

umverkehRen

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität



135 | 9.2022

GEHsund

zu Fuss unterwegs

Ab Seite 3

Per Gesetz an den Rand gedrängt [Seite 8](#)

Wir begrünen die Städte [Seite 10](#)

umverkehR
Zukunft inkl.

Stadtklima-

Rettungssanität

Sarnen, 17. Juli, 16.21 Uhr, 33 Grad. Ich bin am See, unter einem Sonnenschirm. Wir erleben gerade eine drastische Häufung von Hitzetagen. Sind wir nun alle verurteilt, am See zu sitzen mit einem Glacé in der Hand? Leider leben oder arbeiten die meisten von uns in der Stadt und müssen die Hitze da durchstehen.

In der Tat sind die Städte doppelt Leidtragende. Einerseits erdulden sie den Autoverkehr, der die Klimaerwärmung massgeblich mitverursacht. Andererseits wärmen sich die grossen Flächen aus Beton und Asphalt (Strassenverkehr!) verstärkt auf. Der Autoverkehr ist also doppelt schuldig am heissen Stadtklima, und beide Aspekte werden mit unseren Stadtklima-Initiativen angegangen. Auf positive Art und Weise: mehr Grün und mehr Platz für Fussgänger:innen, Velofahrende und den ÖV. Das muss zulasten des Autoverkehrs gehen und wird zu Einschränkungen führen. Ist das schlecht? Im Gegenteil. Wie wir oben gesehen haben, hat eine Reduktion des Autoverkehrs einen doppelt positiven Effekt, nämlich eine geringere Klimaerwärmung (grundlegendes Problem) und mehr Grün, das die Stadt abkühlt (kurzfristige Symptombekämpfung). Die Rettungssanität verfährt in einer lebensgefährlichen Situation genau so. Erst das Leben retten und dann heilen.

Darf man Autofahren einschränken? Sicher, warum nicht? Die Strassen sind öffentlicher Raum, der uns allen gehört. Es ist keine Zwängerei, Strassenkapazitäten abzubauen, um Lebensraum aufzuwerten und mehr Platz für andere Verkehrsformen zu schaffen. Das ist nur gerecht. Besonders wenn Letztere sowohl effizienter (und damit klimafreundlicher) als auch gesünder sind. Die Stadtklima-Initiativen sind also doppelt sinnvoll: Sie helfen zunächst uns und dann dem Klima. Zweimal grüsst die Stadtklima-Rettungssanität und wünscht viel Spass bei diesem umverkehRen



Hanspeter Kunz
Co-Präsident

Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehrR

Auflage 4500 Exemplare **Herausgeberin** umverkehrR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach, 8036 Zürich, Postkonto 80-67097-2, 044 242 72 76, info@umverkehr.ch, umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf umverkehr.ch **Redaktion** Vorstand umverkehrR **Beiträge** Veronika Killer, Johannes Künzler, Hanspeter Kunz, Nataniel Mendoza und Tonja Zürcher **Titelbild** Mircea, Pixabay **Layout** typisch.ch **Korrektur** Marion Elmer, Barbara Geiser **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschafts-presse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3,50 CHF **Nächste Ausgabe** November 2022

Auf kühlen Wegen will ich gehen

Ob wir Velo fahren, den ÖV nutzen oder ein Auto besitzen – wir alle sind zu Fuss (oder mit dem Rollstuhl) unterwegs. Umso erstaunlicher ist es, dass diese elementare Fortbewegungsform oft vergessen geht und von Planenden vernachlässigt wird. Dank den Stadtklima-Initiativen von umverkehR soll es nun aber vorwärtsgehen.

Veronika Killer

Die Füsse sind unser bewährtestes Fortbewegungsmittel. Sie bringen uns fast überall hin. Zu Fuss gäbe es immer ein Durchkommen, wenn nur die anderen Verkehrsteilnehmenden nicht wären. Anstatt diese clevere Fortbewegungsart zu fördern, geht sie oft vergessen. Meistens wissen sich Fussgänger:innen ja selbst zu helfen und kämpfen sich – etwa über an den Strassenrand geschobene Schneeberge – durch die Stadt. Im Sommer hingegen wird ein Spaziergang durch die überhitzte Stadt zu einer wahren Tortur. Wir sind ungeschützt, ohne Fahrtwind. Gibt es allenfalls Schatten auf der anderen Strassenseite? Aber wo soll ich queren?

Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) schreibt neben den Wanderwegen auch vor, dass Fusswegnetze im Siedlungsraum in Plänen festzulegen und rechtlich zu sichern sind. Die darin verankerten Fusswege müssen attraktiv, sicher, hindernisfrei, durchgehend und dicht sein. Attraktive Wege müssen störungsfrei sein (z. B. kurze Wartezeiten und Vortritt) und eine hohe Umweltqualität aufweisen. Dazu gehören etwa Aufenthaltsflächen mit Sitzgelegenheiten sowie öffentliche Toiletten, aber auch Baumreihen oder andere Grünelemente.

Die Fusswegnetzplanung in den Gemeinden ist von sehr unterschiedlicher Qualität, wie unser Projekt «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» zeigt. In einigen der untersuchten Gemeinden fehlt die Fusswegnetzplanung sogar gänzlich. Häufig ist das Netz zu wenig dicht geplant. Querungsstellen werden vergessen. Weiter zeigen die Projektergebnisse, dass die Temperatur an Hitzetagen von der Bevölkerung oft als sehr unangenehm empfunden wird.

