



Nummer 127  
Oktober 2020

# PIK DA! Zu mehr Fussverkehr

## Hindernislauf

Bezüglich Fussverkehr gibt es in den Schweizer Städten noch viel zu tun. Die Hauptempfehlung aus dem Projekt «GEHsund» ist: mehr Platz für den Fussverkehr!

# Archaische Mobilität

Liebe Autofahrerinnen und -fahrer, denkt ihr nicht auch, dass die Strassen nun schon seit Jahren etwas voll sind? Wäre es nicht angenehmer, es wären da weniger Autos unterwegs? Nun, der motorisierte Verkehr kann nur abnehmen, wenn entweder das Bevölkerungswachstum negativ ist (wenig wahrscheinlich) oder wenn mehr Leute den ÖV oder das Velo benutzen. Beide fahren zwar auch auf der Strasse, sind aber viel flächeneffizienter.

Aber halt, da gibt es noch etwas anderes, etwas ganz und gar Archaisches, etwas so Selbstverständliches, dass man es immer vergisst: den Fussverkehr. Und wisst ihr, liebe Autofahrerinnen und -fahrer, was daran das Beste ist? Die sind GAR NICHT auf der Strasse unterwegs, ausser temporär auf dem Fussgängerstreifen. Ihr müsstet also allen Zufussgehenden dankbar sein und ihnen das Leben möglichst leicht machen. Warum? Weil ihr wollt, dass mehr Leute zu Fuss gehen. Stattdessen parkiert ihr mit solch einer Selbstverständlichkeit auf Trottoirs (oder auch auf Velospuren), dass man nur staunen kann. Schert ihr euch keinen Deut, oder habt ihr wieder vergessen, dass es den Fussverkehr gibt? Selbst wenn dieser archaisch ist, ist er nämlich weder veraltet noch überholt – im Gegenteil. Und Trottoir kommt nicht von Trottel, auch wenn man sich als Zufussgehende manchmal so vorkommt. Also bitte, respektiert unseren Raum, wir wollen auch vorwärtskommen. Und denkt daran, eine so hohe Priorität wie heute wird der motorisierte Strassenverkehr in der Stadt nie mehr geniessen. Wir sehen uns dann in Begegnungszonen oder zu Fuss auf dem Trottoir. Bis dann viel Spass bei der Lektüre dieses umverkehRen.

Hanspeter Kunz  
Vizepräsident umverkehR



## Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

**Auflage** 4500 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach, 8036 Zürich, Postkonto 80-67097-2, Tel. 044 242 72 76, [info@umverkehr.ch](mailto:info@umverkehr.ch), [www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch) **Newsletter** Anmelden auf [www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch) **Redaktion** Vorstand umverkehR, Hanspeter Kunz **Beiträge** Philippe Koch, Veronika Killer, Silas Hobi (sh), Hanspeter Kunz (hpk), Franziska Ryser, Thibault Schneeberger **Grafisches Konzept** typisch.ch **Layout** Hanspeter Kunz **Korrektur** Birgit Roth **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresso, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** Dezember 2020

# Konzeptpapiertiger

Seit dem Beginn der Covid-19-Krise haben in Europa lokale und nationale Regierungen mehr als 1000 Kilometer neue Spuren fürs Fahrrad und für den Fussverkehr geschaffen. Kann die Schweiz hier mithalten?

Philippe Koch

Wann waren Sie letztmals wütend? Bei mir war es irgendwann im Juli. An einem sonnigen Nachmittag bin ich mit dem Velo an den Zürichsee gefahren. Wobei das Verb «fahren» bereits zu dynamische Assoziationen weckt für das Tempo, mit dem ich tatsächlich vorangekommen bin: Die Radwege sind immer unterbrochen und nur bruchstückhaft vorhanden. Als ob dies nicht schon genug wäre, habe ich nach dem Schwamm im See noch das Interview mit Stadtrat Wolff in der lokalen Onlinezeitschrift «Tsüri» gelesen. Darin sagt er, dass er und die grüne – ja, Sie haben richtig gehört, die grüne – Stadträtin Karin Rykart zum Schluss gekommen seien, dass sofortige Corona-Velo- und Fussverkehrsmassnahmen nicht nachhaltig seien. Dies hat mir dann den Rest gegeben.

Ich bin alt genug, um zu wissen, dass die Stadt Zürich, so wie viele Städte in der Schweiz, seit Jahren von einer linksgrünen Mehrheit regiert wird. In Zürich ist dies, um genau zu sein, seit 1994 der Fall. In 26 Jahren hätte man einiges erreichen können, das nachhaltig Wirkung zeigt. Wenn dies nicht gelungen ist, könnte man wenigstens dann ein Zeichen setzen und die Weichen stellen, wenn die politischen Bedingungen günstig sind.

## Europa und Genf machen vorwärts

Grossbritannien, Frankreich und Italien haben das Budget für die Fuss- und die Veloinfrastruktur um 300 Millionen Euro aufgestockt. Mailand, Paris, London, Berlin und viele weitere Städte haben ambitionierte Pläne ausgearbeitet, um auch nach der Pandemie den Autoverkehr zu reduzieren, mehr Strassenflächen dem Velo- und dem Fussverkehr zu widmen und den öffentlichen Raum zugänglicher und attraktiver zu machen (siehe auch die Massnahmen, die Genf beschlossen hat: Seite 11). Und die Mehrheit der Stadtbevölkerung unterstützt sie dabei.

Nicht so in Zürich. In Zürich ist man überzeugt, dass Sofortmassnahmen nicht

nachhaltig seien. Oder zumindest nicht so nachhaltig wie jahrzehntelange Stagnation. Es scheint fast so, als ob man lieber die unbefriedigende Situation bewahren wolle, als eine bessere Situation herzustellen, die allenfalls nur temporär aufrechterhalten werden kann. Verstehen Sie meinen Ärger?

## Zürich steckt fest

Dabei könnte man in diesem Punkt doch von der städtischen Verkehrsgeschichte lernen. Der autogerechte Umbau der Stadt wurde nicht von langer Hand geplant, sondern es wurden immer wieder neue, zuerst temporäre Fakten geschaffen, die anschliessend in Stein gemeisselt wurden. Oder meinen Sie, die Parkhäuser und die unzähligen Autospuren waren einfach da, von einem Tag auf den anderen? Nein, eben nicht.

«Jetzt soll es wirklich – ich schwöre

es – einen Schub geben», so zumindest Wolff im «Tsüri»-Interview. Doch aus meiner Erfahrung bleibt von dem angekündigten Wurf im Fleischwolf der Verwaltung nicht viel mehr übrig als ein weiterer Konzeptpapiertiger, der nicht brüllt, sondern nur gemütlich in der Ecke schnurrt. Wie soll er auch brüllen, wenn der Stadtrat dem Kanton lieber nicht auf die Füsse treten möchte? «In der Regel kommt es nicht gut an, wenn die Stadt gegen den Kanton etwas fordert», so Wolff. Gerade deshalb bräuchten wir doch Stadträte mit Biss. Die nächsten Stadtratswahlen sind erst in zwei Jahren. Doch für mich ist bereits jetzt klar, dass wir uns alle gemeinsam den Stadtraum aneignen müssen – mit Critical Mass, PARK(ing) Day, Pop-up-Velowegen, Fussverkehrskampagnen wie GEHsund oder den Stadtklima-Initiativen von umverkehrR.



Im Mai hat umverkehrR als Sofortmassnahme eine Autospur in einen Pop-up-Veloweg umgewandelt.

# Zu rund 40 Prozent mangelhaft

Im Rahmen des Projekts «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» wurde erstmals die Fussgängerfreundlichkeit von 16 Schweizer Städten untersucht. Die Bewertung in drei Teilprojekten zeigt die unterschiedlichen Qualitäten und die Defizite im Fussverkehr deutlich. Veronika Killer

«Förderung des Fussverkehrs» – diese Zielformulierung liest man mittlerweile öfter in Strategiepapieren und Konzepten auf den verschiedenen Planungsebenen. Wer aber in den Städten und Dörfern zu Fuss unterwegs ist, spürt noch wenig davon, dass solche Ziele auch umgesetzt werden. Zu häufig werden den Zufussgehenden Umwege zugemutet. Sie müssen Hindernisse umgehen und sich mit Belagsschäden abfinden. Querungsmöglichkeiten über Hauptstrassen sind häufig auf wenige Stellen konzentriert, diese liegen oft schlecht im Fusswegnetz oder sind nicht sicher. Trottoirs sind mit Werbetafeln, Anlieferfahrzeugen oder parkierten Velos und Trottinets verstellt. Aufenthaltsflächen und Sitzmöglichkeiten sind oft Mangelware. Trottoirs werden häufig als Mischverkehrsflächen zweckentfremdet, die sich der Fussver-

kehr mit dem zunehmend schneller werdenden Veloverkehr teilen muss. All dies bietet wenig Anreiz zum Zufussgehen in unseren Städten.

Im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln gab es zum Fussverkehr bisher keine Umfragen oder Erhebungen, mit denen sich die Qualität der Fussverkehrsinfrastruktur bewerten liesse. Unbekannt war, wie es in den Schweizer Städten um den Fussverkehr bestellt ist: Wo liegen spezifische Qualitäten, wo bestehen Mängel? Über systematische Schwachstellenanalysen im Fussverkehr verfügen die wenigsten Gemeinden.

## Städtevergleich «GEHsund»

Hier setzt der Städtevergleich Fussverkehr an: Das Projekt «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» hat die Fussgängersituation der Städte Aarau, Basel, Bellin-

zona, Bern, Biel, Chur, Genf, Lausanne, Locarno, Lugano, Luzern, Neuenburg, St. Gallen, Winterthur, Zug und Zürich detailliert untersucht. Die Fussgängerfreundlichkeit wurde in den drei Teilprojekten Fussverkehrstest, Planungspraxis und Umfrage zur Zufriedenheit erhoben. Der Fussverkehrstest fokussiert sich auf die Infrastruktur, die für den Fussverkehr bereitgestellt wird. Dabei handelt es sich um eine Qualitätsbewertung mittels einer GIS-App nach einem zuvor festgelegten Kriterienkatalog. Das zweite Paket im Städtevergleich umfasst unter dem Titel «Planungspraxis» eine Auswertung darüber, wie in der jeweiligen Stadtverwaltung und in der Stadtpolitik mit dem Thema Fussverkehr umgegangen wird. In einem dritten Projektteil wird – vergleichbar mit dem «PRIX Velostädte» von Pro Velo – in Form einer Online-Umfrage die Zufrie-



Vom breiten Trottoir ist an der Güterstrasse in Basel nicht mehr viel übrig geblieben.

Bild: umverkehR

denheit der Bevölkerung im Bereich Fussverkehr erhoben.

**Anreize zur Verbesserung**

Ziel des Städtevergleichs ist es, im Zusammenzug dieser drei Teile stadtbezogene Aussagen zur Qualität des Fussverkehrs machen zu können. Diese Qualitätsaussagen werden in Form eines Rankings unter den Städten gemacht. Das Ziel dabei ist nicht nur, herauszufinden, in welcher Stadt es besser und in welcher es schlechter um den Fussverkehr bestellt ist, sondern vor allem durch das Ranking Anreize zur Verbesserung zu bieten und durch die Bewertung aufzuzeigen, wo genau welche Mängel behoben werden müssen. Pro Stadt werden in Form von Faktenblättern Stärken und Defizite aufgezeigt.

**Befragung der Zufussgehenden**

umverkehR war es ein Anliegen, die Einschätzung der direkt Betroffenen abzuholen, um so eine Sensibilisierung und eine Motivation für den Fussverkehr zu erreichen. umverkehR hat daher eine Online-Umfrage entwickelt. Das Engagement beim Ausfüllen der umfangreichen Umfrage und der hohe Gehalt der Rückmeldungen bei den offenen Kommentaren der Teilnehmenden waren überraschend. Diese Erfahrung soll ermutigen, Fussgängerinnen und Fussgänger vermehrt in partizipative Planungsprozesse einzubinden. Gerade diese Verkehrsteilnehmenden nehmen ihr Umfeld besonders bewusst wahr. Sie erkennen Mängel und Verbesserungspotenzial und können dazu wichtige Hinweise liefern.

**Grosser Handlungsbedarf**

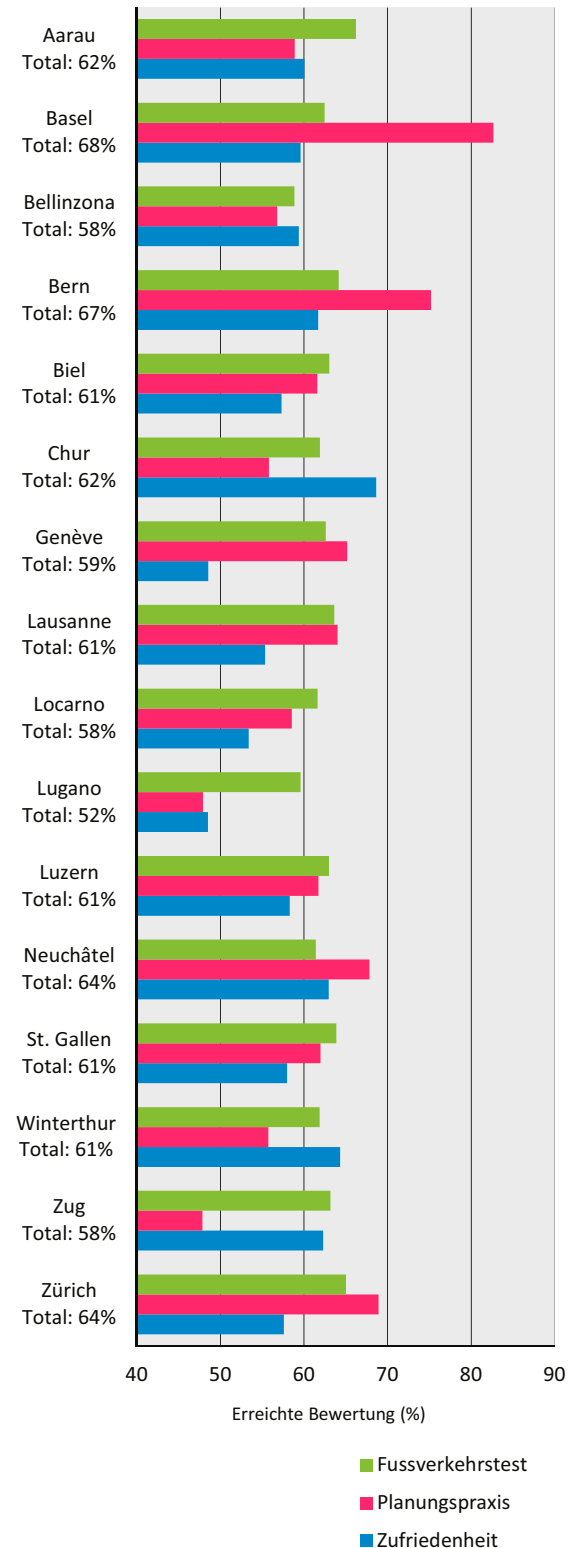
Die Umfrage zeigt grossen Handlungsbedarf bei Aussagen, die in der Bewertung unter die 50%-Marke fallen – etwa: Die Aussage «Velos fahren nur dort, wo es erlaubt ist (nicht auf Trottoirs oder Gehflächen)» erhält beispielsweise nie mehr als 48% der Punkte. Die Verfügbarkeit von sauberen öffentlichen WCs erreicht

mit 41% im Durchschnitt ebenfalls einen tiefen Wert. Nur die Städte Zug und Winterthur erzielen hierbei etwas mehr als 50% der Bewertungspunkte. Bei der Thematik des Sicherheitsgefühls in der Nacht ist die Spannweite der Bewertungen sehr hoch, liegt im Gesamtergebnis aber auch nur bei 49%.

Der erreichte Gesamtwert des Städtevergleichs gibt Hinweise darauf, wo die heutigen Bedingungen für den Fussverkehr eher mehr oder eher weniger zufriedenstellend sind. Ein tiefer Gesamtwert bedeutet, dass es noch viel zu tun gibt. Ein hoher Gesamtwert bedeutet aber nicht, dass beim Fussverkehr schon alles zum Besten steht. Im Mittel des Gesamtergebnisses wurden nämlich erst 61% der Anforderungen erfüllt oder, umgekehrt formuliert, rund 40% eben nicht. Da keine Stadt zwei Drittel der möglichen Werte erreicht hat, wurden die einzelnen Teilbereiche durch umverkehR mit einer «goldenen Schuhbürste» prämiert. Diese symbolisiert, dass die Stadt zwar gut abgeschnitten hat, nun aber noch an der Fussgängerfreundlichkeit polieren muss, um zu brillieren. Im Teilprojekt Fussverkehrstest erreichte Aarau mit 66% den höchsten Wert. Im Teilprojekt Planungspraxis erzielte Basel mit 83% den Spitzenwert. Chur schnitt im Teilprojekt Umfrage mit 69% am besten ab. In der Romandie sammelte Neuenburg mit 64% am meisten Punkte, und im Tessin hatte Bellinzona mit 58% die Nase vorn. Über alle Teilprojekte erreichte Basel mit 68% den höchsten Wert. Diese fünf Städte haben je eine «goldene Schuhbürste» in den unterschiedlichen Kategorien erhalten.

Projektträger waren umverkehR, Fussverkehr Schweiz und die Hochschule Rapperswil. Das Projekt wurde finanziell von Energie Schweiz (KOMO), der Stiftung Corymbo, der Loterie Romande und den Kantonen Bern und Tessin sowie den 16 beteiligten Städten unterstützt.

Weitere Details: [www.umverkehr.ch/fussverkehr](http://www.umverkehr.ch/fussverkehr)



# Städte «GEHsunden»

Die Schweizer Städte müssen fussgängerfreundlicher werden. Gelingen soll dies mit der zeitnahen Umsetzung der Empfehlungen des Projektes «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr». umverkehR fragt bei Professor Klaus Zweibrücken nach, vor welchen Herausforderungen die Städte dabei stehen und welche Schritte als Nächstes angegangen werden müssen. Interview: Veronika Killer

*Herr Zweibrücken, welche Empfehlungen des Projektes «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» (siehe Kasten rechts) lassen sich leichter umsetzen, wo bestehen grössere Hürden?*

Aus technischer Sicht ist es relativ einfach, die Wartezeiten an Ampeln zu verkürzen, natürlich muss aber dazu die Kapazität zugunsten des Fussverkehrs umgelagert werden. Auch die Begegnungszonen sind relativ einfach umzusetzen, dabei kann von einer hohen Akzeptanz in der Bevölkerung ausgegangen werden. Wenn der politische Wille vorhanden ist, ist auch eine bessere Dotierung der Fachstelle Fussverkehr einfach realisierbar. Schwieriger ist es, den Zufussgehenden mehr Platz zu geben. Meist genügt es dabei nicht, verstellte Trottoirs zu entrümpeln, sondern Trottoirs müssen verbreitert und kom-

plett vom Veloverkehr getrennt werden. Diese Veränderung benötigt grössere infrastrukturelle Eingriffe.

*Die Empfehlungen des Projektes weisen auf Problempunkte im Fussverkehr hin, die seit Langem bekannt sind. Trotzdem wird nichts getan. Stehen wir vor einem grundsätzlichen Problem bei der konkreten Umsetzung der Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger?*

Ja, das grundsätzliche Problem besteht darin, dass der politische Rückhalt für den Fussverkehr ungenügend ist. Dies hängt damit zusammen, dass den Fussgängerinnen und Fussgängern die politische Lobby fehlt. Der Fussverkehr wird nach wie vor zu wenig als Verkehrsmittel wahrgenommen. Dies führt dazu, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger vieles hinnehmen, was nicht so sein soll-

te, und sich mit ihrer misslichen Lage abfinden. Es braucht also dringend eine Veränderung sowohl auf politischer als auch auf gesellschaftlicher Ebene.

*Welche Akteure sind bei der Umsetzung nun gefragt?*

Für die Umsetzungen stehen hauptsächlich die Städte und Gemeinden in der Pflicht. Ich stelle aber fest, dass die Fachkenntnisse hinsichtlich der fussgängerfreundlichen Umsetzungen bei den Planungsbüros, die für die Projektierung und die Planung verantwortlich sind, meist ungenügend sind. Wichtig scheint mir daher auch, dass die Aus- und die Weiterbildung im Bereich Fussverkehr ausgebaut werden.

*Das Projekt GEHsund zeigt nebst den Empfehlungen für die 16 untersuch-*



**Veloparkierung: links top, rechts Flop – wäre meist recht einfach umzusetzen.**

## Empfehlungen

ten Städte sehr detailliert auf, wo deren Fussverkehrsinfrastruktur und die Planungsprozesse ungenügend sind. Insgesamt stehen den Städten viele wertvolle Informationen zum Fussverkehr zur Verfügung. Wie gelingt nun eine erfolgreiche Umsetzung?

Ein Datenfriedhof muss dringendst vermieden werden! Es müssen Datenbanken aufgebaut werden, welche die Mängel erfassen und ihnen klare Verantwortlichkeiten in der Stadtverwaltung zuweisen. Dazu müssen neue Strukturen geschaffen werden, die über die Planung hinausgehen. Beispielsweise ist die Polizei für den Vollzug zuständig. Weiter können beim Unterhalt kleinere Mängel wie die Bordsteinabsenkungen umgesetzt werden. Bauausführungen müssen grundsätzlich verbessert werden. Ich verstehe beispielsweise nicht, wie jemand auf die Idee kommt, Veloparkplätze



Basierend auf den Ergebnissen des Projektes «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» resultieren die folgenden Empfehlungen, womit es den Städten gelingen soll, fussgängerfreundlicher zu werden:

- **Mehr Platz für den Fussverkehr: Trottoirs sind gemäss Fussverkehrstest mehrheitlich zu schmal.**
- **Mehr Fussgänger- und Begegnungszonen schaffen: Temporeduktion ist in der Zufriedenheitsumfrage ein oft deponiertes Bedürfnis. Eine Auswertung der Verkehrsunfallstatistik zeigt: je grösser der Anteil an Strassen mit Tempo 30 und tiefer, desto weniger Fussgängerunfälle.**
- **Kürzere Wartezeiten an Ampeln: Die Wartezeit an Ampeln ist generell sehr lang, insbesondere an Ampeln mit Grünanforderung. Dies zeigen sowohl die Messungen bei der Begehung als auch die Bevölkerungsumfrage, die in diesem Punkt eine sehr geringe Zufriedenheit aufweist.**
- **Getrennte Infrastruktur für den Fuss- und den Veloverkehr: In der Bevölkerungsumfrage wird das Velofahren auf dem Trottoir als eines der häufigsten Probleme genannt.**
- **Fachstelle Fussverkehr besser dotieren: Fachstellen für den Fussverkehr sind unterdotiert. Ausreichende personelle Ressourcen und definierte Zuständigkeiten der Fachstellen Fussverkehr sind ganz zentral.**

ohne Bordsteinabsenkung auf Strassen- seite auf dem Trottoir zu platzieren, sodass die Velofahrenden gezwungen werden, das Trottoir zur Anfahrt zu benutzen. In der Planung unterlaufen nach wie vor viele Fehler, was aktuell externe Organisationen zwingt, die städtischen Planungen genau zu prüfen. Dies ist ein enormer Aufwand und oft frustrierend, denn Einsprachen sind selten erfolgreich. Dies muss zukünftig anders gelöst werden, was strukturelle Veränderungen bei den Stadtverwaltungen bedingt.

*Wird kontrolliert, ob in den Städten tatsächlich Verbesserungen vorgenommen werden?*

Natürlich sind Evaluationen und Erfolgskontrollen sehr wichtig in der Planung. Im aktuellen Projekt ist dieser Aspekt noch etwas zu kurz gekommen. Es wird nun eine zweite Phase des GEHsund-Projektes mit kleineren Städten und Agglomerationsgemeinden durchgeführt, in der auch die Verankerungen und Kontrollen bei den Gemeinden genauer angeschaut werden. Es ist ausserordentlich wichtig, dass dies nun noch gemacht wird.

*Herr Zweibücken, welche fussgängerrelevanten Problempunkte nerven Sie persönlich am meisten?*

Nervig sind Missstände, bei denen eigentlich wenig gemacht werden müsste, um sie zu beheben. Zum Beispiel kürzere Wartezeiten an Querungen, erhöhen sie doch nebst der Fussgängerfreundlichkeit auch die Sicherheit enorm. Zudem ist es unbefriedigend, wenn keine klaren Regeln aufgestellt werden. Dies ist aktuell bei den E-Trottinets in der Stadt Zürich der Fall. Es sind ja nicht so viele, aber sie stehen kreuz und quer herum, anstatt auf markierten Parkplätzen, abseits des Trottoirs. Um das Velofahren auf den Trottoirs zu vermeiden, gehören auch Veloparkplätze nun mal nicht dahin. Das Rezept ist einfach: Es gilt, ein paar Autoparkplätze dafür aufzuheben.

## Ent- oder Verflechtung?

*hpk* Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr? Sicher. Aber es scheint in diesem Punkt leider an allen Ecken und Enden zu fehlen. Am Platz auf der Strasse? Oder am politischen Willen? Und dann gibt es noch die Velofahrenden, denen es auf der Strasse schlichtweg zu gefährlich ist. Mutige Fussgängerinnen und Fussgänger haben nun endlich die Möglichkeit, vom Trottoir auf die Strasse zu wechseln. Die Verflechtung von Fuss- und Autoverkehr. Absurd? Ja, aber offenbar nötig, um die herrschenden Zustände ins rechte Licht zu rücken. Apropos «rücken»: Ob diese Fortbewegungsform sich ähnlich positiv auf die Gesundheit auswirkt wie der tägliche Spaziergang, ist allerdings fraglich. Auf den ersten Blick sieht es eher nach starken Rückenschmerzen aus.



Bild: imgur

## Drahteselstärke

*sh* Das ist ja so eine Sache mit den Autoliebhabern und dem Klimaschutz. Ihren Lieblingssportwagen gibt es nun halt leider nicht CO<sub>2</sub>-frei. Ein möglicher Ausweg aus dem Dilemma wird uns hier präsentiert. Jedes Auto lässt sich bequem in zwei Hälften schneiden und vor ein Velo montieren.

Künftig ist dann nicht mehr wichtig, wie viel Pferdestärke (PS) das Fahrzeug hat, sondern wie viel Drahteselstärke (DS). Damit wird dann den meisten Fahrerinnen und Fahrern auch schnell klar, warum es nicht so energieeffizient ist, über eine Tonne Blech zu bewegen, um 70 Kilogramm Nutzlast zu transportieren.



Bild: Lena Oertli Müller



## Hund I

sh Mehr Grünfläche ist etwas äußerst Wünschenswertes. umverkehR setzt sich für die Umwandlung von Strassen in Grünräume mit Bäumen ein. Aber auch die beste Absicht hat irgendwo ihre Grenzen. Tiere wollen wir keineswegs begrünen. Der Aufwand für die kleine Fläche steht in keinem Verhältnis zum Nutzen. Diverse Studien haben gezeigt, dass Moos auf Tierrücken nicht die gewünschten Auswirkungen auf das Stadtklima hat. Eigentlich schade!



Bild: Karolina Wv (unsplash)

Bild: Arie Wubben (unsplash)



## Hund II

sh Raserhunde sind ein völlig neues Phänomen und leider überhaupt nicht grün. Sie verkleiden sich bis zur Unkenntlichkeit und verunsichern unsere Strassen mit lautem Motoren- und Hundegeheul. Nicht

selten wird dabei auch gebellt und gehupt. Das hat uns gerade noch gefehlt. Auch wenn diese Bleifussköter mit Sonnenbrille die perfekte Allegorie des vor die Hunde gehenden Klimas sind, gefallen uns die Moos-Hunde doch viel besser.

# Franziska Ryser stellt sich vor

An der Generalversammlung von umverkehR vom 1. Juli 2020 wurde Franziska Ryser, Nationalrätin der Grünen, zur neuen Co-Präsidentin gewählt. Die 28-jährige Ingenieurin aus St. Gallen verstärkt damit den Vorstand im Hinblick auf die Lancierung der «Stadtklima-Initiativen». Hier stellt sie sich kurz vor und erzählt, warum sie sich für eine Verkehrswende einsetzt. Franziska Ryser

Ich engagiere mich schon seit vielen Jahren für eine umweltverträglichere Mobilität. Während meiner Amtszeit im St. Galler Stadtparlament kam ich mit umverkehR in Berührung und habe an Aktionen gegen die Mobilitätsinitiative oder am PARK(ing) Day mitgewirkt. Die Zusammenarbeit intensivierte sich im Rahmen der Lancierung der «Stadtklima-Initiativen» von umverkehR. Umso mehr freue ich mich darauf, mich künftig im Vorstand von umverkehR direkt einzubringen. Als neue Co-Präsidentin kann ich mein Netzwerk als Nationalrätin nut-

zen, um einer klimafreundlichen Mobilität mehr Schub zu verleihen.

## Zu Fuss für die Umwelt

Und das ist dringend nötig, denn der Verkehr ist in der Schweiz mit einem guten Drittel für den grössten Teil der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Der Löwenanteil davon wird durch den privaten Autoverkehr verursacht. Um die Klimaziele von Paris zu erreichen, braucht es deshalb unbedingt eine Verkehrswende. Wer beispielsweise zu Fuss unterwegs ist, verursacht den kleinsten ökologischen

Fussabdruck. Deshalb ist es ganz wichtig, dass wir unsere Städte so gestalten, dass ein Grossteil der Alltagswege zu Fuss zurückgelegt werden kann. Der Fussverkehr ist platzsparend und schont Umwelt und Klima.

## Mehr Platz für den Fussverkehr

Darum gefällt mir der Ansatz von umverkehR, im Rahmen des Projekts «GEH-sund – Städtevergleich Fussverkehr» herauszufinden, was nötig ist, damit mehr Menschen im Alltag zu Fuss unterwegs sind. Dabei hat sich bestätigt, was Fachleute schon länger verlangen: Es braucht mehr Platz für den Fussverkehr. Ein grosser Teil der Trottoirs ist zu schmal und entspricht nicht der Norm. Zudem kommt es häufig zu Konflikten mit dem Velo. Auch ist ein Spaziergang entlang stark befahrener Strassen wenig entspannend. Damit der Fussverkehr in den Städten zunimmt, braucht es breitere Trottoirs, eine Entflechtung von Fuss- und Velowegen und verkehrsberuhigte Strassen.

## Verkehrswende dank der «Stadtklima-Initiativen»

Genau das wollen wir mit der Lancierung der «Stadtklima-Initiativen» erreichen. Damit in den dicht bebauten Städten klimafreundliche Fortbewegungsformen zunehmen, müssen wir Strassenfläche in Velowege, Trottoirs und Busspuren umwandeln. Darum freue ich mich schon jetzt auf den Start der Unterschriftensammlung in meiner Heimatstadt St. Gallen wie auch in Basel, Bern, Winterthur, Zürich oder Genf. Und ich freue mich sehr auf meine künftige Aufgabe als Co-Präsidentin. Denn um die Klimawende zu schaffen, müssen wir unsere Mobilität verändern. Und umverkehR bietet Antworten und zeigt seit Jahren mit fundierten Berichten, mit erfolgreichen Kampagnen, mit lokal verankerten Initiativen und mit erfrischenden Aktionen, wie eine zukunftstaugliche Mobilität aussehen kann.



**Franziska Ryser** auf der Wanderung zum Windkraftwerk auf dem Mont Soleil.

# Velowege und Tempo-20-Zonen erhalten!

Mitte Mai wurden in Genf, das langsam aus der «Lockdown-Erstarrung» erwachte, sieben Kilometer «Corona»-Velowege und ein Dutzend Begegnungszonen eingerichtet. Die als vorläufig angekündigten Massnahmen werden dank der starken Mobilisierung der Bevölkerung bestehen bleiben. Thibault Schneeberger

Ende April haben auf Anregung von umverkehR neun Verbände den kantonalen Verkehrsdirektor und die städtischen Verantwortlichen in einem offenen Brief aufgefordert, dem Beispiel der Städte Mailand, Paris, Bogotá oder Berlin zu folgen, die mutige Projekte für den Fuss- und den Veloverkehr als Corona-Massnahme umgesetzt haben.

Dies, um den Fuss- und den Veloverkehr in einer Zeit zu fördern, in der die Regeln des sozialen Abstands die Benutzung des ÖV erschwerten. Ziel war es, eine massive Zunahme des Autoverkehrs zu verhindern. Die neuen Velospuren beruhen auf bereits geplanten, aber nicht umgesetzten Projekten. Sie sollen besonders gefährliche Wegstrecken «entschärfen» und zu schmale Velospuren erweitern. Endlich ein erster echter Schritt hin zur Umsetzung der Genfer Städte-Initiative – neun Jahre nach ihrer Annahme!

## Eine tolle Unterstützungsbewegung

Während die Velofahrenden die neuen Spuren allmählich entdeckten und begeistert benutzten, nahm auch der Widerstand zu: Die Autoverbände und die Bürgerlichen starteten eine Kampagne in den sozialen Medien und lancierten eine Petition.

umverkehR und andere Umweltverbände fürchteten ein Einknicken der Behörden. Um dies zu verhindern, starteten sie ebenfalls eine Petition mit dem Ziel, den Fortbestand der neuen Velospuren zu sichern und auf weitere Strecken auszuweiten. Der Erfolg war durchschlagend: Innert eines Tages kamen fast 10'000 Unterschriften zusammen, und innerhalb von zwei Wochen waren es deren 18'000! Mehr als 3000 Radfahrerinnen und Radfahrer trafen sich zudem zu einer spontanen Demo und kurvten Runde um Runde um die Plaine de Plainpalais.

## Ein Etappensieg

Die Autolobby gab ihrerseits nicht auf und verlangte die Aufhebung der Velospuren

– bei einigen sogar ab sofort. Doch dank der Rückenstärkung durch die Bevölkerung und der ersten Zählungen, die aufzeigten, dass die Zahl der Velofahrenden gestiegen ist, beschlossen die Behörden Ende Juni, die provisorischen Umwandlungen (mit einer Ausnahme) als Versuch weiterzuführen und die nötigen Verfahren für die definitiven Umgestaltungsarbeiten zu eröffnen.

