel sind Start-ups in dieser Phase noch nicht kreditfähig.

### **Warum?**

Das Geld, das die ABS ausleiht, gehört unseren Sparerinnen und Sparern. Deshalb muss man bei der Kreditvergabe sehr vorsichtig sein. Bevor meine Kolleginnen und Kollegen vom Bereich Finanzieren einen Kredit vergeben, müssen sie eine ordentliche Kreditprüfung vornehmen. Unter anderem schauen sie die Sicherheiten und die Vergangenheit eines Unternehmens an. Auf dieser Basis entscheiden sie, ob sie ein Geschäft finanzieren. Ein wichtiges Werkzeug ist der «Rückspiegel». Man macht eine Bonitätsanalyse und «ratet» den Kreditnehmer oder die Kreditnehmerin. Aber ein junges Unternehmen hat noch wenig Vergangenheit, die man beurteilen kann. Deshalb bekommt es in der Regel kein gutes

Bonitätsrating. Und ich sage meinen Kolleginnen und Kollegen vom Bereich Finanzieren immer ketzerisch: Dieser «Rückspiegel» ist so gross, dass er euch die Sicht nach vorne, in die Zukunft, versperrt.

### **Wie liesse sich dieses Problem lösen?**

Ich wünsche mir, dass die ABS mehr Mut zeigt. Die ABS hat viel Eigenkapital und könnte es sich leisten, mehr Risiken einzugehen. Mein Vorschlag wäre, dass die ABS sagt: Nächstes Jahr stellen wir 10 Millionen zur Verfügung für Start-up-Finanzierungen. 5 Millionen vergeben wir als Kredite, und die anderen 5 stellen wir zurück.

### **Hast du schon Pläne für den Ruhestand?**

Nein, keine Pläne und keine Agenda. Wieder einmal in den Tag hineinleben, darauf freue ich mich! Ich habe in letzter Zeit auch nebenberufliche Engagements losgelassen. Anderes behalte ich: Ich bleibe Kassier bei Slow Food Zentralschweiz sowie Revisor bei der Alpkäserei Urnerboden AG und unserem Quartierverein.

### **Hast du Angst vor einer Leere nach der Pensionierung?**

Nein, überhaupt nicht! Auch vom Ego her bin ich zufrieden. Ich bin in der Irrelevanz angekommen (lacht). Ich freue mich darauf, Beziehungen wieder intensiver zu pflegen, und letztes Jahr im Juli bin ich Grossvater geworden. Ich möchte auch reisen, wenn es wieder möglich ist, am liebsten nach Neuseeland. Und ich bin ein leidenschaftlicher Golfer – Migros-Golfer –, auch das Wandern und die Kulinarik sind mir sehr wichtig.

### **Gibt es etwas, das du den Menschen, die mit der ABS verbunden sind, als Wunsch für die Zukunft mitgeben möchtest?**

Ich finde, das Vertrauen, das man bis jetzt in die ABS gesetzt hat, ist gerechtfertigt. Und ich möchte alle ermuntern, das aufrechtzuerhalten – denn es lohnt sich. Die ABS erbringt den Tatbeweis, dass ein vernünftiger Umgang mit Geld möglich ist und man zur Veränderung einen guten Beitrag leisten kann.

### **Das ist doch ein wunderbares Schlusswort! Oder gibt es etwas anderes, das du abschliessend sagen möchtest?**

Ja, ich war eigentlich zu Hause bei der ABS und habe mich wirklich wohlgefühlt. Man kann sagen, was man denkt, und das ist eine Riesenqualität.



Lisa von Arx, Auszubildende bei der ABS und Leistungssportlerin im Unihockey.

## ABS ALS LEISTUNGSSPORTFREUNDLICHER LEHRBETRIEB ANERKANNT

Junge Sporttalente brauchen Ausbildungsplätze, die es ihnen ermöglichen, ihre sportliche Karriere gleichzeitig mit ihrem beruflichen Werdegang seriös voranzutreiben. Hierfür sind sie auf leistungssportfreundliche Lehrbetriebe angewiesen. Swiss Olympic, der Dachverband des Schweizer Sports und das Nationale Olympische Komitee der Schweiz, hat deshalb das offizielle Label «Leistungssportfreundlicher Lehrbetrieb» lanciert. Die Anerkennung erhalten Lehrbetriebe, die ihren Auszubildenden parallel zur beruflichen Grundbildung eine Leistungssportkarriere ermöglichen.