Bestehende Lücken und Schwachstellen im Fusswegnetz müssen erfasst und behoben werden. Dies fordern auch die Stadtklima-Initiativen von umverkehR. Diese wollen, dass ein Teil des Strassenraums in Grünflächen mit vielen Bäumen umgewandelt wird, um heisse Tage in den Städten erträglicher zu machen. Auch der Fuss- und der Veloverkehr sowie der ÖV sollen mehr Platz bekommen.

Im Idealfall ergibt sich aus Sicht der Fussgänger:innen ein dichtes Netz aus grünen Adern, die wichtige Ziele, wie etwa den Bahnhof, Einkaufsmöglichkeiten und Quartiere, miteinander verbinden. Leider weisen viele Fusswege grosse Lücken auf, die es nun mit mutigen Projekten zu schliessen gilt.

Damit die Bedürfnisse der Fussgänger:innen in Projekten besser berücksichtigt werden, braucht es genügend Fachpersonen in den Verwaltungen und klar definierte Zuständigkeiten für die verschiedenen Themen rund um den Fussverkehr. Die Stadtklima-Initiativen von umverkehR sorgen für mehr Platz für klimafreundliche Mobilitätsformen und werden den Fussverkehr entscheidend stärken und verbessern. Mehr zum Projekt «GEHsund» erfahren Sie auf der nächsten Seite. ■



Der ebene Belag mit hohem Gehkomfort lässt sich mit begrünter Flächen kombinieren.

(K)ein Ende in Sicht

Im Rahmen der zweiten Runde des Projekts «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» wurde die Fussgängerfreundlichkeit von 15 Kleinstädten und Agglomerationsgemeinden untersucht. Die Resultate zeigen einen deutlichen Verbesserungsbedarf auf.

Veronika Killer

Wer sich zu Fuss bewegt, stösst kein CO₂ aus, braucht wenig Platz und trägt zudem massgeblich zu einem guten Zusammenleben in der Gemeinde bei. Aber den Fussgänger:innen werden im Alltag oft unbemerkt Hürden in den Weg gelegt, was das Zufussgehen unattraktiv macht. So müssen sie Umwege in Kauf nehmen, weil beispielsweise Zebrastreifen nicht an der richtigen Stelle liegen, oder sich mit Schlaglöchern abfinden und durch Baumwurzeln uneben gewordenen Belägen.

Viele Gemeinden unterhalten zwar schöne Freizeitwege, aber im Alltag wird der Fussverkehr zu wenig beachtet. Dabei zahlen sich attraktive Fusswege im Siedlungsraum mehrfach aus. Sie lassen sich bestens mit hitzemindernden Massnahmen wie Bäumen kombinieren und fördern die Integration der Bewegung im Alltag, was sich positiv auf die Gesundheit der Bevölkerung auswirkt.

Grosses Interesse am «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr»

Wirksame Prozesse für Verbesserungen anzustossen, ist die Idee des Projekts «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr». Der Erfolg des Projekts zeigt den Bedarf. Ziel des Städtevergleichs ist es, gemeindespezifische Aussagen zur Qualität des Fussverkehrs zu machen. Die Analyse und der Vergleich mit anderen Gemeinden sollen Anreize zur Verbesserung setzen. Pro Gemeinde werden in Form von Faktenblättern Stärken und Defizite aufgezeigt. In der zweiten Runde des Projekts stellten sich die Gemeinden Adliswil, Allschwil, Bülach, Dübendorf, Emmen, Frauenfeld, Horgen, Meyrin, Nyon, Lyss, Olten, Renens, Sion, Thun und Uster der Herausforderung, den Fussverkehr zu verbessern.

In den 15 Gemeinden zeigten sich insbesondere die folgenden Schwachpunkte: Bei den ÖV-Haltestellen müssen die Platzverhältnisse und die barrierefreie Gestaltung verbessert werden. Bis Ende 2023 müssten alle Haltestellen die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllen. Bei der Bevölkerung zeigt sich grosse Unzufriedenheit bei Verkehrslösungen ohne Fussgängervortritt. Auch in Tempo-30-Zonen ist das Bedürfnis nach Zebrastreifen vorhanden. Es braucht höhere Aufenthaltsqualität, auch bei beschränkten Platzverhältnissen. Auch Massnahmen mit geringem Platzbedarf wie Lärmreduktion oder ein öffentliches WC können die Situation deutlich verbessern.

Goldene Schuhbürsten für Adliswil, Horgen und Meyrin

Es ist an der Zeit, in der Verkehrsplanung konsequent die Verletzlichsten zu priorisieren. Die Schulweggestaltung wird nach wie vor überwiegend als ungenügend sicher und attraktiv beurteilt. Auch entstehen immer wieder Konflikte zwischen Fussgänger:innen und Velofahrenden, sowohl mit fahrenden wie auch mit



Mit dem Rollator sind ebene Beläge viel angenehmer zu «befahren» (Beispiel Frauenfeld).

Prioritäre Verbesserungen

- **Getrennte Infrastruktur für den Fuss- und den Veloverkehr**
- **Verbesserung der Sicherheit und der Attraktivität von Schulwegen**
- **Barrierefreie Gestaltung der Fussverkehrsinfrastruktur**
- **Mehr Aufenthaltsqualität für Menschen, die zu Fuss unterwegs sind**
- **Vortritt für Fussgänger:innen, auch in Tempo-30-Zonen**
- **Kommunikation der Fussverkehrsthemen und Controlling von Massnahmen verbessern**



Die GEHsund-Preisträger:innen und das Projektteam an der Abschlussveranstaltung vom 17. Mai 2022 in Bern.

parkierten Velos. Veloabstellplätze und sichere Veloverbindungen sind daher immer ausserhalb der Fussverkehrsflächen zu platzieren.

