

Thalwil, 16. August 2023

Wenn ihr mich sucht, dann sucht in euren Herzen.
Wenn ihr mich dort findet, dann lebe ich in euch weiter.

Unendlich traurig, aber auch dankbar nehmen wir Abschied von

Nelly Sigg-Schmid

* 10.04.1928 † 02.08.2023

Nach einem langen, glücklichen und erfüllten Leben ist Nelly friedlich eingeschlafen. Wir werden Dich sehr vermissen und tragen Dich für immer in unseren Herzen.

In stiller Trauer:

Gaby Suter und Patrick Müller
Marcel Suter und Angela Mürner mit Michael und Melina
Sou-Hour Lay-Pen
Jerry, Shan, Joël und Ethan Lay
Roger, Nancy und Luke Lay
Ernst und Ernesto Sigg, Mallorca

Die Urnenbeisetzung findet im engsten Familienkreis auf dem Friedhof Thalwil am Gemeinschaftsgrab statt. Die Trauerfeier wird am 24. August 2023 um 14.30 Uhr im Serata, Tischenloostrasse 55, 8800 Thalwil, im Andachtsraum stattfinden.

Anstelle von Blumenspenden gedenke man im Sinne von Nelly an die Stiftung von Beat Richner, Kanta Bopha.
IBAN CH60 0070 0111 3000 4581 4 (ZKB Zürich), Vermerk: Todesfall Nelly Sigg.

Traueradressen:

Gaby Suter, Rosenrain 4, 5070 Frick
Jerry Lay, Etzelstrasse 17, 8832 Wollerau

BESTATTUNGEN UND BESETZUNGEN

Stadt Zürich
Bevölkerungsamt
Stadthaus, Stadthausquai 17, 8001 Zürich
Telefon 044 412 40 00
www.stadt-zuerich.ch/bestattungsamt

Bestattungen und Beisetzungen vom Donnerstag, dem 17. August 2023

Derrert geb. Bacsa, Christiane Silvia, Jg. 1954, von Rüschiikon ZH und Oberglatt ZH, Gattin des Derrert-Bacsa, Felix Jakob, 8057 Zürich, Wehntalerstrasse 40 – 14.00 Uhr Trauerfeier in der ref. Kirche Unterdorf.

Lüthi geb. Ott, Sophie, Jg. 1928, von Riehen BS, Lauperswil BE und Zell ZH, verwitwet von Lüthi-Ott, Franz, 8048 Zürich, Kürbersteig 7. – 15.00 Uhr Urnenbeisetzung im Friedhof Hönningerberg, anschliessend Abdankung in der Friedhofkapelle Hönningerberg.

Mattile geb. Burkhard, Edeltraut, Jg. 1936, von Zürich, verwitwet von Mattile-Burkhard, René Samuel, 8044 Zürich, Hochstrasse 37. – 14.00 Uhr Trauerfeier in der ref. Kirche Hönng.

Mayer geb. Kräuchi, Ruth Ercoline, Jg. 1935, von Zürich, verheiratet, 8055 Zürich, Sieberstrasse 10. – 10.30 Uhr Urnenbeisetzung im Friedhof Sihlfeld D, Platz der Gemeinschaft.

Widmer geb. Studerus, Irene, Jg. 1955, von Zürich und Oberrohrdorf AG, 8055 Zürich, Grünmattstrasse 51. – 14.15 Uhr Trauerfeier in der röm.-kath. Kirche St. Theresia.

Bestattungen und Beisetzungen vom Freitag, dem 18. August 2023

Aeppli geb. Warth, Zita, Jg. 1937, von Zürich, verwitwet, 8053 Zürich, Buchzelgstrasse 47. – 9.00 Uhr Urnenbeisetzung im Friedhof Fluntern.

Caratti, Marzio, Jg. 1962, von Lugano, 5235 Rüfenach AG, Sandacherweg 22. – 13.30 Uhr

Abdankungsfeier mit Sarg im Krematorium Nordheim, Halle II.

Molnar geb. Szendrői, Brigitta Klara, Jg. 1930, von Zürich, verwitwet von Molnar-Szendrői, István Béla, 8048 Zürich, Am Suteracher 92. – 10.30 Uhr Urnenbeisetzung im Friedhof Eichbühl, anschliessend Abdankung in der Friedhofkapelle Eichbühl.