### Unihockey-Talent und angehende Bankkauffrau

Im Ausbildungsjahr 2020/2021 hat Swiss Olympic die ABS als leistungssportfreundlichen Lehrbetrieb anerkannt. Mit Lisa von Arx haben wir aktuell eine Lernende im Team, die zugleich Leistungssportlerin im Unihockey ist. «Bei dieser Sportart ist eine zusätzliche Berufsausbildung für mich als Leistungssportlerin besonders wichtig», erklärt die 16-Jährige: «Denn im Unihockey gibt es, im Gegensatz zu anderen Sportarten, keine Berufskarriere, mit der sich Geld verdienen lässt.» Leistungssportfreundliche Ausbildungsbetriebe sind vor allem in Sachen Flexibilität gefordert. «Ich arbeite nur 80 Prozent für meine Ausbildung bei der ABS inklusive Berufsschule, 20 Prozent setze ich für den Sport ein», erklärt Lisa. «Zudem gehe ich wegen der Trainings unter der Woche teilweise früher und bekomme für Trainingslager oder Aufgebote für die Nationalmannschaft zusätzlich frei. Dafür absolviere ich insgesamt vier statt nur drei Ausbildungsjahre.»



Weitere Infos: [swissolympic.ch](http://swissolympic.ch)

## INSPIRATION GESUCHT? IM NEUEN TÄTIGKEITSBERICHT DES VEREINS INNOVATIONSFONDS WERDEN SIE FÜNDIG

Der Verein Innovationsfonds fördert Initiativen, Unternehmen und Projekte in der Frühphase. Er stellt Eigenkapital in Form von Beteiligungen zur Verfügung oder gewährt Darlehen. So werden Projekte, Institutionen und Betriebe mit Modellcharakter unterstützt, die wenig Geld, aber lebensfähige Strukturen und ein überzeugendes Konzept haben. Der neue Tätigkeitsbericht des Innovationsfonds präsentiert unter anderem alle 2020 unterstützten Projekte. Viel Inspirierendes ist da zu lesen: von der Idee, den menschlichen Körper als thermische Energiequelle zu nutzen, bis zu innovativen Überwachungssystemen, die die Ausfallzeiten von Solaranlagen bis zu 80 Prozent reduzieren können.

Schauen Sie rein, und lassen Sie sich inspirieren: [abs.ch/innovationsfonds-berichte](http://abs.ch/innovationsfonds-berichte). Und dann gleich für den Innovationsfonds spenden?: [abs.ch/innovationsfonds-spenden](http://abs.ch/innovationsfonds-spenden).

## QUO VADIS, MONETA?

### HERZLICHEN DANK FÜR DIE VIELEN WEGWEISER!

Mit der Ausgabe 1-2021 startete die ABS eine grosse moneta-Leserinnen- und -Leser-Umfrage, um Feedback und Inspiration für die künftige Weiterentwicklung des Magazins zu erhalten. Bis zum 31. Mai haben 733 Personen an der Online-Umfrage teilgenommen. Wir möchten uns bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern ganz herzlich bedanken für ihr Zeit-Geschenk und das hilfreiche Feedback, das wir in den kommenden Monaten genauer auswerten werden. Als Dankeschön haben wir mehrere Preise verlost und aus allen Teilnehmenden neun Gewinnerinnen und Gewinner gezogen. Sie wurden per E-Mail benachrichtigt.

## PERSONELLES: ROLAND BAUMGARTNER

### NEUER FACHSTELLENLEITER INNOVATIONSFONDS & SPEZIALFINANZIERUNGEN

Wegen der Pensionierung von Edy Walker (siehe Interview Seite 18) übernimmt Roland Baumgartner per 1. Juni 2021 die Leitung der Spezialfinanzierungen bei der ABS und damit auch des Vereins Innovationsfonds. Der 56-Jährige ist bereits seit 2015 für die ABS als Berater für Firmenfinanzierungen tätig. Neben seiner Tätigkeit für die ABS unterrichtet er an der höheren Fachschule Inovatech in Zofingen die Fächer Führungskompetenzen und Betriebswirtschaftslehre.

## EINE LEHRE BEI DER ABS

Ab August 2022 ist an unserem Hauptsitz in Olten eine Lehrstelle frei:

### KAUFFRAU/KAUFMANN BRANCHE BANK IM E- ODER M-PROFIL

In drei Jahren bringen wir dir alles bei, was du als Bankkauffrau oder -kaufmann können musst. Aber nicht nur das: Bei uns lernst du auch, was eine Bank dazu beitragen kann, dass die Welt lebenswert ist und bleibt.

