



Unerkenn ren

Nummer 132
November 2021

Rückeroberung

Über Jahrzehnte wurden Fussgänger*innen an den Rand gedrängt und die Strassen den Blechkisten überlassen. Das lassen wir uns nicht länger gefallen. Es ist Zeit für die Rückeroberung der Strassen!

Seiten 2-5, 8-9

Über sieben Brücken musst du gehn ...

Raum und Zeit sind relativ. Einstein sagt: Je schneller man sich bewegt, desto langsamer vergeht die Zeit, und der Raum wird in Bewegungsrichtung gestaucht. Nimmt man die Schwerkraft (Masse) dazu, krümmt sich die ganze Geschichte zusätzlich. Entfernen wir uns schnell von einem Gegenstand, ändert sich dessen Farbe (Rotverschiebung). Was Einstein nicht berücksichtigte: Diese Effekte hängen stark davon ab, mit welchen Verkehrsmitteln wir uns durch die Raumzeit bewegen.

Sind alle zu Fuss unterwegs, ist die Welt in Ordnung. Die Relativgeschwindigkeiten sind gering, der Raum ist frei, die Zeit macht, was sie soll, und die Distanzen sind so, wie wir uns das vorstellen. Es sieht auch niemand rot.

Erhöht man sukzessive die Anzahl der Autos, ändert sich das Bild komplett. Der ursprünglich flache Strassenraum verformt sich radikal (siehe Titelseite). Es entstehen tiefe Schlünde, weil sich die Relativgeschwindigkeiten und die Masse der Verkehrsteilnehmenden stark unterscheiden. Abgründe, die nicht ohne Weiteres überwunden werden können. Distanzen vergrössern sich massiv, weil der direkte Weg versperrt ist und der Zeitaufwand explodiert. Den Einfluss von Velos, Trottinets, E-Bikes, Trams und Bussen haben wir noch gar nicht berücksichtigt. Da unser Verkehrsraum, im Gegensatz zum Universum, nicht expandiert, müssen wir etwas unternehmen. Sonst sind wir, zumindest wenn wir zu Fuss unterwegs sind, bald in der Situation, die Peter Maffay in den Achtzigern schon besungen hat.

Was wir gegen diese zunehmende Rotverschiebung zwischen Mobilität und Raum tun können, lesen Sie in diesem umverkehRen.

Viel Spass dabei.

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, www.umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf www.umverkehr.ch **Redaktion** Vorstand umverkehR **Beiträge** Hanspeter Kunz, Silas Hobi (sh), Veronika Killer, Thibault Schneeberger, Daniel Costantino, Tonja Zürcher (tz) und Nataniel Mendoza **Titelbild** Karl Jilg **Layout** typisch.ch **Korrektorat** Birgit Roth **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresses, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3.50 CHF **Nächste Ausgabe** März 2022

Zurück auf die Strasse

Der öffentliche Raum wurde jahrhundertlang von der Bevölkerung genutzt, und dies überwiegend zu Fuss. Erst in den letzten hundert Jahren wurden Fussgänger*innen auf das Trottoir an den Rand gedrängt. Höchste Zeit, den verlorenen Raum zurückzuerobern. Silas Hobi

Wer hat sie nicht schon gesehen? Die historischen Fotos oder sogar Filme von unseren Plätzen und Strassen, die wie Ameisenhaufen belebt waren. Autos sind die grosse Ausnahme. Neben ein paar Kutschen und dem einen oder anderen Tram prägen Fussgänger*innen den öffentlichen Raum. Mit Schubkarren oder schweren Lasten, lebensfroh oder zielstrebig und eilig gingen sie ihrer Wege. Die Bilder sind überraschend, denn sie zeigen, wie belebt der öffentliche Raum früher war – und wieder sein könnte.

An den Rand verdrängt

Heute werden die Strassen nämlich fast vollständig von vierrädrigen Metallboxen besetzt, was dem öffentlichen Raum einen gefährlichen und leblosen Anstrich verleiht. Dass es so weit gekommen ist, ist kein Zufall. Anfang des 20. Jahrhunderts hat die Automobilindustrie realisiert, dass der zunehmende Absatz von Autos zu mehr Unfällen führt und dadurch die Akzeptanz in der Bevölkerung schwindet. In den USA wurden Zufussgehende mit aufwendigen Kampagnen des «jaywalking» (frei übersetzt: tölpelhaftes Benehmen) bezichtigt, wenn sie sich nicht an strikte Verkehrsregeln hielten. Damit wurden die Fuss-

gänger*innen auf die Restfläche «Trottoir» verbannt und müssen seither Umwege in Kauf nehmen, um über Fussgängerstreifen heil auf die andere Strassenseite zu gelangen.