Riegg, Verena Lina, Jg. 1930, von Zürich und Gossau ZH, 8049 Zürich, Kappenbergweg 11. – 13.30 Uhr Urnenbeisetzung im Friedhof Hönningerberg.

Weiss, Hermann Jakob, Jg. 1927, von Obfelden ZH, 8047 Zürich, Eychhof 18. – 13.30 Uhr Urnenbeisetzung im Friedhof Sihlfeld Umenheim, Urnenhainplatz.

Weli, Verena, Jg. 1945, von Zürich, 8003 Zürich, Zweierstrasse 138. – 15.00 Uhr Urnenbeisetzung im Friedhof Sihlfeld D, Platz der Gemeinschaft.

Sonett der Seele

Willensdrang von tausend Wesen
Wogt in uns vereint, verklärt:
Feuer loht und Rebe gärt
Und sie locken uns zum Bösen.

Tiergewalten, kampfbewährt,
Herrengaben, ausserlesen,
Eignen uns und wir verwesen
Einer Welt ererbten Wert.

Wenn wir unsrer Seele lauschen,
Hören wirs wie Eisen klirren,
Rätselhafte Quellen rauschen,

Stille Vögel Flüge schwirren . . .
Und wir fühlen uns verwandt
Weltenkräften unerkant.

Hugo von Hofmannsthal

Donnerstag, 17. August 2023

Zürich und Region

Neue Zürcher Zeitung

«Wir müssen uns vom Auto lösen, denn wir fahren geradewegs in eine Wand»

Über Jahrzehnte prägte der ETH-Professor Kay Axhausen die Verkehrsforschung. Bevor er in den Ruhestand tritt, spricht er mit Fabian Vogt über Fehler der Stadtzürcher Regierung und darüber, warum E-Autos nicht reichen, um die CO₂-Ziele zu erreichen

Herr Axhausen, vergangenes Jahr gab die Stadt Zürich für Investitionen in Verkehrsprojekte und laufende Ausgaben 450 Millionen Franken aus. Trotzdem jammern Verkehrsteilnehmer auf zwei und vier Rädern ständig. Was läuft schief?

Es fehlt ein langfristiges Konzept. Zwar ist die Haltung der rot-grünen Stadtregierung seit Jahren die gleiche: Man will Velos fördern. Entsprechend werden Parkplätze abgebaut und Radwege aufgebaut. Doch diese Wege hören plötzlich auf oder beginnen irgendwo – das Netz ist löchrig. Das passiert, wenn man keine Vision für eine Velostadt hat, sondern immer nur einzelne Projekte in Angriff nimmt. Das führt dann unter anderem dazu, dass jeder Akteur in Zürich – die VBZ, das Tiefbauamt und die Dienstabteilung Verkehr – seine eigenen Interessen in den Vordergrund stellt.

Dann spielen Sie einmal König von Zürich: Sie haben die Möglichkeit, das Verkehrskonzept der Stadt zu entwerfen. Über allem steht die CO₂-Neutralität. Diese zu erreichen, erfordert harte Anpassungen. Sowohl was das menschliche Verhalten als auch die Rahmenbedingungen angeht. Denn die Verkehrsentwicklung hat in den letzten hundert Jahren mit grossem Erfolg auf das Auto gesetzt, nun aber zeigt sich, dass dies nicht so weitergehen kann, wenn die Umweltziele erreicht werden sollen.

Sie wollen den Menschen das Auto wegnehmen?

Nein, das wird weder möglich noch nötig sein. Dafür ist das Auto eine viel zu tolle Erfindung. Es bietet volle Kontrolle darüber, wann man wohin fahren will, und viele andere Annehmlichkeiten wie eine Klimaanlage oder die eigene Musik. Darüber hinaus sind sämtliche negativen Wirkungen, die durch das Auto verursacht werden, für den Konsumenten nicht sichtbar: Autofahrer merken nicht, welche zusätzliche Reisezeit sie allen anderen Autofahrern verursachen, wie viel CO₂ sie ausstossen, wie sie durch Parkieren die Parkierprobleme aller anderen erhöhen oder wie viel CO₂ in die Produktion ihres Wagens gesteckt wurde.