Während deiner Lehre erhältst du Einblick in alle unsere Abteilungen und entdeckst so die vielen Seiten des Bankgeschäfts. Die theoretische Ausbildung findet an der Kaufmännischen Berufsschule Olten-Balsthal (KBS) statt. Für die Bankbranchenausbildung und die überbetrieblichen Kurse besuchst du das Kompetenzzentrum Challenge Your Potential (CYP).

Mach deine Lehre zur Bankkauffrau oder zum Bankkaufmann bei einer Bank, die seit 30 Jahren mehr will, als das grosse Geld machen.

Interessiert? Bewirb dich ab dem 1. Juli 2021 online auf [www.abs.ch/lehrstelle](http://www.abs.ch/lehrstelle).

Bei Fragen hilft dir Sabrina Chetelat, Mitarbeitende der Fachstelle Personal, gern weiter: [sabrina.chetelat@abs.ch](mailto:sabrina.chetelat@abs.ch), Tel. 062 206 16 22.

## NEUE RUBRIK: ENGAGEMENTS VON ABS-MITARBEITENDEN

Zum Netzwerk und zur Wertegemeinschaft der ABS gehören auch ihre Mitarbeitenden. Sie setzen im Alltag die Vision und das Geschäftsmodell der ABS um. Viele von ihnen sind neben

ihrer Arbeit für die ABS vielfältig engagiert. In einer neuen Rubrik stellen wir von Zeit zu Zeit ABS-Mitarbeitende mit solchen Engagements vor.



**Den Anfang macht Anna-Valentina Cenariu, Leiterin der Fachstelle Nachhaltigkeit bei der ABS, Mitgründerin und Vorstandspräsidentin von Superar Suisse.**

### DIE KRISE ALS CHANCE - MIT ETWAS RÜCKENWIND

**Superar Suisse fördert mit musikalischer Ausbildung Kinder aus sozial und wirtschaftlich benachteiligten Familien. Die Corona-Pandemie bedroht die Existenz des einzigartigen Engagements. Die kommenden Monate entscheiden darüber, ob die Musik verstummt oder ob die Superar-Gemeinschaft sogar gestärkt aus der Krise hervorgeht.**

Text: Katrin Wohlwend

Wenn Anna-Valentina Cenariu von Superar Suisse erzählt, dann mit voller Begeisterung. Der gemeinnützige Verein, den sie 2012 mitgegründet hat und präsidiert, ermöglicht Kindern und Jugendlichen, an einem anspruchsvollen musikalischen Programm teilzunehmen, gemeinsam zu musizieren und aufzutreten. Viele von ihnen stammen aus Familien mit Migrationsbiografien und benachteiligten sozioökonomischen Verhältnissen mit erschwertem Zugang zu einer musikalischen Ausbildung. Superar Suisse arbeitet in vier Kantonen zusammen mit Partnerschulen, die viele Kinder aus dieser Zielgruppe zu ihren Schülerinnen und Schülern zählen. Das spanische Wort Superar bedeutet «über sich hinauswachsen». Und genau darum geht es dem Verein, der von einer internationalen Bewegung mit Wurzeln in Südamerika inspiriert ist: Kinder stärken über die Musik ihr Selbstbewusstsein und ihre Fähigkeiten. Der kostenlose Unterricht ist dafür ebenso wichtig wie die gemeinsamen Reisen, Orchester-

Die Corona-Krise bedroht das schweizweit einzigartige Programm von Superar Suisse in seiner Existenz. Der Verein braucht Unterstützung, um die Zeit bis ins nächste Schuljahr zu überbrücken.



Foto: zvg

oder Chorlager und Konzerte – teilweise in bekannten Häusern wie der Tonhalle Zürich oder dem KKL Luzern.