Die Abschlussveranstaltung des Projekts «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» vom 17. Mai 2022 in Bern gab den Verantwortlichen der Gemeinden die Möglichkeit, sich über die Erfahrungen in der eigenen Gemeinde und zu den anstehenden Herausforderungen auszutauschen. Drei Gemeinden haben wir mit einer «goldenen Schuhbürste» ausgezeichnet: Adliswil schnitt bei der Bewertung der Infrastruktur am besten ab, Horgen bei der Planungspraxis und Meyrin bei der Zufriedenheit der Bevölkerung.

Wichtige Werkzeuge für den Planungsalltag

Nach einer vierjährigen Entwicklungs- und Testphase von umverkehR, Fussverkehr Schweiz und der Ostschweizer Fachhochschule (OST) soll aber die Schlussveranstaltung nicht das Ende des Projekts sein. Die Analysen haben gezeigt, dass mit den drei Teilen des Projekts die spezifischen Bedürfnisse von Fussgänger:innen hervorgehoben werden, die in den Gemeinden oft vergessen gehen. Es lohnt sich für alle Gemeinden mit mehr als 10 000 Einwohner:innen, eine kontinuierliche Erhebung der Fussgängerfreundlichkeit durchzuführen. Die in unserem Projekt erarbeiteten Werkzeuge stehen den Gemeinden zur Verfügung. Zudem werden die kantonalen Fachstellen Fussverkehr aufgefordert, bei der Erhebung im Sinn

eines Controllings eine federführende oder zumindest unterstützende Rolle zu übernehmen. Der Kanton Zürich schreitet proaktiv voran und bereitet eine Umsetzung in weiteren Gemeinden vor.

Nebst der Qualitätserhebung im Fussverkehr können die drei Analysewerkzeuge Fussverkehrs-Test, Planungspraxis und Bevölkerungsumfrage noch weitere Erkenntnisse liefern: Mit dem Fussverkehrs-Test kann beispielsweise die Infrastrukturqualität in ausgewählten Quartieren oder bei Neubauprojekten beurteilt werden, oder es können einzelne, wichtige Fusswegverbindungen (z.B. Schulwege) überprüft werden. Die Erhebung der Planungspraxis zeigt, was bei der Revision des Fusswegnetzplans berücksichtigt werden muss. Die Bevölkerungsumfrage kann als Vorbereitung von konzeptionellen Arbeiten (z. B. kommunalen Verkehrskonzepten) und von Projekten (z. B. Verkehrsberuhigungsmassnahmen o.ä.) dienen. Alle Werkzeuge stehen allen Gemeinden in der Schweiz kostenlos zur Verfügung.

Fussverkehr Schweiz begleitet das Projekt im Sinn einer Zertifizierungsstelle weiter. Veronika Killer, die Projektleiterin Fussverkehr, hat umverkehR zwar Ende Juli 2022 verlassen, wird sich aber weiterhin für attraktive Fuss- und Velowege einsetzen. ■

Projekträger waren umverkehR, Fussverkehr Schweiz und die Fachhochschule Ostschweiz (OST). Das Projekt wurde finanziell von Energie Schweiz, der Stiftung Corymbo, dem Kanton Zürich sowie den 15 beteiligten Gemeinden unterstützt.

Weitere Details und Werkzeuge: www.umverkehr.ch/fussverkehr

Auf die falsche Fährte geführt

Obwohl der Fussverkehr einen enorm kleinen ökologischen Fussabdruck hat, wird die Masseinheit der Umweltbelastung nach ihm benannt. Viel passender wäre es doch, den Begriff «Reifenabdruck» zu verwenden. Gut zu wissen: Die Schweiz hat pro Person einen ökologischen Reifenabdruck von 4,47 globalen Hektaren. Das sind 2,8-mal mehr, als global verfügbar sind. ■

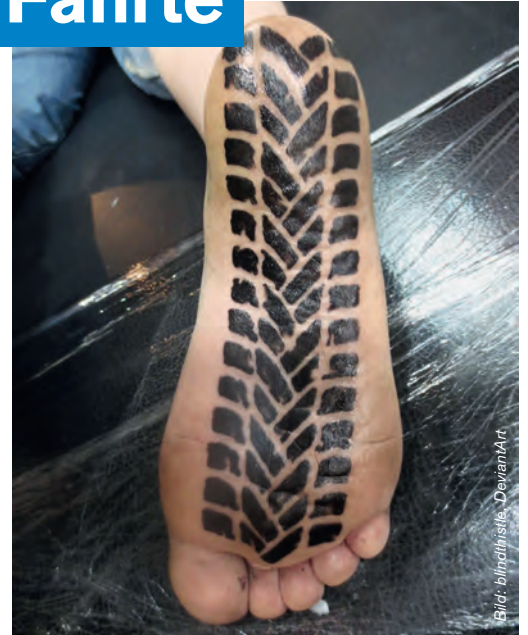


Bild: blindinstle, DeviantArt

Getrieben durch das Arcade-Spiel



Bild: WorldBollards, Twitter

Fühlen Sie sich im Strassenverkehr manchmal auch wie Pacman oder Super Mario? Ständig auf der Hut, nicht von einem SUV überrascht zu werden, der mit hohem Tempo um die Kurve braust? Oder wenn Sie den Kinderwagen über fehlende Trottoirabsenkungen hieven, sich an parkierten Lieferwagen vorbeiquetschen und über quer im Weg liegende E-Trotti springen? Poller könnten da eine gute Hilfe sein. Jedenfalls wenn man sie richtig anordnet, gerne zwischen Gehweg und Fahrbahn und nicht als Blocker für Fussgänger:innen. ■