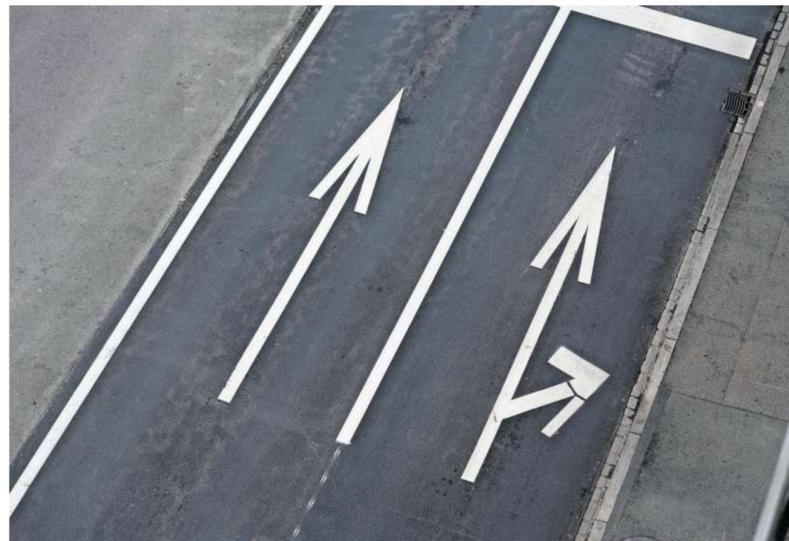
Sie sind noch immer Alleinherrscher: Wie überzeugen Sie das Volk, trotzdem aufs Auto zu verzichten?

An der ETH arbeiten wir im Projekt E-Bike-City daran, Zürich radikal umzubauen. Unsere Idee: Die Hälfte der Strassenfläche, die bisher Autos zur Verfügung steht, soll E-Bikes und Co. gehören. Denn nur über eine Umlagerung von motorisiertem Individualverkehr hin zu mehr öV, Rad- und Langsamverkehr können wir in den Städten die Klimaziele erreichen.

Den Menschen soll also die Lust am Autofahren genommen werden, weil weniger Platz auf der Strasse längere Fahrzeiten bedeutet?

Wir wollen ihnen ein Angebot machen. In der E-Bike-City wären automatisch andere, ökologischere Verkehrsmittel attraktiver. Die Menschen würden vielleicht feststellen, dass sie einen 30-minütigen Weg auch mit dem Fahrrad machen können, wie sie es ja auch als Teenager gemacht haben. Derzeit entwickeln wir unter anderem Software und Normen für eine entsprechende Umgestaltung. Wir machen auch eine ÖV-Planung, denn wenn Menschen mehr auf zwei Rädern unterwegs sind, sind sie abhängig von den Wetterbedingungen und werden beispielsweise eher den Zug nehmen, wenn es schüttet.

Klingt sehr theoretisch. Kann das in der Praxis funktionieren? Das wissen wir natürlich nicht. Denn die Menschen haben sich an das Auto



«Die Hälfte der Strassenfläche, die Autos zur Verfügung steht, soll E-Bikes und Co. gehören», sagt Kay Axhausen.

ANDRICK RAMAP/INZZ

gewöhnt, und ein Verzicht verkompliziert ihr Leben. Aber Fakt ist, dass die Menschen die Erreichbarkeit über alles stellen, das hat die Verkehrsplanung der letzten etwa 300 Jahre gezeigt. Sollten sie im Auto langsamer am Ziel sein als mit anderen Verkehrsmitteln, werden sie wechseln.

Wie definieren Sie Erreichbarkeit?

Die Möglichkeit, innert kurzer Zeit möglichst viele Orte erreichen zu können. In der Schweiz beispielsweise hat sich die durchschnittliche Reisezeit seit 1950 halbiert, man erreicht seine Destination also doppelt so schnell wie damals. Studien zeigen, dass die Gesellschaft massiv von besserer Erreichbarkeit profitiert hat. Die Produktivität und der Reichtum sind gestiegen, seit man überall schneller hinkommt. Auch der soziale Reichtum ist gestiegen, denn Menschen können ihre Freunde einfacher sehen. Es ist eine Glücksspirale für die Gesellschaft, die stetig nach oben dreht, und das Auto steht im Zentrum dieser Entwicklung. Aber eben, nun müssen wir uns vom Auto lösen, denn wir fahren geradewegs in eine Wand.