«Wir sind weiterhin für die Kinder da»

Die Corona-Pandemie bedroht das einzigartige Engagement. «Seit fast einhalb Jahren können wir keine Konzerte geben», erklärt Anna-Valentina Cenariu: «Damit fallen die Eigeneinnahmen weg – und neue Vernetzungsmöglichkeiten. Vor allem an grossen Konzerten werden Menschen auf uns aufmerksam, die Superar Suisse fördern möchten.» Zugleich setzt Superar Suisse – besonders in der Pandemie – alles daran, den Unterricht für die Kinder weiter zu ermöglichen. Damit laufen auch die Lohnkosten für die Unterrichtenden und die Mitarbeitenden in der Geschäftsstelle weiter. «Der Unterricht ist das Herzstück und die Grundlage unserer Arbeit», bekräftigt Anna-Valentina Cenariu: «Ohne Unterricht keine Konzerte und keine Zukunft für Superar Suisse. Wir können nicht in einen Winterschlaf gehen, alle entlassen und die Kinder und Jugendlichen im Stich lassen.» Für sie sei die Pandemie ohnehin schon voller Verzicht und Vereinzelung, besonders in Familien in schwierigen sozialen oder wirtschaftlichen Situationen, so Anna-Valentina Cenariu: «Wir sind weiterhin für sie da.»

**Gestärkt aus der Krise**

Trotz der ernststen Lage ist die Vorstandspräsidentin fest davon überzeugt, dass Superar Suisse gestärkt aus der Krise hervorgehen kann: «Wir müssen die Zeit bis ins nächste Schuljahr überbrücken und die Finanzierungslücke von rund 100 000 Franken schliessen.» Dafür wächst Superar Suisse, seinem Namen getreu, über sich selbst hinaus: «Wir aktivieren mit aller Kraft unsere ganze Gemeinschaft», freut sich Anna-Valentina Cenariu: «In den letzten zwei Wochen haben wir jeden Abend Videokonferenzen mit den Eltern und unseren Mitgliedern durchgeführt. Da tun sich plötzlich Menschen, die wir bisher noch gar nicht kannten, mit Engagement hervor. Das kann uns als Gemeinschaft langfristig stärken. Wir brauchen aber etwas Rückenwind, der uns bis dahin über Wasser hält.» Dass Anna-Valentina Cenariu sich mit aller Kraft für Superar Suisse einsetzt, hat viel mit ihrer Biografie zu tun. Ihr Vater ist Cellist und als junger Mann vor der Diktatur Ceausescus aus Rumänien nach Deutschland geflohen. «Seine Geschichte hat mich geprägt: seine Liebe zur Musik, die Integration und sein beruflicher Erfolg dank der Musik.»

**Im Juni 2021 startet Superar Suisse auf der Online-Plattform [crowdfunder.net](https://www.crowdfunder.net) eine Crowdfunding-Kampagne. Schauen Sie rein, und teilen Sie die Aktion!**

**Geben Sie den Superar-Suisse-Kindern auch etwas Rückenwind?**

**Spendenkonto: IBAN CH48 8080 8006 4551 2652 8**

**Weitere Infos: [superarsuisse.org/crowdfunding](https://superarsuisse.org/crowdfunding)**



Weil Ihnen  
Nachhaltigkeit  
beim Wohnen  
ebenso wichtig ist  
wie beim Sparen



Der Verband für umweltbewusste und faire  
Wohneigentümerinnen und -eigentümer

Seit 30 Jahren der zuverlässige, kompetente und faire Partner für die nachhaltige Wirtschaft.

Versicherungen ja...  
aber **fair.**

fairsicherungsberatung AG  
Holzikofenweg 22  
3007 Bern  
T +41 31 378 10 10  
[fair@fairsicherung.ch](mailto:fair@fairsicherung.ch)  
[fairsicherung.ch](http://fairsicherung.ch)



## Für Männer im Wandel



041 371 02 47  
[www.maenner-initiation.ch](http://www.maenner-initiation.ch)  
Stefan Gasser-Kehl, Männercoach

Coaching  
Visionsuche  
Schwitzhütte

### Möchten Sie mit Ihrem Grundstück oder Ihrer Liegenschaft einen ökologischen & sozialen Beitrag leisten?

Wir von puravida-wohnen.ch, suchen für ökol. Mehrgenerationenhaus ein Grundstück mit/ ohne Liegenschaft mit Option bauliche Erweiterung. Eckdaten: ca. 1000–2000 m<sup>2</sup> Wohnfläche; 12–20 Parteien; Grundstück 2000–6000 m<sup>2</sup>; mit Biogarten & Kleintierhaltung; ländlich; max. 40 Min. mit ÖV von Zürich; Velodistanz zum See; Ggfls. im Bau-recht. Zeitraum 2–5 Jahre; Form: Genossenschaft. 079 252 92 19, [marc@wethmar.ch](mailto:marc@wethmar.ch)

## Ausbildung Unabhängigkeit wagen!



Du möchtest Dich neu orientieren, Deine Stärken und Grenzen entdecken?  
Du bist unzufrieden mit dem Wirtschaftsleben und suchst nach Alternativen?

**Entdecke die Grundlagen für eine echte Veränderung!**

«Unabhängigkeit wagen» ist eine Ausbildung für junge Menschen von 21 bis 33 Jahren mit Kursen, Ateliers und praktischer Arbeit.

**Oktober 2021 bis Juni 2022**

Der Kurs findet auf Französisch statt.

Informationen: [formation@aubier.ch](mailto:formation@aubier.ch)

**L'AVBIER**  
[www.aubier.ch](http://www.aubier.ch)



Der Ausweg aus Hunger und Armut heisst Öko-Landbau.

[www.biovision.ch](http://www.biovision.ch)





## CHObA CHObA JETZT IM COOP ENTDECKEN!

Unsere feinen Schokoladen findest du JETZT in einem COOP in deiner Nähe. Intensive 71% Dark oder süsse dunkle Blutorange Schokolade, gemacht aus unseren eigenen edlen Kakaobohnen, Kakaobutter und Rohrohrzucker. Mehr braucht es nicht für eine leckere Schokolade.

Mehr entdecken auf [www.chobachoba.com](http://www.chobachoba.com)

### Unser Land für zahlbares Wohnen

Die Terra Schweiz AG will zusammen mit der Habitare Schweiz AG Liegenschaften dauernd der Spekulation entziehen sowie nachhaltig zahlbares Wohnen sichern und fördern.

### Wollen Sie Ihre Liegenschaft zu einem fairen Preis verkaufen?

Wir suchen Mehrfamilienhäuser ab 10 Wohnungen in der gesamten deutschen Schweiz. Wir garantieren einen fairen Umgang mit den bestehenden Mieterinnen und Mietern und erhalten günstigen Wohnraum.



Wir freuen uns über Ihre Kontaktaufnahme:  
T 052 202 80 80  
[info@terra-wohnen.ch](mailto:info@terra-wohnen.ch)  
[www.terra-wohnen.ch](http://www.terra-wohnen.ch)



**ALTERNATIVE BANK SCHWEIZ**

**Anders als Andere.**

## Kreislaufwirtschaft für KMU

Kreislaufwirtschaft ist eine Investition in die Zukunft und ein Geschäftsmodell mit Zukunft.

Viele Unternehmen haben das Potential und die Vorteile einer zirkulären Wirtschaft bereits erkannt. Gehören auch Sie zur neuen Generation von Firmen, die innovative Wege gehen möchten?

**Wir entwickeln mit Ihnen zusammen die Lösung, die zu Ihrem Unternehmen passt.**

## Wie realisieren? Wie finanzieren?

Interessiert an einem unverbindlichen Expertengespräch für Ihre zukünftigen Herausforderungen?  
Melden Sie sich bei: [melanie.gajowski@abs.ch](mailto:melanie.gajowski@abs.ch), 062 206 16 16.  
Mehr Informationen finden Sie unter: [www.abs.ch/kreislaufwirtschaft](http://www.abs.ch/kreislaufwirtschaft).

# «Wir sind Nützlingle!»

**Monika Litscher leitet den Verein Fussverkehr Schweiz. Ihr Ziel: ein öffentlicher Raum, in dem die Menschen im Zentrum stehen.**

Interview: Esther Banz

**moneta: Monika Litscher, für alle Verkehrsmittel gibt es eine Lobby, nur die zu Fuss Gehenden und ihre Interessen sind kaum wahrnehmbar in den öffentlichen Debatten. Warum?**

**Monika Litscher** Das stimmt, und es ist paradox, denn wir sind ja ausnahmslos alle auch Fussgängerinnen und Fussgänger. Zu Fuss gehen ist die natürlichste Form, sich fortzubewegen. Auch die Wege zum Auto oder zum Velo, in die Gartenbeiz oder zur Bushaltestelle sind Fusswege.

**Warum werden Fussgängerinnen und Fussgänger also nicht mehr gehört?**

Ein wichtiger Grund ist, dass sich nur wenige Menschen primär als zu Fuss Gehende verstehen und Gehen als Fortbewegungsmittel so normal ist. Viele denken: Warum sich für etwas einsetzen, das so selbstverständlich ist? Dabei ist es das gar nicht.

**Wie meinen Sie das?**

Salopp gesagt: Der Staat war in den letzten 100 Jahren nicht darum besorgt, unsere Strassen fussgängerfreundlich zu machen. Ein zweiter wichtiger Punkt ist: Es gibt keine Fussgänger-Mobilitätsprodukte und deshalb keine Industrie, die ein Geschäft machen will.

**Mit dem Gehen lässt sich also nichts verdienen?**

Oh doch, und ob! Das ist das nächste Paradox: Jeder Meter, den Menschen zu Fuss zurücklegen, generiert einen öffentlichen Wert, einen sozialen und volkswirtschaftlichen Nutzen. Allein der Gesundheitsnutzen durchs Zufussgehen lag 2017 bei 907 Millionen Franken. Eigentlich müssten alle, die zu Fuss gehen, dafür Geld verlangen. Ausserdem verursachen wir kaum

Kosten. Kurz: Wir Fussgängerinnen und Fussgänger sind sozusagen Nützlingle!

**Wie schaffe ich denn mittels einfachen Gehens einen monetären Wert?**

Es ist ganz einfach: Die Dichte an Portemonnaies ist in Fussgängerzonen viel höher als in einer Innenstadt voller Autos. Zu Fuss Gehende bringen mehr Profit als Autofahrende, das ist aus Erhebungen in vielen Städten bekannt.

**Fussverkehr Schweiz berät die öffentliche Hand bei Planungsfragen rund ums Zufussgehen. Was ist für Menschen, die zu Fuss unterwegs sind, eine gute Umwelt?**

Das Netz an Möglichkeiten, sich zu bewegen, sollte möglichst engmaschig, angenehm, direkt, hindernisfrei und sicher sein. Das macht das Gehen attraktiv. Dafür braucht es gute Planungsgrundlagen – die letzten rund 100 Jahre ist vor allem fürs Auto und ums Auto herum geplant worden. Unser Ansatz ist es, für Menschen zu planen, nicht für Maschinen.

**Also: den Fussgängerinnen und Fussgängern den Raum zurückgeben?**

Ja, das passiert beispielsweise im kommenden Sommer in mehreren Quartieren in Zürich, wo temporär einzelne Strassen für den Verkehr gesperrt werden. Bei unseren Projekten versuchen wir, die Menschen vor Ort einzubeziehen. Wir sagen ihnen: Das ist euer Strassenraum, ihr dürft ihn euch wieder aneignen, eine Sitzbank aufstellen, spielen! Interessant ist, dass viele dabei Hemmungen überwinden müssen. Diese Wiederaneignung geht gegen unsere Erziehung – seit frühesten Kindheit haben wir gelernt, auf der Strasse aufzupassen. Zu

Fuss Gehende wurden im Verkehr immer als die Schwächsten gesehen und auch so behandelt. Dabei ist ein Mensch, der zu Fuss unterwegs ist, nur dann verletzlich, unsicher und schwach, wenn er dazu gemacht wird.

**Wie sieht die perfekte Stadt aus Sicht des Fussverkehrs aus?**

Die Menschen stehen im Zentrum und sind willkommen. Viel mehr Menschen sind zu Fuss als im Auto unterwegs. Zu Fuss zu gehen, ist eben immer mehr, als von A nach B zu gehen. Es hat in sich bereits eine Qualität, für einen selber – denn man tut sich mehrfach Gutes und tritt mit andern in Kontakt –, aber auch für die Umwelt hat diese Mobilitätsform nur Vorteile. Man nimmt niemandem Platz weg und gefährdet niemanden. Zu Fuss gehen ist Ausdruck einer anderen Grundhaltung: eine Absage an die rein effizienzorientierte Fortbewegung. Es ist mehr als blosser Mobilität.

**Wie gelangen wir dahin?**

Zuallererst müssen wir verstehen und anerkennen, dass Strassen öffentliche Räume und somit Lebensräume sind.



Foto: zvg

**Monika Litscher** leitet seit 2019 die Geschäftsstelle des gemeinnützigen Vereins Fussverkehr Schweiz. Die Kulturwissenschaftlerin, Ethnologin und Stadtforscherin möchte die vielen Vorteile des Zufussgehens vermehrt in den Fokus der

öffentlichen Wahrnehmung rücken. Zuvor leitete sie an verschiedenen Hochschulen und Universitäten Forschungs- und Auftragsarbeiten in den Themenbereichen Stadtkultur und öffentliche Räume. Sie lebt in Zürich.

**moneta**

#2–2021

P.P. CH-4601 Olten Post CH AG

**Autofrei: Nur eine umweltschonende Mobilität ist zukunftstauglich. Aber wie gelingt die Abkehr vom Auto?**