

Mobilität neu denken

2562
Unterwegs in die Zukunft

**Konzern-
verantwortung**
jetzt JA stimmen!

**KVI-Abstimmung –
jetzt gilt es ernst**

S. 3

**Nothilfe in der
Corona-Krise**

S. 6



BROT FÜR ALLE

Liebe Leserinnen, liebe Leser

In der Schweiz verursacht der Strassenverkehr 32 Prozent der CO₂-Emissionen. Wollen wir die Klimaziele gemäss Pariser Abkommen erreichen, muss sich das ändern: Wir brauchen einen neuen Umgang mit Mobilität.

Wir haben ein gut ausgebautes ÖV-Netz, was den Verzicht aufs eigene Auto vereinfacht. In unseren Partnerländern sieht das oft anders aus. Hier wie dort gilt jedoch: Kürzere Arbeitswege sind nicht nur gut fürs Klima, sie verbessern auch die Lebensqualität.

Elektromobilität ist ein weiterer Mosaikstein für mehr Nachhaltigkeit im Verkehr. Die heute gängigen Energiespeicher für Elektrofahrzeuge enthalten jedoch Rohstoffe, deren Abbau mit sozialen und ökologischen Risiken verbunden ist.

Hier zeigt sich eine Schattenseite der Elektromobilität. Gerade in der Rohstoffbranche gibt es besonders viele Klagen über Menschenrechtsverletzungen.

Um diesen Problemen einen Riegel zu schieben, braucht es gesetzliche Regeln. Die Konzernverantwortungsinitiative, über die wir am 29. November abstimmen, ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung. Deshalb stimmen wir JA «Für verantwortungsvolle Unternehmen – zum Schutz von Mensch und Umwelt».



Bernard DuPasquier
Geschäftsführer *Brot für alle*

- Konzernverantwortung
- 4 **Deshalb braucht es ein JA!**
- Krisenbewältigung
- 6 **Vertrauen hilft in der Not**
- Südsicht
- 8 **«Mit der Agrarökologie liegen wir goldrichtig»**
- Im Wandel
- 9 **Was wertvoll ist, wirft man nicht weg**
- Dossier
- 10 **Die neue Mobilität**
- 12 **Der soziale Preis der Elektromobilität**
- 15 **Akku-Hersteller unter der Lupe**



Impressum

Herausgeber: Brot für alle
 Redaktion: Gabriela Neuhaus, Pascale Schnyder, Daniel Tillmanns
 Korrektorat: 1-2-fehlerfrei
 Gestaltung und Realisation: Crafft AG, Zürich
 Bildbearbeitung: Schellenberg Druck AG, Pfäffikon
 Druck: Druckerei Kyburz AG, Dielsdorf
 Auflage: 30 481 DE / 8 267 FR
 Erscheinung: Viermal jährlich
 Preis: CHF5.– pro SpenderIn werden für das Abonnement verwendet
 Kontakt: Brot für alle, perspektiven@bfa-ppp.ch, 031 380 6565



Am 29. November stimmt die Schweiz über die Konzernverantwortungsinitiative ab. Seit Monaten werben Tausende von Fahnen für ein JA.

Jetzt gilt es ernst

Lange rang das Parlament um einen kompromissfähigen Gegenvorschlag zur Konzernverantwortungsinitiative. Weil sich schliesslich die verwässerte Variante der Konzernlobby durchsetzte, kommt die Initiative Ende November vors Volk.

Nun also ist es so weit. Nach drei Jahren intensiver politischer Diskussionen kommt die Konzernverantwortungsinitiative doch vors Volk. Denn der indirekte Gegenvorschlag, den das Parlament am 4. Juni verabschiedet hat, ist ein reiner Alibi-Vorschlag und fordert nicht mehr als die Berichterstattung über Menschenrechts- und Umweltprobleme ohne irgendwelche verbindlichen rechtlichen Konsequenzen. Für die Initiantinnen und Initianten, zu welchen auch *Brot für alle* gehört, reicht das bei Weitem nicht. «Der Vorschlag des Parlaments ist ein Papier-tiger. Damit wird keine einzige Menschenrechtsverletzung oder Umweltzerstörung ver-

hindert», sagt Chantal Peyer, Verantwortliche für Menschenrechte und Wirtschaft bei *Brot für alle*.

Schweiz einmal mehr Schlusslicht

Der Parlamentsentscheid wirft die Schweiz einmal mehr hinter die internationalen Entwicklungen zurück. So hat Frankreich bereits im Jahr 2017 ein Gesetz verabschiedet, das die Kernforderungen der Uno nach einer Sorgfaltsprüfungspflicht aufnimmt. Und die EU hat während der Corona-Krise im Frühling beschlossen, 2021 ein Gesetz in Konsultation zu geben, das ebenfalls eine Sorgfaltsprüfungs-

pflcht für Unternehmen sowie Sanktionsmassnahmen vorsieht. In Grossbritannien, Kanada und den Niederlanden können Geschädigte bereits heute vor Gericht Wiedergutmachung erlangen.

Breite Unterstützung für die Initiative

Der enttäuschende Parlamentsentscheid, der in erster Linie auf ein sehr intensives Lobbying der grossen Wirtschaftsdachverbände zurückzuführen ist, steht im Widerspruch zur Tatsache, dass die Initiative in der breiten Bevölkerung grosse Unterstützung geniesst. Mehr als 250 Vertreterinnen und Vertreter von BDP, CVP, EVP, FDP, GLP und SVP haben sich in einem bürgerlichen Komitee für Konzernverantwortung zur Initiative bekannt. Ein anderes Komitee «Für verantwortungsvolle Unternehmen» mit Vertreterinnen und Vertretern aus praktisch allen Wirtschaftsbranchen unseres Landes zählt noch mehr Unterstützende. Und in kirchlichen Kreisen ist der Support bereits so breit, dass auch Bischöfe und die Evangelisch-reformierte Kirche Schweiz (EKS) sich für die Initiative ausgesprochen haben. In einer Umfrage, die im April 2020 durchgeführt wurde, gaben 78 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer an, die Initiative zu unterstützen – 11 Prozent mehr als im Februar des Vorjahres.