Sie haben aber gute Gründe aufgezählt, warum wir nicht bremsen können. Wie soll die Dekarbonisierung trotzdem gelingen?

Meiner Meinung nach muss ein positives Bild einer neuen Welt gezeichnet werden. Einer Welt, die zwar anders ist und im ersten Moment anstrengender, aber doch positiv empfunden werden kann. Darum ist es so wichtig, dass eine Stadt eine Gesamtvision hat. In den 1930er Jahren gab es Visionen von Autobahnen, diesen wunderschönen leeren Autostrassen im Sonnenschein. Solche Bilder braucht die Verkehrswende auch. Man kann nicht nur hingehen und den Menschen Horrortales erzählen, wie teuer alles werden wird. Das schreckt ab. Die E-Bike-City soll ein solches Bild sein. Wie gesagt, wissen wir nicht, ob dies die benötigten Veränderungen bringt. Aber immerhin präsentieren wir eine Idee.

Im Ausland gibt es Städte, die solche Visionen nicht nur hatten, sondern auch umsetzen. Kopenhagen und Amsterdam etwa . . .

. . . ja, das sind Städte, die bei dem Thema immer genannt werden, weil es dort so viele Fahrräder gibt. Aber die Wahrheit ist: Dort fahren nicht weniger Autos, stattdessen ist der öV unwichtiger geworden. Auch diese Städte hatten nämlich kein gutes Gesamtkonzept und haben es verpasst, mit der Ausweitung des Veloverkehrs auch den öV zu fördern. Plakativ gesagt: Was die Zürcher mehr Tram fahren, fahren die Amsterdamer mehr Fahrrad.

Ein anderes Beispiel ist Singapur. Dort fahren viel weniger Autos, seit die Regierung begonnen hat, sehr hohe Abgaben dafür zu verlangen, und zudem 2018 die Zahl der Privatautos plafoniert hat. Singapur ist tatsächlich das wohl erfolgreichste Beispiel für einen Wandel. Es gibt hohe Zölle, Steuern und Abgaben – ergänzt um je nach Ort und Zeit unterschiedlich hohe Strassengebühren. Es fährt nur noch Auto, wer das wirklich will und es sich auch leisten kann. Das Strassennetz ist aber weiterhin sehr gut. Zudem wurden auch im öV Massnahmen unternommen, fährt man ausserhalb der Hauptverkehrszeiten, ist es günstiger.

Allerdings ist Singapur ein Stadtstaat, der seit Beginn der Unabhängigkeit vor über sechzig Jahren von der gleichen Partei regiert wird. So sicher im Sattel sitzt nicht einmal die linke Stadtzürcher Regierung.

Das sollte uns nicht davon abhalten, über einen Umbau nachzudenken. Wenn wir weitermachen wie bisher, erreichen wir die CO₂-Ziele sicherlich nicht. Im Gegensatz zu den Politikern zeigen wir hoffentlich wenigstens eine Möglichkeit auf. In der Hoffnung, dass bald viele weitere Vorschläge folgen.

In Singapur wird unter anderem Mobility-Pricing angewandt. Könnte das auch in Zürich funktionieren? Als besonders preissensitiv gelten Schweizer ja nicht.

Über finanzielle Anreize für Entlastung auf den Strassen zu sorgen, halte ich auch in der Schweiz für realistisch. Wir haben eine Studie mit Basler Kollegen gemacht, die zeigt, dass die Schweizer durchaus reagieren. Eine Preisänderung von 100 Prozent führt zu einer Verhaltensänderung von 30 Prozent. Das ist zwar nicht besonders viel, aber immerhin etwas. Problematischer

könnte vielleicht sein, die Leute davon zu überzeugen, Tracker im Auto installieren zu lassen, um die gefahrenen Kilometer zählen zu können.

Es ist natürlich eine politisch schwere Kugel, die man ins Rollen bringen will. Viele Politiker werden Angst haben, ein Referendum nicht zu überleben, sollen sie Mobility-Pricing einführen wollen. Aber dass es funktionieren kann, haben andere Städte gezeigt. In Stockholm etwa wurde zuerst eine sogenannte City-Maut abgelehnt. Die Stadt hat mit staatlicher Hilfe dann ein paar Jahre später einfach selber ein Projekt gestartet, um technisch die Voraussetzung für Mobility-Pricing zu schaffen. Nachdem das System ein halbes Jahr getestet worden war, kam es zu einer Volksabstimmung, und das Volk war plötzlich dafür. Mittlerweile hat sich der Autoverkehr in Stockholm in der Maut-Region um rund einen Viertel reduziert.