Gefangen in der autozentrierten Stadt



Seitdem die Städte zum Paradies für Autofahrende umgebaut wurden, sind Fussgänger:innen auf der Restfläche «Trottoir» gefangen. Das Strassenverkehrsgesetz schreibt vor, dass Fussgänger:innen die Trottoirs benützen müssen und «die Fahrbahn vorsichtig und auf dem kürzesten Weg zu überschreiten» haben. Zebrastreifen darf man nicht «überraschend» betreten. Kein Wunder, fühlt man sich als Fussgänger:in in der Bewegungsfreiheit höchst eingeschränkt. Es ist an der Zeit, die Fussfessel des Autoverkehrs abzulegen. ■

Gehetzt durch den Alltag

Zwar erreichte Usain Bolt bei seinem Weltrekord über 100 Meter eine Geschwindigkeit von 37,58 Stundenkilometern. Im Alltag sind wir gemütlicher unterwegs. Aber vielleicht ist es damit bald vorbei. Eine Studie über Städte auf der ganzen Welt zeigte vor einigen Jahren, dass Fussgänger:innen immer schneller von Ort zu Ort eilen. Am dramatischsten ist die Geschwindigkeitszunahme in asiatischen Städten mit rapidem Wirtschaftswachstum. Fussgänger:innen in Singapur gehen 30 Prozent schneller als noch Anfang der 1990er-Jahre. Heute sind sie mit über 6 Stundenkilometern unterwegs. Gemütlicher nehmen es die Berner:innen. Sie liegen gemäss der internationalen Studie mit 3,8 Stundenkilometern nur knapp über der in St. Gallen signalisierten Geschwindigkeit. ■



Ein Gesetz, das uns in den Knochen steckt

Wo und wie man sich als Fussgänger:in im Strassenraum zu bewegen hat, ist im Strassenverkehrsgesetz geregelt. Eingebläut seit Kindesbeinen, scheint es uns so in den Knochen zu stecken, als wäre es ein Naturgesetz.

Johannes Künzler

«Wer war denn zuerst da, die Menschen oder die Autos?» Dieser altkluge, pseudo-philosophische Satz war meine verbale Verteidigungskeule schon als Knirps, wenn mich ein erboster Autofahrer zusammenstauchte, weil ich nicht subito von der Strasse zur Seite sprang, wenn er durchfahren wollte.

Heute spaziere ich zwar immer noch gerne mitten auf der Quartierstrasse, aber wenn ein Auto kommt, tue ich so, als führe mich mein Weg sowieso grad aufs Trottoir, ja, als hätte ich das kommende Auto gar nicht gesehen, als folge ich nur meinem Willen und sonst gar nichts und niemandem. Im Innern aber koche ich. «Ein Duckmäuser bist du geworden», fauche ich mir zu, «sogar auf deiner Quartierstrasse in der 30er- oder gar 20er-Zone weichst du aus!»

Erleben Sie das auch so? Oder ist es Ihnen egal und Sie denken: Das ist halt so. War schon immer so. Wird wohl so bleiben.

Per Gesetz an den Rand gedrängt

Warum ist es so selbstverständlich, dass das Auto auf der Strasse – abgesehen von den 20er-Zonen – praktisch immer Vortritt hat? Weil das so im Schweizer Strassenverkehrsgesetz (SVG) steht. Im 3. Abschnitt zu den «Regeln für den übrigen Verkehr» steht in Artikel 49 zu «Fussgänger» Folgendes:

- 1 Fussgänger müssen die Trottoirs benützen. Wo solche fehlen, haben sie am Strassenrand und, wenn besondere Gefahren es erfordern, hintereinander zu gehen. [...]
- 2 Die Fussgänger haben die Fahrbahn vorsichtig und auf dem kürzesten Weg zu überschreiten, nach Möglichkeit auf einem Fussgängerstreifen. Sie haben den Vortritt auf diesem Streifen, dürfen ihn aber nicht überraschend betreten.

Das heute geltende Strassenverkehrsgesetz (SVG) stammt aus dem Jahr 1958, aus einer Zeit also, in der das Auto in der Schweiz immer mehr zum Massenverkehrsmittel wurde. Der Städte- und Siedlungsbau in den Agglomerationen und viele weitere Lebensbereiche wurden immer mehr auf das Auto und die Bedürfnisse von Autofahrenden ausgerichtet. Wer zu Fuss unterwegs war, schien den Fortschritt zu bremsen. Die Strasse musste frei werden, damit der Verkehr «fliessen» konnte. «Freie Fahrt für freie Bürger», der spätere Wahlkampflogan der Autopartei, war nichts als die praktische Schlussfolgerung aus dem Artikel 49 im SVG.

In dubio pro Auto

In seinem scharfzüngigen Buch Totalschaden. Das Autohasserbuch von 2010 nennt der Soziologe, Theater- und Filmregisseur Klaus Gietinger diesen Sachverhalt die «eingebaute Vorfahrt». Diese hätten die «Kraftfahrzeuge» in Deutschland ab 1937 mit der Einführung eines neuen Artikels in der Reichs-Strassenverkehrs-Ordnung erhalten. Die ersten zwei Absätze von § 37 lauteten wie folgt:

- 1 Fussgänger müssen die Gehwege benutzen.
- 2 Fahrbahnen und andere nicht für den Fussgängerverkehr bestimmte Strassenteile sind auf dem kürzesten Wege quer zur Fahrtrichtung mit der nötigen Vorsicht und ohne Aufenthalt zu überschreiten. [...]