Unterdessen wird diese Restfläche auch noch von Skateboards, E-Trotts, Inlineskates und Velo fahrenden Kindern beansprucht, und die Fussgänger*innen kommen zunehmend unter die Räder. Höchste Zeit, etwas Grundlegendes zu ändern: Es gilt nicht nur, die Restfläche «Trottoir» zu verteidigen, sondern den öffentlichen Raum insgesamt zurückzuerobern. Die Strasse muss wieder von Kindern, älteren Menschen und der Quartierbevölkerung in Beschlag genommen werden. Autos sind auf die Restflächen zu verbannen und haben sich dort angemessen zu benehmen – sprich: langsam zu fahren.

Die Rückeroberung

Dies ermöglicht nämlich eine völlig neue Strassengestaltung. Die Aufteilung von Fassade zu Fassade kann neu gedacht werden. Eine typische Quartierstrasse von ungefähr 14 bis 16 Metern Breite kann künftig beispielsweise auf der einen Seite eine 3 Meter breite Gehfläche, dann eine

5 bis 7 Meter breite entsiegelte Fläche mit Bäumen und abschliessend eine 6 Meter breite Fahrbahn enthalten. Die Gehfläche ist den Fussgänger*innen vorbehalten. Auf der entsiegelten Fläche mit Bäumen finden unter anderem Sitzbänke, Spielgelegenheiten (z. B. Pingpongische) oder Velo-ständer Platz. Die Fahrbahn wird von allen genutzt. Velos passieren in angemessenem Tempo, und wenige Autos mit geringer Geschwindigkeit für das Nötigste werden gestattet. Dazu gehören Blaublichtorganisationen, Güterumschlag für Gewerbe und Transport sowie die Post für die Paketlieferung.

Wer sich nun denkt, jaja, träum weiter, dem empfehle ich einen Spaziergang durch die Binzallee in Zürich. Hier wird dieses Konzept seit über zehn Jahren erfolgreich gelebt. Eigentlich schade, dass das Beispiel nicht flächendeckend Schule gemacht hat. Darum ist es höchste Zeit, dass die Stadtklima-Initiativen den nötigen Druck für die Umgestaltung unserer Quartierstrassen erzeugen – damit die Strassen wieder den Anwohnenden gehören, das Quartierleben aufblüht und der tägliche Spaziergang zum Genuss wird.



Tonja Zürcher

Platz zum Flanieren und Spielen in der Binzallee in Zürich.

Treibender Entwicklungsfaktor: das Fussverkehrspotenzial

Was kann Singapur von Allschwil lernen? Und warum ist die Fussverkehrsqualität entscheidend für die lokale Wirtschaft sowie den globalen Standortwettbewerb? Prof. Dr. Alexander Erath steht uns Red und Antwort. Interview: Veronika Killer

Herr Erath, Sie waren federführend bei der Studie «Fussverkehrspotenzial in Agglomerationen». Können Sie uns den Ansatz des Fussverkehrspotenzials erklären?

Der Ansatz zeigt auf, wo und wie viel Fussverkehr stattfindet. Die Berechnung geschieht in zwei Schritten: Erstens wird das Angebot an Gelegenheiten – beispielsweise Schulen, Arztpraxen oder Einkaufszentren – in fussläufiger Distanz berücksichtigt. Dieses erreichbare Aktivitätsangebot sollte möglichst divers und vielfältig sein und beschreibt somit das Potenzial. Im zweiten Schritt geht es um die Wahrscheinlichkeit, mit der kurze Wege auch tatsächlich zu Fuss zurückgelegt werden. Die Studie zeigte, dass bei einer

gewissen Dichte der Angebote und bei einem attraktiven Fusswegnetz kurze Distanzen öfter zu Fuss zurückgelegt werden.

Können Sie daraus Handlungsempfehlungen zur Förderung des Fussverkehrs in Agglomerationen ableiten?

Grundsätzliche Handlungsempfehlungen gelten nicht nur für den Fussverkehr, sondern auch für die Entwicklung der Agglomerationen im Allgemeinen. Mit einem höheren Fussverkehrspotenzial – das heisst mit mehr lokalen Gelegenheiten – finden mehr Aktivitäten vor Ort und eben nicht anderswo statt: Dies bringt eine bessere soziale Zusammengehörigkeit, reduziert die Verkehrsmenge und fördert damit auch die lokale Wirtschaft, weil das Geld vor Ort ausgegeben wird.

Kann das fussgängerfreundliche Konzept der «Stadt der kurzen Wege» ohne Weiteres auf Agglomerationen oder kleinere Städte übertragen werden?

Sicher, denn Agglomerationen bieten ein grosses Innenentwicklungspotenzial. Es hat noch viele Flächen, wie etwa Industrieareale, die umgenutzt werden können. Diese Planungsprozesse sind aber eine grosse Herausforderung. Sie fordern eine Abstimmung unterschiedlichster Interessen. Grundsätzlich hat die Bevölkerung keine Freude an Veränderungen – an Baustellen sowieso nicht. Es gilt, die Leute in den Prozess einzubeziehen und so eine akzeptierte Lösung zu finden. Die Gemeinden können solche Veränderungen mit geschickter Zonierung und mit einer guten Nutzungsmischung fördern.