Die Chancen sind also gross, dass die Stimmbürgerinnen und -bürger die Initiative annehmen. «Ich freue mich auf den Abstimmungskampf, weil wir jetzt noch einmal aufzeigen können, um was es uns geht», sagt Chantal Peyer. Denn er biete die Möglichkeit, eine Diskussion darüber zu führen, welche Art der Wirtschaft wir in Zukunft wollen, so Peyer. «Was die Initiative fordert, nämlich, dass Unternehmen von ihnen begangene Menschenrechtsverletzungen und Umweltschäden beheben müssen, ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit.» — *Pascale Schnyder*

Weshalb wir am 29. November Ja stimmen – Argumente für die Konzernverantwortungsinitiative unter: www.brotfueralle.ch/kvi-argumente

Deshalb braucht es ein JA!

Glencore, DR Kongo

Im Februar 2019 lief bei einem Unfall vor den Toren von Kolwezi hochgiftige Säure aus, die zu einer Glencore-Tochterfirma hätte transportiert werden sollen. 8 Personen wurden dabei verätzt, 21 kamen ums Leben. Kurze Zeit später ereignete sich auf dem Konzessionsgebiet der Glencore-Tochterfirma KCC ein weiterer Unfall mit mindestens 30 Toten und zahlreichen Verletzten. Dennoch führt Glencore in ihrem Nachhaltigkeitsbericht für 2019 aus, dass es bei den weltweiten Aktivitäten null «schwere Menschenrechtsverfälle» gegeben habe. Diese Diskrepanz zwischen den Hochglanzbroschüren von Glencore und den effektiven Zuständen ist kein Einzelfall. Seit zehn Jahren dokumentiert und untersucht *Brot für alle* mit Partnerorganisationen vor Ort solche Vorfälle und unterstützt die Betroffenen, für ihre Rechte einzustehen. Dabei geht es um die Verschmutzung von Flüssen und Feldern, einen schwelenden Konflikt zwischen dem Konzern und lokalen Kleinschürfern, um Übergriffe von Glencores Sicherheitspersonal oder immense Staubbelastung durch Rohstofftransporte, die den Menschen regelrecht die Luft abstellen. Trotz der öffentlichen Beteuerungen von Glencore, Menschenrechte und Umweltstandards einhalten zu wollen, folgen den Worten kaum Taten. Ohne eine Sorgfaltsprüfungspflicht und Sanktionsmassnahmen, wie sie die Konzernverantwortungsinitiative fordert, werden die Betroffenen noch lange auf die Durchsetzung ihrer Rechte warten müssen.



**«Kein Unternehmen soll
auf Kosten von Menschen und
Umwelt Profit machen dürfen.»**

Samuel Schweizer, Ernst Schweizer AG



**«Konzernverantwortung, weil
wir alle für diese Schöpfung
verantwortlich sind.»**

Gabriela Allemann, Präsidentin Evangelische
Frauen Schweiz

Socfin, Liberia

Der luxemburgische Plantagenkonzern Socfin und seine Schweizer Tochterfirmen Sogescol und Socfinco sind im lukrativen Kautschukgeschäft tätig. Die Nachfrage nach Naturkautschuk für Reifen, Gurten, Klebstoffe und weitere Produkte wächst ungebrochen. In Liberia hat die stetige Ausweitung der Plantagen jedoch verheerende Folgen für die lokale Bevölkerung. Zu den Menschenrechtsverletzungen, die *Brot für alle* in einem Bericht über Socfin dokumentiert, gehören der Verstoss gegen Landrechte, Vertreibungen und Gewalt. Die Menschen in mindestens 24 Dörfern haben ihr Land verloren, das ihnen gewohnheitsrechtlich zustand. Einige wurden gewaltsam vertrieben. Zudem wurden heilige Wälder und Gräber zerstört, der Zugang zu Wasser hat sich stark verschlechtert. Viele Dorfbewohnerinnen und Dorfbewohner berichten zudem, ihr Wasser sei durch Pestizide der Plantagen verunreinigt worden. Gewalt und Drohungen beherrschen das Leben auf den Plantagen. Insbesondere Frauen berichten, sie seien immer wieder sexueller Gewalt durch Subunternehmer und teilweise auch durch Sicherheitsleute der Plantagen ausgesetzt. Gemäss den Uno-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGP) wären Sogescol und Socfinco dafür verantwortlich gewesen, Menschenrechtsverletzungen durch ihre Geschäftstätigkeit in Liberia zu verhindern. Der Fall zeigt, dass ohne gesetzliche Verpflichtung und Klagemöglichkeit, wie sie die Konzernverantwortungsinitiative fordert, die Rechte der Menschen vor Ort nicht ausreichend geschützt werden können.

**Konzern-
verantwortung**
Jetzt abstimmen!



«Aus meiner persönlichen Sicht ist klar: Unternehmerische Freiheit und Verantwortung gehören zusammen.»

Peter Arbenz, alt Stadtrat Winterthur FDP



«Wenn wir die Möglichkeit erhalten, ein Unternehmen auch in seinem Herkunftsstaat zu belangen, wird dies das Verhalten der Konzerne verändern und weitere Menschenrechtsverletzungen verhindern.»

Sœur Nathalie, Anwältin und Ordensschwester aus der DR Kongo

Vertrauen hilft in der Not

Die lokale Verbundenheit der Partnerorganisationen von *Brot für alle* ermöglichte während der Covid-19-Krise schnelle und wirksame Hilfe.



In Afghanistan verteilten Mitarbeitende von Label STEP während der Corona-Krise im Frühjahr 2020 Nahrungsmittelpakete an notleidende Teppichknüpferinnen.

«Wir sind wie eine grosse Familie und können unsere Teppichknüpferinnen und -knüpfer jetzt nicht im Stich lassen.» Das sagte Tanveer Jahan, die Landesverantwortliche von Label STEP in Istanbul, im April 2020, als die Covid-19-Pandemie weltweit für Angst und Stillstand sorgte. Infolge des Lockdowns brach auch die Nachfrage nach Teppichen ein. Tausende von Arbeiterinnen und Arbeitern waren plötzlich ohne Aufträge und damit ohne Einkommen. «Sie lebten bereits zuvor in prekären Verhältnissen. Ihr Lohn war so gering, dass sie nicht in der Lage waren, für Krisenzeiten etwas zur Seite zu legen», schilderte sie die Situation. Deshalb seien die Knüpferinnen und Knüpfer jetzt auf die Solidarität der gesamten Branche und darüber hinaus angewiesen.

Die in der Schweiz basierte Organisation Label STEP engagiert sich seit 25 Jahren für bessere Arbeits- und Lebensbedingungen in der Teppichbranche. Dazu gehören etwa der Kampf gegen Kinderarbeit sowie für existenzsichernde Löhne. Dank diesem langjährigen Engagement verfügt Label STEP über zahlreiche Netzwerke und Mitarbeitende, auch an entlegenen Produktionsstandorten. Mit den örtlichen Verhältnissen bestens vertraut, wussten die STEP-Vertrauenspersonen deshalb auch, welche Familien während der Covid-19-Krise dringend Hilfe benötigten.