Dabei sei es darum gegangen, die Motorisierung des Verkehrs weiter zu fördern, indem auch in der Rechtsprechung die Schuld jeweils klar den Fussgänger:innen zugewiesen werden konnte. «In dubio pro Auto» ist Gietingers Fazit, und das gelte auch heute noch.



Der Kasernenton passt gut zu den strikten Verhaltensvorgaben für Fussgänger:innen.

Ein Gesetz sickert in den Körper

Seit Jahrzehnten ist das Bewusstsein der Autofahrenden, grundsätzlich immer Vortritt zu haben, von Generation zu Generation weitergegeben worden. Eingepflegt mit tausendfacher Wiederholung, bis es nicht nur in den Geist, sondern geradezu in die Körper aller, auch der nicht Autofahrenden, eingesickert ist, sodass man als Fussgänger:in automatisch zusammenzuckt und ehrerbietig zur Seite weicht, wenn ein Gefährt anrollt.

Das fängt an, wenn Eltern ihre Kinder barsch vom Spiel auf der Strasse zurückrufen oder sie schon gar nicht auf der Strasse spielen lassen, und es geht später weiter mit dem «Randstei stopp: luege, lose, loufe» in der Verkehrserziehung.

Ganz zu schweigen von all den abwertenden und gehässigen Sprüchen im Innern der Autos über Velofahrer:innen und Fussgänger:innen, die schon die Kleinen, festgezurret in ihren Kindersitzen, mitbekommen. Für sie gilt das als der adäquate Umgang mit Leuten, die zu Fuss oder auf dem Rad unterwegs sind.

Weil Menschen auf der Strasse nichts zu suchen haben, werden Velostreifen auf die Trottoirs verlegt, werden Kinder mit dem Auto zur Schule chauffiert, Fussgängerunterführungen gegraben, Geländer am Strassenrand montiert und Leuchtwesten angepriesen. Wer zu Fuss unterwegs ist, muss auch oft einen Umweg gehen – der direkte Weg bleibt den Autos vorbehalten.

In die Autolebenswelt geboren

Dass ich den eingangs geschriebenen Satz «Wer war denn zuerst da, die Menschen oder die Autos?» überhaupt im Repertoire führte, hing wahrscheinlich damit zusammen, dass meine Eltern nicht Auto fahren konnten und wir darum auch kein Auto hatten. Mein Vater arbeitete bei der Eisenbahn, also fuhren wir Zug. Im Quartier wurden meine Schwester und ich deswegen bemitleidet. Wir galten als arm – und wohl auch als verschoben.

Deshalb bekam ich die Autowelt auch gar nie richtig mit, und all die «Probleme» und Geschichten rund ums «eigene Auto» bedeuteten mir nichts – den anderen Kindern jedoch sehr viel. In der Sprache von Klaus Gietinger waren diese längst «angefixt» und «abhängig», und es war nur folgerichtig, dass sie ihre Autolebenswelt denn auch so weitergeben würden.

Wenn ich heute auf dem Parkplatz vor dem Berner Tierpark den jungen Familien zuschauen, wie sie um ihre Wagen herumfuhrwerken, dann gleicht das aufs Haar den Szenen, denen ich als Kleiner um 1980 im Agglo-Quartier beiwohnte. Nur dass die Autos heute noch viel, viel grösser sind als damals. ■■■

Quartiergarten statt Parkplatz

Wir haben keine Zeit mehr, Zeit zu verschwenden. Unter diesem Motto haben Quartierbewohner:innen beschlossen, die Stadtbegrünung selbst in die Hand zu nehmen. Mit Unterstützung von umverkehR haben sie neun Quadratmeter vom Asphalt befreit. Leider ohne dauerhaften Erfolg.

Nataniel Mendoza
und Survap

Mitte Juni trafen sich Aktivist:innen der Vereinigung der Anwohner:innen des Pâquis (Survap) und von umverkehR im Genfer Quartier Les Pâquis zu einer partizipativen Gartenaktion. Die Bewohnenden des Pâquis, die bereits vor Jahrzehnten proaktiv einen Dialog mit der Stadt Genf begonnen hatten, waren es leid zu sehen, dass ihre Forderungen erst nach Jahren oder gar nicht umgesetzt wurden. Sie beschlossen, mit der Unterstützung von umverkehR zu zeigen, dass es gar nicht so schwer ist, ein wenig Asphalt zu entfernen und die Stadt zu begrünen.

Ein Gemeinschaftsgarten fürs Quartier

Bei der Vorbereitung dieser unkonventionellen Aktion sprachen die Aktivist:innen mit den Behörden, holten sich professionelle Unterstützung und bereiteten die Aktionen minutiös vor. Am Morgen der Aktion machten sich die Bewohner:innen daran, einen 70 Zentimeter breiten Asphaltstreifen entlang von fünf Parkplätzen aufzubrechen. Als symbolische Geste – eine so kleine Fläche wäre weder für die Bekämpfung des Wärmeinseleffekts noch für die Entsiegelung des Bodens in diesem stark betonierten Viertel von Bedeutung gewesen – hatten die Teilnehmenden die Nachbar:innen eingeladen, nach dem Aufräumen der Werkzeuge Blumen zu pflanzen, was einen wunderbaren Gemeinschaftsgarten hätte ergeben können.

Leider unterbrach die Polizei die Aktion gegen 12.30 Uhr und nahm einen der Aktivisten mit. Dieser musste mehrere Stunden auf dem Posten verbringen. Der Ort wurde polizeilich geräumt, und der für die Begrünung vorbereitete Streifen wurde durch die Stadtverwaltung kurze Zeit darauf wieder asphaltiert.



Mitmachgarten in Les Pâquis in Genf.

Wir begrünen Bern



Dauerhaften Erfolg hatte die Begrünungsaktion in Bern. Zur Lancierung der Berner Stadtklima-Initiative haben wir im Mai zusammen mit dem Verein «Läbige Stadt» und weiteren Unterstützenden und mit Zustimmung der Stadt Bern auf dem Ansermetplatz in Bümpliz eine zehn Quadratmeter grosse Fläche entsiegelt und bepflanzt.

Kühlende Bäume für hitzegeplagte Städte

Für umverkehR und Survap ist die Bekämpfung von Hitzeinseln und die Begrünung in der Stadt nach wie vor dringend erforderlich. Die Priorität liegt nun darin, das Fachwissen von Quartierbewohnenden und Fachhochschulen in die Stadtplanung einzubeziehen, um eine schnelle

Umsetzung der Projekte zu erleichtern und so das dicht bebaute Quartier, so gut es geht, an die Klimaerhitzung anzupassen. In vielen Städten hat umverkehR Stadtklima-Initiativen lanciert, um einen Teil der Strassenflächen in Grünflächen mit Bäumen umzuwandeln. ■



Bild: VCS beider Basel

Initiative für sichere Velorouten in Basel eingereicht

umverkehR hat zusammen mit anderen Verkehrsverbänden und Privatpersonen 3333 Unterschriften für die Initiative für sichere Velorouten in Basel-Stadt eingereicht. Mit der Initiative wollen wir endlich mehr Sicherheit für Velofahrende erreichen. Die Volksinitiative verlangt dazu gesetzlich verbindliche Mindestnormen für Velorouten und die Schaffung neuer Velovorzugsrouten in jedem Quartier von 2,4 Metern Breite pro Fahrspur. ■

Stopp Greenwashing

Keine Lösung ist das Versprechen von Fluggesellschaften, mittels synthetischer Treibstoffe klimaneutral zu werden. Zurzeit ist nämlich völlig unklar, wie diese synthetischen Treibstoffe in den benötigten Mengen hergestellt werden sollen. Selbst die kühnsten Prognosen der Airlines zeigen, dass synthetisches Kerosin erst in Jahrzehnten in den gewünschten Mengen verfügbar sein könnte. Zudem reduzieren synthetische Treibstoffe nur die CO₂-bedingte Klimaerwärmung. Zwei Drittel der Klimawirkung des Flugverkehrs entsteht aber durch Wasserdampf, Stickoxide, Schwefeloxide und Russ in

Lokales Engagement für Tempo 30 und Superblocks in Basel, Winterthur und Genf

Es ist laut. Die Blechlawinen an der Kreuzung dominieren. Zwischen 13 000 und 14 500 Autos bewegen sich jeden Tag über die Kreuzung im Breite-Vogelsang-Quartier in Winterthur. Es riecht nach Asphalt und Abgasen. Tempo 30 soll hier die Strasse sicherer und das Quartier lebensfreundlicher machen. Vor allem für die Kinder, die hier in den Kindergarten gehen. Die IG Lebensraum Breite-Vogelsang hat dafür zusammen mit umverkehR mehr als 1000 Unterschriften eingereicht. In Basel kamen je eine Petition für Tempo 30 an der Burgfelderstrasse und Superblocks (begrünte, grundsätzlich autofreie Areale) im St. Johann zustande. Und in Genf sammeln wir Unterschriften für sichere Schulwege mit neuen Fussgänger- und Begegnungszonen im Quartier Sécheron. Wir freuen uns, das Engagement von Anwohner:innen, Eltern und lokal engagierten Menschen unterstützen zu können. ■



Bild: umverkehR

der Atmosphäre. Berücksichtigt man diese Emissionen, macht der Flugverkehr 27 Prozent der Klimawirkung der Schweiz aus. Wir fordern deshalb: Stopp Greenwashing – Flugverkehr reduzieren statt auf Technologiewunder hoffen. ■

Autos brauchen 10-mal mehr Platz als das Tram

Je mehr Menschen mit flächensparenden Verkehrsmitteln wie ÖV, Velo oder den eigenen Füßen unterwegs sind, desto mehr Platz gibt es für alle. Um zu zeigen, wie viel Platz Autos verschwenden, hat umverkehR in Basel den Realitätscheck gemacht: 100 Personen haben sich in den Abständen zueinander auf der Strasse verteilt, wie sie im Feierabendstau im Auto stehen würden. Sie brauchten dafür 1100 Quadratmeter. Im fahrenden Zustand hätten sie noch viel mehr Platz beansprucht und auf dem Strassenabschnitt gar keinen Platz gehabt. Im Tram hätten sie hingegen nur 112 Quadratmeter gebraucht. Am wenigsten Platz beanspruchten sie zu Fuss, nämlich bloss 52 Quadratmeter. Auf der Fläche, die 100 Menschen mit Autos besetzen, hätten zu Fuss 2115 Personen Platz. ■



Zug statt Flug: Wie weiter mit der Flugticketabgabe?