Dabei soll an Orten mit der Entwicklung gestartet werden, an denen gewisse Bedingungen, etwa Dichte oder Qualität, wie beim alten Ortskern bereits gegeben sind. So kann mit Begegnungszonen in Dorfzentren und einer attraktiven Erdgeschossnutzung die Qualität der Dorf-

strasse deutlich gesteigert werden. Diese Verbesserung des Fussverkehrspotenzials wird sich übers Fussverkehrsnetz ausbreiten, da Fussgänger*innen bei einem angenehmen Umfeld längere Distanzen zurücklegen. ÖV-Umsteigeknoten spielen bei diesem Prozess eine zentrale Rolle.

Gerade die Pandemie hat das Leben auf dem Land wieder attraktiver gemacht. Wird dies die Agglomerationsgemeinden verändern?

An sich wäre Homeoffice eine Riesenchance für kleinere Orte, da die Pendler*innen den ganzen Tag im Ort bleiben. Die Erweiterung des privaten Einfamilienhauses wegen zusätzlicher Arbeitsplatzmöglichkeiten könnte mit einem dezentralen Coworking-Space in der Gemeinde vermieden werden. Damit würde viel Verkehr eingespart, und Ortskerne auf dem Land würden belebt. In diesem Punkt wäre es sicher an den Gemeinden, aktiver zu werden. Wenn jedoch das Büro zu Hause während vier bis fünf Tagen leer steht, wird dieser Prozess kaum stattfinden.

Strecken, die zu Fuss zurückgelegt werden, sind oft Teiletappen von längeren Wegen in Kombination mit mehreren Verkehrsmitteln.

In der Agglomeration ist der Anteil der Strecken, die mit dem Auto zurückgelegt werden, höher, und die Reise beginnt oftmals in der eigenen Garage. Grundsätzlich gilt jedoch: Je weiter der Weg zum parkierten Auto, umso weniger wird das Auto benutzt. Es muss aber auch das Ziel des Weges beachtet werden. Liegt der Arbeitsplatz etwa in der Kernstadt, bietet der ÖV auch Vorteile. Darum ist gerade der ÖV-Knotenpunkt ein wichtiger Ausgangspunkt, um den Fussverkehr zu stärken und zugleich den lokalen ÖV zu entlasten. Denn oftmals ist man zu Fuss in Stosszeiten in der Innenstadt schneller oder zumindest



Alexander Erath vor der Fachhochschule in Muttenz.

Michael van Eggermond

verlässlicher unterwegs als mit dem Lokalbus, der im Stau stecken bleibt.

Leiden Agglomerationsgemeinden zu Recht unter einem negativen Image?

Früher wohnten und arbeiteten die Handwerker im Dorfzentrum. In den 1950er-Jahren wurden dann Agglomeration mit getrennter Nutzung sowie Bauzonen entwickelt und Strassen sehr autoorientiert gestaltet. Dem gilt es nun mit einer Nutzungsmischung entgegenzuwirken.

Für das Image zählt nicht nur der Ortsplatz, sondern auch die Dorfstrasse, ein sehr prägender öffentlicher Strassenraum. Verschiedene Agglomerationsgemeinden beginnen nun mit der fussgängerfreundlichen Umgestaltung des öffentlichen

(Strassen-)Raums mit neuen Aufenthaltsangeboten. Ein Beispiel ist der Wegmattenpark in Allschwil. Dieses Freizeitangebot wird sehr geschätzt, da längst nicht alle Personen Zugang zu einem eigenen Garten haben.

Sie sind bereits viel herumgekommen und haben längere Zeit in Singapur verbracht. Unterscheidet sich das Zufussgehen in anderen Kulturen vom Zufussgehen bei uns?

Das Verkehrsnetz von Singapur besteht aus grossen Strassen und ist alles andere als feinmaschig. Bei Lärm und Hitze ohne Schatten an einer sechsspürigen Strasse entlangzugehen, ist sehr anstrengend. Ist es klimatisch feucht und heiss, ist jeder

zurückgelegte Meter einer zu viel. Die Wartezeiten beim Queren einer Strasse sind sehr lang. Es gibt viele Fussgängerbrücken, zwar meist mit Lift, wo das Queren jedoch sehr viel Zeit benötigt.

Diese Erfahrung hat mir die Wichtigkeit des Fussverkehrs aufgezeigt. Das beste Verkehrssystem und die schönsten ÖV-Haltestellen nützen nichts, wenn diese zu Fuss kaum erreichbar sind. Ein Umdenken in Singapur ist spürbar. Der Stadtverwaltung wurde bewusst, dass die globale Attraktivität einer Stadt mit einer hohen Fussgängerfreundlichkeit einhergeht. Eine gute Fussverkehrsinfrastruktur ist heute matchentscheidend im globalen Standortwettbewerb.