Mobility-Pricing könnte dazu führen, dass weniger Autos auf den Strassen sind. Aber ist das in Hinblick auf den CO₂-Ausstoss wirklich so entscheidend? Das Ende des Verbrennungsmotors ist ja beschlossene Sache.

Selbst wenn alle Autos zu E-Autos geworden sind – und irgendwann wird das passieren – werden damit die Umweltziele nicht ganz erreicht. Denn bei der CO₂-Produktion muss der ganze Lebenszyklus des Fahrzeugs berücksichtigt werden, also von der Produktion bis zum Recycling. Bei den E-Autos gehört da etwa die Herkunft des Stroms dazu, da steht die Schweiz gut da, andere Länder weniger. Zudem kommt noch ein Problem dazu.

Welches? Das Platzproblem. E-Autos werden Autofahren billiger machen, was mehr Anreize zum Fahren schafft. Bereits jetzt gibt es aber auf den Strassen immer weniger Platz, weil immer mehr Autos fahren und der Strassenbau mit dem Tempo nicht mithalten kann.

Und was ist mit autonomen Fahrzeugen, die wohl auch irgendwann kommen? Die werden auch elektrisch sein, aber das Fahren noch effizienter machen. In welcher Form werden die kommen? Werden sie vor allem im Privatbesitz sein, geteilt genutzt wie Mobility oder als Car-Pools wie Kleinbusse? Berechnungen zeigen: Würde eine Stadt beschliessen, nur noch automatische Kleinbusse zu erlauben, brauchte es nur noch Fahrzeugflotten, die ungefähr einem Siebtel der heutigen Grösse entsprechen.

Sie scheinen das nicht für besonders realistisch zu halten.

Es ist eine Möglichkeit, aber wahrscheinlicher ist, dass automatische Fahrzeuge das Platzproblem akzentuieren. Kürzlich wurde eine Studie erstellt in den USA, bei der etwa drei Dutzend Familien einen privaten Taxifahrer erhielten, den sie wie ein automatisches Fahrzeug jederzeit benutzen konnten. Es zeigte sich, dass die Zahl der gefahrenen Kilometer dieser Haushalte sich fast verdoppelte. Das ergibt auch Sinn: Mit automatischen Fahrzeugen könnten plötzlich Personen fahren, die das bisher nicht durften. Sie können etwa ihren zehnjährigen Sohn in so ein Ding setzen und dem Auto sagen: «Bring ihn zur Grossmutter.» Es dürfte darüber hinaus zu vielen Leerfahrten kommen. Darum will ich trotz all den Innovationen, die beim Auto kommen werden, noch einmal festhalten: Wir müssen an einer Zukunft arbeiten, in der weniger Menschen Auto fahren wollen.

NZZ

Live

Genussakademie

Champagne & Dine: Zu Besuch im «Roots»

Sonntag, 24. September 2023
12.30 Uhr, Apéro ab 11.30 Uhr

Restaurant «Roots», Basel

Tickets und Informationen:
nzz.ch/live | +41 44 258 13 81



Das «Roots» besticht durch seine Lage neben der Dreirosenbrücke direkt am Rhein, ein chic-modernes Ambiente, eine wunderbare Terrasse – aber vor allem durch die kreative Küche von Pascal Steffen und seinem Team. Im Mittelpunkt des Menüs steht hier das saisonal verfügbare Gemüse, welches durch gezielte Zugabe von Fisch oder Fleisch zu unverwechselbaren Speisen veredelt wird. Klar, dass die Zusammenarbeit mit Produzenten der Region intensiv ist. Begleiten Sie Peter Keller, Weinredaktor der «NZZ am Sonntag» und Weinakademiker, in das mit zwei Michelin-Sternen und 17 Gault-Millau-Punkten ausgezeichnete Gourmetrestaurant, und erleben Sie zu jedem Gang ausgewählte Top-Cuvées aus dem Champagnerhaus Laurent-Perrier.



Pascal Steffen
Küchenchef, «Roots»

Peter Keller
Weinredaktor der
«NZZ am Sonntag»
und Weinakademiker

Partner:

