



# Umfeld Zurück Frei

Nummer 121  
März 2019

## Gesund zu Fuss

Die natürlichste, effizienteste und gesündeste Mobilitätsform ist gleichzeitig die älteste – und die in der Planung und Ausführung am meisten vernachlässigte. Es ist an der Zeit, dass hier etwas geht.

Seiten 2-7, 10

# umkehR-Schluss

Die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger ist oft ein Problem. Zunächst einmal hat das rein physikalische Gründe, denn ähnlich wie die Velofahrerinnen sind die Fussgänger nicht durch eine Blechwand gegen Kollisionen abgeschirmt. Ironischerweise stellen gerade die Fussgängerstreifen, wo der Fussverkehr Vortritt hat, ein Problem dar. Untersuchungen haben gezeigt, dass diese oft gefährliche Mängel aufweisen. Einige Kantone sind darum dazu übergegangen, solche Fussgängerstreifen ersatzlos aufzuheben. Gratulation, das Problem wurde für wenig Geld und ohne viel Bürokratie gelöst! Auch die Autofahrenden finden es läss, einmal weniger bremsen zu müssen. Dafür müssen nun die Fussgängerinnen einen Umweg in Kauf nehmen oder die Strasse dann überqueren, wenn grad nichts kommt. Insbesondere für Kinder ist letztere Variante ein fataler Rückschritt, da diese Geschwindigkeiten und Distanzen schlecht einschätzen können und darum warten, bis kein Auto mehr am Horizont sichtbar ist. Sie warten dann unter Umständen ewig. Ha, da kann ich ja mein Kind einfach am Fussgängerstreifen abstellen und mir die Kosten für die Kindertagesstätte sparen!

Aber jetzt mal ehrlich. Es ist weder zielführend noch gerecht, Fussgängerstreifen aufzuheben, nur weil dort öfter Fussgänger zu Schaden kommen. Einerseits ist es logisch, dass die Unfälle an den Orten passieren, an denen sich Fuss- und Strassenverkehr kreuzen. Darum gibt es auch sehr wenige Fussverkehrsunfälle auf Start- und Landepisten beispielsweise. Daraus die Empfehlung abzuleiten, doch bitte auf dem Flughafen spazieren zu gehen, ist der Umkehrschluss der obigen Logik. Dass dies wenig Sinn macht, ist offensichtlich. Andererseits ist klar geregelt, wer auf dem Fussgängerstreifen Vortritt hat. Kommt es zu einer Kollision, dann wurde diese Regel verletzt, und die Schuldfrage ist meist klar. Solange wir keine selbstbremsenden Autos haben, gehört halt die Aufmerksamkeit der Lenkerin und des Lenkers auf die Strasse.

Viel Spass bei der Lektüre dieses umverkehRen!

Hanspeter Kunz

Vizepräsident umverkehR



## Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

**Auflage** 5000 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach 8214, 8036 Zürich, Postkonto 80-67097-2, Tel. 044 242 72 76, info@umverkehr.ch, www.umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf www.umverkehr.ch **Redaktion** Kerngruppe umverkehR, Hanspeter Kunz

**Beiträge** Silas Hobi (sh), Veronika Killer, René Mettler (rm), Adriana Stepanov, Daniel Costantino **Grafisches Konzept** typisch.ch **Layout** Hanspeter Kunz

**Korrektur** Birgit Roth **Titelbild** Ryoji Iwata **Druck** Ropress, Zürich **Papier** RePrint Recyclingpapier

**Abonnementspreis** Mitgliedschaftspressen, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** Juni 2019

# Die schnellste Fortbewegungsart

Innerorts kommt man bei einem guten Fussgängernetz mit vielen Abkürzungen zu Fuss häufig schnell ans Ziel. Dabei kann man sich gut erholen, und man tut Gutes für Umwelt und Gesundheit. Höchste Zeit also, diese Fortbewegungsform stärker zu fördern. umverkehR setzt sich deshalb für eine Verbesserung der Bedingungen für Fussgängerinnen und Fussgänger ein. Silas Hobi

Haben Sie sich schon mal überlegt, welches Transportmittel das schnellste ist? Spontan wird Ihnen ein Düsenjet oder ein Rennauto in den Sinn kommen. In Tat und Wahrheit sind es aber die Füsse. Überrascht? Ich gebe zu, dass dies auf den ersten Blick etwas seltsam anmutet. Lassen Sie es mich erklären.

In unserer Gesellschaft wird der Bewegungsmangel mehr und mehr zu einem Gesundheitsproblem. Verschiedene Krankheiten und diverse Todesursachen wie beispielsweise Herzinfarkt können darauf zurückgeführt werden. Regelmässige körperliche Aktivität ist gesundheitsfördernd und kann sogar zu einer Lebensverlängerung führen. Wohl gemerkt, mehr Lebensjahre mit höherer Qualität – weil man ja gesund ist.

## Zu Fuss 893 Millionen Franken gewonnen

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) bescheinigt dem Fussverkehr deshalb auch den grössten Nutzen im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln: Der Nutzen hinsichtlich Gesundheit betrage jährlich rund 893 Millionen Franken. Personen, die im Alltag regelmässig zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs seien, würden länger leben und seien im statistischen Durchschnitt weniger krank. Epidemiologische Studien zeigen auf, dass ein Zusammenhang besteht zwischen körperlicher Aktivität im Fuss- und Veloverkehr und einem geringeren Risiko, an Diabetes, Herz-Kreislaufkrankungen, verschiedenen Krebsarten, Demenz oder Depression zu erkranken.

Im Hinblick auf die explodierenden Gesundheitskosten erstaunt es, dass nicht mehr zur Förderung des Fussverkehrs unternommen wird. Ein Blick auf die Unfallstatistik zeigt, dass in Bezug auf den Schutz des schwächsten Glieds in der Verkehrskette noch einiges unternommen werden muss. Über

die letzten fünf Jahre (2013–2017) wurden pro Jahr durchschnittlich 53 Fussgängerinnen und Fussgänger getötet, 670 schwer und 1648 leicht verletzt. Während beim Autoverkehr deutliche Reduktionen der Unfälle mit schweren Unfallfolgen zu verzeichnen sind, stagnieren diese Zahlen beim Fussverkehr.

## Noch viel Verbesserungspotenzial

umverkehR untersucht deshalb im Rahmen des Projekts «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» zusammen mit Fussverkehr Schweiz und der Fachhochschule Rapperswil in 16 Städten die Bedingungen für Fussgängerinnen und Fussgänger akribisch, um

Vorschläge zur Verbesserung zu erarbeiten. Wenn die Wege attraktiv und ohne Umwege ans Ziel führen, werden immer mehr Leute ihre Alltagswege zu Fuss zurücklegen – mit entsprechendem Mehrwert für die Umwelt und die Gesundheit.

Zu Fuss unterwegs zu sein, ist somit so schnell, dass man sogar noch Zeit gewinnt – in Form von zusätzlichen und gesunden Lebensjahren. Da kann weder der Düsenjet noch das Rennauto mithalten. Denken Sie daran, wenn Sie das nächste Mal auf das Velo, in den Zug, das Tram, den Bus oder sogar ins Auto steigen, um vermeintlich schneller ans Ziel zu gelangen.



Bild: Youtube

**Unsere Füsse = ein Düsenantrieb – auch ohne angeschnalltes Triebwerk**

# Schrittzähler ändern keine Gesellschaft

Was motiviert uns, mehr zu Fuss zu gehen? Das Interview mit Jens Bucksch, Professor für Prävention und Gesundheitsförderung an der Pädagogischen Hochschule Heidelberg, zeigt sowohl konkrete Ideen auf individueller Ebene als auch politische und städteplanerische Massnahmen auf. Interview: Veronika Killer

*Herr Bucksch, welche Bedeutung hat aus Ihrer Sicht das Zufussgehen für die Gesundheitsförderung?*

Der Fussverkehr hat ein riesiges Potenzial für die Gesundheitsförderung, das nicht ausreichend ausgeschöpft ist. Viele Menschen haben zwar ihre Freizeit so organisiert, dass sie in einem wöchentlichen Rhythmus ein- bis zweimal Sport treiben (z. B. in Sportvereinen). Dies deckt aber die Forderung der WHO nach 150 Minuten pro Woche ausdauerorientierter Bewegung mit moderater Intensität nicht ab. Daher gilt es, die Bewegung zur täglichen Routine zu machen. Eine Vielzahl von Studien beweisen, dass ein tägliches Zufussgehen von einer halben Stunde die Gesundheit massgeblich fördert: von der Cholesterinsenkung über die Erholung und die Stressminimierung bis hin zu zusätzlichen und gesünderen Lebensjahren.

*Wie gelingt es uns, dieses Potenzial auszuschöpfen? Welche Art von Kampagnen oder Hilfsmitteln lassen uns mehr zu Fuss unterwegs sein?*

Schrittzähler sind beispielsweise kurzfristige Motivationsfaktoren. Sie geben uns Rückmeldungen, und wir versuchen hierbei Ziele zu erreichen. Längerfristig verlieren sie aber oft ihre Wirkung. Solche individuumszentrierten Aspekte stossen den Menschen nur an, sein Verhalten zu ändern. Längerfristig erfolgreicher sind ganzheitliche Ansätze. Das heisst konkret: Es muss ein animierendes Umfeld geschaffen werden, das die Menschen wieder nach draussen bringt, damit sie dort ihre 10'000 Schritte und im Gegenzug weniger Strassenkilometer zurücklegen. Dafür braucht es aber eine neue Norm, die im Grundsatz heisst: «weg vom Auto». Mit dem Umhängen von Schrittzählern werden weder neue Werte generiert

noch Gesellschaften umgestaltet. Aber Kampagnen können diesen Prozess natürlich unterstützen, zum Beispiel solche mit spielerischem Charakter. Dazu gibt es ein Beispiel aus Baden-Württemberg: «Griesheim – die beispielbare Stadt». An über hundert über die Stadt verteilten Stationen werden die Bedürfnisse der Kinder mit einfachen Massnahmen in den städtischen Raum integriert (z. B. mit grossen Steinbrocken zum Klettern). Dabei geht es um das Sichtbarmachen der Aktivitäten im Aussenraum, was ein Bewusstsein für den Fussverkehr schafft.

*Fussgängerinnen und Fussgänger werden als «der blinde Fleck der Verkehrspolitik» bezeichnet. Welche politischen Sensibilisierungsmassnahmen können dem Fussverkehr mehr Gewicht verleihen?*

Auf vielen Ebenen sind positive Effekte des Zufussgehens auszumachen: Nebst



Bild: Magistrat der Stadt Griesheim

**Griesheim macht es vor: Beispielbare Elemente sind in das Stadtbild integriert.**

## Projekt «GEHsund»

einem ganzheitlichen Imagegewinn für die Stadt sind ökonomische Anreize, wie die Steigerung der Immobilienpreise, bessere Verkaufszahlen im Detailhandel, bedeutend. Generell verbessert sich die Verkehrssicherheit, und gleichzeitig verringert sich die Luftbelastung. Für die Politik ist das Gesundheitsargument oft nicht der ausschlaggebende Punkt. Aber die «co-benefits» haben ein erhebliches Gewicht und lassen den Fussgänger automatisch in den Mittelpunkt rücken.

Ein politisches Ziel muss sein, die Sicht der Zufussgehenden in städteplanerischen Prozessen zu berücksichtigen. Die Fussgängerinfrastruktur ist oft eine querliegende Dimension, die aber nicht ausgeblendet werden darf. Diese Sichtweise soll explizit in bestimmte Verfahren (z. B. Baugesetze) einbezogen werden. Im Ansatz wird dies bereits gemacht. Würden hier noch rechtliche Verbindlichkeiten geschaffen, würde ich dies als «den Königsweg zur Förderung des Fussverkehrs» bezeichnen.

*Welche Herausforderungen entstehen durch den demografischen Wandel, und wie soll darauf reagiert werden?*

Gerade für die älteren Menschen ist das Zufussgehen von grosser Bedeutung. Es ermöglicht ihnen, in der Stadt mobil zu bleiben. Eine gute Erreichbarkeit mit kurzen Strecken von A nach B erleichtert dies. Entlang längeren Strecken sollten ausreichend Sitzgelegenheiten angeboten werden, damit man zur Ruhe kommen und haltmachen kann. Es gilt generell, auf den Fusswegstrecken mehr Zeit einzuplanen, zum Beispiel die Grünphasen an Ampeln zu verlängern. Da genügend Toiletten notwendiger werden, könnte sich das Konzept der «freundlichen Toilette» (Gaststätten öffnen ihre WC auch für Nicht-Gäste) etablieren. Manchmal geht es um Details: Gepflasterte Strassen sind für unsichere Fussgänger auch beim Gebrauch eines Rollators unangenehm. Da gilt es, Verbesserungen zu

**Dem Fussverkehr muss ein höherer Stellenwert eingeräumt werden. Fussgängerinnen und Fussgänger sollen verstärkt sichtbar und ihre Situation messbar sein. Im Bereich Mobilität gibt es bereits diverse Erhebungen, Statistiken und Vergleiche; meist fehlen jedoch Informationen zum Fussverkehr. Im Weiteren bestehen zwar Standards und teilweise gesetzliche Vorgaben, die leider noch längst nicht flächendeckend umgesetzt sind. Deshalb entwickelt umverkehR zusammen mit Fussverkehr Schweiz und der Hochschule Rapperswil den Fussverkehrs-Test aus den Jahren 2016/2017 weiter.**

**Die aktuelle Studie «GEHsund» schafft eine schweizweite Vergleichbarkeit aller drei Sprachregionen. Wir nehmen die 16 Städte Aarau, Basel, Bellinzona, Bern, Biel, Chur, Genf, Lausanne, Locarno, Lugano, Luzern, Neuenburg, St. Gallen, Winterthur, Zug und Zürich unter die Lupe.**

**Das Einmalige an diesem Projekt ist, dass die Situation ganzheitlich aus unterschiedlichen Blickwinkeln bewertet wird. Erhoben werden bis Sommer 2020 folgende Aspekte:**

- die Qualität der Fussverkehrsinfrastruktur vor Ort mittels selbst entwickelter Erhebungs-App
- die Zufriedenheit der Bevölkerung bezüglich Fussverkehrsinfrastruktur via Online-Befragung
- die aktuell vorhandenen Ressourcen und der Einsatz von Politik und Verwaltung für die Förderung des Fussverkehrs mittels Experteninterviews

**Das Projekt wird von der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität des Bundes, vom Programm EnergieSchweiz, von der Stiftung Corymbo sowie vom Lotteriefonds Bern und den Partnerstädten unterstützt.**

finden. Wir sollten uns des Themas «Zu Fuss im Alter» verstärkt annehmen. Es geht nicht an, dass ältere Menschen aus dem öffentlichen Raum ausgeschlossen werden.

*Herr Bucksch, welche Bedeutung hat das Zufussgehen für Sie persönlich?*

Ich habe versucht, das Zufussgehen in den Alltag zu integrieren. Ich fahre mit dem Fahrrad bis zur Haltestelle der Regionalbahn. Im Anschluss gelange ich mit der Bahn ins Stadtzentrum. Anstatt von da den Bus bis zu meinem Arbeitsplatz zu nehmen, gehe ich diese letzten zwei Kilometer meist zu Fuss. Da der Bus auf dieser Strecke morgens oft im Stau steht, verliere ich daher kaum Zeit. Ich bin der Meinung, dass eine optimale Kombination von öffentlichem Nahverkehr und attraktiven Gehwegen möglichst mit einer autofreien Innenstadt erreicht werden sollte.

Jens Bucksch hat sich intensiv mit «Walkability» auseinandergesetzt. Aktuell ist sein Forschungsschwerpunkt die Bewegungsförderung im Alltag.



# Wohlfühloase mit Nutzungskonflikten

Häufiger zu Fuss geht nur, wer sich im öffentlichen Raum wohlfühlt. Wie werden wir unterschiedlichsten Bedürfnissen gerecht, ohne dass Konflikte entstehen? Die Stadt Bern geht dies vorbildlich an und haucht der Altstadt mehr Behaglichkeit ein. *Veronika Killer*

Die historisch wertvollen Altstädte der Schweiz, ausgestattet mit attraktiven Fussgängerzonen, stehen vor Herausforderungen. Die Altstadtquartiere sind zur Adventszeit oder bei öffentlichen Anlässen überfüllt. Nach Ladenschluss, abgesehen von den Gassen mit Ausgangsbetrieb, jedoch eher ausgestorben. Es gilt, den Altstadttraum angenehm und konfliktarm zu gestalten. Wie gelingt dies? Die Stadt Bern hat im Jahr 2016 das Kopenhagener Architekturbüro Gehl mit der Studie «Bern – eine Stadt für alle» beauftragt und liess prüfen, wie die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt weiter verbessert werden könne. Die Resultate inspirieren. Wir fragen nach, wie weit die vorgeschlagenen Massnahmen auch umgesetzt werden.

## Ideen vielerorts übertragbar

«Die wertvolle Ideensammlung der Studie des Architekturbüro Gehl wird zurzeit in der Praxis nicht nur in der Altstadt, sondern auch auf dem ganzen Stadtgebiet ausgetestet», erklärt Hannes Meuli, Be-

reichsleiter Strategische Verkehrsplanung der Stadt Bern. Gewisse Aspekte haben in der Berner Altstadt eine geringere Relevanz, andere werden hingegen prioritär angegangen.

Es gilt, die verschiedenen Verkehrsformen sicher aneinander vorbeizuführen. Dazu gehören eine klare Veloführung mit Velostreifen bei breiteren Strassen und klar signalisierte, abgetrennte Veloparkplätze. Aber auch die Verbannung von Trotinetts und anderen Spassfahrzeugen aus den Berner Lauben ist den Fussgängerinnen und Fussgängern ein Anliegen. Die Altstadt hat jedoch verschiedene Nadelöhere, wie etwa die Querachse zwischen Kornhaus- und Kirchenfeldbrücke, die von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr stark frequentiert werden. Der Raum ist knapp. Die Gassen und Lauben lassen sich nicht verbreitern. Abhilfe schaffen die folgenden Massnahmen.

## Altstadt aufräumen

Werden kleine Elemente wie Reklame tafeln, unnötige Pfosten oder «Stolper-

fallen» wie etwa Belagsschäden oder gelockerte Pflastersteine aus den Lauben entfernt, so bringt dies insbesondere Sehbehinderten mehr Sicherheit und dem Fussverkehr insgesamt mehr Flüssigkeit. «Wir sind aktuell am Aufräumen», sagt Hannes Meuli. Dazu gehört auch, dass Parkplätze in der unteren Altstadt, die den Zugang zu den Lauben behindern, aufgehoben werden.

Der Fussverkehr bekommt mehr Platz, wenn die Menschenmengen in der oberen Altstadt besser verteilt werden. Das Ziel ist, die Passanten von der Hauptgasse der oberen Altstadt in die untere Altstadt oder in die Seitengassen zu locken. Durch attraktivere farbliche Gestaltung, auch besser beleuchtete Querverbindungen und eine Aufwertung der Seitengassen sollte dies gemäss Studie erreicht werden. Aktuell überarbeitet die Stadt Bern das Beleuchtungskonzept der Altstadt, um das Sicherheitsgefühl zu erhöhen. Vom Architekturbüro Gehl wird vorgeschlagen, in der Zeughausgasse, die parallel zur Hauptgasse verläuft, mit Pilotprojekten verschiedene Aktivitäten auszutesten sowie eine Möblierung und mehr «Grün» anzubieten. Bequeme Sitzmöglichkeiten für Ältere oder spielerische Elemente für Kinder bringen Abwechslung und Erholung in den Stadtraum.

## «Pop-ups» testen

Die Studie regt an, unterschiedliche Räume für Erholung, Genuss oder sportliche Aktivitäten zu schaffen. In der Stadt Bern werden mit sogenannten Pop-ups temporäre Nutzungen, zum Beispiel im Gastrobereich, getestet. Dazu bietet die Stadt Bern die Möglichkeit, Parkplätze kreativ umzugestalten (analog dem «Parklet-Prinzip» oder dem «Parking-Day», organisiert von umverkehR jeweils am dritten Freitag im September). Wie wärs mit etwas Erholung in einer Hän gematte unter den Berner Lauben? So etwas gibt es noch nicht, aber die Stadt Bern schafft alters- und behindertenge-



«Parklet» in der Zeughausgasse im Sommer 2018 – mehr Raum für Erholung

Bild: Timon Richiger

rechte Sitzbänke an. Diese sind für Sehbehinderte leichter ertastbar. Die Sitzfläche ist etwas höher und die Rückenlehne steiler als bei sonst üblichen Bänken. Zusätzlichen Komfort schaffen Armlehnen.

### Wo ist die nächste Grünzone?

Gemäss der Studie von Gehl sind diese in der Altstadt etwas versteckt oder nicht direkt zugänglich, wie beispielsweise an der tiefer liegenden Aare. Eine bessere Signalisation könnte das Auffinden erleichtern. Die Aufwertung des Aare-Zugangs ist jedoch ein Aspekt, der nicht prioritär umgesetzt wird, weil diesbezüglich noch vertiefende Planungen nötig sind. Punkto Aussichtsmöglichkeiten und Wasserelementen wie Brunnen oder offenen Stadtbächen bietet die Stadt Bern einiges und hat diesbezüglich keinen unmittelbaren Handlungsbedarf.

Es greifen insbesondere kurzfristig und einfach umsetzbare Ideen. Bei Sanie-

rungen können jedoch auch aufwendigere Massnahmen eingehend geprüft werden. Zurzeit wird die Sanierung der Nydeggbücke aufgegleist. Hier schlägt die Studie vor, die Parkplätze aufzuheben und die Trottoirs zu verbreitern beziehungsweise Trottoir und Fahrbahn auf ein Niveau zu bringen und so eine Fläche zu schaffen, wo Autos langsamer fahren oder die sogar komplett autofrei ist. Dadurch soll ein ungestörter Genuss der Aussicht möglich werden. Welche Massnahmen zur Aufwertung des Zufussgehens tatsächlich umgesetzt werden, wird sich noch zeigen.

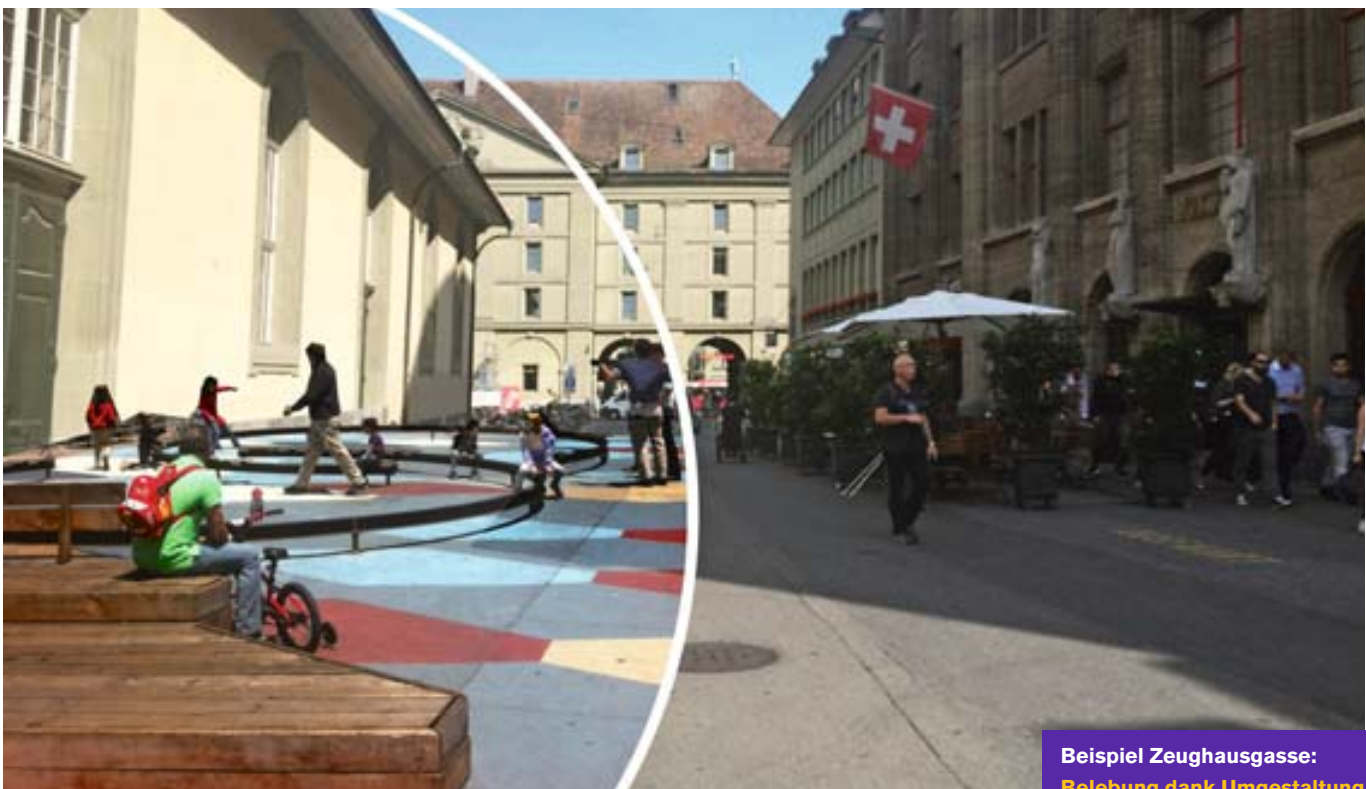
### Die Umsetzbarkeit stösst an Grenzen

In diesem Beitrag wurden nur einige Punkte der Studie herausgepickt. Nicht alle Ideen der Studie sind realisierbar. Sie schafft jedoch ein Bewusstsein für Qualitäten und Potenziale der Altstadt. «Die einzelnen Vorschläge gilt es ein-

gehend zu prüfen», so Hannes Meuli. «Nicht alle wünschen sich jedoch, dass der Aussenraum stärker belebt wird.» Eine Befragung der Anwohnerinnen und Anwohner hat etwa gezeigt, dass ihnen nicht die Aufwertung des Aussenraums, sondern mehr Einkaufsmöglichkeiten in der unteren Altstadt ein Bedürfnis seien. Damit der Wohnraum nicht von Touristen, sondern von Ansässigen genutzt wird, geht die Stadt Bern auch die Airbnb-Problematik aktiv an. Eine Massnahme, die sogar über die Vorschläge der Studie «Bern – eine Stadt für alle» hinausgeht.

Die Bilder und Ergebnisse stammen aus der Studie: Gehl-Team Copenhagen (2017): «Bern – eine Stadt für alle». Die Studie kann auf der Website der Stadt Bern heruntergeladen werden ([www.bern.ch](http://www.bern.ch)).

umverkehR dankt Hannes Meuli, Bereichsleiter Strategische Verkehrsplanung der Stadt Bern, für seine ergänzenden Hinweise.



**Beispiel Zeughausgasse:  
Belebung dank Umgestaltung**

Bild: Gehl-Team Copenhagen



Bild: Kantonspolizei Bern

## Smombies

sh Zombies sind von gestern! Die Smombies sind im Anmarsch. Diese gefährlichen Wesen vermehren sich ungebremst und sind bereits dabei, alle Städte der Welt zu erobern. Während sie zu Beginn nur hie und da Menschen anrampelten, kam es später zu brutalen Bodychecks. Am schlimmsten ist aber ihr Selbsterstörungstrieb. In einer Art spirituellem Wahn, gepaart mit einer nahezu apathisch wirkenden Unempfindlichkeit gegenüber jeglichen sensorischen Stimuli, schlafwandeln diese Wesen unbeirrt direkt vor korrekt fahrende Autos oder Trams. Das Ergebnis ist bestens geeignet, bei den Lenkerinnen, Chauffeuren und zufällig anwesenden Personen zu posttraumatischen Störungen zu führen. Höchste Zeit also, mit Verkehrsschildern vor diesen Smartphone-Zombies zu warnen. Aber kann dies wirklich etwas bewirken? Vielleicht wäre es zielführender, alle Fahrzeuge mit NFC-Tags auszurüsten. Kommt ein solches «Near Field Communication»-Etikett bis auf wenige Zentimeter in die Nähe eines Smartphones, kann es dort Aktionen auslösen. Beispielsweise den Benutzer warnen, den Bildschirm sperren, alle Apps blockieren, sodass die Benutzerin oder der Benutzer wenigstens die letzten Millisekunden ihres oder seines Lebens noch bei normalem Bewusstsein verbringen kann.

## Rasergrosi

sh Das eigene Fahrzeug frisieren, damit es schneller fährt, ist ein beliebtes Hobby, das vermehrt auch von der älteren Generation praktiziert wird – eine neue Herausforderung für die Polizei. Nachdem ältere Damen mit ihren Rollatoren in Fussgängerzonen mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit ertappt worden waren, wurden an verschiedenen Stellen mobile Blitzaktionen durchgeführt. Hilfreich ist, dass die älteren Raserinnen und Raser meistens nicht mehr so gut sehen und sich die Polizei deshalb nicht verstecken muss und von ganz nah fotografieren kann. Gemäss einer Mitteilung der Polizei wurden bereits Geschwindigkeiten von sage und schreibe 7 Kilometern pro Stunde festgestellt. Die Rollatorlenkerin wurde sofort in Gewahrsam genommen und das frisierte Fahrzeug sichergestellt.



Bild: Christoph Schmidt/dpa





## Mischverkehr I

*rm* Neben gemischtem Velo- und Fussverkehr hat sich in den letzten Jahren eine ganz neue Art von Mischverkehr etabliert: Zufussgehende mit und solche ohne Smartphone. Werden diese beiden Verkehrsformen auf einem Trottoir kombiniert, kann es zu Konflikten kommen, da Letztere Ersteren häufig ausweichen müssen. An mehreren Orten in Asien werden diese beiden Verkehrsformen deshalb getrennt. Wir finden diese Idee grundsätzlich interessant, fragen uns aber, ob es wirklich die sinnvollste Art ist, das Problem mit den Smartphone-Fussgängerinnen und -Fussgängern zu lösen. Immerhin befinden sich diese armen Leute schon in einer symptomatischen Vorstufe, die unbehandelt zur vollständigen Verwandlung in einen Smombie (siehe nebenan) führt. Durchsichtige Smartphones oder zumindest solche, die ein Loch in der Mitte haben, mögen im Frühstadium noch helfen. Oder auch ein Sensor, der beim Gehen immer die Kamera einschaltet. Nachhaltiger, aber gleichzeitig wohl unvorstellbar: Man überdenkt die Nutzung des Smartphones während des Gehens grundsätzlich. Für die Autofahrenden wäre der Gebrauch des Handys während der Fahrt ja auch verboten – zumindest theoretisch.

## Mischverkehr II

*rm* Die Art, wie auf dieser Brücke die Velofahrenden vom übrigen Verkehr getrennt werden, mag auf den ersten Blick etwas sonderbar aussehen. Überlegt man es sich genauer, ist es aber eigentlich gar keine Trennung des Mischverkehrs, sondern nur eine neue Mischung anderer Verkehrsmittel. Denn hier wird der Veloverkehr gezielt zum Schiffsverkehr hinzugefügt – zumindest betrifft das die etwas Ungeschickteren unter den Velofahrenden.

Bild: truth\_alternative



# Schluss mit dem Mischverkehr!

In der Stadt Zürich soll es künftig auf dem Trottoir keine Velowege mehr geben, da solche «Mischverkehrszonen» rechtlich problematisch sind. Für den weiteren Ausbau einer sicheren Veloinfrastruktur muss Autoverkehrsfläche in Velowege umgewandelt werden. Silas Hobi

Wenn sich Velofahrerinnen und Fussgänger den Platz teilen müssen, ist das in der Regel ein Ärgernis für beide Seiten. Die einen fürchten sich vor den schnell und lautlos vorbeiflitzenden Velos, und die anderen regen sich über die Flanierenden auf, die ihren Fahrfluss unterbrechen. Kein Wunder: Während Velofahrende mit Geschwindigkeiten von 15 bis 35 Kilometern pro Stunde unterwegs sind, bewegen sich die Menschen zu Fuss in der Regel mit ungefähr 3 bis 4 Kilometern pro Stunde ungleich langsamer vorwärts. Seit Jahren wehren sich deshalb Verbände beider Seiten gegen diese sogenannten Mischverkehrszonen.

## Kein Mischverkehr auf dem Trottoir

Ein im Auftrag der Stadt Zürich erstelltes juristisches Gutachten könnte nun das Ende des Mischverkehrs auf dem Trottoir bedeuten. Die Stadt Zürich hat entschieden, künftig auf Velowege auf dem

Trottoir zu verzichten. Hinsichtlich der engen Platzverhältnisse, des hohen Autoverkehrsaufkommens und der steigenden Velounfallzahlen in der Limmatstadt mag dies auf den ersten Blick erstaunen. Ist doch das Trottoir häufig der einzige Ort, wo Velofahrende nicht von einer Blechlawine überrollt werden. Die Stadt bekräftigt denn auch, dass bisherige Verkehrsführungen nur geändert werden, wenn die Sicherheit der Velofahrenden gewährleistet werden kann.

## Velowege statt Autoverkehrsflächen

Und dieses Bekenntnis zeigt erst, welche Sprengkraft das juristische Gutachten potenziell entfalten könnte. Weil Zürich – wie Basel, Genf, Luzern, St. Gallen und Winterthur – unter anderem aufgrund der Städte-Initiative von umverkehR den Veloverkehr fördern muss, kann der Ausbau der Veloinfrastruktur nur auf Kosten der Autoverkehrsflächen

gehen. Konkret müssen Autospuren abgebaut oder Autoparkplätze aufgehoben werden. Erste Beispiele geben Anlass zur Freude. An der Freiestrasse wurden Parkplätze verschoben beziehungsweise aufgehoben, um einen separaten Velostreifen auf der Strasse zu ermöglichen. Endlich wird also umgesetzt, was umverkehR zusammen mit zielverwandten verkehrspolitischen Organisationen schon seit Jahren fordert: sichere und getrennte Wege für den Fuss- und den Veloverkehr.

Bleibt zu hoffen, dass das Beispiel Schule macht. umverkehR fordert, dass das Bundesamt für Strassen aufgrund des juristischen Gutachtens einen Leitfaden für die künftige Planung von Fuss- und Velowegen erarbeitet. Dies würde zu einer schweizweit einheitlichen Regelung führen und eine sichere und komfortable Infrastruktur für Velofahrerinnen und Fussgänger fördern.



Widerstand gegen die Mischzonen regt sich auch in Luzern und Zug (Bild).

Bild: Luzerner Zeitung

# Zu Fuss in die Ferien abheben

Weil Flugreisen eine hohe Belastung für unser Klima darstellen, sollten sie vermieden werden. Insbesondere für Ferien, seien es abenteuerliche, interessante oder einfach solche in der Natur, sind Flugreisen nicht nötig. Über Alternativen ganz in unserer Nähe berichtet die Broschüre «Fernweh Schweiz», die diesem umverkehren beigelegt ist. Adriana Stepanov, Verein Fernweh Schweiz; Daniel Costantino

Wir Schweizerinnen und Schweizer fliegen doppelt so viel wie die Menschen in unseren Nachbarländern. Kaum verwunderlich, denn wir können es uns leisten. Mit der steuerlichen Bevorzugung sind Flugtickets in europäische Destinationen in der Regel günstiger als ein vergleichbares Zugbillett. Damit wird ein komplett falscher Anreiz geschaffen, denn Flugreisen belasten das Klima bis zu 30-mal mehr als eine gleich lange Zugreise. Noch besser für die Umwelt ist der Einsatz der eigenen Beine. Und da bietet sich das Nahe an, denn in der Schweiz gibt es viel zu entdecken: wunderschöne Natur, spannende Kultur, aufregende Begegnungen, wilde Abenteuer – ja das Gute und Unbekannte liegt oft so nah, dass man es prompt übersieht.

## Entschleunigt reisen

In der Redewendung «Der Weg ist das Ziel» steckt viel Wahres. Denn wer seine Reise bewusst und langsam begeht (genau, zu Fuss) beziehungsweise also in der Nähe bleibt, hat mehr davon, erlebt tiefere und intensivere Augenblicke als

jemand, der in kurzer Zeit möglichst weit weg will und dort dann viel erleben möchte. Entschleunigt reisen heisst das Zauberwort. Wie durch ein Wunder scheinen die Ferien so länger zu dauern als bei einem gedrängten Programm.

## Wallis oder Patagonien?

Zum Beispiel der Aletschgletscher: Er bietet ein atemberaubendes Naturerlebnis. Ebenso könnte man zwar nach Patagonien fliegen, um den Perito-Moreno-Gletscher zu sehen. Aber zu welchem Preis? Etwa um 30 Stunden im Flugzeug und auf Flughäfen zu verbringen? Und der über 50-fach höhere CO<sub>2</sub>-Ausstoss für die Reise ans andere Ende der Welt – verglichen mit einer Zugfahrt in der Schweiz – trägt ironischerweise dazu bei, dass die Gletscher auch bei uns in der Schweiz schmelzen.

## Winterthur oder Berlin?

Berlin ist interessant und sicher nicht das Gleiche wie Winterthur. In drei Tagen lässt sich aber auch in Winterthur einiges erleben. Zum Beispiel eine Besich-

tigung des Fotomuseums oder eine Partie Urban Golf. Wenn man mit dem Zug nach Winterthur fährt, anstatt mit dem Flugzeug nach Berlin zu fliegen, werden enorme Mengen an CO<sub>2</sub> vermieden. Und die Zeit, die man infolge der viel kürzeren Reisezeit gewinnt, steht einem als zusätzliche Ferienzeit zur Verfügung.

## Nachhaltige Ferienerlebnisse

Wie diese beiden Beispiele zeigen, möchte der Verein «Fernweh Schweiz» nahe Reiseziele in unser Blickfeld rücken, damit beim Reisen keine unnötig grossen ökologischen Fussabdrücke hinterlassen werden. Gegründet wurde der Verein 2018 durch vier angehende Umweltberaterinnen. «Fernweh Schweiz» publiziert seine Reisetipps auf der Website [www.fernweh-schweiz.ch](http://www.fernweh-schweiz.ch) und in einer Broschüre (diesem umverkehren beigelegt). Adriana Stepanov bringt es auf den Punkt: «Wir haben die Geheimtipps unseres Landes oft nicht auf unserem Radar – ausländische Touristen kennen sich da zum Teil besser aus als wir!»



Ferien am anderen Ende der Welt – oder vor der Haustür?

Bilder: Lucca Galuzzi (linkes Bild), Dirk Beyer (rechtes Bild)



Haben Sie sich schon mal überlegt, welches Transportmittel das schnellste ist? Spontan wird Ihnen ein Düsenjet oder ein Rennauto in den Sinn kommen. In Tat und Wahrheit sind es aber die Füsse.

Dieses Heft wird unterstützt von:

**SWISSLOS**

Lotteriefonds  
Kanton Bern

stiftung **corymbo**

 **energie schweiz**  
Unser Engagement: unsere Zukunft.

## Fokus

### Veranstaltung «Parkplatz: Park oder Platz?»

Die Parkplatzfrage polarisiert. Sicher ist eines – Parkplätze verbrauchen Unmengen an Platz. Autos stehen während 95 Prozent der Zeit ungenutzt herum. Mit der Verdichtung im Siedlungsbereich wird der Freiraum, der öffentliche Grund, immer knapper. Ist es noch zeitgemäss, so viel öffentlichen Grund für private Zwecke zur Verfügung zu stellen?

Anschliessend an das Inputreferat von Martina Dvoracek (Büro für Mobilität AG) werde verschiedene Aspekte der Parkplatzfrage durch Raphael Fuhrer (Grossrat Kanton Basel-Stadt) und Hans-Peter Wessels (Regierungsrat Kanton Basel-Stadt) beleuchtet. Interessiert? Siehe Agenda.

## Agenda

### Mi 3. April, 18.00 – 19.30 Uhr «Parkplatz: Park oder Platz?»

Im Saal der Freien Gemeinschaftsbank, Meret-Oppenheim-Strasse 10, 4053 Basel. Infos siehe Fokus (oben). Die Teilnahme ist kostenlos. Anmeldung: [umverkehr.ch/node/667](http://umverkehr.ch/node/667)

### Mi 3. April, 20.00 – 21.00 Uhr umverkehrR-Generalversammlung

Findet anschliessend an obige Veranstaltung statt. Traktanden: Genehmigung Protokoll, Rechenschaftsbericht, Rückblick 2018, Rechnung 2019, Statutenänderung, Ausblick 2019, Budget 2019, Varia. Anschliessend Apéro. Anmeldung: [umverkehr.ch/node/637](http://umverkehr.ch/node/637)

### Mi 3. Juli, 18.00 – 21.00 Uhr «Flug in die Klimakatastrophe?»

Der Flugverkehr wird gemäss Prognosen bis 2030 zum grössten klimabelastenden Faktor in der Schweiz. Experten diskutieren über Handlungsmöglichkeiten. Im Saal des Kulturparks, Pfingstweidstrasse 16, 8005 Zürich. Anmeldung: [umverkehr.ch/node/650](http://umverkehr.ch/node/650)

**umverkehrR**  
**Zukunft inkl.**