72 Prozent der Schweizer Bevölkerung stimmen der Einführung einer Flugticketabgabe zu. Dies hat eine repräsentative Umfrage von gfs-zürich im Auftrag von umverkehR gezeigt. Dabei würden 42 Prozent der Befragten am ehesten eine Abgabe in der Höhe von 30 Franken für Kurzstrecken- und 120 Franken für Langstreckenflüge unterstützen, während 50 Prozent der Befragten sogar für eine noch höhere Abgabe wären. Mit den Einnahmen der Flugticketabgabe könnten beispielsweise die Nachtzüge nach Rom und Barcelona finanziert werden. umverkehR-Co-Präsidentin Franziska Ryser hat gestützt auf die Ergebnisse dieser Umfrage im Nationalrat eine Motion für die Einführung einer Flugticketabgabe eingereicht. ■

Gemeinsam gegen den Ausbau von Autobahnen

Am Samstag, 17. September 2022, fand der schweizweite Aktionstag für ein Umdenken bei der Verkehrsplanung, für mehr Lebensraum und Lebensqualität, für Klimagerechtigkeit und für eine sofortige Verkehrswende statt. umverkehR unterstützte die lokalen Gruppen bei ihrem Engagement gegen den Bau neuer Autobahnen. Wir fordern das Parlament auf, den klimaschädlichen, nutzlosen und menschenfeindlichen Ausbau von Autobahnen zu stoppen und stattdessen in die Mobilitätsinfrastruktur der Zukunft sowie den Klimaschutz zu investieren. Dafür hat umverkehR eine Petition lanciert. ■

Mehr dazu:
umverkehr.ch/verkehrswende-jetzt

Stadtklima-Initiativen neu auch in Bern, Chur und Ostermundigen

Bei den Stadtklima-Initiativen ist einiges passiert. In Bern startete die Unterschriftensammlung im Mai mit einer Begrünungsaktion (Bild Seite 11), und die Unterschriften wurden im August eingereicht.

Die Kampagne rennt offene Türen ein: Engagierte Menschen in den Gemeinden Chur, Ostermundigen und Biel haben mit Unterstützung von umverkehR ebenfalls Stadtklima-Initiativen lanciert, und weitere Gemeinden haben ihr Interesse angemeldet. ■

News zu den Stadtklima-Initiativen von umverkehR:
stadtklima.ch



Aktivistisches Engagement für autofreie Städte

Philippe de Rougemont ist ein Aktivist der ersten Stunde von *actif-traffic*, wie *umverkehrR* in der Romandie heisst. Kirsten Almeida ist dieses Jahr zu uns gestossen. Ein Gespräch mit zwei Aktivist:innen, die noch lange nicht aufhören werden.

Interview:
Romain Borcard und
Nataníel Mendoza



Philippe de Rougemont.
umverkehrR-Aktivist
der ersten Stunde.



Kirsten Almeida.
Seit Kurzem
begeistert dabei.

Wie habt ihr von *actif-traffic* erfahren?

Philippe: Ende der 1990er-Jahre. Die Vereinigung hiess damals in der Romandie noch «Retrotraffic» und lancierte eine schweizweite Initiative zur Halbierung des Autoverkehrs innerhalb von zehn Jahren. Die Verkehrshalbierungsinitiative wurde zwar mit 80 Prozent der Stimmen abgelehnt, aber die Debatte belebte das Land, und die Argumente konnten in allen Kantonen verbreitet werden.

Kirsten: Ich bin in den sozialen Netzwerken auf *actif-traffic* gestossen. Auf der Website fand ich einen Beitrag über die Gründung einer Regionalgruppe und entschied, mich dieser anzuschliessen.

Was hat euch dazu bewogen, euch zu engagieren?

Philippe: Mich motiviert der tiefe Wunsch, das Auto zurückzudrängen und öffentlichen Raum zu schaffen, in dem wir leben können, ohne in die Enge getrieben zu werden.

Kirsten: Bei *actif-traffic* gefällt mir die breite politische Dimension. Man kann über Fahrräder sprechen, aber auch über Begrünung und das Zusammenleben mit Fussgänger:innen. Kurz gesagt: *actif-traffic* hat eine umfassende Vision einer nachhaltigen Mobilität.

Was sind die Highlights eures Engagements bei *umverkehrR*? Aktionen, die euch besonders beeindruckt haben?

Kirsten: Das war eindeutig der «partizipative Garten» in Pâquis, eine Aktion des «Tactical Urbanism» von *active-traffic* und dem Quartierverein *Survap* (Anm. d. Red.: siehe Bericht S. 10). Ich fand die Planung und die Herangehensweise der Aktion wertvoll, da sie einen regen Austausch ermöglichte. Bei «Tactical Urbanism» handelt es sich um Aktionen, die stören, aber gut durchdacht sind. Die gewaltfreie Seite ist für mich sehr wichtig, da man mit friedlichen Aktionen viel mehr erreichen kann.

Philippe: Die Initiative «Für sanfte Mobilität», die 2011 in Genf lanciert wurde, war voller starker Momente. Wir haben sie sehr knapp mit nur 600 Stimmen Unterschied gewonnen! Die Siegesfeier auf der Place des Grottes im Jahr 2012 ist unvergesslich. Die Place des Grottes ist übrigens ein historischer Ort: Anwohnende haben dort mutig Ziegelsteinhindernisse aufgestellt, um Autos daran zu hindern, dort zu parkieren. Sie stehen noch heute da.

Hat sich die Verkehrspolitik in all diesen Jahren eurer Meinung nach in die richtige Richtung entwickelt?

Philippe: In Genf eindeutig ja! Das Auto hat an Attraktivität verloren, und seine schädlichen Auswirkungen sind für fast alle offensichtlich geworden. Genf will den motorisierten Verkehr bis 2030 um 40 Prozent reduzieren, das ist ein grosser Fortschritt!

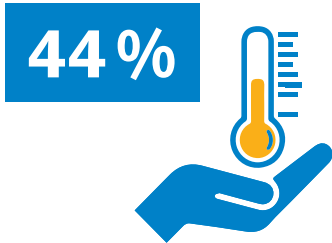
Kirsten: Die Entwicklung geht zwar in die richtige Richtung, aber viel zu langsam. Es gibt eine viel zu starke Autolobby. Die Fortschritte sind zu zaghaft. Die Velofahrenden sind die Letzten, an die gedacht wird. Das Velowegnetz ist nicht in seiner Gesamtheit durchdacht. Das Velo wird immer noch als gemütliches Freizeitfahrzeug betrachtet und nicht als vollwertiges, alltägliches Verkehrsmittel.

Und wie sollte die Verkehrspolitik in Zukunft weitergeführt werden?

Philippe: Die Städte sollten grundsätzlich autofrei werden und nur noch von Personen mit eingeschränkter Mobilität und Handwerker:innen, für die Cargovelos nicht ausreichen, sowie für Umzüge, Lieferungen und Notdienste mit Autos befahren werden dürfen. Einverstanden?

Kirsten: Der Anteil des Autoverkehrs muss drastisch reduziert werden. Man muss mit Zuckerbrot und Peitsche arbeiten, die Attraktivität des Autos in der Stadt verringern und gleichzeitig die Infrastruktur für andere Mobilitätsformen ausbauen. ■

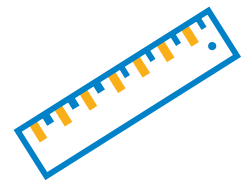
**Es fehlt
an Schatten**
Die Zufriedenheit
der Bevölkerung mit
der Temperatur im
Siedlungsgebiet an
Hitzetagen liegt bei
nur 44 %.



9400



Grösste Fussgängerzone
9400 Gassen umfasst die Altstadt –
die Medina – von Fès. Sie ist die
weltweit grösste Fussgängerzone.



Zu schmal
Die Zufriedenheit
mit den Trottoir-
breiten entlang von
Hauptstrassen ist
sehr tief.

33%

1,4 Milliarden

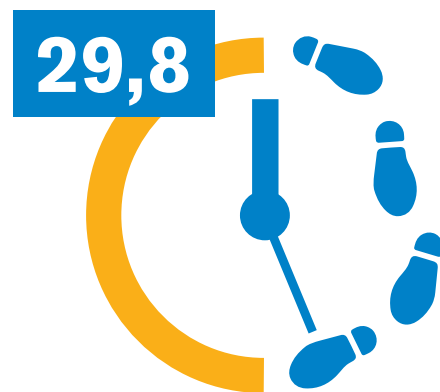
beträgt der gesellschaftliche Nutzen der
Mobilität zu Fuss und mit dem Velo.

Zum Vergleich:
Der Autoverkehr verursacht externe
Kosten von 7,8 Milliarden Franken.



Noch immer jung
Erst seit 1994 gibt es in der Schweiz
offiziell Fussgängerzonen.

28 Jahre



Eine halbe Stunde zu Fuss
29,8 Minuten pro Tag sind die
Menschen in der Schweiz durch-
schnittlich zu Fuss unterwegs.

umverkehR stellt auf QR-Rechnungen um

Ab dem 30. September 2022 sind in der Schweiz Zahlungen mit den bisherigen Einzahlungsscheinen nicht mehr möglich. Wenn Sie uns mit einem Dauerauftrag unterstützen, bitten wir Sie, diesen mit dem beiliegenden QR-Einzahlungsschein neu einzurichten – herzlichen Dank!



Bild: Berno Schray, Pixabay

Belebte Fussgängerzone macht Freude.

Velodemo Zürich

**Donnerstag, 22. September,
ab 16.45 Uhr, Zürich**

16.45 Uhr: Sternfahrt von den Aussenquartieren zum Treffpunkt.

18 Uhr: Besammlung auf dem Ni-una-menos-Platz (vormals Helvetiaplatz) und Start der bewilligten, gemütlichen Stadtrundfahrt. Die Rundfahrt dauert rund eineinhalb Stunden.

Anschliessend findet eine Velo-Modeschau statt.

Mehr Infos: velodemo.info

Globaler Klimastreik

Freitag, 23. September, ab 16 Uhr

Es ist zu heiss! Der Klimastreik ruft deshalb im Rahmen des globalen Klimastreiks zu Kundgebungen in Baden, Basel, Bern, Luzern, St. Gallen und Zürich auf.

Mehr Informationen:
[climatestrike.ch/
events](http://climatestrike.ch/events)

Autokorrektur

Samstag, 24. September, ab 10 Uhr, Zürich

Schweizer Barcamp für die Verkehrswende: Nach einer Keynote von Katja Diehl, Mobilitätsaktivistin aus Hamburg, können alle Teilnehmenden Vorschläge machen, welche Fragen, Visionen oder Erfahrungen diskutiert werden sollen.

**Information und
Anmeldung:**
[www.barcamp.rocks/
autokorrektur](http://www.barcamp.rocks/autokorrektur)