Für eine rasche und effiziente Unterstützung dieser Menschen lancierte Label STEP einen Corona-Nothilfefonds, den auch *Brot für alle* mit 50 000 Franken unterstützt hat. Von März bis Juni 2020 konnten damit rund 3000 der am stärksten betroffenen Familien in Indien, Pakistan, Nepal, Afghanistan und Iran mit Nahrungsmitteln und Präventionsmaterial versorgt werden.

Flexibel und pragmatisch

Auch in anderen Ländern leisteten Partnerorganisationen von *Brot für alle* Nothilfe für Menschen in prekären Verhältnissen, die durch die Pandemie zusätzlich an den Rand gedrängt und existenziell bedroht wurden: So unterstützte zum Beispiel in Mali die Frauenkooperative Cofersa gezielt Frauen in den Dörfern, mit denen sie seit Jahren zusammenarbeitet. Die Hilfe wirkt doppelt: Weil die Märkte im Zuge der Krise geschlossen wurden, bleiben viele Bäuerinnen auf ihrer Ernte sitzen. Mit dem Kauf dieser agrarökologisch produzierten Lebensmittel verhilft Cofersa ihnen zu einem Einkommen, gleichzeitig können notleidende Familien mit gesunden Lebensmitteln versorgt werden. In Kamerun verteilte die Organisation RADD Hygiene-Kits mit Gesichtsmasken, Sei-



In Nepal unterstützte Label STEP arbeitslose Teppichknüpferinnen. Wegen des Lockdowns konnten sie nicht nach Hause in ihre Dörfer.

fen und Wasserkanistern, um den Menschen zu ermöglichen, die vorgeschriebenen Hygienemassnahmen einzuhalten. «Dies war eine hochwillkommene Geste für diese Frauen, die normalerweise vernachlässigt werden», erklärt die RADD-Geschäftsführerin und Initiantin der Aktion, Marie Crescence Ngobo. In Indonesien, wo wie überall sämtliche geplanten Schulungen und Workshops abgesagt werden mussten, wandelte die Umweltorganisation Walhi ihr Engagement kurzfristig in Corona-Hilfe um und stellte überall dort, wo es aufgrund der Entwicklung von Covid-19-Fällen nötig war, Schutzausrüstungen zur Verfügung.

Gerechte Löhne wichtiger denn je

«Die Bedürfnisse sind enorm», sagt die STEP-Ländervertreterin Tanveer Jahan. Weil die Knüpferinnen und Knüpfer für ihre Arbeit so magere Löhne erhielten, dass sie kein Geld für Krisenzeiten zur Seite legen können, stünden sie jetzt vor dem Nichts. Von einer Arbeitslosenversicherung und Kurzarbeitsgeld wie bei

uns in der Schweiz können sie nur träumen. Damit künftig ähnliche Notlagen gemildert werden können, engagiert sich STEP in Pakistan deshalb noch stärker als zuvor für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und insbesondere für einen vom Staat sowie den Arbeitgebern gemeinsam geäußerten Nothilfefonds für Arbeiterinnen und Arbeiter. Die Krise mache deutlich, wie wichtig der Kampf für gerechte Löhne und gute Arbeitsbedingungen sei, betont Tanveer Jahan. Ihre Branche habe dafür die richtige Metapher, fasst die STEP-Koordinatorin zusammen: «Viel zu lange wurde viel zu viel unter den Teppich gekehrt – jetzt ist der Moment, ihn zu heben!» — *Gabriela Neuhaus*



Ihre Spende trägt dazu bei, Menschen in Notsituationen zu stärken und zu schützen.
PC-40-984-9



Octavio Sanchez ist Direktor der honduranischen Partnerorganisation *Anafae von Brot für alle*.

«Mit der Agrarökologie liegen wir goldrichtig»

Das Coronavirus kam anscheinend aus der Schweiz und Spanien nach Honduras: Anfang März 2020 wurden zwei Frauen, die von Europa nach Honduras geflogen waren, positiv getestet. Am 16. März rief die Regierung den Ausnahmezustand aus. Unter dem Notstandsdekret verschärften sich Militarisierung und Menschenrechtsverletzungen. Wir durften das Haus nur noch alle zwei Wochen zum Einkaufen verlassen.

Rund vier Milliarden US-Dollar standen der Regierung für die Bewältigung der Krise zur Verfügung, darunter auch Gelder der Weltbank. Niemand weiss, was damit gemacht wird. In Honduras grassiert eine hemmungslose Korruption. Ein Teil der Gelder fließt an Grossgrundbesitzer und Agrexportfirmen, denen der Staat per Notverordnung Gemeindeland für die Nahrungsmittelproduktion zuteilt. Den Grossteil der Grundnahrungsmittel für die Bevölkerung stellen jedoch die Kleinbauernfamilien her. Diese werden, wie schon vor der Krise, von der Regierung ignoriert. Mit der Notverordnung besteht die Gefahr, dass ländliche Gemeinden nun noch mehr Land an die industrielle Landwirtschaft verlieren.

Trotz rasant ansteigender Infektionszahlen wurde die Wirtschaft ab Mitte Juni wieder geöffnet. Vor allem die Maquila-Industrie machte Druck. Sie produziert Textilien und Autoteile für den Export in die USA. In Tegucigalpa und San Pedro Sula, den beiden wichtigsten städtischen Zentren, ist die Situation dramatisch: Nahrungsmittel sind knapp, und Menschen sterben, weil es weder Sauerstoff noch Betten für die Patienten gibt.

Auch wenn wir bei Anafae anfangs sehr verunsichert waren – jeder und jede isoliert zu Hause –, konnten wir über unsere Netzwerke schnell wieder aktiv werden. Wir lancierten eine Medienkampagne unter dem Motto «Wir schützen uns, um weiterhin gesunde Lebensmittel zu produzieren.» Die Menschen sollen die Angst verlieren und die Bäuerinnen und Bauern die verdiente Anerkennung dafür erhalten, dass sie uns alle mit den notwendigen Grundnahrungsmitteln versorgen.

Wir stellen auch Informationsmaterial über die Schutz- und Präventionsmassnahmen zur Verfügung. Dabei wenden wir uns speziell an Kleinproduzenten, Gesundheitszentren, lokale Gemeinschaften und Schulen auf dem Land. Über unsere Mitgliedsorganisationen unterstützen wir zudem Familien, die sich den Kauf von Speiseöl, Seife, Reis und Hygieneartikeln nicht mehr leisten können.

Im Vergleich zu den Menschen in der Stadt kommen die Bauernfamilien, die ein Stück Land besitzen, relativ gut über die Runden. Die Krise macht deutlich, dass wir mit unserem Ansatz zur Agrarökologie goldrichtig liegen. Wer Mais, Bohnen, Obst und Gemüse anbaut und ein paar Kleintiere hält, erleidet keinen Hunger.

Covid-19 zeigt uns, wie wichtig es ist, weiterhin für das Recht auf Land und Saatgut sowie für lokale Märkte und starke soziale Netzwerke zu kämpfen. Für ein Leben in Würde, ausserhalb des zerstörerischen kapitalistischen Wirtschaftssystems. Anafae wird sich deshalb weiterhin für die Menschenrechte und die Ernährungssouveränität einsetzen.

1/3

der Bevölkerung in Honduras ist unter 15 Jahre alt

5,5

Millionen US-Dollar schickten Migrantinnen und Migranten 2019 zur Unterstützung ihrer Familien nach Honduras

62 %

der rund 9,5 Millionen Menschen in Honduras lebten schon vor der Covid-19-Krise in Armut

«Was wertvoll ist, wirft man nicht weg»

Mit kreativen Aktionen engagiert sich Karin Spori vom Verein foodwaste.ch dafür, dass weniger Lebensmittel im Abfall landen.

«Ein Drittel aller geniessbaren Lebensmittel wird in der Schweiz jedes Jahr entsorgt», sagt Karin Spori. Das sind, über die gesamte Lebensmittelkette gesehen, rund 330 Kilogramm pro Person. Gewaltige Zahlen, die zum Nachdenken und Handeln anregen. Genau das macht die studierte Biologin und Umwelttechnikerin, die seit 2017 die Geschäftsstelle des Vereins foodwaste.ch leitet. Dieser hat sich zum Ziel gesetzt, die Öffentlichkeit für das Thema der Lebensmittelverschwendung zu sensibilisieren und einen bewussteren Umgang mit Nahrungsmitteln zu fördern. Dazu gehört auch das Projekt «Foodsave-Bankett», das der Verein zusammen mit *Brot für alle*, der offenen Kirche und rund 15 weiteren Organisationen seit vier Jahren in Bern organisiert und das nun auch in anderen Schweizer Städten stattfinden soll (vgl. Randspalte). An einer grossen Tafel werden dabei Passantinnen und Passanten auf einem öffentlichen Platz mit einem schmackhaften Gericht aus Lebensmitteln verköstigt, die sonst entsorgt worden wären. Infotafeln sowie Gastgeberinnen und Gastgeber an den einzelnen Tischen sensibilisieren die Anwesenden für mehr Wertschätzung von Lebensmitteln.

Das Thema der Lebensmittelverschwendung hat Karin Spori bereits im Studium beschäftigt, wo sie ihre Masterarbeit zum Thema schrieb. «Die Gründe für Food Waste sind oftmals sehr fraglich», sagt sie und spricht von all den Normen, die Lebensmittel punkto Grösse oder Form erfüllen müssen, sowie von den teilweise sehr hohen gesetzlichen Hürden, die das Spenden von unverkauften Lebensmitteln schwierig machen. Doch auch wenn die Lebensmittelverschwendung durch Detailhandel, Industrie und Landwirtschaft beseitigt würde, landeten in der Schweiz immer noch 28 Prozent der Lebensmittel im Abfalleimer. «Viele Menschen sind jeweils sehr erstaunt darüber, wie



Karin Spori kämpft mit vielfältigen Rezepten gegen Food Waste.

gross der Anteil der Privathaushalte am Food Waste ist», sagt Spori. Betrachte man die Umweltauswirkungen der einzelnen Lebensmittel, liege der Anteil der Haushalte gar bei fast 40 Prozent. Der Grund dafür sei, dass die Folgen für die Umwelt mit jedem Verarbeitungsschritt höher werden und die Privathaushalte am Ende der Kette stehen.

Deshalb hat Spori auch ihr eigenes Verhalten genau unter die Lupe genommen. Sie kauft heute viel gezielter und bewusster ein. «Es ist wichtig, dass jeder seine eigenen Food-Waste-Fallen erkennt», sagt sie. Hinzu kommen allgemeine Verhaltensregeln wie bewusstes Einkaufen, kreative Restenverwertung, die richtige Lagerung und eine angepasste Portionierung von Nahrungsmitteln. «Besonders

wichtig finde ich, dass die Menschen Lebensmittel wieder als etwas Wertvolles betrachten», sagt Spori. «Denn was wertvoll ist, wirft man nicht einfach weg.» — *Pascale Schnyder*

Ein Foodsave-Bankett – bald auch in Ihrer Gemeinde?

Ein Foodsave-Bankett ist eine gute Möglichkeit, um Menschen für mehr Wertschätzung von Lebensmitteln zu sensibilisieren. An einer langen Banketttafel geben Freiwillige und lokale Organisationen ein Essen aus Überschüssen aus – alle sind dazu eingeladen. Dank der Unterstützung der SV-Stiftung erhalten interessierte Gemeinden ab 2021 eine finanzielle Beteiligung ans Projektbudget ihres Foodsave-Banketts. Sie werden durch eine Koordinationsstelle unterstützt, beraten und begleitet. In verschiedenen Gemeinden wie Zürich, Kerzers, Zug und Thun haben sich bereits Menschen zusammengetan, um ein solches Bankett zu organisieren. Wenn auch Sie in Ihrer Gemeinde ein Foodsave-Bankett auf die Beine stellen möchten, finden Sie die notwendigen Infos auf: www.foodsave-bankette.ch

Es ist Zeit, dass wir uns vom Verkehr, wie wir ihn heute kennen, verabschieden. Das bis zur Covid-19-Pandemie ungebremste Mobilitätswachstum schadet dem Klima und der Lebensqualität. Alternativen sind möglich.



Die neue Mobilität



In der Schweiz generiert der Strassenverkehr 32 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen. Damit ist der motorisierte Verkehr hierzulande mit Abstand der grösste Verursacher von Treibhausgasen. Nicht berücksichtigt in dieser Rechnung sind die Emissionen aus dem internationalen Flugverkehr, die ebenfalls beträchtlich zu Buche schlagen. Laut Schätzungen des International Transport Forums (ITF) liegen die verkehrsbedingten Emissionen in Ländern wie der Schweiz mit einer stark ausgebauten Infrastruktur, weltweiter Vernetzung und einer hochmobilen Gesellschaft bei drei Tonnen CO₂ pro Person und Jahr. In Ländern des Südens liegen diese Werte wesentlich tiefer, bei durchschnittlich einer halben Tonne pro Person und Jahr. Angesichts des grossen Nachholbedarfs dürfte sich dies aber in den kommenden Jahren drastisch ändern. Laut einem Trendszenario aus dem Jahr 2017 rechnet das ITF für 2050 mit einer weltweiten Zunahme der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen von bis zu 70 Prozent. Damit torpediert der motorisierte Verkehr, der immer noch zu 90 Prozent auf fossilen Energieträgern basiert, die Klimaziele. Der kontinuierliche Anstieg der Emissionen im Verkehrssektor steht im Widerspruch zu den dringend notwendigen Reduktionsvorgaben. Auch wenn sich Forschung, Politik und Wirtschaft

für eine Entwicklung weg von den herkömmlichen Verbrennungsmotoren hin zu saubereren Energieträgern für den Strassen-, Luft- und Schiffsverkehr einsetzen und in dieser Hinsicht mit Fortschritten zu rechnen ist, reicht das nicht. Eine Verkehrswende, die diesen Namen verdient, kann sich nicht auf neue Antriebsformen für bekannte Transportmittel beschränken. Das bisherige Wachstum im Verkehrsbereich muss gestoppt werden, es braucht einen anderen Umgang mit Mobilität.

Lehren aus Corona

Das Anfang 2020 durch die Covid-19-Pandemie verursachte weitgehende Grounding der weltweiten Verkehrsströme führte zu einem eindrücklichen Rückgang der mobilitätsbedingten Treibhausgasemissionen: So wurden etwa am 8. April 2020 beim Landverkehr global 7,5 Millionen Tonnen weniger CO₂-Emissionen gemessen als am gleichen Tag im Vorjahr, beim Flugverkehr betrug der Rückgang 1,7 Millionen Tonnen. Das bedeutet einen Rückgang von über 9 Millionen Tonnen Treibhausgasen beim Verkehr – an einem einzigen Tag!

Der durch die Pandemie erzwungene weitgehende Stillstand hat nicht nur gezeigt, dass es möglich ist, den

motorisierten Verkehr drastisch einzuschränken, wenn es dringende Umstände notwendig erscheinen lassen. Die Einschränkungen wurden hierzulande von vielen auch äusserst positiv erlebt: Wenn der tägliche Pendlerverkehr wegfällt, Gütertransporte aufs Notwendigste beschränkt und der Flugverkehr eingestellt wird, fallen Stress, Lärm und Feinstaubbelastungen weg. Die Zahl der Verkehrsunfälle ging zurück, statt in der Freizeit mit dem Auto in die Ferne zu schweifen, erkundeten und entdeckten die Menschen zu Fuss oder mit dem Velo ihre nähere Umgebung.

Gleichzeitig hat die sogenannte Covid-19-Krise die Schwächen einer auf globalen Transporten basierenden Weltwirtschaft deutlich aufgezeigt. Etwa, als plötzlich dringend benötigte Medikamente oder Schutzkleidungen nicht mehr zur Verfügung standen, weil sie am anderen Ende der Welt produziert werden. Als besonders verwundbar erwiesen sich auf globalen Lieferketten basierende Industrien sowie exportorientierte Wirtschaftszweige. So konnten zum Beispiel Rosenproduzenten in Afrika ihre Ware nicht mehr nach Europa exportieren, in Asien blieben die Textilproduzenten auf ihrer Ware sitzen. Der weltweite Zusammenbruch des Verkehrs bedrohte und bedroht bis heute Millionen von Arbeitsplätzen – weltweit.

Verkehr neu denken

Demgegenüber erwiesen sich kleinräumige Wirtschafts- und Versorgungsstrukturen sowohl im Norden wie im Süden in der Corona-Zeit als wichtige Anker. Die globale Krise hat uns gezeigt, wie sinnvoll, mitunter sogar überlebenswichtig es ist, dass gewisse Waren weder ein- noch ausgeflogen, sondern an Ort und Stelle produziert werden. Ein wichtiges Gebot der Stunde, das grossen Einfluss auf unseren künftigen Umgang mit Mobilität haben wird, heisst deshalb: Es braucht dringend eine Aufwertung der lokalen und regionalen Produktions- und Wirtschaftskreisläufe. Es darf nicht sein, dass wir zu einer «Normalität» zurückkehren, in der immer mehr Menschen und Güter zu Tiefstpreisen um den Erdball transportiert werden. Wo hingegen Menschen nicht mehr darauf angewiesen sind, für ihren Lebensunterhalt kilometerweit zu pendeln oder gar ins Ausland zu emigrieren, wird nicht nur der Verkehr reduziert, sondern gleichzeitig die Lebensqualität erhöht. Eine Aufwertung des Lokalen bedingt aber auch, dass bei der Mobilität grundsätzlich neue Prioritäten gesetzt werden. Nebst der Umstellung auf nachhaltige Antriebssysteme beim motorisierten Verkehr braucht es hierzulande vor allem Massnahmen, die dem Fuss- und Veloverkehr mehr Raum und Gewicht verleihen. So, wie dies gegenwärtig in Mailand geschieht, wo 35 Strassenkilometer zu Velo- und Fusswegen umfunktioniert wurden. Ein Vorbild, auch für andere Städte, wie die New Yorker Verkehrsfachfrau Janette Sadik-Khan gegenüber der Zeitung «The Guardian» betonte: «Uns bietet sich eine historische Gelegenheit, die Strassen mit frischem Blick zu sehen und dafür zu sorgen, dass wir unsere Ziele erreichen: Es geht nicht bloss darum, Autos so schnell wie möglich von Punkt A zu Punkt B zu bewegen. Alle müssen die Möglichkeit haben, sich sicher fortzubewegen.» — *Gabriela Neuhaus*



Der soziale Preis der

Der Umstieg auf Elektrofahrzeuge ist gut fürs Klima. Der Rohstoffabbau für die Batterien gefährdet jedoch Umwelt und Menschenrechte.

«Der Regen schwemmt die ausgehobene Erde aus der Mine die steilen Hänge hinab. Der Schlamm enthält giftige Metallrückstände und verschmutzt unser Land und unsere Fischfarmen», klagt Cecilia, die für eine philippinische NGO arbeitet. «Zuerst wurden die Leute aus den Dörfern umgesiedelt, um Platz für die Nickelmine zu machen, und jetzt erhalten sie nicht einmal die versprochene Arbeit. Die Firma stellt lieber Tagelöhner aus der nahe gelegenen Stadt ein.» Die philippinische Insel Mindanao gehört weltweit zu den wichtigsten Fördergebieten von Nickel. 90 Prozent des Rohstoffs gehen nach China in die Stahlindustrie sowie



Elektromobilität

zunehmend in die Batterieproduktion für Elektrofahrzeuge. Zusammen mit Kobalt und Lithium gehört das Metall zu den wichtigsten Rohstoffen für die Herstellung von Lithium-Ionen-Batterien, dem heutigen Standard-Energiespeichermedium für Elektrofahrzeuge.

Von 2010 bis 2018 stieg die Nachfrage nach solchen Akkus jährlich um 30 Prozent. Als Gründe nennt die Global Battery Alliance die zunehmende Elektrifizierung des Verkehrs sowie den wachsenden Bedarf an Energiespeichern für Stromnetze. Und das Wachstum geht weiter: Laut Prognosen der Weltbank dürfte sich die Nachfrage nach Batterierohstoffen bis 2050 gegenüber 2018 vervier- bis verfünffachen. Ein grosser Teil dieser Rohstoffe wird in Ländern mit hoher Armut und schwachen Verwaltungs- und Governancestrukturen gefördert. Während lokale Eliten mit dem Rohstoffabbau zum Teil saftige Gewinne erzielen, profitiert die Bevölkerung nur sehr begrenzt. Minenarbeiterinnen und Minenarbeiter leiden oft unter miserablen und gefährlichen Arbeitsbedingungen, die Bewohnerinnen und Bewohner von benachbarten Stadtteilen und Dörfern unter Umwelt- und anderen Folgeschäden. Weltweit beziehen sich denn

auch die meisten Klagen über Menschenrechtsverletzungen auf den Rohstoffsektor. Im Vordergrund stehen dabei etwa die Umsiedlung ganzer Dörfer im Anschluss an die Vergabe von Minenkonzessionen, die Zerstörung landwirtschaftlicher Anbauflächen, Wasserverschmutzung sowie die Beeinträchtigung von Sicherheit und Gesundheit durch Minenaktivitäten.

Gesundheitsschäden, Gewalt und Kinderarbeit

Während Nickel in der Natur relativ weit verbreitet ist, beschränken sich die abbaubaren Kobaltvorkommen weitgehend auf die Demokratische Republik Kongo (DRK). Dieses Schwermetall ist ebenfalls ein wichtiger Batterierohstoff, pro Elektroauto werden bis zu zehn Kilogramm verbaut. Kobalt hat jedoch einen schlechten Ruf, weil Kinderarbeit beim Abbau im Kleinbergbau weit verbreitet ist, trotz bestehender Kinderschutzgesetze und Vorschriften. Der Kobaltbergbau in der DRK erfolgt zu 20 Prozent in Kleinstminen. Die selbst gegrabenen Löcher und unterirdischen Gänge sind selten gesichert, schwere Unfälle an der Tagesordnung.

Korruption ist weit verbreitet. Die Einnahmen aus dem Kobaltbergbau landen regelmässig in den Taschen einzelner

›

Machthaber statt in den Staatskassen. Gewalt durch das Sicherheitspersonal grosser Minen ist ebenso ein Problem wie die Umweltverschmutzung, mit gravierenden Auswirkungen auf die Gesundheit der lokalen Bevölkerung. Der Schweizer Rohstoffkonzern Glencore sorgt in dieser Hinsicht regelmässig für negative Schlagzeilen.

Die DRK ist trotz des Rohstoffreichtums eines der ärmsten Länder der Welt. Grosse Teile der Bevölkerung sind auf ein Einkommen aus der Minenarbeit angewiesen. Wenn sich daher Rohstoffunternehmen wegen negativer Schlagzeilen vom Kleinbergbau abwenden, ohne den betroffenen Menschen alternative Lebensgrundlagen zu bieten, leiden diese doppelt.

Zu wenig Wasser für die lokale Bevölkerung

Auch der Abbau von Lithium birgt grosse Risiken für Mensch und Umwelt. «Meine Eltern hatten eine grosse Lamaherde», erinnert sich Hugo Díaz, der im Atacama-Hochland in Chile lebt. «Heute reicht das Wasser kaum mehr zum Trinken und um genug Futterpflanzen anzubauen für den Winter.» Das sogenannte Lithiumdreieck in Chile, Argentinien und Bolivien hält über 60 Prozent der weltweit bekannten Reserven am «weissen Gold».

Lithium aus den Salzwüsten Lateinamerikas ist vergleichsweise günstig, weil der Rohstoff durch natürliche Verdunstung gewonnen wird. Das Leichtmetall ist Bestandteil einer Salzlösung, die sich in einem fragilen Gleichgewicht mit Frischwasserreserven in Schichten unter den Hochlandseen befindet. Für die Förderung einer Tonne Lithium werden etwa 2 Millionen Liter Salzlösung benötigt. Dies führt zum Absinken des Grundwasserspiegels und beeinträchtigt die Frischwasserreserven für das sensible Ökosystem und die indigene Bevölkerung. Bei Bauvorhaben und Förderaktivitäten ignorieren Rohstofffirmen regelmässig ihre Rechte. Unzureichende und unterschiedlich hohe Entschädigungen für abgetretene Land- und Wasserrechte führen gleichzeitig zu Konflikten unter einzelnen lokalen Gemeinschaften.

Ein Label für «faire Batterien»?

Die Probleme bei der Rohstoffbeschaffung für die Batterieherstellung sind bekannt. 2017 wurde im Rahmen des World Economic Forums in Davos etwa die «Global Battery Alliance» (GBA) gegründet, eine Industrie-Initiative, die heute rund 70 Mitglieder zählt. Sie hat das ambitionierte Ziel, bis 2022 ein «fairly manufactured battery»-Label zu entwickeln, um nicht nur die hohen Treibhausgasemissionen bei der Batterieproduktion, sondern auch die erheblichen sozialen und ökologischen Risiken bei der Rohstoffbeschaffung zu vermindern. In ihrer Vision für 2030 fordert die GBA gar eine weltweite «verantwortungsvolle und gerechte Batterie-Wertschöpfungskette». Bisher sind den Absichtserklärungen jedoch noch keine erkennbaren Taten gefolgt. — Karin Mader

Teile dieses Textes wurden im März 2020 in der VCS-Auto-Umweltliste publiziert.



Lithiumgewinnung in der chilenischen Atacama-Wüste. Der Abbau des begehrten Rohstoffs gefährdet das fragile Ökosystem und lokale Gemeinschaften.

Akku- Hersteller unter der Lupe

Die Rohstoffbeschaffung zur Herstellung von Batterien für Elektrofahrzeuge ist mit erheblichen sozialen und ökologischen Risiken verbunden. Um einen Einblick in den Umgang mit Umwelt- und Menschenrechtsfragen in dieser Branche zu erhalten, haben *Brot für alle*, *Fastenopfer* und der Verkehrs-Club der Schweiz die Geschäftspolitik der sechs grössten Hersteller von Elektrofahrzeugbatterien angeschaut. Nebst dem Marktführer CATL sind dies Panasonic, Samsung SDI, LG Chem, SK Innovation, BYD. Darüber hinaus wurde auch die Schweizer Firma ABB in die Studie einbezogen.

Basierend auf firmeneigenen Daten aus den Nachhaltigkeits- und den Corporate-Social-Responsibility-Berichten wurde untersucht, ob die Unternehmen sowie ihre Zulieferer und Geschäftspartner entlang der Lieferkette die Umwelt schützen und die Menschenrechte respektieren. Gemäss internationaler Richtlinien gilt die Sorgfaltspflicht global tätiger Konzerne für die gesamte Wertschöpfungskette. Die Produktion von Lithium-Ionen-Batterien ist komplex: Die Lieferkette des heute gängigen Speichermediums von Elektrofahrzeugen umfasst nebst Endmontage und Zellenproduktion insbesondere auch den problematischen Rohstoffbereich samt Abbau, Raffinerien und Schmelzereien.

Mangelhafte Transparenz

In der Gesamtbewertung der Studie schneidet Samsung SDI am besten ab, die beiden chinesischen Hersteller BYD und CATL erzielten die

schlechtesten Resultate. Dies insbesondere wegen fehlender Transparenz. Bei allen Herstellern ist die Rückverfolgbarkeit der Lieferketten mangelhaft: Angaben zu den Minen, aus welchen die Rohstoffe bezogen werden, fehlen weitgehend. Die Unternehmen beschränken die geforderte Sorgfaltspflicht und Rückverfolgbarkeit auf sogenannte «Konfliktmineralien» und Kobalt aus der Demokratischen Republik Kongo, das aufgrund notorischer Kinderarbeit in den Minen als problematisch eingestuft wird. Andere Rohstoffe wie etwa Lithium oder Nickel, deren Abbau ebenfalls soziale und ökologische Schäden verursacht, werden von den untersuchten Unternehmen weitgehend ausgeblendet. Beim Umweltmanagement stehen die CO₂-Werte im Zentrum. Nur gerade drei der untersuchten Unternehmen haben jedoch ihre Emissionsziele auf die Forderungen des Pariser Klimaabkommens abgestimmt.

Recycling fördern

Der Bericht kommt zum Schluss, dass es vermehrt gesetzliche Bestimmungen braucht, um die sozialen und ökologischen Risiken bei der Batterieproduktion zu minimieren. Auch die Anlagestrategie von Investoren in «grüne» Energietechnologien ist fragwürdig, solange die sozialen Risiken nicht mitberücksichtigt werden. Heute ist zudem der Abbau von Batterierohstoffen oft billiger als ihr Recycling. Die Wiederaufbereitung einzelner, in den Lithium-Ionen-Zellen enthaltener Rohstoffe steckt noch in den Kinderschuhen. Nebst Lenkungsmaßnahmen zur Förderung des Recyclings braucht es in diesem Bereich auch technische Innovationen und entsprechende Investitionen, um die Rohstoffe in die Kreislaufwirtschaft zu integrieren und wiederzuverwenden, statt immer neu abzubauen. In die gleiche Richtung zielt auch die Weiterverwendung ausgedienter Fahrzeugbatterien als stationäre Energiespeicher, etwa für Photovoltaikanlagen. — Karin Mader



Die Studie «Batterien – der Knackpunkt der Elektromobilität. Soziale und ökologische Herstellungsbedingungen unter der Lupe» finden Sie unter: www.sehen-und-handeln.ch/batterie

Unterschiedliche Bedürfnisse

In der Schweiz träumen immer mehr Leute von Entschleunigung und weniger Mobilität. In den Ländern des Südens hingegen wünschen sich viele Menschen bessere Transport- und Reisemöglichkeiten, weil sie darauf angewiesen sind.



Emmanuel Jeger wohnt in Nyon und arbeitet 60 Prozent als Synodalrat der Evangelisch-reformierten Kirche des Kantons Waadt sowie zusätzlich als Konsulent, Coach und Trainer im Bereich Telekommunikation. Seine Spezialgebiete sind kollektive Intelligenz, Management sowie Teamzusammenhalt. Zwei wichtige Lebensereignisse haben ihn dazu veranlasst, seinen Umgang mit Mobilität radikal zu verändern.

Wie würden Sie den «alten» Emmanuel Jeger beschreiben?

Ich reiste sehr gerne, sah mich selber als Nomaden. Meine Arbeit in der Telekombranche führte mich per Flugzeug in alle vier Himmelsrichtungen. Zudem legte ich jährlich mit dem Auto 50 000 Kilometer zurück.

Was waren das für Ereignisse, die Ihre grundlegende Verhaltensänderung auslöste haben?

Von Juni bis November 2018 besuchte ich die «Kleine Schule für die Erde», die das Atelier der inneren Transition von *Brot für alle* und *Fastenopfer* in Crêt-Bérard anbietet. An diesen drei Kurswochenenden hat es bei mir richtig Klick gemacht. Mir wurde die Bedeutung des Gemeinwohls bewusst, aber auch mein ökologischer Fussabdruck und die Notwendigkeit eines inneren Wandels, um ökologische Veränderungen einzuleiten. In der Folge habe ich diesen Kurs mit einer Teilnahme an den Klimagesprächen ergänzt. Aufgrund dieser konkreteren Gespräche konnte ich einige Gewohnheiten bezüglich Energieverbrauch und Konsum verändern.

«Mässigung macht glücklich»

Was war das zweite Ereignis, das Ihrem Gesinnungswandel zugrunde lag?

Man hat mir den Führerschein für drei Monate entzogen. Es war also eine einschränkende Massnahme. Als Folge musste ich von einem Tag auf den anderen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen.

Wie haben Sie diesen abrupten Bruch mit Ihren alten Gewohnheiten erlebt?

Das war eine Offenbarung, und ich bedaure, diese Wahl nicht früher getroffen zu haben! Im Zug konnte ich lesen, arbeiten, die Landschaften betrachten – ich war weniger gestresst und verspürte einen Gewinn an Energie. Tatsächlich erlebte ich eine immense Freiheit und ein Gefühl des Wohlbefindens, verbunden mit meinem nun nachhaltigen ökologischen Fussabdruck. Die natürliche Folge war, dass ich mein Auto verkauft und durch ein Generalabonnement für den öffentlichen Verkehr ersetzt habe.

Verfügen Sie über Möglichkeiten, Ihre Erfahrungen zu teilen und Ihr Umfeld für einen nachhaltigeren Lebensstil zu sensibilisieren?

Ich arbeite im Rahmen der Evangelisch-reformierten Kirche des Kantons Waadt an der Lancierung des Projekts «Eco-Eglise», welche die ökologischen Herausforderungen aus einer spirituellen Perspektive angeht und Dienstleistungen anbietet für Kirchgemeinden, die einen ökologischen Wandel anstreben. Meiner Familie und den Freunden, die mich fragen, rate ich, es mit weniger zu versuchen. Mässigung macht glücklich und bringt viel mehr Freiheiten als Einschränkungen!



Tika Maya lebt mit ihren beiden Söhnen und der Familie ihrer Schwester in der nepalesischen Provinz Sarlahi. Seit gut zwei Jahren arbeitet sie als Teppichknüpferin in einem Atelier, das von der Teppich-Fairtrade-Organisation Label STEP in der Region initiiert worden ist und Arbeitsplätze für die lokale Bevölkerung bietet. Dort hat die 32-jährige Tika Maya das traditionelle Knüpf-Handwerk gelernt. Sie ist sehr zufrieden mit ihrer Arbeit. In den ländlichen Gebieten Nepals gibt es nur wenige Einkommensmöglichkeiten. Deshalb müssen viele Nepalesen und Nepalesinnen in die Hauptstadt oder gar ins Ausland reisen, um ihren Lebensunterhalt zu verdienen.

Wie weit ist Ihr Arbeitsplatz von Ihrem Wohnort entfernt, und wie gelangen Sie dorthin?

Von meinem Haus bis zu meinem Arbeitsort sind es fünf bis sechs Kilometer. Für diese Route gibt es nur private Wagen. Das sind dreirädrige Auto-Rikschas, es gibt keinen anderen öffentlichen Transport. Die Rikscha ist für mich zu teuer, eine einfache Fahrt kostet mindestens 50 Rupien*. Weil das für mich zu teuer ist, aber auch um rechtzeitig bei der Arbeit zu sein, lege ich die Strecke mit dem Velo zurück.

Wie lang ist der Schulweg Ihrer Kinder?

Die Schule befindet sich rund 15 Kilometer von unserem Haus entfernt. Die Kinder nehmen den Schulbus, die Fahrt dauert rund 20 Minuten.

Wo arbeitet Ihr Mann?

Mein Mann arbeitet seit 14 Jahren in Dubai auf dem Bau. Um dorthin zu gelangen, muss er mit dem Bus acht Stunden nach Kathmandu fahren, wo sich der einzige internationale Flughafen des Landes befindet. Es gibt Pläne für den Bau eines neuen Flughafens in Nijgad, das wäre nur eine Stunde von Sarlahi – aber bis es so weit ist, kann es noch Jahre dauern. – Anfang Jahr kam mein Mann auf Heimurlaub und konnte wegen Covid-19 nicht zu seiner Arbeit nach Dubai zurückkehren. Bis er wieder zurück kann, arbeitet er als Bauer auf unserem eigenen Land im Dorf und braucht nicht regelmäßig zu reisen.

Wie weit ist es von Ihrem Arbeitsort ins nächste Spital?

In der Nähe unseres Dorfes gibt es kein Spital. Der nächste Gesundheitsposten befindet sich rund 20 Kilometer von unserem Haus entfernt. Um dorthin zu gelangen, nehme ich ein öffentliches Verkehrsmittel (Minibus) und manchmal das Fahrrad. Bei ernsthafteren Erkrankungen fahren die Leute aus unserem Dorf nach Kathmandu – das sind sechs bis acht Stunden Fahrt mit dem Bus.

Was müsste in Nepal in Bezug auf die Mobilität getan werden?

Bei uns kann noch sehr viel getan werden, um die Mobilität zu verbessern. Die Einführung lokaler öffentlicher Transportmittel zum Beispiel, was es in den bislang Dörfern nicht gibt. So gibt es in den Dörfern etwa keine lokalen

in den Dörfern sorgen, etwa in Teppich- und Kleiderfabriken, damit die Menschen nicht mehr in die Stadt oder ins Ausland ziehen müssen, um Arbeit zu finden.

— Aufgezeichnet von Daniel Tillmanns

*entspricht 65 Rappen

«In der Nähe unseres Dorfes gibt es kein Spital»

öffentlichen Transportmittel. Die Regierung muss ernsthafte und wirkungsvolle Massnahmen ergreifen, um für die Bevölkerung erschwingliche Transportmöglichkeiten bereitzustellen. Sie muss aber auch für Arbeitsplätze



Aktive Mobilität Bewegung ist gesund und tut gut. Legen Sie kurze Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurück.



Lebensraum für Menschen Vielerorts engagieren sich Menschen für öffentliche Freiräume, sichere Radwege, verkehrsberuhigte Quartiere ... Sie freuen sich über Ihre Unterstützung.

Die Kraft der Phantasie Schon einmal überlegt, wie sich das eigene Leben mit weniger motorisierter Mobilität verändern könnte? Auf unserer Website entführen wir Sie auf eine Podcast-Reise, auf der Sie hören, wie es anderen ergangen ist.



Übers Klima sprechen Im Kreis Gleichgesinnter entwickeln Sie im Rahmen der KlimaGespräche neue Ideen, um Ihre Mobilität klimafreundlicher zu gestalten. www.sehen-und-handeln.ch/klimagespraech



Zeit gewinnen Ob beruflich oder in der Freizeit: Je kürzer die Reisen, desto mehr Zeit bleibt für anderes.

Lokal und saisonal einkaufen Entdecken Sie die Produkte Ihrer Region.



Mit dem öV ans Ziel Steigen Sie um, testen Sie die Vorzüge des öffentlichen Verkehrs: Nie mehr im Stau, keine Parkplatzsuche, weniger Stress...