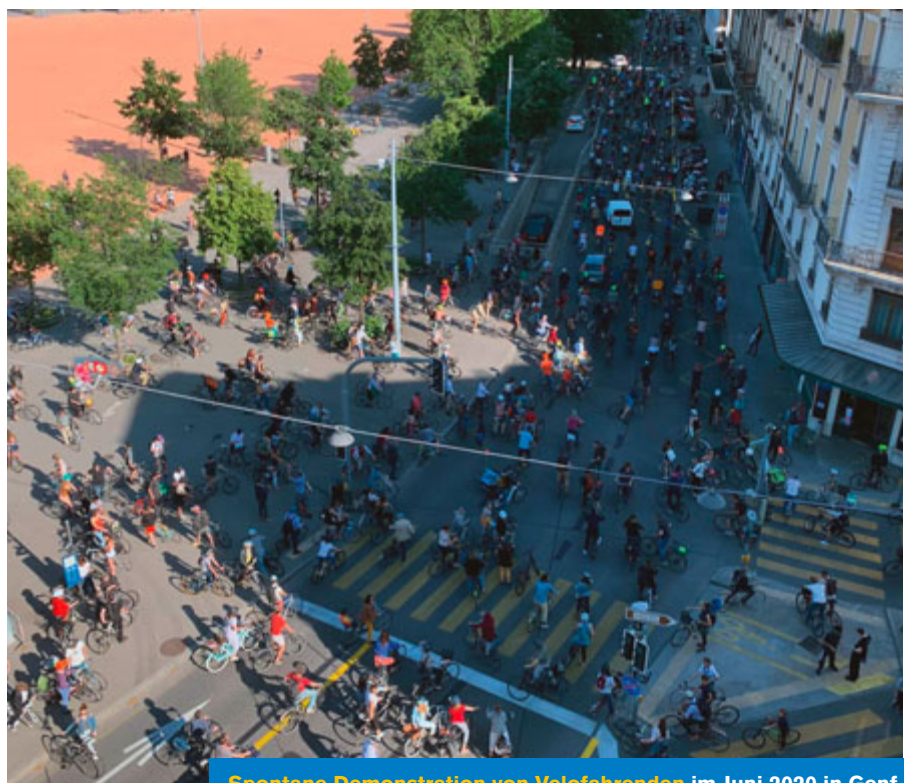
Die Fahrradgeschäfte ihrerseits haben einen starken Kundenzustrom erlebt. Im Monat August wurden zudem 200 Leihfahrräder in Umlauf gesetzt – und in der Zwischenzeit gibt es sogar Mini-Staus auf den Velospuren –, ein in Genf bis dahin nie gesehenes Phänomen. Eine Rückkehr zum vorherigen Zustand ist somit undenkbar.

## Wer sich bewegt, gewinnt!

Die zur gleichen Zeit eingerichteten Tempo-20-Zonen sind kaum angegrif-

fen worden. Dies erklärt sich wohl dadurch, dass diese Zonen auf Wunsch der Anrainerinnen und Anrainer zustande kamen. So scheinen die verkehrsberuhigten Zonen gut anzukommen, obwohl an manchen Orten bauliche Hindernisse wünschbar wären, um die Sicherheit der Zufussgehenden zu erhöhen. Auch bei diesem Thema hat umverkehR mit einer Petition zur Verdoppelung der verkehrsberuhigten Gebiete im letzten Jahr erfolgreiche Vorarbeit geleistet.

In Genf hat die Unterstützung durch die Bevölkerung den Erfolg der Velospuren ermöglicht. Nun gilt es, diese Velospuren zu sichern beziehungsweise noch auszudehnen. Auch in Freiburg und in der Waadt wurden Velospuren im Eilverfahren eingerichtet und in Lausanne mehrere Strassen in Fussgängerzonen umgewandelt. Es bleibt zu hoffen, dass diese erfreuliche Entwicklung anhält!



Spontane Demonstration von Velofahrenden im Juni 2020 in Genf.



Der Fussverkehr wird nach wie vor zu wenig als Verkehrsmittel wahrgenommen. Dies führt dazu, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger vieles hinnehmen, was nicht so sein sollte.

## Fokus

### «Stadtklima-Initiativen» – es geht los!

Die «Stadtklima-Initiativen» von umverkehR wurden in den Städten Basel und St. Gallen lanciert. Im Frühjahr 2021 werden wir auch in Bern, Genf, Winterthur und Zürich mit der Unterschriftensammlung starten.

Weitere Infos: [www.stadtklima.ch](http://www.stadtklima.ch)

## Agenda

### Fr 18. September, ganztägig Parking Day

In der ganzen Schweiz werden Parkplätze zu lebenswerten Plätzen für alle umgestaltet.

<https://www.umverkehr.ch/node/439>

### Do 26. November, 13–18 Uhr umverkehR-Veranstaltungsreihe «umverkehRt & abgehoben»

«Zug statt Flug»: Mehr als eine klimafreundliche Alternative? Fachpersonen diskutieren. Anschliessend Apéro.

Kulturpark, Pfingstweidstrasse 16, 8005 Zürich

Weitere Infos und Anmeldung: [www.umverkehr.ch/node/260](http://www.umverkehr.ch/node/260)

**SWISSLOS**

Lotteriefonds  
Kanton Bern



stiftung **corymbo** 



**umverkehR**  
**Zukunft inkl.**