Zum Heulen

tz. Beim Lesen dieses Schildes ist uns einiges klar geworden. Haben wir doch all die Jahre mit einem grandiosen Missverständnis gelebt. Wir Naivlinge haben uns die ganze Zeit dem Glauben hingegeben, der Gehweg wäre für uns Fussgänger*innen. Manchmal sind es kleine Betonungen, die den eigentlichen Willen der Verkehrsplanenden an die Oberfläche bringen. In diesem Fall: ein freudsches Ausrufezeichen kombiniert mit einer fehlplatzierten Trennung. Fussgänger*innen, geht woanders durch! Hier hat es keinen Platz für euch. Jetzt haben aber sogar wir kapiert: Wir Unmotorisierten ohne Räder sind überhaupt nicht erwünscht auf dem «Geh weg!».

Facebook, Gerhard Seyfried



Pinterest, Guy Couturier

Zum Nachahmen

tz. Dieser Zebrastrreifen aus dem alten Pompeji ist DIE Wiederentdeckung des Jahres: Als multifunktionale Strassen-einrichtung dient er nicht nur der – zugegebenermassen nicht ganz rollstuhlge-rechten – Querung der Strasse. Er bietet sich auch als Sitzgelegenheit oder Par-kour-Weg für Anfänger*innen an. Aber das Beste ist: Er stoppt zuverlässig die heranbrausenden Autos.



Zum Davonlaufen

tz. Im 12-Augen-Prinzip wird die wichtige Aufgabe überwacht. Schliesslich geht es hier um die Sicherheit der Kinder. Aber wer jetzt denkt, die Stadtverwaltung würde endlich den dringend ersehnten Zebrastreifen zum Park aufmalen, irrt. Was hier mit viel Leidenschaft und Präzision umgesetzt wird, ist die Entfernung eines illegal von Anwohnenden angebrachten Zebrastreifens.



Courtesy WCAX-TV



umverkehR

Zum Chüblä

sh. Wir sind es ja gewohnt, dass das Trottoir mit allerlei Schrott zugemüllt wird. Spätestens seit der Überschwemmung unserer Städte mit E-Trotts und Billigleihvelos wird der Quartiersspaziergang zum Slalom- oder sogar Hindernislauf. Nun nimmt das Trottoir-Littering aber ganz neue Züge an. So werden einzelne Gehsteige regelrecht verbarrikiert. Eine Aktion wütender Autoaktivisten, die mehr Platz für ihre breiten Stadtpanzer benötigen? Wir wissen es nicht. Vielleicht wollte auch jemand seine Frustration über die Fussgängersituation symbolisch darstellen – zum Chüblä!

Einsatz für den Fussverkehr als Täuschungsmanöver?

Im Gegensatz zu den Auto- und Velofahrenden, die sich oft bewusst und stolz so bezeichnen, nehmen sich Fussgänger*innen meistens nicht als solche wahr. Dieser Mangel an kollektiver und politischer Identität erlaubt es allzu oft, dass ihre berechtigten Anliegen von anderen Kreisen vereinnahmt werden. Thibault Schneeberger

Nicht jeder Mensch besitzt ein Fahrrad, einen Führerschein oder eine Fahrkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel, doch zu Fuss gehen wir alle irgendwann einmal, für kürzere oder längere Zeit. Wahrscheinlich verhindern der universelle Charakter und die Selbstverständlichkeit des Gehens häufig das Bewusstsein, ein*e Fussgänger*in zu sein. Kein Wunder, dass die Fussgängerfreundlichkeit ein Schattendasein fristet – ausser, wenn sie den Zielen der Lobby des motorisierten Verkehrs dient.

Heuchelei

Im März 2021 hat die Stimmbevölkerung der Stadt Genf das Projekt «Clé-de-Rive» mit 64 Prozent abgelehnt: 500 Parkplätze im Stadtzentrum und im Gegenzug die Umwandlung des Gebiets in eine Fussgängerzone. umverkehR hat sich energisch gegen den Bau dieses unterirdischen Privatparkhauses gewehrt. Die Befürwortenden haben ihrerseits während des Abstimmungskampfs wohlweislich nie von einem Parkhaus gesprochen, sondern von einer Mobilitätsdrehscheibe. Ihre gesamte Kampagne hob nur die Vorteile des Projekts für die Fussgänger*innen hervor. Seltsamerweise widersetzen sich die gleichen Kreise ansonsten jeglicher Parkplatzaufhebung und Verkehrsberuhigung, die doch den Fussgänger*innen tatsächlich nützen würden. Der Fussverkehr scheint einigen nur als Lockvogel für die



Bei der Clé-de-Rive-Abstimmung in Genf wollten die Befürwortenden des privaten Parkings das positive Image von Fussgängerzonen ausnutzen, um ihr Projekt durchzusetzen.

Facebook, Oui à Clé de Rive

Durchsetzung der eigentlichen Anliegen der Autolobby zu dienen.

Dasselbe Bild bietet sich diesen Herbst mit der Umfahrungsstrasse H18 in La Chaux-de-Fonds. Die neue Hochleistungsstrasse soll der Bevölkerung dank der Umgestaltung mehrerer Strassen im Stadtzentrum zugunsten der Fussgänger*innen schmackhaft gemacht werden. Klar denkende Menschen haben aber die Mogelpackung erkannt und das Referendum ergriffen. Häufig wird die Sicherheit von Fussgänger*innen angeführt, wenn es darum geht, undisziplinierte Velofahrende zu kritisieren. Bestimmte Kreise setzen sich für die Anliegen des Fussverkehrs vor allem ein, um zugleich Strassenprojekte zu verteidigen.

Warum wollen wir eigentlich Fussgängerzonen?

Die Frage nach den Gründen für die Einrichtung von Fussgängerzonen geht häufig «vergessen». So wurden bei der Abstimmungskampagne «Clé-de-Rive» die Ziele der Umgestaltung zur Fussgängerzone zu wenig infrage gestellt. Bestand das Ziel

darin, die Lebensqualität der Anwohnenden zu verbessern, oder eher darin, die Profite der umliegenden Luxusläden dank des «Open-Air-Einkaufszentrum»-Effekts zu erhöhen? Auch wenn eine Verkehrsberuhigung der derzeitigen Situation zweifellos vorzuziehen wäre: Sollten wir eine Fussgängerzone, die einer rein kommerziellen und touristischen Logik folgt, begrüssen, auch auf die Gefahr hin, die Gentrifizierung zu begünstigen?

Sollten wir uns nicht zuerst für Fussgängerzonen einsetzen, die von den Anwohnenden gewünscht und geplant werden, in Quartierstrassen, die nur wenig Geschäfte aufweisen? Ziel sollte die Verbesserung des täglichen Fussverkehrs für alle sein – Schulwege, Zugang zu den Dienstleistungen im Quartier sowie die Schaffung öffentlicher Räume, die zum Verweilen, Spielen und zur Pflege sozialer Kontakte einladen und nicht nur zum Shopping. Fussgänger*innen sind nicht mit Konsument*innen gleichzusetzen – ein politisches Überdenken unseres Einsatzes für die Fussgängeranliegen ist dringend notwendig.

GEHsund zum Zweiten

umverkehR steckt Mitten in der zweiten Phase des Projekts «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr». Nun bekommen kleinere Schweizer Gemeinden die Chance, ihre Fussgängerfreundlichkeit unter Beweis zu stellen. Veronika Killer

Im Projekt «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» wurde zwischen 2018 und 2020 die Fussverkehrsfreundlichkeit von insgesamt 16 Schweizer Städten aus drei Sprachregionen untersucht. Es war das erste Mal, dass ein solcher Quervergleich unter verschiedenen Städten in der Schweiz vorgenommen wurde. Der Vergleich sensibilisierte sowohl Fachpersonen als auch die Bevölkerung der teilnehmenden Städte. Die Ergebnisse zeigten deutliche Defizite bei der Infrastruktur und beim politisch-planerischen Umgang mit dem Fussverkehr sowie Unzufriedenheit in der Bevölkerung. Defizite bieten jedoch immer auch Potenzial zur Optimierung der Bedingungen. Werden diese behoben, so führt die Verbesserung zu mehr Bewegung zu Fuss.

Im Herbst 2020 startete umverkehR die zweite Phase des Städtevergleichs. Dieser fokussiert auf kleinere Städte und Gemeinden in Agglomerationen. Während bei grossen Städten der Fussverkehr bereits einen gewissen Stellenwert als Verkehrsmittel hat, besteht in Agglomerationsgemeinden die Gefahr, dass die

Grundmobilität des Gehens in Vergessenheit gerät, weil das eigene Auto direkt vor der Tür steht. Daher gilt es, zu handeln und das Potenzial des Fussverkehrs sowohl für die Bewegungsförderung als auch zum Brechen der Verkehrsspitzen ins Bewusstsein zu rücken.

Die 15 Gemeinden Adliswil, Allschwil, Bülach, Dübendorf, Emmen, Frauenfeld, Horgen, Lyss, Meyrin, Nyon, Olten, Renens, Sion, Thun und Uster sind bei der zweiten Phase mit dabei. Deren Fussverkehrsfreundlichkeit wird in drei Projektteilen von umverkehR, von Fussverkehr Schweiz und der Hochschule OST Rapperswil bewertet.

Neben der Beurteilung weiterer Ortschaften geht es in der zweiten Phase darum, die verwendeten Werkzeuge zu optimieren, sodass sie in Zukunft breit angewendet werden können. Es wird damit ermöglicht, die Tests durch kommunale Verwaltungsstellen oder andere Fachpersonen zu wiederholen und die Entwicklung der Gemeinden zu beurteilen. Zudem wird die Eingliederung in bestehende Prozessabläufe von Kanton und

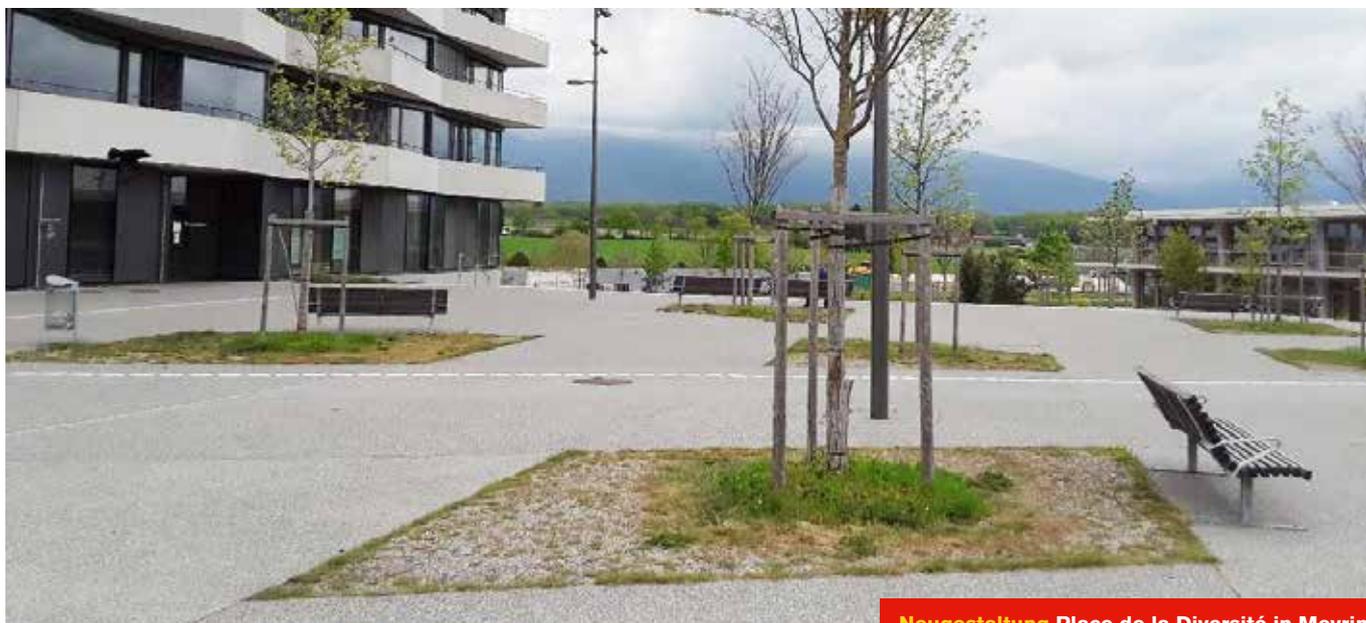
Der Nutzen von mehr Bewegung zu Fuss ist unbestritten:

- **Klima- und Umweltnutzen:** Ein höherer Fussverkehrsanteil führt zu weniger Emissionen und damit zu einer Verbesserung des Klimas. Fussverkehr ist sehr leistungsfähig und dabei äusserst raumeffizient.
- **Persönlicher Gesundheitsgewinn:** Wer zu Fuss geht, tut seiner Gesundheit etwas Gutes und lebt länger.
- **Volkswirtschaftlicher Nutzen:** Der externe Nutzen des Fussverkehrs in der Schweiz beträgt gemäss Bundesamt für Raumentwicklung rund 900 Millionen Schweizer Franken pro Jahr.
- **Sozialer Nutzen:** Zufussgehende nehmen ihr Umfeld bewusst wahr, sind soziale Akteure und beleben die öffentlichen Räume.

Gemeinden überprüft. Das Amt für Verkehr des Kantons Zürich hat sich zur Verfügung gestellt, um bei dieser Fragestellung beratend mitzuwirken. Dieser Schritt ist von grundlegender Bedeutung, um den Vergleich längerfristig zu sichern.

Unterstützt wird das Projekt vom Kanton Zürich, von den Partnergemeinden, von Energie Schweiz und der Stiftung Corymbo.

 energie schweiz  stiftung corymbo



Veronika Killer

Neugestaltung Place de la Diversité in Meyrin.

In Genf gibt es noch viel zu tun

Im Vorfeld der Abstimmungskampagne beleuchten wir die wichtigsten Punkte, die aus der Stadtklima-Initiative ein ehrgeiziges und notwendiges Projekt machen, sowie die Hindernisse, die sich uns entgegenstellen. Nataniel Mendoza

«Es braucht mehr Bäume in den Städten.» Diesen Satz haben wir im Sommer häufig von den 8286 Bürger*innen gehört, die die Initiative unterzeichnet haben. In einer Stadt, in der die Vegetation mancherorts rar ist und es viele Autos gibt, wünschen sich die Anwohnenden grüne und einladende Quartiere. Ein gutes Beispiel für eine dringend zu verbessernde Situation ist die Rue Dancet im dicht bebauten Viertel Plainpalais: ein «Open-Air-Parkplatz», direkt neben einer Primarschule und der Universität. An unseren Sammelständen zeigten wir auf, wie diese 40 Meter breite Quartierstrasse aussehen könnte, wenn die Parkplätze durch Bäume, Trottoirs, Sitzbänke und Spielplätze ersetzt würden. Der Vorschlag leuchtete auf Antrieb ein. Bei unserer Initiative geht es nicht nur darum, die Auswirkungen des Klimawandels zu mildern, sondern auch darum, die Qualität des öffentlichen Raums, der uns allen gehört, zu verbessern.

Eine rückständige Lobby

So attraktiv unser Vorschlag für viele Menschen auch ist, so wissen wir bereits jetzt, dass die Autolobby unsere Hauptgegnerin in der kommenden Kampagne

sein wird. Die in Genf mächtige Lobby widersetzt sich systematisch jedem Projekt, das die Abschaffung von oberirdischen Parkplätzen oder die Verschmälerung der Fahrsbreite vorsieht. Diese Methode zahlt sich leider aus, denn die Behörden setzen eher darauf, Velofahrende und Fussgänger*innen zu einem Zusammenleben auf engstem Raum zu zwingen, als das Offensichtliche anzuerkennen: Platz ist reichlich vorhanden – auf den Fahrbahnen und den Parkplätzen.

Dies ist umso absurder, als der Genfer Staatsrat gemäss kantonalem Klimaplan eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs um 40 Prozent bis zum Jahr 2030 anstrebt. Wir fragen uns, wie die Behörden dieses Ziel erreichen wollen, wenn sie weiterhin auf Kleinmassnahmen setzen. Der lächerliche neue Veloweg über die Mont-Blanc-Brücke zwingt die Velofahrenden, sieben Mal den Autoverkehrsfluss zu queren, wenn sie von einer zur anderen Seeseite gelangen wollen. Dabei hätte es genügt, eine der fünf für den motorisierten Individualverkehr reservierten Fahrspuren dem Veloverkehr zuzusprechen, um eine wahrhaftig velofreundliche Gestaltung zu erreichen. Die Erfahrungen des

Corona-Frühlings 2020 liefern den Beweis, dass eine verbesserte Gestaltung der Velowege die Anzahl Fahrradfahrender innerhalb weniger Monate um mehr als 20 Prozent ansteigen liess.

Die Energiewende geht nur mit energischen Massnahmen

Um die Energiewende zu erreichen, sind klare und deutliche Massnahmen und Botschaften erforderlich. Die Genfer Stadtklima-Initiative hat zum Ziel, zehn Jahre lang jedes Jahr ein Prozent des öffentlichen Strassennetzes umzugestalten. Die Initiative packt das Problem an der Wurzel: bei der unausgewogenen Nutzung des öffentlichen Raums. Der Text liefert auch Instrumente, mit deren Hilfe sich das Ziel erreichen lässt, zum Beispiel mit der Abschaffung des Prinzips, dass jeder oberirdisch aufgehobene Parkplatz unterirdisch kompensiert werden muss, oder der Einsetzung einer beratenden Kommission, die regelmässig Fortschrittsberichte zu veröffentlichen hat. Bisher sind in den Städten des Kantons Genf zwei Drittel des öffentlichen Strassenraums für Autos reserviert. Es ist an der Zeit, den Stadtbewohnenden diesen Raum zurückzugeben.



Stadtklima-Umzug mit der Tanzgruppe Neopost Foofwa in Genf.

Eric Roset

Unsere Stadtklima-Initiativen sind eingereicht!

34 186! So viele Menschen fordern mit ihrer Unterschrift, dass in St. Gallen, Basel, Genf, Winterthur und Zürich ein Teil des Strassenraumes für mehr Lebensqualität umgewandelt werden soll. Nun beginnen die Arbeiten hinter den Kulissen und die Vorbereitung der Abstimmungskampagnen. Daniel Costantino

Was haben ein Ahorn, eine Kornelkirsche und eine Birke auf einem Cargovelo gemeinsam? Sie haben als Symbol für mehr Bäume zur Kühlung von hitzegeplagten Städten und für einen klimafreundlichen Verkehr die Einreichungen der Stadtklima-Initiativen in Basel, Genf, Winterthur und Zürich begleitet. Jetzt beginnt der politische Prozess. Wie kommen die Initiativen bei unseren Politiker*innen an? Wir hoffen, dass die Chancen erkannt werden und die Parlamente unsere Initiativen unterstützen.

Fast jede Stadt hat Pläne für die zu erwartende Zunahme von Hitze und stärkeren Niederschlägen gemacht. Diese enthalten viele sinnvolle Massnahmen, leider fehlt aber durchgehend ein sehr wichtiges Element: der verbindliche und quantitative Ansatz für die Umsetzung. Deshalb braucht es unsere Stadtklima-Initiativen: Sie geben vor, wie viel Platz im Strassenraum für Grünflächen, ÖV, Fuss- und Veloverkehr während zehn Jahren umgewandelt werden muss. Die Städte haben die Freiheit, zu entscheiden, wo sie die Umwandlungen vornehmen wollen. So lassen sich unter

anderem Strassensanierungen mit der Umsetzung kombinieren.

St. Gallen anerkennt den Nutzen der Stadtklima-Initiativen

In St. Gallen haben wir die beiden Initiativen bereits im vergangenen November eingereicht. Im Juli hat der Stadtrat bekannt gegeben, dass er den Nutzen der Vorlagen anerkennt. Das sieht auf den ersten Blick vielversprechend aus. Damit hat es sich aber auch schon, denn der Stadtrat lehnt beide Initiativen ab und präsentiert zahnlose Gegenvorschläge. Er ignoriert, dass der Autoverkehr auf dem Stadtgebiet der grösste Verursacher des klimaschädlichen CO₂ ist. Statt Strassenflächen umzunutzen, will er die Überhitzung der Stadt durch die Wahl geeigneter Baumaterialien, durch hellere Fassaden und die Begrünung von Gebäuden verringern. Grünräume und unversiegelte Flächen sollen erhalten und erweitert werden. Es fehlen aber messbare Ziele zur Erhöhung der Grünflächen oder des Baumbestandes. Und das Herzstück der Initiative – die Umwandlung von

Bäume und Mobilität

Die Stadtklima-Initiativen sind zwei Initiativen von umverkehrR, für die wir gleichzeitig Unterschriften gesammelt und eingereicht haben: die «Zukunfts-Initiative» und die «Gute-Luft-Initiative». Die Zukunfts-Initiative fördert die zukunftsweisende Mobilität. Jährlich sollen 0,5 Prozent der Strassenfläche in Fläche für ÖV, Fuss- oder Veloverkehr umgewandelt werden. Die Gute-Luft-Initiative sorgt dafür, dass wir in unseren Städten cool bleiben. Jährlich werden 0,5 Prozent der Strassenfläche in Grünfläche mit Bäumen umgewandelt.

Strassenflächen – fällt vollständig heraus: für umverkehrR ein No-Go!

Bei der «Zukunfts-Initiative» werden als Totschlagargument hohe Kosten angegeben. Dabei wäre einerseits eine Umsetzung mit einfachen Markierungen anstelle von baulichen Massnahmen möglich – beispielsweise Velostreifen. Andererseits verkennt der Stadtrat, dass ein einziges Extremwetterereignis deutlich höhere Kosten verursacht als Massnahmen zum Schutz des Klimas. Mit dem Gegenvorschlag zur «Zukunfts-Initiative» will der Stadtrat primär bereits beschlossene Massnahmen umsetzen. Das reicht aber nicht: Für die dringend benötigte Verkehrswende muss die Förderung nachhaltiger Verkehrsträger wie Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr einen Sprung nach vorne machen. Wir setzen uns im weiteren politischen Prozess entschlossen für die Umsetzung der Stadtklima-Initiativen in St. Gallen ein.



Helfen Sie, die Stadtklima-Initiativen sichtbar zu machen und bestellen Sie kostenlos eine Fahne oder ein Velodreieck: umverkehr.ch/bestellen



umverkehrR – Daniel Costantino

Engagierte Zürcher*innen übergeben Stadtklima-Initiativen.



Es gilt, den öffentlichen Raum insgesamt zurückzuerobern. Die Strasse muss wieder von Kindern, älteren Menschen und der Quartierbevölkerung in Beschlag genommen werden. Autos sind auf die Restflächen zu verbannen und haben sich dort angemessen zu benehmen – sprich: langsam zu fahren.

Fokus

Stadtklima-Initiativen: jetzt Fahne und Velodreieck bestellen

Über 34 000 Unterschriften haben wir in St. Gallen, Basel, Genf, Winterthur und Zürich für unsere Stadtklima-Initiativen gesammelt. Jetzt beginnt die Arbeit in den Parlamenten und die Vorbereitung der Abstimmungskampagnen. Darum wollen wir die Initiative in jeder Strasse und auf jedem Platz sichtbar machen! Helfen Sie uns dabei?

Dann bestellen Sie jetzt kostenlos eine Fahne oder ein Velodreieck:
umverkehr.ch/bestellen

Agenda

Fr 26. November 2021

Abendveranstaltung

«umverkehRt & abgehoben»

Zug statt Flug:

Wohin geht die Reise?

Kulturpark, Pfingstweidstrasse 16,
8005 Zürich und online als
Livestream

Weitere Infos und Anmeldung:
umverkehr.ch/wohingehdiereise

Fr 26. November 2021

Critical Mass

In über 30 Städten in der Schweiz findet an jedem letzten Freitag im Monat die abendliche Velorundfahrt Critical Mass statt.

Hier finden Sie alle Treffpunkte:
umverkehr.ch/critical-mass

Fr 16. September 2022

PARK(ing) Day 2022

Tragen Sie sich das Datum dick in die Agenda ein und überlegen Sie schon heute, was Sie an diesem Tag auf den Parkplätzen anstellen möchten.

Inspirieren können Sie sich hier:
parkingday.ch

umverkehR
Zukunft inkl.